

Nazwa Programu  
Priorytetowego: **Mój rower elektryczny**

Użyte skróty: **PP** - program priorytetowy, **FM**- Fundusz Modernizacyjny, **OZE**- odnawialne źródła energii, **JST** - jednostka samorządu terytorialnego (np. gmina, powiat), **NFOŚiGW** - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **JDG** - jednoosobowa działalność gospodarcza, **PCPR** - Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie, **PFRON**- Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, **WLTP** - skrót od zwrotu Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, **EBI** - Europejski Bank Inwestycyjny.

L.p.	Nazwa organizacji/podmiotu, zgłaszającego uwagi	Obecne zapisy PP	Proponowane zmiany	Uzasadnienie	Status uwagi	Wyjaśnienie
1.	A.G. (e:mail z dn. 2024-07-04 08:33)	Dofinansowanie obejmuje tylko zakup nowych rowerów	oraz zakup zestawu (lub usługa) konwersji na rower elektryczny	Osoby posiadające już zwykły rower, mogą w prosty sposób przerobić go na elektryczny nie generując przy tym dodatkowych „śmieci” związanych np. z utylizacją posiadanego roweru, często w gre też wchodzi np. brak miejsca na przechowywanie 2 rowerów, obecnie posiadanego analogowego + elektryka	odrzucona	Założeniem programu jest wdrażanie nowoczesnych środków transportu, które mogą stanowić alternatywę dla pojazdów spalinyowych. W ujęciu globalnym ruch rowerowych generuje rocznie korzyści na poziomie 150 miliardów euro. Składają się na nie zmniejszenie emisji CO <sub>2</sub> , zanieczyszczenia powietrza i hałasem, oszczędności na paliwie, pozytywny wpływ na zdrowie i długość życia, rozwój rynku i turystyki rowerowej oraz zmniejszenie zatorów drogowych i oszczędności na budowie i utrzymaniu infrastruktury drogowej. Szczególne znaczenie ma to dla dużych miast, ponieważ jak wynika z raportu WHO, na 50 najbardziej zanieczyszczonych miast w Europie 36 stanowią miasta w Polsce. Dla przykładu według danych z 2019 roku na 1000 mieszkańców Warszawy przypadało 715 aut. W logistyce miejskiej rowery cargo i wózki rowerowe mają potencjał zastąpienia samochodów w krótkodystansowych przewozach małych ładunków. Firmy kurierskie coraz częściej wybierają takie rozwiązania w dużych miastach, dostarczając paczki do odbiorców końcowych. Pozwala to jednocześnie zaoszczędzić czas (omijając korki) i zmniejsza zanieczyszczenie powietrza. Nie zawsze "zwykły rower" dałoby się przerobić tak, aby był w pełni bezpieczny i funkcjonalny. Nie możemy dopłacać/dofinansować ze środków publicznych pojazdów wykonanych we własnym zakresie i nie spełniających określonych norm - np. bezpieczeństwa czy nie posiadających odpowiednich certyfikatów.
2.	A.K. (e: mail z dn. 2024-07-03 20:58)		przeznaczenie środków na wsparcie zakupu zwykłych rowerów	W odpowiedzi na prośbę o konsultacje społeczne dotyczące projektu "Mój rower elektryczny", chciałabym wyrazić swoją opinię na ten temat oraz przedstawić alternatywne rozwiązanie. Chociaż pomysł dopłaty do 5 tysięcy złotych na zakup roweru elektrycznego może wydawać się atrakcyjny, uważam, że lepszym rozwiązaniem byłoby przeznaczenie tych środków na wsparcie zakupu zwykłych rowerów. Dzięki temu możliwe byłoby objęcie programem większej liczby osób, co przelożyłoby się na szersze upowszechnienie jazdy na rowerze. Zwykłe rowery mają liczne zalety. Przede wszystkim, jazda na tradycyjnym rowerze pozytywnie wpływa na kondycję fizyczną, co ma istotne znaczenie dla zdrowia publicznego. Regularna aktywność fizyczna może przyczynić się do zmniejszenia ryzyka wielu chorób cywilizacyjnych, co w dłuższej perspektywie przyniosłoby korzyści zarówno jednostkom, jak i systemowi opieki zdrowotnej. Ponadto, rowery elektryczne wiążą się z problemem utylizacji baterii, które są szkodliwe dla środowiska. Kosztowne i skomplikowane procesy recyklingu oraz wpływ na środowisko naturalne to kwestie, które należy brać pod uwagę przy promowaniu takich rozwiązań. W miastach, gdzie odległości między punktami są stosunkowo niewielkie, tradycyjne rowery są w pełni wystarczające do codziennych dojazdów. Zamiast inwestować w dotacje na rowery elektryczne, sugeruję przeznaczenie zaoszczędzonych środków na rozbudowę infrastruktury rowerowej, takiej jak ścieżki rowerowe. Lepsza infrastruktura zachęci więcej osób do korzystania z rowerów, co przyczyni się do redukcji ruchu samochodowego, zmniejszenia emisji spalin oraz poprawy jakości powietrza w miastach. Podsumowując, uważam, że inwestycja w tradycyjne rowery oraz rozwój infrastruktury rowerowej przyniesie więcej korzyści społecznych, zdrowotnych i ekologicznych niż promowanie rowerów elektrycznych. Proszę o uwzględnienie tej opinii podczas podejmowania decyzji dotyczących projektu "Rower elektryczny dla każdego".	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1 Zakup roweru tradycyjnego nie stanowi tak dużej bariery finansowej jak wydatek poniesiony na rower elektryczny, dlatego między innymi dofinansowanie kierowane jest dla tej grupy rowerów. Dodatkowo, z uwagi na możliwość pokonania dłuższych dystansów mniejszym wysiłkiem, jest to bardzo dobra alternatywa dla dojazdów do pracy samochodem spalinyowym.
3.	A.G. (e:mail z dn. 2024-07-04 10:35)		przedsiębiorca na rowerze	Poszerzyłabym projekt o projekt "przedsiębiorca na rowerze" bo jest wiele jednoosobowych działalności działających lokalnie i zamiast samochodu mogą poruszać się rowerem	przyjęta	Zmiana zapisu ust. 7.4 PP wprowadzająca do katalogu beneficjentów wszystkich przedsiębiorców, jednostki sektora finansów publicznych, organizacje pozarządowe, spółdzielnie mieszkaniowe oraz rolników.
4.	A.L. (e: mail z dn. 2024-07-04 10:39)	„Dotacja może wynosić do 50% kosztów kwalifikowanych, jednak nie więcej niż 5000 zł w przypadku standardowych rowerów elektrycznych i 9000 zł dla rowerów cargo oraz wózków rowerowych” .	„Dotacja może wynosić do 50% kosztów kwalifikowanych, jednak nie więcej niż 5000 zł w przypadku standardowych rowerów elektrycznych i 15 000 zł dla rowerów cargo oraz wózków rowerowych” .	Koszt zakupu roweru cargo na napędzie elektrycznym oraz ze wskazanym zasięgiem baterii, czyli cargo spełniającego wymogi programu, to kwoty zaczynające się od minimum 25/30 tysięcy złotych z tego względu dofinansowanie na tego typu rowery powinno zostać zwiększone do kwoty minimum 15 000 zł.	odrzucona	Wysokość dotacji ustalona została na podstawie przeprowadzonej przez NFOŚiGW analizy cen pojazdów dostępnych na rynku. Ponadto zwiększenie kwoty dotacji obniży założony efekt rzeczowy tj. liczbę zakupionych pojazdów i tym samym efekt ekologiczny w postaci liczby przejechanych kilometrów w zamian za korzystanie z pojazdów mechanicznych. Po uwagach Rady Konsultacyjnej Funduszu Modernizacyjnego (FM) zmieniona została kwota maksymalnej wysokości dofinansowania na 4 tys. zł i 8 tys. zł, z możliwością zwiększenia o 1 tys. zł, w przypadku ładowania baterii wyłącznie energią pochodzącą z odnawialnych źródeł energii (OZE).

5.	J.S. (e: mail z dn. 2024-07-03 23:41)	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd	Rower elektryczny nawet z dofinansowaniem, to dalej znaczący wydatek i w wielu przypadkach wiąże się z finansowaniem zewnętrznym. Zapis: „lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd” niepotrzebnie wyduża i komplikuje otrzymanie zwrotu dotacji. Jeżeli ktoś weźmie kredyt celowy np. na zakup roweru musi czekać na spłatę ostatniej raty zanim uzyska zwrot dofinansowania a tak może przeznaczyć dotację na wcześniejszą spłatę kredytu. Jednocześnie osoba która weźmie kredyt gotówkowy i przeznaczy go na zakup roweru takiego problemu nie będzie miała ponieważ dokona płatności dla sprzedawcy w całości.	przyjęta częściowo	Zmiana zapisu ust. 6 tiret 3 programu priorytetowego (PP) tj. „dotacja udzielana będzie po zakończeniu realizacji inwestycji, rozumiana jako data wystawienia faktury VAT/paragonu imiennego potwierdzające zakup pojazdu” oraz ust. 7.3 pkt 5 trwałość projektu wynosić będzie 2 lata od daty decyzji o przyznaniu dofinansowania.
6.	J.S. (e: mail z dn. 2024-07-03 23:41)	Intensywność dofinansowania 1. Nabywanie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. 2. Nabywanie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł	Dodać wyższy próg % i kwotowy dofinansowania dla posiadaczy karty dużej rodziny.	Jeżeli po zakupie roweru elektrycznego zwłaszcza rodzina z większą ilością dzieci ma zrezygnować lub znacząco ograniczyć jazdę samochodem (co jest celem projektu), to do zwykłego roweru elektrycznego trzeba dokupić dodatkowe wyposażenie dla przewozu dzieci lub kupić rower Cargo z dodatkowym wyposażeniem dla przewozu dzieci, co wiąże się z większą kwotą zakupu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4
7.	J.S. (e: mail z dn. 2024-07-03 23:41)	pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE	Czy będzie dostępna lista producentów?	Wielu producentów korzysta z montowni poza EU nie zawsze informując o tym klienta.	odrzucona	Zmiana zapisu ust. 7.5 pkt. 3, w którym wskazano aby wyprodukowane pojazdy posiadały certyfikat CE potwierdzający, że oznakowany wyrób spełnia wymagania dyrektyw tzw. „Nowego Podejścia” Unii Europejskiej (UE)
8.	M.W. (e: mail z dnia 2024-07-04 09:59 i 09:48)	5 000 zł	10 000 zł	Wysokie koszty zakupu dobrej jakości roweru.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4
9.	M.Z. (e: mail z dn. 2024-07-03 19:20)	pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu	pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany w ogólnopolskiej bazie prowadzonej przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz oznakowany specjalnym numerem wygrawerowanym w sposób trwały na ramie pojazdu	Rejestracja rowerów na komisariatach Policji jest możliwa wyłącznie w wybranych komendach. Z doświadczeń własnych wynika, iż nie jest to działalność powszechna. Pochwalając propozycję rejestracji pojazdów postuluję utworzenie bazy pojazdów niepodlegających rejestracji, która umożliwi ich identyfikację w przypadku kradzieży.	przyjęta częściowo	W związku ze zgłoszonymi uwagami zapis dot. obowiązku rejestracji pojazdu został usunięty. Na ten moment nie ma planów na utworzenie ogólnopolskiej bazy rowerowej.
10.	M.Z. (e: mail z dn. 2024-07-03 19:20)	Rejestracja polega na wygrawerowaniu specjalnym przyrządem, oznaczenia składającego się z 4 liter i 6 cyfr oraz wydaniu właścicielowi tzw. dowodu rejestracyjnego jako poświadczenia rejestracji pojazdu w bazie danych Policji.		Jak wskazano powyżej działanie to jest praktykowane wyłącznie w wybranych komisariatach i nie jest uregulowane w przepisach. Zwracam się z uprzejmą prośbą o podjęcie przez Ministra Klimatu i Środowiska inicjatyw rejestracji pojazdów.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
11.	M.Z. (e: mail z dn. 2024-07-03 19:20)	pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE		W jaki sposób weryfikowany będzie kraj pochodzenia producenta? Czy wymóg zakupu pojazdu wyprodukowanego przez producenta pochodzącego z kraju UE nie ogranicza znacząco konkurencji? Czy analizowali Państwo jaka jest liczba producentów rowerów pochodzących z państw należących do UE i ich możliwości produkcyjne?	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
12.	M.Z. (e: mail z dn. 2024-07-03 19:20)	możliwość ładowania baterii przy pomocy domowego gniazdka elektrycznego	możliwość ładowania baterii przy pomocy domowego gniazdka elektrycznego (o napięciu 230V AC, wtyczka Europlug/Unischuko)	Proszę o doprecyzowanie	przyjęta	Zmiana zapisu ust. 7.5 pkt. 5 PP poprzez wskazanie w przypisie do tego punktu szczegółowych parametrów
13.	M.W. (e: mail z dn. 2024-07-04 10:25)	7.4. Beneficjenci 1) osoby fizyczne; Wnioskodawca mieści się w katalogu Beneficjentów, określonym w programie priorytetowym	7.4. Beneficjenci 1) osoby fizyczne, których miesięczne zarobki, nie przekraczają 9 tysięcy złotych brutto na osobę w gospodarstwie domowym	Osoby, które zarabiają znacznie powyżej średniej krajowej, nie potrzebują dofinansowania. Programy społeczne powinny być dedykowane w pierwszej kolejności do osób uzyskujących niższe dochody i mających trudniejszą sytuację materialną, dla których zakup roweru elektrycznego bez dofinansowania, to często nieosiągalny wydatek.	odrzucona	Obsługa PP przy wprowadzeniu nadmiarowych warunków dofinansowania sprawia, że program przestaje być efektywny. W przygotowanym PP wskazano niezbędne warunki do jego realizacji i osiągnięcia założonych efektów. Program skierowany jest do każdej pełnoletniej osoby fizycznej na takich samych zasadach i z taką samą intensywnością dofinansowania.
14.	A.K. (e: mail z dn. 2024-07-04 08:43)	Pojazd musi być oznakowany przez Policję...	W miarę możliwości pojazd będzie oznakowany przez Policję w ramach prowadzonych akcji związanych z bezpieczeństwem	Policja nie znajduje rowerów w trybie stałym. Owszem są prowadzone akcje znakowania rowerów, ale są to sytuacje mające charakter jednorazowy np. w ramach imprezy masowej.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9

15.	P.Z. (e: mail z dn. 2024-07-04 09:38)			<p>Mając na uwadze cel projektu proszę przeanalizować możliwość ograniczenia w dofinansowaniu do zakupu dla podmiotów, które prowadzą działalność polegającą na wypożyczaniu rowerów elektrycznych specjalistycznych - MTB. Wydaje się, że dofinansowanie zakupu w takich przypadkach nie jest zgodne z celem projektu - nie ma związku z osiągnięciem celów projektu i celami projektu w ogóle.</p> <p>Co do zasady, celem projektu jest zmniejszenie emisji, zanieczyszczeń etc. I teraz moja osobista uwaga. Sam używam roweru elektrycznego eMTB natomiast nie do poruszania się na co dzień - do pracy. To jest fikcja, na tego typu rowerze takie podróże to jest niedorzeczne. Państwo natomiast w obecnej formie projektu dofinansują kwotą 5 tys złotych zakup roweru eMTB którego cena zaczyna się od 20 tys zł. Nasuwa mi się pytanie, czy nie warto rozważyć, aby w definicji roweru elektrycznego podlegającego dofinansowaniu nie wprowadzić zapisów, które powodowałyby, że dofinansowaniu podlegałby zakup rowerów, które rzeczywiście służą realizacji podróży - które to podróże mają realny wpływ na cele projektu.</p> <p>Powiem jak to będzie wyglądało, rzesza użytkowników rowerów eMTB wykorzysta ten projekt do tego, aby zmienić swój rower na nowszy, o ile nie obawiam się, że rowery podróżeją przez ten projekt to obawiam się, czy nie będzie to miało potem negatywnych skutków dla projektu, jeśli okaże się, że dofinansowano zakup X rowerów eMTB, które nigdy nie będą służyć celom projektu. Osobiście uważam, że należałoby rozważyć wprowadzenie ograniczenia w projekcie do kategorii rowerów miejskie, grawel, trekkingowe a wyłączyć z projektu dofinansowanie dla rowerów specjalistycznych eMTB, e-enduro, e-downhill - ale tylko dlatego, że celem projektu nie jest po prostu dofinansowanie a dofinansowaniu w zdefiniowanym celu i określonych oczekiwanych rezultatach.</p> <p>Druga kwestia to dofinansowanie dla JST. Pomysł jest super bo zapewnia możliwość zakupu rowerów w celu realizacji obowiązków służbowych - to jest zrozumiałe. Natomiast sugeruję rozważenie wprowadzenia zapisów, które zobowiązują JST do tego, aby udostępnić taki rower pracownikom do realizacji podróży z i do pracy. To może być oczywiście, jednakże w praktyce problematyczne. Wprowadzenie zapisu, który obligowałby w ten sposób beneficjenta spowoduje, że JST będą zobowiązane do stworzenia wewnętrznych regulacji w tym zakresie i</p>	odrzucona	<p>Dofinansowanie kierowane jest zarówno do mieszkańców dużych miast jak również do mieszkańców mniejszych miejscowości czy wsi, w których nie ma odpowiedniej infrastruktury rowerowej, jakość dróg często nie pozwala na swobodne pokonywanie trasy rowerem miejskim. W związku z tym nie jest zasadne ograniczanie rodzajów rowerów.</p> <p>JST składając wnioski o dofinansowanie będą wskazywać sposób wykorzystania pojazdów. W przypadku zmiany sposobu wykorzystania pojazdów po uzyskaniu dofinansowania, Wnioskodawca zobowiązany będzie do zwrotu dotacji wraz z odsetkami.</p>
16.	P.R. (e: mail z dn. 2024-07-03 22:34)		<p>Postuluję zmianę definicji roweru elektrycznego poprzez zmianę maksymalnej wspomaganą elektrycznie prędkości tego pojazdu na "do 45 km/h" i maksymalnej mocy silnika elektrycznego na 1000W, a także dodanie paragrafu mówiącego, że "użytkownik roweru elektrycznego przystosowanego do przekroczenia prędkości 25 km/h zobowiązany jest do noszenia kasku zgodnego z wymaganiami określonymi w przepisach dotyczących motorowerów, oraz posiadania uprawnień do kierowania motorowarami".</p> <p>Postuluję także objęcie dofinansowaniem zakupu rowerów elektrycznych zgodnych z powyższą zaproponowaną definicją.</p>	<p>Na rynku jest ogromna oferta rowerów elektrycznych o mocy przekraczającej 250V i dających możliwość jazdy szybszej niż 25km/h. Wykluczanie tych pojazdów z legalnego obrotu i użytkowania wydaje się sprzeczne z duchem czasu i założeniami tzw. zielonego ładu. Pomadki takie pojazdy oferując znacznie większą prędkość, mogą stać się znacznie bardziej popularne od obecnie zdefiniowanych rowerów elektrycznych, sprawiając, że tzw. elektromobilność faktycznie będzie miała szansę dokonać rewolucji w transporcie na terenie państwa Polski.</p>	odrzucona	<p>W PP użyta została definicja z ustawy o ruchu drogowym, której nie można modyfikować. W PP wskazano inne warunki jakie pojazd musi spełnić. NFOŚiGW zaleca korzystanie z zabezpieczenia osobistego rowerzysty. Jednakże pozostawiamy do indywidualnej decyzji wnioskodawcom czy korzystać będą z kasków. Przepisy prawa nie nakładają obowiązku korzystania z kasków.</p>
17.	Brak podpisu (e: mail z dn. 2024-07-03 19:36)			<p>Witam. Przeczytałem informację o planowanym programie dofinansowania do zakupu roweru elektrycznego. Mam taką propozycję. Są zawody które niejako zawodowo wykorzystują rowery. Takim przykładem są np listonosze ale nie tylko. Moja żona pracuje przy odczycie wodomierzy w mieście. Korzysta z samochodu ale często używa do pracy roweru. Sądzę że dofinansowania powinny być właśnie dla takich osób które zawodowo i intensywnie z nich korzystają. Pozdrawiam.</p>	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
18.	S.Cz. (e: mail z dn. 2024-07-04 10:32)	Rodzaje inwestycji pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE	pojazd kwalifikuje się do dofinansowania wyprodukowany w całości wyłącznie przez producenta pochodzącego z kraju UE		odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7

19.	W.D. (e: mail z dn. 2024-07-04 11:11)	(Cały program)		<p>Całkowita rezygnacja z programu. Problemem małego udziału rowerów i rowerów elektrycznym w transporcie wynika ze zbyt szczątkowej infrastruktury i niechęci do jej powiększania przez samorządy - przykład, ostatni remont ulicy Puławskiej w Warszawie. Zakup roweru elektrycznego jest osiągalny dla przeciętnej pracującej osoby i jeśli taka podejmie decyzję o przejściu z transportu samochodowego na rower, to najmniejszym zmartwieniem będzie koszt takiego środka transportu.</p> <p>Kolejną rzeczą jakiej się sprzeciwiam to dotowanie producentów i dystrybutorów rowerów elektrycznych, którzy widząc powiększenie "tortu" do dzielenia o 300mln zł, zwiększą ceny swoich produktów. Wynika to z podstawowego prawa mikroekonomii, gdzie zwiększony popyt (poprzez dotowanie zakupu) zwiększa finalną cenę produktu, która odbije się również na tych, którzy nie będą mogli skorzystać z programu dopłat.</p> <p>Nie podoba mi się, że publiczne pieniądze idą na dotacje, z których skorzysta garstka osób, za które zapłacą wszyscy podatnicy, w tym podwójnie ci, którzy postanowią kupić rower elektryczny bez programu "rozdawnictwo plus".</p> <p>Program ma skutkować obniżoną emisją szkodliwych substancji. Podobne zapewnienia były obecne przy wprowadzaniu SCT, która w Warszawie została wdrożona parę dni temu. Wskazania mierników jakości powietrza nie pokazują obiecanej poprawy i śmiem twierdzić, że również dane prezentowane w programie są wyszane z palca i nie mają absolutnie żadnego pokrycia z rzeczywistością.</p> <p>Kończąc mój wywód, bardzo proszę o ujawnienie kto jest pomysłodawcą i lobbystą tego typu programów. Bardzo ciekawi mnie to czy te podmioty nie są jakkolwiek powiązane z hurtową czy detaliczną sprzedażą rowerów elektrycznych. Nie byłby to pierwszy tego typu program, który pod płaszczykiem dobrych, pro-ekologicznych intencji jest tak naprawdę sposobem na zarobieniu pieniędzy przez cwaniaków, którzy są w zмовie ze skorumpowanymi urzędnikami.</p>	n/d	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1 W opracowaniu projektu PP nie uczestniczyły żadne firmy.
20.	P.Sz. (e: mail z dn. 2024-07-04 11:27)	Okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30 czerwca 2024 r. do 30 maja 2029 r	Od 1 kwietnia 2024 do 30 maja 2029 r	W każdym roku kalendarzowym większość rowerów w tym elektrycznych jest sprzedawana w okresie wiosenny na start sezonu. Data 30 czerwca wyklucza spora grupę osób. Prośba o zmianę na 1 kwietnia 2024.	odrzucona	Okres kwalifikowalności wydatków został zaktualizowany i trwa od 04.07.2024 r. do 30.05.2029 r. Data jest ściśle związana z ogłoszeniem do publicznej wiadomości projektu PP.
21.	K.G. (e: mail z dn. 2024-07-04 11:26)	Zapisy z pkt. 7.3.11 – dofinansowanie więcej niż jednego roweru	Dofinansowanie tylko jednego roweru na 1 osobę dorosłą, plus 1 na każde dziecko	Ograniczenie mówiące o konieczności podania numeru PESEL innych osób, może prowadzić do nadużyć, poprzez wpisywanie nr PESEL tzw. słupów. Lepsze organicznie to po prostu jeden wniosek na osobę lub małżeństwo - plus dla nieletnich dzieci.	Przyjęta częściowo	Zmiana zapisu poprzez dodanie przypisu w ust. 7.4 pkt. 1 oraz doprecyzowanie zapisu ust. 7.3 pkt. 10. Ze względu na konieczność zabezpieczenia trwałości pojazdów i ich użytkowanie przez okres 2 lat od daty decyzji o dofinansowaniu, dookreślono, że dofinansowany jest jeden rower dla jednej osoby dorosłej. Pomoc de minimis stanowi ograniczenie dla wnioskodawców innych niż osoby fizyczne nie prowadzące działalności gospodarczej. Nr PESEL jest niezbędny do walidacji przyznanego lub nie dofinansowania - brak możliwości takiej walidacji mogłoby doprowadzić do nadużyć i nieprawidłowego (podwójnego) dystrybuowania środków publicznych.
22.	A.Ch. (e: mail z dn. 2024-07-04 12:23)	1.1. Beneficjenci przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorstwa (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność – 49.41.Z - transport drogowy towarów; gospodarczą oznaczoną PKD: – 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); – 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; – 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	Wykreślenie przedsiębiorców z grupy beneficjentów programu	Objęcie programem przedsiębiorców spowoduje wykorzystanie znacznej części środków przez profesjonalne podmioty, które mają więcej doświadczenia i środków na składanie wniosków (w porównaniu do osób fizycznych). Ponadto, ponieważ uruchomienie programu najprawdopodobniej zwiększy ceny rowerów elektrycznych (jako że sprzedawcy będą chcieli zwiększyć zyski), oznacza to, że dostępność rowerów elektrycznych dla osób fizycznych dramatycznie spadnie. Wynika to z tego, że rowery elektryczne będą po prostu za drogie dla „przeciętnego Kowalskiego”. To z kolei oznacza, że pomoc finansowa nie trafi do osób fizycznych, ale będzie alokowana do podmiotów profesjonalnych (czyli zwiększy ich zyskowność). To z kolei oznacza, że „przeciętny Kowalski” nadal będzie poruszał się samochodem lub skuterem a emisje nie spadną tak jak zaplanowano.	odrzucona	Inwestycja rozumiana jako zakup roweru elektrycznego /elektrycznego wózka rowerowego generuje efekt ekologiczny w postaci częściowej rezygnacji z użytkowania pojazdów mechanicznych na rzecz roweru elektrycznego/elektrycznego wózka rowerowego. Przedsiębiorcy w dużej mierze „wypracują” założony efekt ekologiczny
23.	A.Ch. (e: mail z dn. 2024-07-04 12:23)	Inwestycja polegająca na zakupie nowego roweru elektrycznego, nowego roweru transportowego (cargo) w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602), nowego wózka rowerowego w rozumieniu 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602). W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu.	Objęcie programem również rowerów analogowych, czyli napędzanych siłą mięśni.	Jeżeli głównym celem programu jest redukcja emisji, to objęcie programem również rowerów analogowych znacznie przyczyni się do takiej redukcji, jako że nie wymagają one zewnętrznego źródła zasilania, a emisje są śladowe.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1

24.	M.M. (e: mail z dn. 2024-07-04 11:45)	Okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30 czerwca 2024 r. do 30 maja 2029 r	Okres kwalifikowalności wydatków od 1 maja 2024 do 30 maja 2029 r	Rowerzy najczęściej kupowane są na początku sezonu wiosenno-letniego. Osoby które zakupiły rower elektryczny wiosną 2024 nie będą mogły otrzymać dofinansowania.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
25.	M.K. (e: mail z dn. 2024-07-04 11:42)		W takim programie dofinansowań warto uwzględnić wszystkie elektryczne urządzenia transportu osobistego ( <a href="https://pl.wikipedia.org/wiki/Ur%C4%85dzenie_transportu_osobistego">https://pl.wikipedia.org/wiki/Ur%C4%85dzenie_transportu_osobistego</a> ) a nie tylko same rowery elektryczne.		odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
26.	P.D. (e: mail z dn. 2024-07-04 11:42)	pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah	proponuję zamienić Ah na Wh, ewentualnie dodać napięcie przy jakim ma pracować bateria, akumulator 10Ah będzie miał różną pojemność w zależności od napięcia pracy (zwykle 36v lub 48v)		odrzucona	Głównym parametrem akumulatora jest Ah i V dlatego też nie zostanie dokonana zmiana z Ah na Wh. W przypadku braku informacji nt. Ah celem sprawdzenia czy dany rower spełnia warunki programu zalecamy skorzystanie ze wzoru Ah=Wh/V.
27.	P.D. (e: mail z dn. 2024-07-04 11:42)	Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	Dodanie podpunktu 3 wprowadzającego zwiększenie do 15 tysięcy złotych dofinansowanie w przypadku sprzedaży/ zezłomowania posiadanego samochodu	Realizacja założonych celów („obniżenie zużycia paliw emisyjnych”) będzie dużo bardziej realna, gdy do warunków uzyskania dofinansowania dołożymy konieczność sprzedaży lub złomowania posiadanego samochodu. Będzie to z pewnością komplikowało realizację, ale można by to wprowadzić przez wprowadzenie dwóch stopni dofinansowania: jednego niższego, pozostawionego bez zmian jak w projekcie, a drugiego wyższego związanego ze sprzedażą posiadanego samochodu, np. Podwyższając maksymalną kwotę dofinansowania do np. 15k złotych/ 50% kosztu zakupu (najpopularniejszy rower cargo Urban arrow family kosztuje obecnie 25k zł ). Takie rozwiązanie zachęci osoby posiadające starszy samochód którym wożą codziennie dzieci do przesiadki na cargo i zupełnej rezygnacji z samochodu. Można wprowadzić dodatkowe obwarowania, np. Konieczność aby sprzedawany samochód był zarejestrowany na terenie gminy od przynajmniej dwóch lat.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4. Założenia PP nie przewidują całkowitego zastąpienia pojazdu mechanicznego rowerem elektrycznym/elektrycznym wózkiem rowerowym.
28.	P.O. (e: mail z dn. 2024-07-04 12:03)		Objęcie dofinansowaniem zestawów do konwersji rowerów na elektryczne	Konwersja obecnie posiadanych przez obywateli rowerów na elektryczne może być wykonana w serwisach rowerowych bądź samodzielnie. Pozwoli wykorzystać obecnie posiadane rowery zamiast zakupu kolejnych, co zapobiegnie potrzebie utylizacji „starych” pojazdów. Znaczne obniżenie kwoty dofinansowania – koszt podstawowych zestawów obecnie nie przekracza 3000 zł.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
29.	M.U. (e: mail z dn. 2024-07-04 13:30)			W imieniu swoim i innych użytkowników rowerów elektrycznych proponujemy objąć programem rowery zakupione od 1 czerwca 2024 tj. defakto rowery kupione na początku sezonu rowerowego 2024r	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. 20
30.	Brak podpisu (e: mail z dn. 2024-07-04 13:27)	przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: (...)	46.42.Z - Sprzedaż hurtowa odzieży i obuwia	Firmy handlowe takie jak moja bardzo często miejscowym kontrahentom dowozimy towar rowerem.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3

31.	J.D. (e: mail z dn. 2024-07-04 13:33)		1) dopuszczenie w programie obok nowych, także używanych rowerów elektrycznych sprzedawanych w wyspecjalizowanych sklepach 2) zwiększenie kwoty dopłaty do 75% w przypadku mieszkańców mniejszych miejscowości (np. poniżej 50 000 mieszkańców), ponieważ w małych miastach powiatowych i na wsi kwota dopłaty musi być większa, żeby zachęcić do próby rezygnacji z samochodu mieszkańców tych rejonów. Kwota 50% oznacza, że mieszkańcy musieliby z własnych środków dopłacić minimum ok. 2000 zł co jest kwotą znaczną dla sporej części społeczeństwa i limitowanie dopłaty do 50% zmniejszy zainteresowanie projektem. 2) zwiększenie kwoty dopłaty do 75% w przypadku mieszkańców mniejszych miejscowości (np. poniżej 50 000 mieszkańców), ponieważ w małych miastach powiatowych i na wsi kwota		odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. 1 oraz 4
32.	M.L. (e: mail z dn. 2024-07-04 14:46)		Program powinien wymuszać by każdy rower pozwalał na funkcje powerbanku. Każdy rower musi mieć możliwość ładowania np. telefonu. W sytuacji awaryjnej lub w razie wojny służyłby jako prądnica/ładowarka dla urządzeń USB A. W ten sposób więcej osób było by przygotowanych na sytuacje awaryjne.		odrzucona	Do decyzji wnioskodawcy pozostawiamy dodatkowe wyposażenie pojazdu, które nie wchodzi w zakres kosztów kwalifikowanych inwestycji.
33.	R.J.U. (e: mail z dn. 2024-07-04 14:39)		1. Wskazane byłoby objąć programem również przedsiębiorców z innych branż niż wskazane w projekcie. W celu koncentracji dofinansowania można wówczas ograniczyć liczbę zakupionych rowerów np. dostosowując ją do liczby osób zarządzających podmiotem (członków zarządu osoby prawnej lub wspólników uprawnionych do prowadzenia spraw spółki w spółkach osobowych, wg stanu w KRS) lub do liczby osób fizycznych będących przedsiębiorcami (w przypadku prowadzenia w formie indywidualnej działalności lub w formie spółki prawa cywilnego). 2. Jeśli nie jest to możliwe, to należałoby umożliwić zbycie roweru do podmiotu gospodarczego prowadzonego przez osobę korzystającą z dotacji lub nabycie roweru na współwłasność z takim podmiotem (jeśli jest osobą ustawową lub osobą prawną), w celu umożliwienia		Ad. 1, 2 przyjęta Ad. 3 odrzucona Ad. 4 odrzucona Ad. 5 – n/d	Ad. 1, 2 - zgodnie z odp. na pyt. nr 3 Ad. 3 - lista wnioskodawców znajduje się w ust. 7.4 PP Ad. 4 - zgodnie z odp. na pyt. nr 1 Ad. 5 - PP przewiduje dofinansowanie do elektrycznych wózków rowerowych
34.	J.G. (e: mail z dn. 2024-07-04 20:09)	7.3, 6) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu	7.3, 6) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu	Proponuję zrezygnować z obowiązku rejestracji rowerów przez Policję z następujących powodów: - z mojego doświadczenia wynika, że Policja niechętnie rejestruje rowery, a w przypadku programu chodziłoby aż o ponad 46 tys. pojazdów i dodatkowe obowiązki dla Policji, - Policja grawerując nr wybijają go w ramie, co uszkadza jej powierzchnię i farbę. Nie wygląda to estetycznie i może nawet powodować korozję.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9

35.	L.M. (e: mail z dn. 2024-07-04 20:45)	Okres kwalifikowalności od 30.06.2024r. - 30.05.2029r.	Okres kwalifikowalności od 01.01.2024r. - 31.12.2025r.	Jest to zapis korzystniejszy dla większej liczby osób, ponieważ ceny rowerów elektrycznych w okresie zimowym są niższe niż w okresie letnim.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
36.	L.M. (e: mail z dn. 2024-07-04 20:45)	Dofinansowanie do 50% zakupu nowego roweru elektrycznego	Dofinansowanie do 50% zakupu nowego i używanego roweru elektrycznego	Na rynku obecnie jest coraz więcej używanych rowerów przez społeczeństwo Polskie.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1 Dofinansowaniu podlegają nowe rowery elektryczne. W przypadku rowerów używanych problematyczną kwestią jest wycena takiego sprzętu jak i stan techniczny w jakim zostałyby on nabyty.
37.	M.P. (e: mail z dn. 2024-07-04 19:39)	7.2. Intensywność dofinansowania	Nabywanie w formie zakupu roweru elektrycznego dla osób posiadających kartę rodzina 3+.	Wsparcie wyższego rzędu dla osób wielodzietnych byłoby istotną formą pomocy i docenienia rodzin wielodzietnych, których wydatki na życie są istotnie wyższe od osób i rodzin Proponowana kwota 8 tys zł i tak byłaby mniejsza od kwoty wsparcia dla przedsiębiorców do roweru transportowego, która wynosi 9 tys zł	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4 i 13
38.	M.P. (e: mail z dn. 2024-07-04 19:39)	7.2. Intensywność dofinansowania	Nabywanie w formie zakupu roweru elektrycznego dla osób posiadających orzeczenie o niepełnosprawności w stopniu drugim czyli co najmniej umiarkowanym. Intensywność dofinansowania do 80 % kosztów kwalifikowanych lecz nie więcej niż 8 tys zł	Wsparcie wyższego rzędu dla osób z niepełnosprawnością byłoby istotną formą dodatkowego wsparcia i pomocy dla takich osób. Proponowana kwota 8 tys zł i tak byłaby mniejsza od kwoty wsparcia dla przedsiębiorców do roweru transportowego, która wynosi 9 tys zł	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 13
39.	P.S. (e: mail z dn. 2024-07-04 16:57)			Dzień dobry Chciałem zgłosić swoje uwagi i propozycje do planowanego programu priorytetowego "Mój rower elektryczny" W projekcie jest zapis kwalifikujący do programu dotacji cytuje : "pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE". Co z legalnymi firmami mającymi swoją siedzibę w Polsce , które przy imporcie tego typu produktów zapłaciły : clo -6%, clo antydumpingowe ostateczne 62,1%, Clo ostateczne 17,2% no i oczywiście na sam koniec podatek od towarów i usług 23%. Czym zasiliły pokażnie Skarb Państwa , a teraz mogą praktycznie ogłaszać upadłość w związku z wykluczeniem z programu dotacji. Z dnia na dzień nie będą one w stanie konkurować cenowo z firmami objętymi dotacją. W mojej opinii taka sytuacja jest skrajnie niesprawiedliwa i nie odpowiedzialna dla pozostałych legalnie działających firm w tym sektorze rynku, stanowi nie sprawiedliwe wykluczenie z programu dopłat, zważywszy na to, że firmy składające rowery w Polsce np. Romet , robi to również z pół produktów pochodzących z importu z Chin. Więc jak robimy wykluczenie, że produkt ma być wyprodukowany w Uni Europejskiej to niech dotyczy również wszelkich komponentów użytych do jego produkcji , a nie produkcji w postaci składania produktu z komponentów pochodzących z Chin! Druga zapis projektu ustawy co do którego miał bym uwagi to "minimalny zasięg jazdy ze wspomaganiami musi wynosić 50 km," W połączeniu z zapisem "pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym," W mojej ocenie powinien pozostać tylko zapis o minimalnym zasięgu jazdy ze wspomaganiami 50km ,gdyż jest to osiągalne również na baterii mniejszej niż 10Ah np.8.4Ah , duże znaczenie ma tu konstrukcja roweru, wydajność napędu i waga samego roweru, wydajność zastosowanych ogniw. Nie koniecznie rower z bateria 10Ah przejeździe więcej niż z bateria	Ad. Pierwszy tiret – przyjęta Ad drugie tiret - odrzucona	Ad. Pierwszy tiret - zgodnie z odp. na pyt. nr 7 Ad. drugie tiret - Zgodnie z odp. na pyt. nr 26
40.	P.P. (e: mail z dn. 2024-07-04 18:39)	Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych.	Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów, rowerów transportowych (tzw. „cargo”), rowerów elektrycznych oraz wózków elektrycznych.	Zakup rowerów elektrycznych przyczynia się do znacznego zmniejszenia emisji dwutlenku węgla, jednak zakup rowerów „konwencjonalnych” – bez żadnego dodatkowego napędu – przyczynia się do tego w jeszcze większy sposób. Nie rozumiem, dlaczego takie rowery są pomijane w tym programie.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
41.	P.K. (e: mail z dn. 2024-07-05 08:30)			Nie widzę uzasadnienia w kierowaniu pomocy do przedsiębiorców prowadzących wynajem rowerów elektrycznych. Program nazywa się mój rower, a nie rower na wynajem. Dlaczego z pieniędzy podatników mają korzystać prywatni przedsiębiorcy, którzy otrzymują wsparcie dla swojej działalności z innych źródeł i programów? Nawet JDG może skorzystać z subwencji i dla siebie (jako kuriera) kupić taki środek trwały. To (czyli dofinansowanie wynajmu rowerów elektrycznych) miałoby sens, gdyby koszt wynajmu dla klienta takiej wypożyczalni był dofinansowany lub regulowany.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 22

42.	M.O. (e: mail z dn. 2024-07-05 08:19)	Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych	Osiągnięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów napędzanych wyłącznie siłą mięśni, rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych oraz stworzenie kampanii społecznej promującej dobre praktyki transportowe.	Obniżenie emisji w transporcie, rozwój dobrych praktyk transportowych oraz zdrowy tryb życia, a więc cele programu, można również osiągnąć poprzez zwiększenie zainteresowania społeczeństwa poruszania się również rowerami napędzanymi wyłącznie siłą mięśni. W świetle celów programu nie jest uzasadnionym wykluczenie z dofinansowania rowerów napędzanych wyłącznie siłą mięśni. Tego rodzaju rowery przede wszystkim eliminują emisje oraz wpływają na poprawę kondycji zdrowotnej użytkownika. Jak się wydaje program zmierzać do obniżenia emisji a nie ich uniknięcia. Program powinien obejmować również kampanię promującą dobre, tzn. pożądane z punktu widzenia celów programu praktyki transportowe. Kampania ta zwiększałaby, jak się wydaje, efektywność programu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1 PP dot. uniknięcia niskiej emisji. Przez niską emisję należy rozumieć emisję pyłów i szkodliwych gazów na wysokości do 40 m (np. transport spaliny)
43.	K.J. (e: mail z dn. 2024-07-05 09:06)			Dzień dobry. Chciałbym zwrócić uwagę że dobrze jak można byłoby uzyskać za pomocą programu możliwość rozłożenia zakupu takiego roweru na 36 rat z zerowym oprocentowaniem. Nie każdego stać od razu na wydatek w zależności od potrzeb od 3000 do nawet 10000 złotych na rower elektryczny. Dobrze gdyby zasady obejmowały serwisowanie roweru w oznaczonych punktach rozmieszczonych w każdej gminie w kraju celem ułatwienia użytkownika sprzętu. Pojemność baterii też powinna być w kryterium minimum 15Ah żeby mógł ten rower stracić na dłużej. Może pomyśleć o bonach na okres 5 lat z możliwością zniżki na nową baterie i osprzęt do takiego roweru. Fajnie gdyby te rowery miały podpięte GPS w ramach dofinansowania tak żeby po ewentualnej kradzieży nie trafiły za granicę. Ewentualnie wybicie numeru ewidencyjnego w ramach gwarancji i dofinansowania. Wybicie numerów mogłoby robić straż gminna albo te autoryzowane serwisy obsługi w ramach projektu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 63, 227 Zasady programu nie wykluczają nabycia roweru na raty, jednakże NFOŚiGW nie kredytyje zakupu pojazdu. Serwisowanie roweru pozostaje w kwestii wnioskodawcy.
44.	D. (e: mail z dn. 2024-07-05 09:29)	uruchomienie wspomagającego napędu elektrycznego następuje automatycznie po rozpoczęciu pedałowania tzn. istnieje możliwość jazdy bez wspomagania elektrycznego. Ponadto po zaprzestaniu pedałowania silnik elektryczny przestaje wspomagać napęd i nie ma możliwości jazdy wyłącznie z użyciem silnika elektrycznego, bez pedałowania np. możliwość jazdy przy rozładowanej baterii,	uruchomienie napędu elektrycznego następuje automatycznie po rozpoczęciu pedałowania lub po przekręceniu manetki na kierownicy. Ponadto po zaprzestaniu pedałowania lub puszczenia manetki silnik elektryczny przestaje wspomagać/odciąża napęd	Skoro dofinansowanie jest już na samochody elektryczne, które są drogie, chcą Państwo wprowadzić je również na rowery, to dlaczego wykluczacie osoby, które mają np. daleką drogę do pracy (w przypadku roweru pokonanie tej trasy wymagałoby sporo czasu), ale chcieliby jednak zaoszczędzić środowisku zbędnych spalin. Skuter elektryczny jest zatem idealnym rozwiązaniem - biorąc pod uwagę ekologiczne podejście, cenę i czas pokonania dystansu. Ponadto z jednego skutera mogą korzystać jednocześnie dwie osoby – kierowca oraz pasażer, dzięki czemu ludzie mający pracę (czy nawet szkołę) blisko siebie mogliby dojeżdżać na tym samym jednoślądzie. Wiele państw europejskich już od lat korzysta z tego typu pojazdów.	odrzucona	Dofinansowanie do pojazdów kategorii "L" odbywa się w ramach Programu Priorytetowego "Mój elektryk" <a href="https://www.gov.pl/web/elektromobilnosc/nabor-dla-przedsiębiorcow-i-podmiotow-innych-niz-osoby-fizyczne">https://www.gov.pl/web/elektromobilnosc/nabor-dla-przedsiębiorcow-i-podmiotow-innych-niz-osoby-fizyczne</a>
45.	B.L. (e: mail z dn. 2024-07-05 09:53)	„(...) poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych	„(...) poprzez wsparcie zakupu rowerów, rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych”	Program „Mój rower elektryczny” ma na celu uniknięcie niskiej emisji poprzez dofinansowanie inwestycji, polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych. Proszę zwrócić uwagę, że, w myśl Kodeksu Prawo w ruchu drogowym, uczestnikiem ruchu drogowego jest również użytkownik roweru bez pomocniczego napędu elektrycznego. Niektórzy rowerzyści zwyczajnie nie chcą użytkować roweru elektrycznego, kierując się tradycyjnym pojęciem roweru, jako pojazdu poruszanego siłą mięśni osoby poruszającej się tym pojazdem. Kierowanie programem, mającego na celu dbanie o środowisko, do osób, planujących zakup wyłącznie rowerów elektrycznych, rowerów elektrycznych typu cargo bądź wózków rowerowych, pozbawia możliwości na dofinansowanie wszystkich obywateli na równych zasadach. Proszę o odpowiedź na pytanie: dlaczego rower, w rozumieniu tradycyjnym w myśl Kodeksu Prawo o ruchu drogowym, jako pojazd poruszany siłą mięśni osoby poruszającej się tym pojazdem, został wyłączony z ram projektu?	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
46.	Klub Integracji Społecznej (e: mail z dn. 2024-07-05 09:20)		Proponuję uwzględnienie posiadania orzeczenia o niepełnosprawności w stopniu znacznym lub umiarkowanym jako jednego z kryteriów preferencyjnych w procedurze naboru.	Sam jestem osobą niepełnosprawną w stopniu umiarkowanym – po wielu operacjach i chorobach współistniejących. Jestem zbyt schorowany, by móc używać zwykłego roweru jako środka transportu czy rekreacji, a jednocześnie na tyle sprawnym i wydolnym kondycyjnie by rower z napędem elektrycznym pozwolił mi na dalszą aktywność fizyczną.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 13
47.	Ł.Ż. (e: mail z dn. 2024-07-05 09:42)	Tytuł programu: Wsparcie zakupu elektrycznych rowerów i wózków rowerowych (Mój rower elektryczny)	Tytuł programu: Wsparcie zakupu elektrycznych i wózków rowerowych (Mój rower)	Od siedmiu lat dojeżdżam do pracy rowerem bez względu na porę roku. Nie rozumiem, dlaczego osoby takie jak ja mają być pominięte w programie wsparcia. Klasyczny rower emituje mniej zanieczyszczeń niż rower elektryczny. Produkcja roweru elektrycznego jest również bardziej szkodliwa dla środowiska – bateria, silnik oraz masywniejsza konstrukcja wymagają zużycia większej ilości materiałów. Jeżeli chcemy promować zdrowy tryb życia, to w projekcie powinno się uwzględnić klasycznych cyklistów. Może to być w formie dopłat do zakupu roweru lub wsparcia finansowego za dojazdy do miejsca pracy.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1



48.	P.Rz. (e: mail z dn. 2024-07-05 10:42)	Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych.	Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych, wózków elektrycznych i UTO.	UTO (hulajnogi, monocykle, deskorolki elektryczne itp.) wpisuje się w idee ekologicznego transportu. Część użytkowników nie wykorzystuje do przejazdów ani rowerów ani rowerów elektrycznych ze względu na konieczność dotarcia do miejsca pracy w ubraniu tzw. wyjściowym. Warunki w zakładzie pracy nie pozwalają na przebranie się, umycie ale i na bezpieczne przechowywanie roweru. UTO daje możliwość osobistego transportu z dodatkowym wykorzystaniem środków transportu publicznego, tam gdzie można je przewozić (w przypadku monocykli elektrycznych i deskorolek elektrycznych jest to mała objętość pozwalająca na ich przewożenie we wszystkich środkach komunikacji). Rozszerzenie projektu o UTO spowoduje znaczne powiększenie grup docelowych odbiorców projektu. Korzystanie z UTO wymaga od użytkownika interakcji z urządzeniem transportu nie tak intensywnego jak rower (pedałowanie) ale balansowanie ciałem podczas jazdy zmusza użytkownika do ciągłego wysiłku. Każde wykorzystanie indywidualnego środka transportu który jest przeznaczony tylko dla jednej osoby (kierowcy) jest ekologiczne. Wile osób nie posiadających możliwości wykorzystania środków transportu publicznego (duża odległość od przystanku) i nie mających możliwości korzystania z roweru (wyżej opisane) jeśli dostanie możliwość skorzystania z dofinansowanego do UTO skorzysta z tej możliwości jako ekologicznej i ekonomicznej opcji.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
49.	P.Rz. (e: mail z dn. 2024-07-05 10:42)	Pkt 6 • wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu	Pkt 6 • wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego, nowego UTO wraz z obowiązkowym kaskiem ochraniającym głowę (chyba że beneficjent posiada taki kask i w drodze oświadczenia potwierdzi ten fakt) rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu.	Zgodnie z powyższym zapisem wpisanie UTO do pkt kosztów kwalifikacyjnych oraz kasku ochronnego. Projekt powinien promować oprócz ekologicznego środka transportu także i bezpieczne korzystanie z niego. Zastosowanie takiego zapisu wymusiłoby aby beneficjent zakupił wraz urządzeniami transportowymi (rower elektryczny, wózek rowerowy i UTO) kask który w przypadku wypadku ograniczył jego skutki. Zakup kasku mieściłby się w zakresie finansowania projektu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1 UTO nie kwalifikują się w programie Mój rower elektryczny. NFOŚiGW zaleca korzystanie z zabezpieczenia osobistego rowerzysty. Jednakże pozostawiamy do indywidualnej decyzji wnioskodawcom czy korzystać będą z kasków. Przepisy prawa nie nakładają obowiązku korzystania z kasków.
50.	P.Rz. (e: mail z dn. 2024-07-05 10:42)	7.2 Intensywność dofinansowania	7.3 Warunki dofinansowania 6) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na elemencie konstrukcyjnym pojazdu.	Ze względu na zmieniające się konstrukcje pojazdów zastosowanie ogólniejszego zapisu „elemente konstrukcyjnym pojazdu” nie będzie ograniczało możliwości stosowania oznaczeń. W przypadku monocykli jedyné rozsądne miejsce oznaczenia pojazdu to obręcz koła.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
51.	P.Rz. (e: mail z dn. 2024-07-05 10:42)	Warunki dofinansowania	Warunki dofinansowania 13) Dofinansowany pojazd musi posiadać na stronie widocznej obudowy pojazdu informacje o zastosowanych ogniwach w akumulatorze (producent, model ognia, zastosowana technologia, pojemność poszczególnych ogniw i ich ilość). Informacja ta musi znaleźć się także w specyfikacji technicznej dofinansowanego pojazdu.	Dopisanie informacji o parametrach ogniw ma za zadanie wyłapanie sytuacji gdy producent wypuszcza partie wadliwych elementów - co może spowodować pożar samoistny. Udzielający wsparcia finansowego dla zakupu pojazdów elektrycznych powinien mieć informacje jakie ognia są stosowane w tych pojazdach aby reagować w przypadkach tzw. „akcji serwisowych” producentów ogniw oraz aby moc wcześniej zaprojektować narzędzia lub logistykę utylizacji zużytych ogniw.	odrzucona	Pozostawiamy w gestii wnioskodawców weryfikację parametrów ogniw, gdyż to przyczynia się wyłącznie do bezpieczeństwa użytkowania pojazdów, natomiast nie ma bezpośredniego wpływu na efekt ekologiczny.
52.	P.Rz. (e: mail z dn. 2024-07-05 10:42)	Beneficjenci	7.4 Beneficjenci 4) Stowarzyszenia i fundacje w zakresie zapewniania pojazdów dla realizacji swoich celów statutowych	Zarówno stowarzyszenia jak i fundacje wykorzystują pojazdy celem realizacji swoich celów statutowych. Włączenie ich do projektu da możliwość wyłączenia z użytkowania pojazdów wysokoemisyjnych.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
53.	P.Rz. (e: mail z dn. 2024-07-05 10:42)	7.5 Rodzaje inwestycji	7.5 Rodzaje inwestycji	Wpisanie wartości 7 Ah dla UTO pozwala na przejechanie do 30 km dystansu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
		2. pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	2 pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah w przypadku rowerów lub wózków rowerowych i minimum 7 Ah w przypadku UTO, zabezpieczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	Zamiana słowa z „umieszczony” na „zabezpieczony” ma na celu wskazanie podjęcia celowego działania ograniczającego możliwość wyjęcia akumulatora osobom postronnym (klucz, zamek cyfrowy, ukrycie pod obudową).		

54.	P.Rz. (e: mail z dn. 2024-07-05 10:42)	7.5. Rodzaje inwestycji 3. pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE;	7.5. Rodzaje inwestycji 3 pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE lub importowanego do UE pod warunkiem posiadania autoryzowanego serwisu i gwarancji obejmujących swoim działaniem Polskę;	Większość komponentów i rowerów produkowana jest poza UE. Pozostawienie zapisów w założonym zakresie sztucznie podniesie cenę urządzeń produkowanych na terenie UE. Pozwolenie wykorzystania pojazdów importowanych do UE z zapewnieniem gwarancji serwisu pozwoli na zachowanie konkurencyjności cenowej pojazdów a co za tym idzie dostępności programu dla każdego chętnego.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
55.	P.Rz. (e: mail z dn. 2024-07-05 10:42)	7.5. Rodzaje inwestycji 5. minimalny zasięg jazdy ze wspomaganie musi wynosić 50 km,	7.5. Rodzaje inwestycji 5. minimalny zasięg jazdy ze wspomaganie musi wynosić 50 km w przypadku rowerów lub wózków rowerowych i minimum 30 km jazdy w przypadku UTO,	Zmiana ma za zadanie dostosować możliwości urządzeń UTO do projektowanej pojemności akumulatorów. 30 km jest dystansem który zapewnia w przypadku UTO standardowy zasięg pozwalający dotrzeć do pracy i wrócić z niej do miejsca zamieszkania.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1 UTO nie kwalifikują się w programie Mój rower elektryczny.
56.	C.G. (e: mail z dn. 2024-07-05 11:03)	pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE	pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku dokonania zakupu u sprzedawcy pochodzącego z kraju UE	Wielu renomowanych producentów rowerów pochodzi z krajów poza UE, produkcja rowerów odbywa się w fabrykach w różnych lokalizacjach. Często rowery elektryczne producentów pochodzących poza UE są solidnie wykonane z materiałów odpornych na zniszczenie i jakością przewyższają rowery producentów z UE.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
57.	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (e: mail z dn. 2024-07-05 07:40)			Mam wrażenie, że na nw. stronie jest błąd: "Celem programu jest uniknięcie niskiej emisji poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie .....", <a href="https://www.gov.pl/web/funduszmodernizacyjny/moj-rower-elektryczny">https://www.gov.pl/web/funduszmodernizacyjny/moj-rower-elektryczny</a>	n/d	Zgodnie z odp. na pyt. nr 42
58.	J. Sz. (e: mail z dn. 2024-07-05 12:06)	1) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu	Propozycja znakowania rowerów w inny cywilizowany sposób, nie narażający użytkownika na utratę gwarancji drogiego roweru, a co ważniejsze uszkodzenia roweru, a w konsekwencji zwiększenia prawdopodobieństwa wypadku osoby korzystającej z niego. Propozycja – każdy rower posiada numer ramy, wystarczy aby dane te były dostępne w bazie policyjnej + ewentualnie kilka zdjęć?	Zdarza się tak, że w niektórych przypadkach, producent odmawia gwarancji po ingerencji policji, czyli znakowania ramy poprzez naruszenie powłoki ramy (producenti tłumaczą to tym, że rama może nie spełniać swoich wymogów bezpieczeństwa). Sama znakowałam rowery i zostałam pouczona przez policjanta w ten sposób...	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
59.	Europejskie Stowarzyszenie na rzecz Rozwoju Prawa (e: mail z dn. 2024-07-05 12:29)	Ust. 6: „wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu”	„Wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu. Koszty kwalifikowane obejmują również inne związane wydatki takie jak koszty dostawy i montażu.”	Określenie „kosztów kwalifikowanych” może być niejasne dla niektórych Beneficjentów. Czy obejmuje to tylko cenę zakupu, czy również inne związane wydatki (np. koszty dostawy, montażu)? Proponowana przez nas zmiana pozwala na doprecyzowanie, co dokładnie obejmują koszty kwalifikowane. Pozwoli to na zwiększenie przejrzystości i eliminacji potencjalnych nieporozumień.	odrzucona	W ust. 6 tiret 1 PP wskazano, że kosztem kwalifikowanym jest cena nabycia pojazdu. Ponadto w ust. 7.3 pkt. 4 wskazano, że dodatkowe/zamienne wyposażenie nie jest kwalifikowane
60.	Europejskie Stowarzyszenie na rzecz Rozwoju Prawa (e: mail z dn. 2024-07-05 12:29)	Ust. 6: „okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd”	„Okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. Dotacja będzie udzielana po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, co oznacza datę zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu rozumie się datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.”	Wyrażenie „na zakończenie realizacji przedsięwzięcia” może być niejasne. Proponowana przez nas zmiana polega na bardziej precyzyjnym określeniu, co oznacza zakończenie realizacji przedsięwzięcia. Pozwoli to na eliminację ewentualnych niejasności.	odrzucona	W ust. 6 tiret 3 PP zmieniono zapis informujący, że zakończenie realizacji inwestycji rozumiane jest jako data wystawienia faktury VAT/paragonu imiennego potwierdzający zakup pojazdu

61.	Europejskie Stowarzyszenie na rzecz Rozwoju Prawa (e: mail z dn. 2024-07-05 12:29)	Ust. 7 pkt 1: „zakupiony pojazd musi być oznakowany (naklejka) w okresie trwałości;” Ust. 7 pkt 6: „pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;”	1) „Zakupiony pojazd musi być oznakowany naklejką wydaną przez NFOŚiGW oraz numerem rejestracyjnym przyznany przez Policję, umieszczonym na ramie pojazdu, zgodnie z wytycznymi NFOŚiGW.” 6) „Pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu, zgodnie z wytycznymi NFOŚiGW.”	Wymóg oznakowania pojazdu naklejką oraz numerem może być niewystarczająco precyzyjny. Jakże konkretnie naklejki/numer mają być używane? Czy istnieją wytyczne dotyczące wyglądu i umiejscowienia? Proponowana przez nas zmiana ma na celu zapewnienie spójności i łatwości identyfikacji poprzez doprecyzowanie wymagań dotyczących oznakowania pojazdu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9 Wzór naklejki zostanie opublikowany na stronie NFOŚiGW oraz wytyczne dot. umiejscowienia naklejki zostaną umieszczone we wniosku o dofinansowanie po ostatecznym zatwierdzeniu programu priorytetowego (nie projektu) przez Zarząd NFOŚiGW oraz Radę Nadzorczą NFOŚiGW - po określeniu źródła finansowania programu.
62.	Europejskie Stowarzyszenie na rzecz Rozwoju Prawa (e: mail z dn. 2024-07-05 12:29)	Ust. 7 pkt 5: „okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakup pojazdu);” Ust. 7 pkt 9: „nie podlega dofinansowaniu pojazd, dla którego w dniu złożenia wniosku minął okres trwałości, tj. upłynęło więcej niż 2 lata od dnia zakupu pojazdu;”	5) „Okres trwałości wynosi 3 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakup pojazdu). Po upływie okresu trwałości beneficjent musi złożyć raport dotyczący stanu pojazdu i jego użytkowania.” 9) „Nie podlega dofinansowaniu pojazd, dla którego w dniu złożenia wniosku minął okres trwałości, tj. upłynęło więcej niż 3 lata od dnia zakupu pojazdu.”	Okres trwałości wynoszący 2 lata może być zbyt krótki. Co się dzieje po upływie tego okresu? Proponujemy rozważenie przedłużenia okresu trwałości lub doprecyzowanie warunków po jego upływie. Proponowana przez nas zmiana ma na celu zapewnienie długoterminowej trwałości i monitorowania efektów dofinansowania.	przyjęta częściowo	Zmiana zapisu ust. 7.3 pkt. 5 PP – obecnie okres trwałości wskazano na 2 lata począwszy od decyzji o przyznaniu dofinansowania
63.	Europejskie Stowarzyszenie na rzecz Rozwoju Prawa (e: mail z dn. 2024-07-05 12:29)	Ust. 7 pkt 8: „dofinansowanie będzie wypłacone tylko w formie refundacji po zakupie pojazdu;”	8) „Dofinansowanie będzie wypłacone w formie refundacji po zakupie pojazdu, z możliwością zaliczkowania do 30% wartości dofinansowania.”	Wypłata dofinansowania wyłącznie w formie refundacji może być problematyczna dla beneficjentów bez odpowiednich środków. Proponujemy rozważenie zaliczkowania części dofinansowania. Ulatwi to dostęp do dofinansowania dla większej liczby osób, a tym samym przeloży się na łatwiejsze osiągnięcie wytyczonych celów. Oczywiście, wniosek o wypłatę zaliczki będzie musiał zostać poparty odpowiednim dokumentem, np. oświadczeniem o stanie rodzinnym i majątkowym.	odrzucona	Rozliczenie i wypłata dotacji zostanie znacznie opóźniona w przypadku wprowadzenia zaliczek. Nie jest to celem NFOŚiGW w związku z tym wprowadzono jedną formę dofinansowania tj. refundacja po zakupie pojazdu
64.	W.T. (e: mail z dn. 2024-07-05 12:29)			Na wstępie napisze że posiadam rower elektryczny, który w polskim klimacie uważam za absolutną fanaberie jeżeli chodzi o transport. Stąd moja propozycja aby nie dopłacać wąskiej grupie ludzi, często cwaniaków. Pomijam i nie poruszam także wzrostu cen rowerów przy takim programie i kto na tym zarobi. Więc proponuję aby wszystkie te środki przekazać np na dopłaty do prądu w okresie grzewczym, dla WSZYSTKICH obywateli Polski, aby opłacało się im rezygnować z paliw kopalnych przy ogrzewaniu co będzie mieć prawdziwy wpływ na środowisko i jakość powietrza.	n/d	Brak propozycji zmiany PP
65.	Brak podpisu (e: mail z dn. 2024-07-05 12:13)			dofinansowanie zakupu powinno być uzależnione od dochodu osoby kupującej rower elektryczny, - sprzedawcy takich rowerów powinni mieć nawiązaną współpracę z organem dofinansującym zakup, tak aby kupujący nie musiał składać nie wiadomo ilu deklaracji i czekać na zwrot części kwoty zakupu	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 13 oraz 227
66.	B.K. (e: mail z dn. 2024-07-05 14:18)	Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	Nabycie w formie zakupu roweru do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych. Dlaczego pomija się w projekcie zakup rowerów napędzanych siłą ludzkich mięśni, które są bardziej ekologiczne aniżeli rowery elektryczne oraz zdecydowanie bardziej wpływają na zdrowy tryb życia wśród uczestników ruchu, czym jak najbardziej wypełniają założenia projektu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
67.	B.R. (e: mail z dn. 2024-07-05 14:18)			Świetny program, który w mojej opinii powinien uwzględniać miejsca do bezpiecznego, chronionego parkowania rowerów ( można pomyśleć o abonamencie czasowym ) połączonym ze stacjami mikroserwisowymi ( serwis, czyszczenie, wulkanizacja, akcesoria) w postaci „państwowej” franczyzy na obsługujących dofinansowane/ wszystkie rowery. Rozszerzyłbym też program o elektryczne motocykle i motorowery – tworząc czystą sieć transportu miejskiego i podmiejskiego. Zachętą do zmiany systemu transportu codziennego mogłaby stać się ulga podatkowa za zakupiony rower/ motorower lub elektryczny motocykl.	odrzucona	Obowiązek ten dot. Samorządów. Dofinansowanie do zakupu pojazdów kat. L dostępne na Nabór dla przedsiębiorców i podmiotów innych niż osoby fizyczne - Elektromobilność - Portal Gov.pl (www.gov.pl)
68.	B.S. (e: mail z dn. 2024-07-05 16:41)			Przy tworzeniu programu "Mój rower elektryczny" bardzo proszę nie wykluczać osób z niepełnosprawnościami. Koszt najtańszego roweru typu handbike z elektrycznym zasilaniem (odpowiedni dla osób z dwu lub czterokończynowym niedowładem) oscyluje w granicach 30 tys. zł. Dlatego jeśli program w założeniu ma dawać równe szanse, to powinien bardziej proporcjonalnie partycypować w kosztach zakupu, które w przypadku osób z niepełnosprawnościami są zdecydowanie wyższe. Obecnie ogólnodostępne w Polsce programy wsparcia nie przewidują dofinansowania do takich rowerów, co przy tak wysokich kosztach powoduje, że ten rodzaj aktywności jest marginalny.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 13 Dodatkowo, należy pamiętać, że zgodnie z zapisami programu dofinansowaniu podlegają jedynie rowery wspomagane elektrycznie. Nie udzielamy dotacji na zakup w pełni elektrycznych pojazdów, wózków, czy dostawek do wózków. Dla tego typu sprzętów istnieją inne formy wsparcia np. dofinansowania ze środków PCPR, czy dofinansowania do zakupu skutera inwalidzkiego lub oprzyrządowania elektrycznego do wózka ręcznego realizowane przez PFRON.
69.	Brak podpisu (e: mail z dn. 2024-07-05 17:00)			W związku z faktem, że sezon rowerowy w Polsce trwa od kwietnia do września proponuje objąć dofinansowaniem rowery zakupione pomiędzy 30.03.2024- 30.06.2029	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20

70.	A.Ch. (e: mail z dn. 2024-07-05 22:57)			<p>1. Jedno dofinansowanie per obywatel / PESEL. To pomoże uniknąć możliwych nadużyć. Do tego pula jest ograniczona, dlatego więc jedna osób ma dostać kilka dofinansowań, a inne nic. To nieuczciwe i niesprawiedliwe.</p> <p>2. Dofinansowanie tylko dla płacących podatki w Polsce. To są pieniądze wspólne i powinny być dzielone pomiędzy tych, którzy tworzą budżet, a nie są poza nim.</p>	Ad. 1 przyjęta Ad. 2 odrzucona	Ad. 1 - zgodnie z odp. na pyt. nr 21 Ad. 2 -Zgodnie z przepisem do ust. 7.4 wnioskodawcami mogą być wyłącznie osoby zamieszkujące lub podmioty mające siedzibę na terenie RP. Koszt obsługi oceny wniosków przy założeniu konieczności weryfikacji dodatkowej dokumentacji podatkowej przewyższa wartość dotacji.
71.	M.D. (e: mail z dn. 2024-07-06 11:25 oraz 11:48)			<p>Dzień dobry Uważam że powinna być określona górna kwota wartości roweru maksymalnie 10000- 12 000 zł dofinansowanie powinno sięgać nie 50%, a nawet do 90% wartości roweru uzasadniam to tym że rowery elektryczne są drogie więc przy dofinansowanie 50% nie będą dostępne dla osób o niższych dochodach.</p> <p>Jeszcze w sprawie konsultacji na temat rowerów elektrycznych wcześniej pisałem że górna kwota dofinansowania powinna sięgać 10000- 12 000zł. Myślę że powinno być to nawet tylko do 10 000 zł. Wiadomo że program spowoduje większe zapotrzebowanie na rowery elektryczne a co za tym idzie podniesie to ceny jeżeli będzie to zbyt wysoka kwota dofinansowania ceny też pójda mocniej w górę jeżeli będzie to ograniczone do 10 000 zł niekörtzy producenci i importerzy Myślę że nawet zdecydują się obniżyć ceny na rowery elektryczne żeby zmieścić się w kwocie dofinansowania. Wysokości dofinansowania powinien sięgać 90% ponieważ spowoduje to że będą kupowane rowery troszeczkę z wyższej półki a co za tym idzie nie będzie to jakaś chińszczyzna która po roku dwóch znajdzie się na śmietniku.</p>	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4 Założenia PP przewidują maksymalną kwotę dotacji w związku z tym osoba, która zakupi bardzo drogi rower nie uzyska większej kwoty dofinansowania niż określone w projekcie programu.
72.	G.G. (e: mail z dn. 2024-07-06 12:24)			<p>Dzień dobry, z wielką aprobatą przyjąłem do wiadomości że rusza program dofinansowania do zakupu roweru elektrycznego, cargo i przyczep dziecięcych. Moją sugestią jest to żeby dołączyć do tego również hulajnogi elektryczne. Poniżej moja argumentacja:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jest to wygodny środek poruszania się po mieście, łatwo hulajnogę też zabrac do podróży komunikacją miejską gdy np. rozładuje się akumulator.</li> <li>2. Hulajnoga elektryczna jest dużo mniejsza niż rower łatwiej więc ją przechowywać.</li> <li>3. Istniejące wypożyczalnie hulajnog stanowią raczej alternatywę dla taxi bo koszty wynajmu przy np. codziennych dojazdach do pracy byłyby ogromne w stosunku np. do komunikacji miejskiej. Jestem mieszkańcem Krakowa, razem z rodziną, żoną, dwójką dzieci mieszkamy w niedawno wybudowanym bloku. Niestety nie posiadamy komórki lokatorskiej czy piwnicy gdyż na cały blok, kilkadziesiąt mieszkań, jest raptem kilkanaście komórek lokatorskich... Jest to znany problem. Przepisy zmuszają deweloperów do wybudowania garaży czy też naziemnych miejsc parkingowych ale już nie komórek lokatorskich. Nie mamy też w bloku rowerowni a nawet jakby była miałbym obawy przechowywać w niej rower elektryczny. W związku z tym dużo łatwiej przechować mi będzie hulajnogę elektryczną w mieszkaniu niż rower, nie mówiąc o cargo.</li> </ol> <p>W przypadku hulajnog elektrycznej minimalny zasięg musiałby być oczywiście mniejszy niż te 50km przyjęte dla roweru. Myślę że 20, 25km byłoby w sam raz.</p>	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1

73.	Stowarzyszenie Lepszy Kraków (e: mail z dn. 2024-07-06 14:32)	Beneficjentami programu są przedsiębiorstwa prowadzące działalność oznaczoną PKD: 49.41.Z, 53.10.Z, 53.20.Z, 77.21.Z.	Dodanie przedsiębiorstw prowadzących działalność handlowo-usługową jako mikro lub małe przedsiębiorstwa do katalogu beneficjentów programu. Wpisanie większego zakresu PKD firm, z ograniczeniem wyłącznie do możliwości zakupu roweru typu cargo	Redukcja emisji zanieczyszczeń Zwiększenie liczby przedsiębiorstw uprawnionych do skorzystania z programu przyczyni się do dalszej redukcji emisji CO <sub>2</sub> , tlenków azotu i pyłów PM10. Działalność handlowo-usługowa generuje znaczący ruch drogowy w miastach, a zastąpienie tradycyjnych pojazdów spalinywych rowerami cargo znacząco wpłynie na poprawę jakości powietrza. Zwiększenie mobilności i efektywności Mikro i małe przedsiębiorstwa handlowo-usługowe często działają w centrach miast, gdzie poruszanie się samochodem jest utrudnione. Rower cargo umożliwia łatwiejsze i szybsze dostarczanie towarów, unikanie korków i problemów z parkowaniem, co poprawia efektywność operacyjną tych przedsiębiorstw. Wspieranie lokalnej gospodarki Wspieranie dla mikro i małych przedsiębiorstw przyczyni się do wzmocnienia lokalnej gospodarki. Dzięki możliwości skorzystania z dofinansowania, przedsiębiorcy będą mogli inwestować w nowoczesne, ekologiczne rozwiązania transportowe, co z kolei zwiększy ich konkurencyjność. Promocja zdrowego trybu życia Włączenie większej liczby przedsiębiorców do programu wpłynie na popularyzację korzystania z rowerów elektrycznych, promując zdrowy tryb życia wśród pracowników i klientów tych firm. Ruch rowerowy jest również bezpieczniejszy dla pieszych i innych uczestników ruchu drogowego, szczególnie w zatłoczonych obszarach miejskich. Wspieranie celów programu i polityk UE Rozszerzenie programu jest zgodne z celami programu „Mój rower elektryczny” oraz politykami Unii Europejskiej dotyczącymi redukcji emisji i promowania zrównoważonego transportu. Zwiększenie liczby beneficjentów przyczyni się do realizacji założeń dyrektywy 2018/410 Parlamentu Europejskiego i Rady, dotyczącej efektywnej redukcji emisji oraz inwestycji niskoemisyjnych.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
74.	Stowarzyszenie Lepszy Kraków (e: mail z dn. 2024-07-06 14:32)	Beneficjentami programu są przedsiębiorstwa prowadzące działalność oznaczoną PKD: 49.41.Z, 53.10.Z, 53.20.Z, 77.21.Z.	Usunięcie przedsiębiorstw z grupy 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego z katalogu beneficjentów programu.	Ograniczenie dostępności środków dla użytkowników indywidualnych Firmy z grupy 77.21.Z mogą zdominować pulę dostępnych funduszy, ograniczając możliwości dofinansowania dla użytkowników indywidualnych. Celem programu jest szerokie wsparcie zakupu rowerów elektrycznych przez osoby fizyczne, co ma bezpośredni wpływ na poprawę jakości powietrza i zdrowia mieszkańców. Negatywny wpływ na zwiększenie liczby rowerów w codziennym użytkowaniu Wypożyczalnie sprzętu rekreacyjnego i sportowego często oferują rowery na krótkie okresy, co nie sprzyja stałej zmianie nawyków komunikacyjnych mieszkańców. Dofinansowanie dla użytkowników indywidualnych ma większy potencjał do trwałego zwiększenia liczby rowerów w codziennym użytkowaniu, co jest kluczowe dla osiągnięcia celów programu. Skupienie na prywatnym interesie firm Wsparcie dla komercyjnych wypożyczalni rowerów elektrycznych może prowadzić do sytuacji, w której priorytetem jest zysk tych firm, a nie szeroko rozumiany interes publiczny. Celem programu jest przede wszystkim zmniejszenie emisji i promowanie zdrowego trybu życia poprzez bezpośrednie wsparcie użytkowników, a nie zwiększanie przychodów firm wypożyczających sprzęt. Niespójność z głównymi celami programu Program „Mój rower elektryczny” ma na celu długoterminowe zmiany w zakresie transportu, które prowadzą do obniżenia zużycia paliw emisyjnych i poprawy jakości powietrza. Wypożyczenie rowerów na krótkie okresy nie gwarantuje trwałego wpływu na zmniejszenie emisji, co może być lepiej osiągnięte poprzez wsparcie indywidualnych użytkowników i mikro przedsiębiorstw, które korzystają z rowerów w codziennych operacjach. Potencjalne nadużycia i brak trwałości Firmy z sektora wypożyczenia sprzętu mogą być mniej zaangażowane w długoterminowe użytkowanie rowerów elektrycznych, co może prowadzić do nadużyć związanych z dofinansowaniem i krótkotrwałym użytkowaniem sprzętu. Indywidualni użytkownicy i mikro przedsiębiorstwa są bardziej skłonne do odpowiedzialnego i długoterminowego wykorzystania dofinansowanych rowerów.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 22
75.	Brak podpisu (e: mail z dn. 2024-07-06 14:51)	30.06.2024 – 30.05.2029	01.01.2024 – 30.05.2029	OBECNE ZAPISY DYSKRIMINUJĄ OSOBY KTÓRE ZAKUPIŁY ROWERY ELEKTRYCZNE W DANYM ROKU KALENDARZOWYM	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
76.	G.T. (e: mail z dn. 2024-07-06 17:36)		Doprecyzowanie czy dofinansowaniu podlega również rower zakupiony w UE (np. Niemcy, Holandia) przy założeniu otrzymania faktury imiennej/na firmę w walucie innej niż PLN (na przykład EUR).	Skoro dopuszczone są rowery wyprodukowane w UE, to dofinansowanie powinno obejmować również rowery zakupione w UE – pod warunkiem faktury wystawionej na Beneficjenta. Często ceny w krajach sąsiednich, gdzie e-rowery są bardziej popularne są atrakcyjniejsze. Fakt kupna roweru za granicą, nie powinien wykluczać osoby z udziału w programie, pod warunkiem, że faktura będzie na odpowiedni podmiot.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7 PP nie wskazuje rozwiązania w przypadku zakupu pojazdu poza granicami Polski, jednakże nie wykluczamy zakupu roweru elektrycznego poza granicami RP. Szczegółowe zasady rozliczania rowerów zakupionych za granicą RP zostaną umieszczone na stronie internetowej NFOŚiGW i/lub stronie internetowej dedykowanej PP.
77.	G.T. (e: mail z dn. 2024-07-06 17:36)		Określenie, czy dofinansowany rower może podlegać sprzedaży/leasingowi/odpłatnemu wynajmowi po otrzymaniu dofinansowania, a jeśli może to po jakim czasie	Zmiana ujednolici proces i może zadziałać prewencyjnie na tzw. kupców rowerów, którzy będą brać dofinansowanie na kilka rowerów dla osób w rodzinie i potem je sprzedawać.	odrzucona	W okresie trwałości inwestycji pojazd musi być użytkowany przez Beneficjenta. Szczegółowe warunki dot. spełnienia w trakcie trwałości inwestycji określone zostaną we wniosku/umowie o dofinansowanie
78.	G.T. (e: mail z dn. 2024-07-06 17:36)	pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;	Określenie w jakim czasie przed/po objęciem dofinansowania rejestracja i znakowanie musi się odbyć	Uporządkowanie techniczne procesu	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 61

79.	G.T. (e: mail z dn. 2024-07-06 17:36)		Określenie orientacyjnych widełek kwoty dofinansowania dla szacowanych kosztów kwalifikowanych (np. rowery w kwocie do 5 tys. PLN brutto - dofinansowanie w kwocie xxx do yyy, rowery w kwocie do 10 tys. PLN brutto - dofinansowanie w przedziale xxx do yyy, rowery powyżej tej kwoty dofinansowanie w kwocie yyy)	Taki zapis pozwoli Beneficjentowi na oszacowanie, jakiej kwoty dofinansowania może się spodziewać. Należy pamiętać, że na rynku są rowery elektryczne za 5 tysięcy, ale są też i takie za 10 krotność tej sumy. Widełki pozwolą rozłożyć dofinansowanie w miarę sprawiedliwie.	odrzucona	W PP wskazano maksymalną wartość dotacji oraz maksymalną wartość intensywności dofinansowania
80.	R.U. (e: mail z dn. 2024-07-06 18:06)			Zgłaszam pomysł obowiązkowego ubezpieczenia OC rowerzystów. OC jest często zawarte w ubezpieczeniu mieszkania, ale można też wykupić niezależnie. Zwłaszcza jeśli chodzi o rowery cięższe. W Szwajcarii każdy nowy musi mieć tabliczkę z numerem, którą dostaje się razem z polisa ubezpieczeniowa, ważna do końca miesiąca wskazanego na tabliczce. Inaczej to poszkodowani w wypadkach będą sami musieli pokrywać koszty leczenia, już jest problem ze wypadkami hulajnog. Jeśli rowery miałyby być rejestrowane, można by odciążyć policję i przenieść obowiązek rejestracji na firmy ubezpieczeniowe, które ucieszą się z obowiązkowego ubezpieczenia, i będą wydawać naklejki zabezpieczone np. hologramem z numerem ubezpieczenia i miesiącem i rokiem ważności. Skoro okres używania roweru ma wynosić 2 lata to i na taki okres powinna być pierwsza polisa.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 361
81.	D.Ł. (e: mail z dn. 2024-07-06 18:10)			Czytałem artykuł nt. pomysłu dofinansowania rowerów elektrycznych. Proszę uwzględnić wyższe dofinansowanie dla osób niepełnosprawnych z lekkim i umiarkowanym oraz znacznym stopniem niepełnosprawności. Takie osoby są przeważnie w gorszej sytuacji nie tylko zdrowotnej ale i finansowej. Część z nich żyje na wsiach gdzie nie ma transportu zbiorowego. Dofinansowanie klasycznego roweru elektrycznego czy też trójkołowego roweru elektrycznego ułatwi takim osobom przemieszczanie się, zwiększając ich mobilność. Często też zlikwiduje barierę pokonania kilkunastu kilometrów dziennie.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 68
82.	R.M. (e: mail z dn. 2024-07-06 21:04)	6. Koszty kwalifikowane - wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu, [...]	dodanie punktów: * wydatki związane z zakupem nowego roweru napędzanego siłą ludzkich mięśni * wydatki związane z zakupem nowych butów służących do przemieszczania się na duże odległości [1] * wydatki związane z zakupem nowego biletu okresowego na środki komunikacji miejskiej	Niestety nie zgadzamy się z zapisami projektu programu. W zakresie projektu wszyscy obywatele, których zachowanie ma na celu dbanie o środowisko naturalne, rozwój dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu powinni być traktowani równo. Tymczasem obecny projekt dyskryminuje grupy osób poprzez udzielanie preferencji finansowych tylko wybranej grupie osób (kupującym rowery elektryczne), kosztem innych (płacący podatki i finansujący zakup roweru tradycyjnego całkowicie z własnych środków). Bulwersuje nas, że projekt programu zakłada dyskryminację osób korzystających ze standardowego roweru, który jest najbardziej ekologicznym środkiem transportu publicznego oraz dyskryminację osób poruszających się pieszo – w obu przypadkach program ignoruje zatem zachowania o zerowej emisji. Jest to po społecznie niesprawiedliwe, a indywidualnie demotywujące. Reasumując, proponowana wybiórczość i preferencja rowerów elektrycznych wobec zwykłych rowerów naszym zdaniem w sposób ewidentny narusza Art. 32 Konstytucji RP. Ujęcie wydatków na zakup tylko rowerów elektrycznych stanowi dyskryminację innych metod przemieszczania się służących realizacji celu programu. Dlatego proponujemy uwzględnienie również wydatków na inne produkty, które w sposób jeszcze bardziej korzystny dla środowiska (niż rowery elektryczne) służą realizacji celu projektu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
83.	R.M. (e: mail z dn. 2024-07-06 21:04)			W trybie prawa wynikającego z Art. 2 Ustawy o dostępie do informacji publicznej prosimy o dostarczenie kompletnej listy podmiotów wspierających powstanie programu priorytetowego „Mój rower elektryczny”, tj. podmiotów prowadzących działania wynikające z Ustawy o działalności lobbgingowej w procesie stanowienia prawa. W odpowiedzi prosimy o przekazanie wypisu z „rejstru”, o którym mowa w rozdziale 3 Art. 10 w/w Ustawy.	n/d	W trakcie opracowania PP nie uczestniczyły żadne firmy.
84.	M.G. (e: mail z dn. 2024-07-06 21:36)			Dzień dobry. Uważam, że jest to fajny pomysł, który zmniejszy ilość aut i spalin na ulicach, jednak przydałoby się rozszerzyć projekt o UTO, czyli hulajnogi, monocykle elektryczne oraz elektryczne deskorolki. Nadal elektryczne i Eko, a jednak zajmuje mniej miejsca, którego w mieście nie każdy ma dużo, rower elektryczny strach przypinać na zewnątrz, trzeba znaleźć miejsce. Proszę wziąć to pod uwagę, dziękuję	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
85.	C.M. (e: mail z dn. 2024-07-07 07:09)			W projekcie nie mogłem znaleźć informacji czy rower musi być kupiony w Polsce czy na terenie EU. Może warto by było doprecyzować tak aby było to jednoznaczne.	n/d	Zgodnie z odp. na pyt. nr 76
86.	K.D. (e: mail z dn. 2024-07-07 09:22)			Proszę uwzględnić w dofinansowaniu do roweru elektrycznego młodzież chorującą na depresję. Może warto byłoby rozważyć większe dofinansowanie dla tej grupy? Np. Na podstawie wskazań lekarza psychiatry?	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 13
87.	M.F. (e: mail z dn. 2024-07-07 13:07)			Chciałem zgłosić uwagę do projektu. Proponuję aby dopłaty były do wszystkich rowerów a nie tylko elektrycznych, tradycyjny rower nie tylko zmniejsza emisję spalin ale również pozytywnie wpływa na zdrowie. Dodatkowo rower elektryczny wymaga baterii których produkcja zwiększa emisję spalin.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 23

88.	K.G. (e: mail z dn. 2024-07-07 13:28)	7.3. Warunki dofinansowania	13) beneficjent programu zobowiązany jest do tego, że nabyty przy pomocy tego programu pojazd nie zostanie sprzedany w okresie min 5 lat od daty otrzymania dofinansowania.	Zapis ma zapobiec wykorzystaniu dofinansowania do celów czysto zarobkowych.	odrzucona	Warunki jakie wnioskodawca będzie musiał spełnić m.in. brak sprzedaży pojazdu, określone zostaną we wniosku o dofinansowanie. Okres trwałości zgodnie z ust. 7.3 pkt 5 wynosić będzie 2 lata od daty decyzji o przyznaniu dofinansowania.
89.	K.G. (e: mail z dn. 2024-07-07 13:28)	7.3. Warunki dofinansowania	14) Priorytetowe będą wnioski w których beneficjent uzyska pisemne potwierdzenie od swojego Pracodawcy, że zakupiony przez niego pojazd wykorzystywany jest przez Niego jako środek transportu do/z pracy.	Jeżeli program „Mój rower elektryczny” ma na celu obniżenie emisji CO2 w atmosferze powinien być skierowany do określonej grupy ludzi którzy w tym momencie dojeżdżają samochodami do miejsc pracy i mają realną możliwość przesiąść się na rower.	odrzucona	Koszt obsługi oceny wniosków przy założeniu konieczności weryfikacji dokumentacji dot. dodatkowych warunków dofinansowania, przewyższa wartość dotacji. Ponadto warunek ten nie wpływa bezpośrednio na osiągnięcie efektu ekologicznego.
90.	K.G. (e: mail z dn. 2024-07-07 13:28)	7.3. Warunki dofinansowania	15) Program „Mój rower elektryczny” skierowany jest do mieszkańców miast oraz obszarów podmiejskich które stanowią główne kierunki <b>dojazdowe do miejsc pracy.</b>	Znaczna część osób która korzysta z samochodów jako środka transportu są to osoby zamieszkujące przyległe do dużych miast obszary nie będące administracyjnie podległe pod urzęd miasta w którym pracują.	odrzucona	PP skierowany jest do każdej, pełnoletniej osoby fizycznej niezależnie od miejsca zamieszkania. PP jest programem ogólnopolskim w związku z tym nie zostaną wprowadzone żadne ograniczenia terytorialne.
91.	Brak podpisu (e: mail z dn. 2024-07-07 14:31)	Okres kwalifikowana 30.06.2024	Okres kwalifikowana 01.03.2024	Zakupiłem rower elektryczny przed sezonem czyli w marcu do dnia dzisiejszego zrobiłem ponad 800 km w sytuacji taniej gdzie okres kwalifikacyjny rozpoczęty zostanie w czerwcu będzie to dla mnie oraz grupy osób <b>zaradnych krzywdzące.</b>	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
92.	P.S. (e: mail z dn. 2024-07-07 16:23)	Dofinansowanie do roweru elektrycznego	Dofinansowanie do hulajnog elektrycznej	Hulajnoga elektryczna jest tańsza. Program dofinansowania osiągnie większy zasięg niż w przypadku roweru elektrycznego.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
93.	M.K. (e: mail z dn. 2024-07-07 19:01)	Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych.	Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów i wózków napędzanych siłą mięśni.	Rower elektryczny w horyzoncie 5.-10-letnim staną się <b>elektrośmieciem</b> i bardzo poważnym problemem dla środowiska. Nie ma <b>żadnych rejestrów</b> ani przepisów, które kontrolują dalsze losy rowerów z baterią i silnikiem. Nie ma sposobu na wymuszenie oddania ich do recyklingu po okresie eksploatacji. Koszty remontu napędu elektrycznego będą wysokie w stosunku do ceny zakupu nowego roweru, w związku z czym rowery będą porzucane (np. w lasach, rzekach, nieużytkach itd.), tak jak obecnie w całej Polsce porzucane są zużyte opony.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
94.	M.K. (e: mail z dn. 2024-07-07 19:01)	Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł.	Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do <b>30 000 000 zł.</b>	Jako podatnik pracujący i płacący wszystkie możliwe podatki w Polsce, nie zgadzam się na wydawanie lekką ręką 300 mln PLN na wsparcie osób, które chcą sobie kupić rower elektryczny. Cena tradycyjnego roweru jest obecnie 5-10 krotnie niższa w porównaniu do roweru elektrycznego, dlatego cała kwota dofinansowania powinna zostać obniżona 10-krotnie (do 30 mln PLN).	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
95.	M.K. (e: mail z dn. 2024-07-07 19:01)	Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	Nabycie w formie zakupu roweru <b>napędzanego siłą mięśni</b> - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż <b>1 tys. zł.</b>	Ceny nowych rowerów tradycyjnych zaczynają się obecnie od około 1000 PLN, a w kwocie 3000 PLN można już kupić naprawdę ciekawe modele zbudowane na dobrej jakości osprzęcie uznanych producentów. Dlatego <b>kwota dofinansowania nie powinna przekraczać 1000 PLN.</b>	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
96.	M.K. (e: mail z dn. 2024-07-07 19:01)	pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE;	pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE; przy czym główne komponenty roweru (rama, układ napędowy) muszą być wyprodukowane w krajach UE i oznaczone odpowiednim oznaczeniem (Made in ...) w sposób trwały.	Rower „produkowane” w Europie są u nas <b>tylko składane</b> z komponentów pochodzących głównie z Azji. W szczególności dotyczy to baterii Li-Ion i silników elektrycznych. Sama produkcja baterii jak i wydobycie metali potrzebnych do ich budowy jest bardzo obciążająca dla środowiska naturalnego.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
97.	J.N. (e: mail z dn. 2024-07-07 20:21)	7.4 PKD 49.41.z, 53.10.z, 53.20.z, 77.21.z	Rozszerzenie o przedsiębiorców, którym taki rower umożliwi załatwianie spraw w urzędach	Praktycznie każdy przedsiębiorca załatwia sprawy w urzędach. Komunikacja rowerem usprawni dotarcie do urzędów, możliwe będzie w krótszym czasie załatwienie większej ilości spraw. Ma to o tyle znaczenie, że pojazdy spalinowe są uważane za niepożądane w miastach: opłaty za parkowanie są coraz wyższe, brakuje miejsc parkingowych, są trudności dotarcia na miejsce. Postój w korkach samochodem nie sprzyja ekologii. Dofinansowanie do roweru dla przedsiębiorców w większym stopniu miało by wpływ na poprawę jakości powietrza w centrach miast. Wg mnie większy niż dla osób prywatnych. Osoby prywatne często do centrów miast się nie wybierają. Zakupy robią na obrzeżach. Tymczasem przedsiębiorca do centrum dojechać musi. Można w zamian wprowadzić dodatkowy wymóg, np. dofinansowanie do roweru turystycznego/miejskiego. Czyli taki, który posiada: oświetlenie, błotniki, bagażnik. Rower MTB <b>to iężdzenia po mieście średnio sie nadaie</b>	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
98.	J.N. (e: mail z dn. 2024-07-07 20:21)			Uszczegółowienie sposobu rozliczenia w przypadku zakupu na fv. Czy od razu kwotę z FV rozliczam jako pomniejszoną o dofinansowanie, czy dopiero jak dostanę dofinansowanie to ponownie rozliczam się z urzędem skarbowym (wystawiam korektę podatku).	odrzucona	Kwestie techniczne zostaną wskazane/ dookreślone we wniosku o dofinansowanie.

99.	A.P. (e: mail z dn. 2024-07-07 21:25)			<p>Popieram projekt, jestem rowerzystką, która dojeżdża do pracy 10 km rowerem przez cały rok. Wcześniej dojeżdżałam 20 km, ale moje zdrowie po Covidzie bardzo się pogorszyło i szansą jest dla mnie rower elektryczny.</p> <p>Moim zdaniem:</p> <p>Aby projekt rzeczywiście zachęcił do jazdy rowerem, określiłaby profity przy przejechaniu wyznaczonej ilości km w ciągu roku np. 50% zniżki na serwis. Serwis i części do roweru elektrycznego są dużo droższe niż do zwykłego roweru. Zakup to jedno, ale utrzymanie go w dobrym stanie, to druga kwestia.</p> <p>Aby rzeczywiście rower służył do poruszania się po mieście, zakwalifikowałabym do kosztów refundowanych w 50% takie wyposażenie jak np. sakwy, czy koszyk, kurtkę rowerową odbłaskową, kask. Nie każdego będzie stać na zakup wózka, a zakupy też można przewozić w sakwach. Natomiast odbłaskowy ubiór przy prędkości roweru elektrycznego jest bardzo ważny. I jeszcze koszt dobrej kłódki, tak aby trudniej było go ukraść lub jakiś system GPS, który pokazywałby jego lokalizację. Wiele osób nie chce używać rowerów elektrycznych, bo biją się je zistawiać np. przed sklepem. Niestety w moim przypadku rejestracja roweru na policji nie pomogła, gdy został skradziony.</p>	odrzucona	Zakup wyposażenia nie ma wpływu na efekt ekologiczny, dlatego też nie stanowi kosztu kwalifikowanego.
100.	G.K. (e: mail z dn. 2024-07-08 08:18)	1. pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	Korekta zapisu dotyczącego pojemności akumulatora, na wynoszący min. 9.6 Ah.	<p>Dotychczasowy zapis dotyczący pojemności akumulatora, w dużej mierze wyklucza zakup lepszych i co za tym idzie bardziej mobilnych pojazdów. Skutkowało to może mniejszym zainteresowaniem społeczeństwa danym programem i nie spełnienia zakładanych celów i skali zmniejszenia emisji CO2.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Pojazdy składane są lżejsze i co za tym idzie bardziej mobilne. Składany rower elektryczny jest m.in. łatwy do przenoszenia, łatwy do włożenia do bagażnika, wsiadania i wysiadania z windy. Takie pojazdy posiadają zazwyczaj mniejszą pojemność baterii 9.6 Ah (nie oznacza to, że zasięg danego pojazdu będzie mniejszy (!)).</p> <p>Wprowadzenie zmiany dotyczącej pojemności baterii może przyczynić się do zwiększenia ilości potencjalnych beneficjentów programu</p> <p>Użytkownik pojazdu składanego może m. in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- łatwiej pokonać napotkane bariery architektoniczne (np. wnosząc rower na swoje piętro w budynku bez windy),</li> <li>- częściej korzystać z tzw. węzłów przesiadkowych (np. wybierając tylko pociąg - składany pojazd nie przeszkadza tak innym współpasażerom).</li> </ul>	odrzucona	NFOŚiGW określając efekt ekologiczny przyjął wartość przejechanych kilometrów przez pojazd zamiast pojazdu mechanicznego (spalinowego). Zgodnie z wyliczeniami przy parametrach akumulatora 9,6 Ah i 36V szacowany zasięg pojazdu jest mniejszy, co w przypadku baterii o takich i niższych pojemnościach utrudniłoby osiągnięcie zamierzonego efektu ekologicznego.
101.	M.W. (e: mail z dn. 2024-07-08 09:31)	Ust. 6 okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r.	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 01.04.2024 r.	Początek drugiego kwartału – trwa sprzedaż rowerów na sezon 2024, wtedy najwięcej osób kupuje rowery	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
102.	M.W. (e: mail z dn. 2024-07-08 09:31)	Ust. 7.3. pkt 1 zakupiony pojazd musi być oznakowany (naklejka) w okresie trwałości	Usunięty	Czy chodzi o naklejkę o dofinansowaniu? Jeśli tak, to będzie to dodatkowa praca przy dystrybucji naklejek. Często rowerzyści unikają naklejania czegośkolwiek na nowy rower. Składanie wniosków i rozliczeń powinno być też elektronicznie.	n/d	Przez oznakowanie pojazdu należy rozumieć naklejkę. Wzór oraz szczegółowe wytyczne zostaną wskazane w ogłoszeniu o naborze/wniosku o dofinansowanie
103.	M.W. (e: mail z dn. 2024-07-08 09:31)	Ust. 7.3. pkt 6 pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu	Usunięty	Nowe rowery mają na ramie fabryczny, indywidualny nr wybity w sposób trwały. W takiej sytuacji policja odmawia znakowania rowerów. Rower sprawdzany jest w bazie policji po fabrycznym numerze ramy. Ten sam nr ramy widnieje na dokumencie gwarancyjnym.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
104.	M.W. (e: mail z dn. 2024-07-08 09:31)	7.4. pkt 3	Uszczegółowić - mikroprzedsiębiorstwa i małe przedsiębiorstwa zatrudniające do 50 pracowników	Mikro i małe przedsiębiorstwa przeważają na polskim rynku. Program nie powinien, przynajmniej w pierwszych latach funkcjonowania, dotyczyć większych przedsiębiorstw, które najczęściej dysponują zasobami i możliwościami na zakup sprzętu i wyposażenia. Głównymi beneficjentami powinny być osoby fizyczne, to największa grupa kupująca rowery i tych osób jest jednocześnie najwięcej, gdy chodzi o korzystanie z samochodów do codziennego przemieszczania się. Więc stanowią grupę, która w największym stopniu może wpłynąć na powodzenie Programu. W kolejnych latach Program można poszerzyć o większe przedsiębiorstwa.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
105.	Admayer sp. z o.o. (e: mail z dn. 2024-07-08 10:57)	Przez rower elektryczny transportowy (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Przez rower elektryczny transportowy (cargo) należy rozumieć nowy pojazd, lub zespół pojazdów rower + przyczepa towarowa, zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Nasza spółka jest właścicielem marki Delibike. Zaprojektowaliśmy i produkujemy w Polsce zespoły pojazdów składające się z roweru i przyczepy towarowej. Taka konfiguracja pozwala przewozić ładunki o większej kubaturze i masie w porównaniu do wszystkich jednoczęściowych rowerów cargo dostępnych na polskim rynku. Nasze produkty z powodzeniem użytkują min firma InPost i Bike Cafe.	odrzucona	Do dofinansowania będzie można zgłaszać wyłącznie rowery cargo, które posiadają „bagażnik” zespolony z ramą pojazdu zgodnie z przypisem do ust. 7.5 ust. 6.



106.	Admayer sp. z o. o. (e: mail z dn. 2024-07-08 10:57)	1) 7.3. dofinansowanie nie zostanie udzielone na pojazd sfinansowany z wykorzystaniem leasingu	usunąć	Leasing to obecnie najchętniej wybierana forma finansowania elektrycznych rowerów cargo. Szczególnie dla małych przedsiębiorców, takich jak kurierzy, czy franczyzobiorcy Bike Cafe, jest niezwykle ważne, by możliwe było finansowanie w formie leasingu.	odrzucona	Koszt obsługi oceny wniosków przy założeniu konieczności weryfikacji umów leasingowych, przewyższa wartość dotacji.
107.	Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni (e: mail z dn. 2024-07-08 14:16)	1.1. Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. 2. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	1.1. Intensywność dofinansowania Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł. 2. Po przejechaniu minimum 2000 km w skali roku lub 5000 km w skali 3 lat – poziom dofinansowania będzie zwiększony o kwotę 2000 zł.	Mając na uwadze szeroki katalog beneficjentów, obejmujący zarówno osoby fizyczne, JST, jak i przedsiębiorców – możliwość dofinansowania roweru elektrycznego – może stać w sprzeczności z celem programu – związanymi z obniżeniem zużycia emisyjnych paliw. Nie jest celem Programu zapewnienie zakupu roweru elektrycznego dla przeciętnego mieszkańca, który będzie miał z niego korzystać w weekendy. Nie ma też żadnej możliwości weryfikacji liczby przejechanych km. Intensywność dofinansowania powinna skupić się na pojazdach, które mogą realnie wpłynąć na zmianę zachowań transportowych – tj. rowerów cargo i wózków rowerowych – po to, aby mieszkańcy mogli jasno porzucić swoje samochody i korzystać z rowerów nie tylko w prostych podróżach (bez bagażu, bez dzieci, bez zakupów), ale aby rower stanowił alternatywę dla całości czynności wykonywanych z wykorzystaniem samochodu. Dodatkowe dofinansowanie po przejechaniu określonej liczby km zachęci do aktywnego ich wykorzystywania, a nie jedynie zakupu, aby rowery stały w garażu. Podobne rozwiązanie jak w przypadku zakupu samochodu elektrycznego z dofinansowaniem.	odrzucona	Brak możliwości weryfikacji przejechanych kilometrów. Wbudowany w pojeździe licznik przebytego zasięgu często zeruje się przy rozładowanej baterii. Ponadto weryfikacja przebiegu powoduje znaczny wzrost kosztu obsługi programu.
108.	Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni (e: mail z dn. 2024-07-08 14:16)	Program realizowany będzie w latach 2025-2029, w tym: 1) zobowiązania (rozumiane jako zawieranie umów) podejmowane będą do 30.06.2029 2) środki wydatkowane będą do 31.12.2029 r.	Program realizowany będzie w latach 2025-2027, w tym: 1) środki wydatkowane będą do 31.12.2027 r. 1) zobowiązania (rozumiane jako zawieranie umów) podejmowane będą do 30.06.2027 r.	Doświadczenia z Gdyni, gdzie wpłynęło ok. 1000 wniosków o dofinansowanie zakupu roweru elektrycznego (a mogły składać wyłącznie osoby fizyczne – 1 osoba – 1 rower) wskazują, że alokacja może zostać wykorzystana w ciągu miesiąca lub dwóch. Okres realizacji programu powinien zostać więc dostosowany do realiów – mając na uwadze dotychczasowe doświadczenia.	odrzucona	W przypadku, gdy alokacja zostanie zwiększona z innych źródeł, program będzie czynny prawdopodobnie do roku 2029.
109.	Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni (e: mail z dn. 2024-07-08 14:16)	• okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	• okres kwalifikowalności wydatków trwa od 1.01.2025 (lub inna data bezpośrednio przed ogłoszeniem realizacji Programu) r. do 30.05.2027 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	Rok 2027 – uwaga jak wyżej. Okres kwalifikowalności wydatków powinien rozpocząć się bezpośrednio przed/po ogłoszeniu realizacji Programu. Celem realizacji jest zachęcenie beneficjentów do zakupu roweru. Osoby, JST, przedsiębiorcy, którzy kupują rower aktualnie (po 30 czerwca 2024) nie potrzebują zachęt finansowych do tego działania, a po ogłoszeniu naboru wniosków – w dużym stopniu alokacja zostanie szybko skonsumentowana.	odrzucona	W przypadku, gdy alokacja zostanie zwiększona z innych źródeł, program będzie czynny prawdopodobnie do roku 2029.
110.	Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni (e: mail z dn. 2024-07-08 14:16)	1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	3. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 3750 zł. (Jeśli uwaga o usunięciu tego typu rowerów nie zostanie usunięta)	Przykład Gdyni pokazuje, że dofinansowanie kwotą 2500 zł stanowi atrakcyjną formę dofinansowania zakupu roweru. Dofinansowanie ma być atrakcyjną formą zakupu roweru. W aktualnych zapisach – jest to atrakcyjne rozwiązanie np. dla przedsiębiorstw związanych z wypożyczeniami sprzętu. A nie takie są cele programu. Kwotę można zwaloryzować o ok. 50% - co daje łączną kwotę 3750 zł. Z punktu konsumenta – dofinansowanie kwotą 3750 zł pozwala na zakup sensownego roweru w granicy 7500 zł. Ograniczyć jednocześnie zakup rowerów sportowych, wyczynowych – a także zwiększyć liczbę potencjalnie dofinansowanych umów.	odrzucona	Z analizy rynku, przeprowadzonej przez NFOŚiGW wynika, że średnia cena roweru elektrycznego wynosi 10 000 zł. Kwota dofinansowania roweru nie musi wynosić maksymalnej wartości dotacji. Na rynku dostępne są rowery w różnych cenach stąd użyte w programie sformułowanie – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 4 tys. zł. Przy czym kwota dotacji może być zwiększona o 1 tyś zł w przypadku ładowania baterii wyłącznie energią elektryczną wyprodukowaną z instalacji OZE
111.	Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni (e: mail z dn. 2024-07-08 14:16)	1) okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu); 2) nie podlega dofinansowaniu pojazd, dla którego w dniu złożenia wniosku minął okres trwałości, tj. upłynęło więcej niż 2 lata od dnia zakupu pojazdu;	3) okres trwałości wynosi 5 lat liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu); 4) nie podlega dofinansowaniu pojazd, dla którego w dniu złożenia wniosku minął okres trwałości, tj. upłynęło więcej niż 5 lat od dnia zakupu pojazdu;	W przypadku pojazdów wpisanych do środków trwałych w przedsiębiorstwach – okres trwałości wynosi 5 lat. Z założenia nieodpowiednim jest nastawienie użytkowników na zmianę rowerów co 2 lata – co jest także działaniem niepożądanym patrząc na okres żywotności produktu. Pozwoli to też na ograniczenie sprzedaży rowerów – po 5 latach będzie to mniej atrakcyjne dla użytkowników niż po 2 latach, co będzie swego rodzaju ograniczeniem przed nadużyciami.	przyjęta częściowo	Ad. 1 - Zgodnie z odp. na pyt. nr 62 Okres trwałości został wydłużony, ponieważ 2 lata liczone będą od daty pozytywnej decyzji o przyznaniu dofinansowania. Drugi zapis został zastąpiony, ponieważ do dofinansowania akceptowane będą nowe rowery elektryczne zakupione po 04.07.2024 r.
112.	Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni (e: mail z dn. 2024-07-08 14:16)	wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie. W przypadku kradzieży lub szkody całkowitej dofinansowanego pojazdu, dopuszcza się ponowne ubieganie się o dofinansowanie kolejnego pojazdu przez tego samego beneficjenta.	wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie jednego pojazdu. W przypadku kradzieży lub szkody całkowitej dofinansowanego pojazdu, dopuszcza się ponowne ubieganie się o dofinansowanie kolejnego pojazdu przez tego samego beneficjenta.	Zakup kilku pojazdów może zachęcić firmy – np. z branży wypożyczalni rowerów (wypożyczalnie, ale także firmy bikesharingowe) do finansowania wymiany flot rowerowych, co nie przyczynia się do osiągnięcia celów programu. Ewentualnie zapisy o więcej niż 1 rowerze mogą być uwzględnione w kolejnych edycjach – gdyby okazało się, że Program nie cieszył się zainteresowaniem mieszkańców kraju. 50 tysięcy rowerów nie jest imponującą kwotą, jeśli dopuścimy możliwość zakupu więcej niż 1 szt. Roweru dla jednego beneficjenta (tyczy głównie przedsiębiorstw i JST – bo w przypadku osób fizycznych zakupu i tak może dokonać np. każda osoba z rodziny z osobną) – liczba rzeczywistych beneficjentów może być niska.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 21 i 141

113.	Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni (e: mail z dn. 2024-07-08 14:16)	1.2. Beneficjenci 1) osoby fizyczne; 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: 2) jednostki samorządu terytorialnego; ☒ 49.41.Z - transport drogowy towarów; ☒ 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); ☒ 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; ☒ 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	1.1. Beneficjenci 1) osoby fizyczne; 2) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236).	JST mogą ubiegać się o dofinansowania z innych źródeł. Będzie to tak naprawdę przesunięcie środków z budżetu państwa między jednostkami. JST nie powinny być więc beneficjentem – nie są równym partnerem z osobami fizycznymi i przedsiębiorstwami. Ewentualnie warto rozważyć określenie poziomu alokacji dla osób fizycznych (np. 67%) i przedsiębiorstw (33%). W zakresie przedsiębiorstw nie należy ich dzielić z uwagi na kod PKD. W aktualnym zapisie – rowery może zakupić wypożyczalnia rowerów czy firma bikesharingu (najwięksi operatorzy systemów rowerów publicznych mają wpisany kod 77.21). Z dotacji nie skorzysta zaś przedsiębiorca np. kwiaciarnia, restauracja, która chciałaby wykorzystywać rower do dowozów swoich towarów w obszarze miasta. Tak naprawdę każda branża może chcieć wykorzystywać rowery do dowozów ładunków – czy przemieszczania się po mieście. Może warto ograniczyć przedsiębiorców do zakupu rowerów cargo – (choć jak wspominałem wyżej – należy całkowicie ograniczyć cały program – także wśród osób fizycznych). Istotny byłby też ewentualnie wymóg minimalnego przebiegu kilometrów po 2 czy 4 latach – aby określić, czy rower był rzeczywiście wykorzystywany w firmie (aby nie dochodziło do sytuacji jak z pożyczką covidową 5000 zł, z której korzystali wszyscy – też przedsiębiorcy, których nie dotknęły problemy).	Przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3 i 124 Z uwagi na brak możliwości weryfikacji przebiegu kilometrów, zapis nie zostanie wprowadzony.
114.	Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni (e: mail z dn. 2024-07-08 14:16)		Zapis w postanowieniach dodatkowych: Beneficjent zobowiązany jest do udziału w badaniach ewaluacyjnych i monitoringowych. Odmowa udziału w badaniu skutkować będzie możliwością wystąpienia NFOŚiGW o zwrot dotacji.	Operator musi mieć możliwość badania wykorzystania rowerów w ruchu. Ważne jest aby beneficjent miał obowiązek udziału w badaniach monitoringowych/ewaluacyjnych – tak aby przyszłe edycje programu mogły powstawać w oparciu o rzeczywiste dane i wykorzystanie.	przyjęta	Zmiana zapisu ust. 9 pkt. 3 PP
115.	Mullerco Sp. z o.o. (e: mail z dn. 2024-07-08 14:28)	Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł.	Proponujemy znacznie zmniejszyć dotację do zakupu rowerów elektrycznych przy zachowaniu dotacji do zakupu rowerów cargo i użyć zwolniony budżet do sfinansowania lepszych warunków parkowania rowerów przy blokach mieszkalnych i w centrach miast.	Nie ma potrzeby finansowania zakup rowerów elektrycznych z różnych względów: 1. Rowery elektryczne są już popularne bez stosowania dopłat. Jest to widoczne w każdym sklepie rowerowym, gdzie jest w szeroka oferta rowerów elektrycznych. Poza tym widać coraz więcej rowerów elektrycznych, szczególnie w weekendy, kiedy są używane do rekreacji. 2. W niektórych innych europejskich krajach rowery elektryczne już stanowią ponad 50% wszystkich nowych rowerów, a taki poziom sprzedaży został uzyskane pomimo wysokich cen tych rowerów. Pokazuje to, że jest to produkt wystarczająco ciekawy dla konsumentów prywatnych nawet bez dotacji. Raczej istnieją zupełnie inne powody, dlaczego rowery elektryczne jeszcze nie zyskały popularności w Polsce i dlatego dotacja ta nie ma większego sensu. 3. Rowery elektryczne są w tej chwili używane przede wszystkim do rekreacji. Nie ma z tym żadnego problemu, ale nie ma też żadnej gwarancji, że rowery kupowane z dotacji będą używane inaczej niż rekreacyjnie. Jest raczej odwrotnie: bardziej prawdopodobne jest, że rowery elektryczne będą częściej używane rekreacyjnie, ze względu na strach przed kradzieżą. Z holenderskich danych wynika, że rowery elektryczne mają dużo wyższe ryzyko kradzieży niż zwykłe rowery. 4. Nie sam fakt posiadania roweru (niezależnie czy zwykły czy elektryczny) spowoduje, że ten rower będzie częściej używany w transporcie codziennym. Przede wszystkim przyjazna infrastruktura rowerowa zachęca do częstszego użytkowania rowerów. Jest bardzo prawdopodobne, że zdecydowana większość dofinansowanych rowerów będzie używana tak samo jak zwykłe rowery: od kilku do kilkunastu razy w roku. Bardzo mało prawdopodobne jest, że rowery elektryczne w takim przypadku zastąpią samochody. 5. Polacy już posiadają miliony rowerów, które są rzadko używane i jeśli są używane, to przede wszystkim do jazdy rekreacyjnej. Zachęcenie właścicieli tych już istniejących rowerów będzie dużo lepszym i tańszym rozwiązaniem niż finansowanie bardzo małej części społeczeństwa zakupu rowerów elektrycznych. 6. Rowery elektryczne kupowane w tym programie prawdopodobnie w większości będą kupowane przez osoby, które już posiadają rower. To wcale nie oznacza, że ten nowy rower	odrzucona	Brak wpływu na efekt ekologiczny
116.	P.M. (e: mail z dn. 2024-07-08 14:36)	Punkt 7.3 - warunki dofinansowania	Dodanie punktu o treści: Cena zakupu pojazdu nie może być wyższa od średniej ceny rynkowej rowerów tej klasy w przeciągu ostatnich 6 miesięcy o więcej niż 10%	Zapobiegnięcie skokowemu wzrostowi cen rowerów elektrycznych w momencie wejścia programu w życie	odrzucona	W PP wskazano maksymalną kwotę dotacji oraz maksymalną intensywność dofinansowania. W związku z tym wyższa wartość pojazdu nie spowoduje wyższego dofinansowania. W związku z tym nie przewidujemy, że ceny pojazdów znacznie wzrosną po uruchomieniu programu.
117.	W.F. (e: mail z dn. 2024-07-08 18:32)		Premia dla osób niepełnosprawnych	Osoby posiadające orzeczenie o niepełnosprawności mogą być objęte systemem dodatkowego premiovania w punktacji wniosku o dofinansowanie – system rehabilitacji	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 68
118.	W.F. (e: mail z dn. 2024-07-08 18:32)		Promesa	Rozliczenie wniosku dokonuje się po zakupie roweru, i spełnieniu warunków dodatkowych np. rejestracja w systemie policyjnym – proponuję wystawienie promesy o dofinansowaniu jeszcze przed zakupem sprzętu.	odrzucona	Koszt obsługi oceny wniosków przy założeniu konieczności udzielania promes, przewyższa wartość dotacji. Ponadto warunek ten nie wpływa bezpośrednio na osiągnięcie efektu ekologicznego.
119.	W.F. (e: mail z dn. 2024-07-08 18:32)		OC rowerzysty	W okresie eksploatacji użytkownik ma obowiązek posiadania polisy OC dla rowerzysty	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 361

120.	G.N. (e: mail z dn. 2024-07-09 09:06)		uprzejmie proszę o wprowadzenie poprawki, że dotacja na rower elektryczny dla osób ze znacznym i umiarkowanym stopniem niepełnosprawności wynosi 100 % ceny roweru elektrycznego.		odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 68
121.	G.N. (e: mail z dn. 2024-07-09 10:31)		100 % dopłata na rower elektryczny dla osób z orzeczoną znacznym i umiarkowanym stopniem niepełnosprawności jest nie tylko kwestią sprawiedliwości społecznej, ale również przyniesie szerokie korzyści zarówno dla jednostek, jak i społeczeństwa jako całości. Poprawa mobilności, zdrowia oraz możliwości uczestnictwa w życiu społecznym i zawodowym osób z niepełnosprawnościami będzie miała pozytywny wpływ na ich jakość życia oraz na rozwój społeczno - gospodarczy Polski, w którym będą mogli brać większy udział!		odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 68
122.	K.D. (e: mail z dn. 2024-07-09 10:48)	50% wysokości dofinansowania	90% dofinansowania	Pozwoli skorzystać z programu osobom o niższych dochodach	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 13
123.	K.D. (e: mail z dn. 2024-07-09 10:48)	Maksymalne dofinansowanie 5000zł	Dopłata bez górnego limitu w zamian należy ograniczyć górną wartość dofinansowywanego roweru do 10 000 zł	Pozwoli to na zakup roweru elektrycznego osobom o mniejszych dochodach jednocześnie nie spowoduje wywindowania cen rowerów do góry a może nawet spowodować obniżenie ceny. Pozwoli to również na zakup rowerów z troszeczkę wyższej półki i ograniczy zakupy rowerów w niskiej jakości tak zwanej chińszczyzny która po roku dwóch wyłduje na śmietniku.	odrzucona	W PP wskazano maksymalną kwotę dotacji oraz maksymalną intensywność dofinansowania. W związku z tym wyższa wartość pojazdu nie spowoduje wyższego dofinansowania.
124.	K.D. (e: mail z dn. 2024-07-09 10:48)	Dla osób prowadzących działalność	Powinna być ograniczony dostęp	Dostępność dla firm ograniczyć dofinansowanie dla osób fizycznych. Na ten cel powinna być oddzielna pula	odrzucona	Planujemy dokonać podziału alokacji, informacja będzie podana w ogłoszeniu o naborze. Pierwszy nabór dotyczyłby wyłącznie najprawdopodobniej dofinansowania dla osób fizycznych.
125.	K.D. (e: mail z dn. 2024-07-09 10:48)	Dostępność	Jeden rower dla jednej osoby na jeden PESEL	Żeby nie było sytuacji że jedna osoba kupuje kilka rowerów a inni nie będą mogli skorzystać z programu.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 21
126.	J.S (e: mail z dn. 2024-07-09 11:58)	Beneficjenci [podpunkt 3]	Proponuje rozszerzyć zakres PKD o inne rodzaje działalności, takie jak gastronomia.	Umożliwi nam to zakup roweru cargo na cele transportu towarów.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
127.	ABUS Polska (e: mail z dn. 2024-07-09 13:16)			Rower elektryczny zakupiony w programie powinien posiadać znakowanie przez policję Jest to niezbędne aby po ewentualnej kradzieży i odzyskaniu mienia przez policję, co się czasem zdarza, łatwy do zlokalizowania przez organy ścigania do kogo dany rower należy. Program powinien zawierać konieczność zakupu odpowiedniego zabezpieczenia rowerowego. Dofinansowanie zakupu roweru elektrycznego z pieniędzy podatników powinno iść w parze z odpowiednim zabezpieczeniem roweru. Rower elektryczny jest narażony na szczególnie wysokie ryzyko kradzieży z racji wysokiej wartości produktu. Z naszej strony sugerujemy aby linka rowerowa ( splot druciasty) był wyłączony z zabezpieczeń, dostępnych w tym programie. Najbardziej obiektywnie możemy wskazać, że dobre zabezpieczenia to Ulock – z systemem podwójnego ryglowania i hartowaną szkiełką (pałką), łańcuch rowerowy hartowany minimum 7 mm, Zabezpieczenie składane ze sztabą hartowaną, Zabezpieczenia stacjonarne ( podkowy ) wysokiej klasy, Zabezpieczenia z Alarmem. Proponowane rozliczenie tego może odbyć się na zasadzie – na dokumencie zakupu powinno pojawić się 1. Rower na dofinansowanie 2. Zabezpieczenie, zakupione w sklepie w którym dokonano zakupu (lub osobny paragon, jeśli ktoś takie zabezpieczenie kupił np.: Online). 1 rower = 1 zabezpieczenie. Ułatwi to policji dochodzenie w razie kradzieży – będzie możliwość sprawdzenia jakie zabezpieczenie był ewentualnie zniszczone podczas kradzieży a sam rower powinien być już znakowany. Rowery w systemie dofinansowania powinny mieć odpowiednie zabezpieczenie: Będą dłużej używane Nie będą trafiały na czarny rynek części. Pieniądze podatników będą chronione bardziej Zwiększy to wiarygodność całego programu wobec opinii publicznej. Ochrona beneficjentów programu przez kask. W Polsce nie ma obowiązku jazdy w kasku. Aczkolwiek jazda rowerem elektrycznym z racji swojego charakteru sprawia, że ryzyko wypadku się zwiększa – średnia prędkość jest większa oraz długość jazdy również. Można się też spodziewać, że z czasem pojawi się dużo więcej	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9 We wniosku o dofinansowanie zostanie umieszczona informacja dot. zabezpieczeń.

128.	J.Ch. (e: mail z dn. 2024-07-09 19:48)	Przez rower elektryczny należy rozumieć nowy pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem, wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h. Definicja wskazana jest w art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602).	W definicji roweru zawartej w ustawie – prawo o ruchu drogowym wyrazy „rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h” zastąpić wyrazami „rower może być wyposażony w pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o zn Analogiczna zmiana powinna zostać wprowadzona w definicji wózka rowerowego o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h, gdy jest uruchomiony naciskiem na pedały, lub po przekroczeniu prędkości 6 km/h w przeciwnym	Prawo Unii Europejskiej zezwala na uruchomienie silnika roweru np. manetką do prędkości 6 km/h w celu ułatwienia prowadzenia roweru pod górę. Przepisy dopuszczające używanie takich rowerów obowiązują już np. w Niemczech. Rowery z silnikami uruchamianym w ten sposób są w Polsce powszechnie dostępne w handlu. Jeżeli w prawie o ruchu drogowym nie zostanie wprowadzona odpowiednia zmiana, to niewiele obecnie sprzedawanych rowerów elektrycznych będzie spełniało warunki dofinansowania.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 369. Założeniem PP jest dofinansowanie wyłącznie pojazdów wskazanych w prawie o ruchu drogowym.
129.	M.J. (e: mail z dn. 2024-07-09 21:59)		Proponuję usunięcie zapisu: Pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE	Uzasadnienie Mała dostępność rowerów wyprodukowanych w UE spowoduje znaczny wzrost cen rowerów. Kupującym ciężko będzie ustalić czy dany producent pochodzi z kraju UE.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
130.	Gmina Ozorków (e: mail z dn. 2024-07-10 11:07)	wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu	wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego, nowego motoroweru zaopatrzonego w silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h, rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu	Umożliwienie w ramach programu zakupu także motoroweru z silnikiem elektrycznym zgodnie z definicją tego pojazdu z ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602). Ten typ pojazdu również wpływa na osiągnięcie celu programu jakim jest uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych.	odrzucona	Dofinansowanie do zakupu pojazdów kat. L dostępne na Nabór dla przedsiębiorców i podmiotów innych niż osoby fizyczne - Elektromobilność - Portal Gov.pl (www.gov.pl)
131.	Gmina Ozorków (e: mail z dn. 2024-07-10 11:07)	Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. 2. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	7.2. Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. 2. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł. 3. Nabycie w formie zakupu motoroweru elektrycznego – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 15 tys. zł.	Maksymalna kwota dofinansowania wynika z cen rynkowych tego typu pojazdów.	odrzucona	Dofinansowanie do zakupu pojazdów kat. L dostępne na Nabór dla przedsiębiorców i podmiotów innych niż osoby fizyczne - Elektromobilność - Portal Gov.pl (www.gov.pl)

132.	M.P. (e: mail z dn. 2024-07-10 11:29)	Udzielenie dofinansowania rowerom elektrycznym i cargo.	Udzielenie osobą prywatnym i firmą dofinansowania na rowery każdego typu, nie omijając rowerów bez napędu elektrycznego.	Nie każda osoba chce mieć rower elektryczny, te rowery cechują się że są ciężkie ponieważ posiadają baterie oraz silnik. Rowery elektryczne to dodatkowy koszt w rachunku elektrycznym ponieważ trzeba je naładować, a to kolejny koszt i ślad węglowy ponieważ prąd elektryczny w Polsce nie jest produkowany ze źródeł odnawialnej energii. Jeśli program ma propagować zdrowy tryb życia to lepszym rozwiązaniem są rowery klasyczne bez napędu ponieważ większość użytkowników elektryków nie używa ich do treningu tylko do szybszego dojazdu oraz braku zmęczenia przez opcje w rowerach elektrycznych dołączenia napędu do 25 km/h bez konieczności pedałowania.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
133.	MJJMJ (e: mail z dn. 2024-07-10 13:37)		Bateria do starego roweru	Rower jest w bardzo dobrym stanie	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
134.	M.W. (e: mail z dn. 2024-07-10 13:38)		Witam, proponuję dofinansowanie zakupu rowerów elektrycznych tylko dla osób z niepełnosprawnościami, starszych, bądź inwalidów. A dla pozostałych osób dofinansować zakup tradycyjnego roweru, aby promować zdrowy styl życia, aktywność i dbanie o nasze środowisko.		odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1 oraz 68
135.	BIKKO S.A. (e: mail z dn. 2024-07-10 14:36)	7.2 Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. 2. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	7.2 Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 4 tys. zł. 2. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 7 tys. zł.	Obniżenie kwoty dofinansowania nie pogarsza znacząco atrakcyjności projektu, natomiast zwiększa ilość potencjalnych beneficjentów.	odrzucona	Z analizy rynku, przeprowadzonej przez NFOŚiGW wynika, że kwoty dotacji wskazane w PP stanowią około 50% wartości ceny pojazdu
136.	BIKKO S.A. (e: mail z dn. 2024-07-10 14:36)	6. Koszty kwalifikowane Kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytocznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że: • wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu, • podatek od towarów i usług (VAT) jest kosztem kwalifikowanym wyłącznie w przypadku, jeżeli zakupiony pojazd nie będzie wykorzystywany do jakichkolwiek czynności opodatkowanych podatkiem VAT, • okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia	Kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytocznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że: • wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu, • podatek od towarów i usług (VAT) jest kosztem kwalifikowanym wyłącznie w przypadku, jeżeli zakupiony pojazd nie będzie wykorzystywany do jakichkolwiek czynności opodatkowanych podatkiem VAT, • okres kwalifikowalności	Początek okresu kwalifikowalności wydatków powinien być zbliżony do daty zatwierdzenia i uruchomienia projektu. Projekt powinien zachęcić nowych użytkowników do zakupu roweru a nie finansować transakcje, które były dokonane bez wiedzy i świadomości o ewentualnym dofinansowaniu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20

137.	Brak podpisu (e: mail z dn. 2024-07-10 15:40)		działając imieniem własnym, niniejszym pragnę wyrazić aprobatę dla programu, który planujecie Państwo wdrożyć. Przedstawiony program zachęcił mnie do zakupu nowego roweru elektronicznego. W zasadzie nie posiadam uwag do samego projektu, który został sporządzony w sposób merytoryczny, logiczny i zasadny. Zwracam się jednakże z prośbą, by nie modyfikować daty kwalifikowalności wydatku na zakup roweru elektronicznego na termin późniejszy niż 30.06.2024 roku, bowiem wówczas nie załapałbym się na dotację w ramach tego programu (rower w dniu wczorajszym zaliczkowałem i w przyszłym tygodniu docelowo zrealizuję transakcję, bowiem zgodnie z informacjami, które Państwo przedstawiliście, wydatek dokonany na rower elektryczny po 30 czerwca 2024 roku będzie się kwalifikował na dotację).		przyjęta	W PP data nie została zmieniona
138.	Brak podpisu (e: mail z dn. 2024-07-10 16:32)	pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu	Proponuję usunąć zapis, w zamian np. zakup atestowanego zabezpieczenia przed kradzieżą. Fabryczny numer ramy należy podać do wniosku o dofinansowanie.	Wygrawerowanie numeru na ramie powoduje zniszczenie lakieru roweru przez co utratę gwarancji na powłokę lakierniczą a naklejka przyklejana w miejsce grawerunku nie zabezpiecza powłoki lakierniczej. Rowery posiadają już numery ramy, które w przypadku utraty roweru można wprowadzić w system policji bazy rzeczy utraconych, W przypadku kontroli policjant po wprowadzeniu numeru może sprawdzić w takiej bazie „VIN roweru” czy rower jest utracony. Każdy rower posiada swój indywidualny numer seryjny nadany przez producenta więc po co niszczyć lakier a dodatkowy numer nie utrudni kradzieży i nie przyspieszy odzyskania roweru.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
139.	Ł.L. (e: mail z dn. 2024-07-10 17:13)	7.3. Warunki dofinansowania 4. dofinansowanie nie zostanie udzielone na zakup elementów (wyposażenia), które stanowią wymaganą część pojazdu natomiast zostały wybrane/ skonfigurowane jako opcja „zamienna” w stosunku do wersji standardowej pojazdu, oferowanej przez producenta/sprzedawcę; 3 W przypadku zakupu pojazdu, w którym zostało zamontowane wyposażenie zamienne w stosunku do wersji standardowej pojazdu należy we wniosku o dofinansowanie wskazać koszt zakupu wersji podstawowej pojazdu oraz na fakturze zakupu muszą być wyszczególnione pozycje dot. wersji podstawowej pojazdu i wyposażenia zamiennego	Dodanie zapisu odnośnie wyposażenia roweru	Zakupowany sprzęt obowiązkowo po W myśl programu rower powinien zastąpić samochód w drodze do pracy, dlatego powinien spełniać standardy pozwalające użytkownikom w sposób komfortowy do niej dojechać. winien być wyposażony w elementy wymagane przepisami prawa (oświetlenie, dzwonek). Rower powinien być wyposażony obowiązkowo w błotniki, które w istotny sposób poprawiają komfort jazdy w warunkach deszczowych oraz na podłożu wilgotnym. Ponadto celem NFOŚiGW nie powinno być wspieranie zakupu rowerów wyczynowych, które służą wyłącznie do jazdy sportowej, terenowej * <a href="https://policja.pl/pol/aktualnosci/189204,Obowiazkowe-wyposazenie-roweru.html">https://policja.pl/pol/aktualnosci/189204,Obowiazkowe-wyposazenie-roweru.html</a>	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 15, 32 oraz 61 Dodatkowo w PP jest zapis odnośnie konieczności spełniania wymogów w zakresie warunków technicznych pojazdów (ust. 7.5 ust.1-3)
140.	Ł.L. (e: mail z dn. 2024-07-10 17:13)	okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu);	okres trwałości wynosi 5 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu);	Należy wydłużyć okres trwałości projektu do 5 lat. Zakup ten ma charakter inwestycji w środki trwałe i powinien efektywnie służyć użytkownikowi przez dłuższy czas.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 62
141.	Ł.L. (e: mail z dn. 2024-07-10 17:13)	Dodanie zapisu odnośnie sytuacji utraty rower w wyniku kradzieży lub wypadku.		Zapisy doprecyzują kwestie związane z wystąpieniem nieprzewidzianych okoliczności.	odrzucona	Doprecyzowanie zapisów nastąpi we wniosku/umowie o dofinansowanie
142.	Ł.L. (e: mail z dn. 2024-07-10 17:13)	Beneficjenci 77.21.Z - wypożyczenie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.		Należy rozważyć czy wypożyczalnie sprzętu powinny być beneficjentem programu. Podmioty te mogą w szybkim tempie wyczerpać limit środków dostępnych w programie. Należy wprowadzić limit sprzętu na jeden podmiot. Jednocześnie przy analizie wsparcia należy rozważyć kwestie wspierania podmiotów gospodarczych i równej konkurencji. Czy wsparcie ma charakter pomocy publicznej w zakresie oceny przez UOKiK	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 22

143.	Ł.L. (e: mail z dn. 2024-07-10 17:13)	Beneficjenci	Wprowadzenie limitu zakupionych rowerów na jednego beneficjenta (rodzinę)	Należy określić limit zakupionych rowerów na jedną osobę / jedną rodzinę / jeden adres zameldowani. Celem programu nie powinno być finansowanie okazjonalnej rekreacji rodzinnej na rowerach elektrycznych. Przy obecnych zapisach osoby dobrze zarabiające mogą wyposażyć całą rodzinę w rowery do rekreacji za pół ceny. I w ramach tzw. Prezentów urodzinowych/komunijnych faktycznym beneficjentem części środków z programu będzie dzieci i młodzież, a nie jest to celem programu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 21
144.	Ł.L. (e: mail z dn. 2024-07-10 17:13)	Rozważenie zapisu odnośnie ubezpieczenia roweru.		W celu zapewnienia kontroli oraz trwałości inwestycji należy rozważyć kwestię wprowadzenia ubezpieczenia roweru na wypadek zdarzeń losowych. Pozwoli to również na kontrolę czy sprzęt faktycznie znajduje się w posiadaniu beneficjenta.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 361
145.	Ł.L. (e: mail z dn. 2024-07-10 17:13)	Uwaga ogólna		Inwestycje finansowane z NFOŚiGW powinny mieć charakter trwały nie zaś inwestycji krótkoterminowych (2 lata trwałości projektu). Inwestycje powinny mieć charakter infrastrukturalny. Wybór środka transportu powinien w tym zakresie być oparty o możliwości finansowe użytkownika aby po 3-4 lata kiedy będzie trzeba wymienić baterię (szczególnie w tańszych modelach) okazał się że części beneficjentów nie stać na ten zakup i dla nich lepszym zakupem byłby rower tradycyjny	odrzucona	brak propozycji zmiany zapisów PP
146.	Ł.L. (e: mail z dn. 2024-07-10 17:13)	Uwaga ogólna	Racjonalność wydatkowania środków publicznych	Wprowadzając program wsparcia należy jeszcze raz przeanalizować jego zasadność i cele jakie ma spełniać, a tym samym efektywność wydatkowania środków publicznych. Cel programu został określony na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie rozwoju dobrych praktyk sportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu. Zakładany cel w zakresie zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu – nie może być realizowany bez aktywnego wysiłku. Zaś ograniczenie zużycia paliwa jako miernik realizacji programu będzie praktycznie nie weryfikowalny.	odrzucona	brak propozycji zmiany zapisów PP
147.	Ł.L. (e: mail z dn. 2024-07-10 17:13)	Uwaga ogólna	Zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu.	Program nie sprzyja zdrowotności osób, gdyż bez aktywnego wysiłku nie można zrealizować tego celu. Jazda na rowerze elektrycznym wymaga niewielkiego zaangażowania fizycznego ze strony użytkownika. Szczególnie w przypadku korzystania z funkcji jazdy bez pedałowania lub Power (największe wspomaganie) Sport Active. Zdrowa fizycznie osoba powinna mieć aktywny ruch – czemu służy jazda rowerem tradycyjnego, osoba zdrowa bez trudno powinna przejechać dystans 10-15 km w jedną stronę po terenie płaskim do pracy w czasie 40 min-60 min. Wybór roweru jako środka transportu jest kwestią chęci nie zaś posiadania roweru elektrycznego. Sytuacja zmienia się w przypadku terenów górskich i mocno pagórkowatych – gdzie rower elektryczny może być faktycznym wsparciem dla osób dojeżdżających do pracy. Jednak dotyczy to tylko wybranych regionów. Większym problemem w zakresie wyboru roweru jako środka dojazdu do pracy jest dostęp do bezpiecznej infrastruktury drogowej. Na obszarach wiejskich dojazd do miast gminnych i powiatowych jest ograniczony w głównej mierze brakiem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. Na terenach pozamiejskich poruszanie się jedną jezdnią z samochodami stanowi niebezpieczne dla zdrowia i życia. Na obszarach miejskich problem jest w wielu miejscach brak odpowiedniej infrastruktury. Dzieci i młodzież ! Skierowanie oferty do osób młodych które przekroczył 18 rok życia „uczniów i studentów” negatywnie wpływa na poziom zdrowia. Obecnie raporty Ministerstwa Zdrowia wskazują o nadwadze wśród młodzieży oraz osób dorosłych. Osoby te powinny być zachęcane do aktywnego wysiłku nie zaś do korzystania z urządzeń wspomaganých elektrycznie. Ponieważ ta forma przyczynia się do pogłębiania problemu. Od dłuższego czasu pojawia się kwestia hulajnog elektrycznej i bezpieczeństwa ich korzystania przez osoby młode dlatego też oferta rowerów elektrycznych nie powinna być skierowana do tej grupy osób.	odrzucona	brak propozycji zmiany zapisów PP
148.	Ł.L. (e: mail z dn. 2024-07-10 17:13)	Uwaga ogólna		Infrastruktura: Środki przeznaczone na program powinny być raczej przeznaczone na budowę odpowiedniej infrastruktury – ze szczególnym uwzględnieniem współpracy międzygminnej, aby nie dochodziło do sytuacji że infrastruktura kończy się w „szczerym polu” ponieważ sąsiednia gmina nie jest zainteresowana taką inwestycją. Jednocześnie należało by zabezpieczyć przez gminy / zakłady pracy odpowiednia infrastrukturę parkingową dla rowerów elektrycznych. Głównym zagrożeniem dla posiadaczy rowerów jest obawa o kradzież dobrego / drogiego sprzętu co w istotny sposób zniechęca do dojazdów do pracy.	odrzucona	brak propozycji zmiany zapisów PP

149.	Ł.G. (e: mail z dn. 2024-07-10 18:17)			<p>Jestem mieszkańcem Oławy na dolnym śląsku , dowiedziałem się że są prowadzone prace mające na celu dofinansowanie do zakupu roweru elektrycznego w ramach programu "Mój rower elektryczny".</p> <p>Spędzam na dwóch kółkach sporo czasu i uważam, że rower elektryczny w miejskim wydaniu nie jest dobrym rozwiązaniem.</p> <p>Szczególnie patrząc przez pryzmat wagi takiego roweru, prędkości jakie można na nim osiągnąć jest to dość niebezpieczne zważywszy na ostatnie potrącenia rowerzystów w moim mieście. Również dla przeciętnego Kowalskiego dbanie i obsługa takiego roweru może być skomplikowana szczególnie jeśli chodzi o ładowanie baterii.</p> <p>W mojej ocenie ten projekt miałby sens jeśli wraz z dofinansowaniem części kosztów zakupu roweru w mieście powinny zostać wybudowane stacje do ładowania tychże.</p> <p>Jako fan dwóch kółek uważa, że klasyczny rower ma więcej zalet pozwolił przytoczyć parę z nich</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-jest o wiele tańszy w utrzymaniu</li> <li>-jest prostszy w obsłudze i utrzymaniu go w dobrym stanie technicznym</li> <li>-prędkość jazdy dyktuje nasza sprawność fizyczna wraz z przerzutką a nie z dość mocnym przełożeniem wspomaganym przez baterię</li> <li>-zajmuje mniej miejsca</li> <li>-jest lżejszy szczególnie ważne jest to dla starszych osób, które mieszkają w blokach bez tzw. rowerowni umiejscowionych na poziomie gruntu.</li> <li>-jest mniej atrakcyjny jeśli chodzi o ewentualne kradzieże.</li> </ul>	odrzucona	brak propozycji zmiany zapisów PP
150.	S.G. (e: mail z dn. 2024-07-10 22:11)			Dotacja powinna preferować ludzi ze schorzeniami kardiologicznymi.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 13
151.	Ł.J. (e: mail z dn. 2024-07-10 23:13)	Brak zapisu	Uszczegółowienie wymagań wobec pojazdu o kategorię użytkownika roweru zgodnie z normą EN 17406. Kategoria użytkownika roweru to 1 lub 2.	Kategorie użytkownika 3-6 dotyczą sportowego wykorzystania roweru. Dzięki temu uszczegółowieniu jest szansa na ograniczenie dopłat do rowerów, które nie przyczynią się do realizacji celu programu „Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych.” Po prostu trzeba zabezpieczyć sytuację, w której ktoś uzyskuje dofinansowanie (bonus) na drogi rower użytkowany rekreacyjnie kilka razy w roku.	odrzucona	W PP wskazano maksymalną kwotę dotacji oraz maksymalną intensywność dofinansowania. W związku z tym wyższa wartość pojazdu nie spowoduje wyższego dofinansowania. Dodatkowo, warunek związany z kategorią użytkownika roweru nie będzie możliwy do zweryfikowania.
152.	B.J. (e: mail z dn. 2024-07-11 06:29)			Moim zdaniem powinny być ograniczenia w dostępności do tego programu np. program ten powinien być dla emerytów, rencistów dla ludzi z niepełnosprawnościami (forma rehabilitacji) dla osób z małymi dochodami których nie stać na wydanie pełnej kwoty na taki rower. Wykluczone powinny być np. rowery typowe górskie MTB do jazdy wyczynowej w cenach w zakupie np. powyżej 15 tys. zł i rowery turystyczne luksusowe też np. w cenach powyżej 15 tys. zł. <b>Ogólnie jest to dobry pomysł!</b>	odrzucona częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 15 i 68
153.	M.B. (e: mail z dn. 2024-07-11 08:38)	7.4 Beneficjenci Pkt 2 - JST	Doprecyzowanie w jakim zakresie JST może ubiegać się o dofinansowanie roweru	Doprecyzowanie – kto w tym momencie jest beneficjentem ostatecznym – czy JST może zakupić rowery i korzystać z nich na własne potrzeby (np. udostępniać pracownikom) czy też beneficjentem ostatecznym będą jednostki organizacyjne JST takie jak np. ośrodki kultury, sportu, turystyki (korzystanie z rowerów w formie bezpłatnego udostępniania mieszkańcom i turystom, ew. pobieranie kaucji przy wypożyczeniu na poczet potencjalnych zniszczeń/uszkodzeń sprzętu)	odrzucona	Wnioskodawca składając wniosek określi sposób wykorzystania pojazdu. W przypadku, gdy pojazd wykorzystywany będzie w celach zarobkowych będzie wymóg wypełnienia we wniosku o dofinansowanie tabeli dot. pomocy publicznej.
154.	A.W. (e: mail z dn. 2024-07-11 10:24)	beneficjent jest obowiązany do niezwłocznego zwrotu całości albo części dofinansowania, jeżeli wykorzystał je niezgodnie z warunkami określonymi we wniosku o dofinansowanie lub w umowie o dofinansowanie, w tym pobranych przez niego nienależnie lub w nadmiernej wysokości;	Beneficjent zobligowany do zwrotu dofinansowania w przypadku osiągnięcia korzyści majątkowych ze sprzedaży pojazdu zakupionego w ramach dofinansowania	Uniknięcie sytuacji gdy osoba otrzymująca dofinansowanie na pojazd sprzedaje go uzyskując dodatkowy przychód kosztem środków z dotacji	odrzucona	W PP ust. 7.3 pkt 6 wskazano sytuację, w której wnioskodawca zobowiązany jest zwrócić dofinansowanie. W okresie trwałości inwestycji pojazd będzie musiał być użytkowany przez Beneficjenta. Szczegółowe warunki dot. spełnienia w trakcie trwałości inwestycji określone zostaną we wniosku/umowie o dofinansowanie. W przypadku braku dotrzymania warunków, Beneficjent zostanie zobowiązany do zwrotu dotacji wraz z odsetkami.
155.	A.W. (e: mail z dn. 2024-07-11 10:24)	wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie	Jeden wnioskodawca mogący wnioskować o jeden pojazd	Aby uniknąć sytuacji wielokrotnych dofinansowań dla jednej osoby kosztem innych osób które mogłyby skorzystać z dotacji	Przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 21
156.	J.A. (e: mail z dn. 2024-07-11 10:48)			chciałbym prosić o rozszerzenie kategorii cargo o rowery typu tandem, które są kluczowe dla osób niepełnosprawnych i otwierają świat rowerowy, będący dla nich często niedostępny. Jednak tandemy są rowerami większymi i cięższymi, trudnymi do jazdy wraz z osobą niepełnosprawną, której często wkład w napędzanie jest minimalny. Tak jest w przypadku mojej rodziny, w której nasza 15-letnia córka jest niepełnosprawna i jeździ wraz ze mną tandemem, co jest bardzo wymagające. <p>W takiej sytuacji doskonałym rozwiązaniem byłby tandem ze wspomaganie elektrycznym. Z powodu swoich rozmiarów, wagi i nietypowej konstrukcji tandemy są rowerami znacznie droższymi niż standardowe, dlatego powinny być zaliczone do kategorii takiej jak rowery cargo.</p>	odrzucona	Dofinansowanie nie wyklucza wspomaganego elektrycznie roweru typu tandem, jeżeli wpisuje się on w definicję ujętą w PP.



157.	Zespół Ekonomiczno – Administracyjny Szkół i Przedszkoli w Libiążu (e: mail dn. 2024-07-11 11:55)	Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych.	Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych oraz montaż wiat rowerowych przy budynkach użyteczności publicznej z zachowaniem elementów dostępności wraz z punktem ładowania rowerów oraz drobnego serwisu	Propagowanie zdrowego trybu życia, a szczególnie wśród dzieci i młodzieży szkolnej, jest bardzo istotnym celem. Zauważyliśmy, że dzieci i młodzież szkolna coraz częściej korzystają z rowerowej formy komunikacji, szczególnie na terenach wiejskich. Infrastruktury szkolne na dzień dzisiejszy nie zapewniają miejsc do przechowywania rowerów (bezpieczeństwo oraz ochrona przed czynnikami atmosferycznymi). Montaż wiat rowerowych przy budynkach użyteczności publicznej z zachowaniem elementów dostępności umożliwi osobom ze szczególnymi potrzebami poruszanie się samodzielnie bądź z osobami towarzyszącymi.	odrzucona	Inwestycje związane z budową wiat rowerowych i innych obiektów małej architektury miejskiej leżą po stronie samorządów gminnych.
158.	Zespół Ekonomiczno – Administracyjny Szkół i Przedszkoli w Libiążu (e: mail dn. 2024-07-11 11:55)	Wskaźnik osiągnięcia celu Liczba pojazdów	Liczba wiat rowerowych przy budynkach użyteczności publicznej		odrzucona	Brak wpływu na efekt ekologiczny
159.	Zespół Ekonomiczno – Administracyjny Szkół i Przedszkoli w Libiążu (e: mail dn. 2024-07-11 11:55)	Koszty kwalifikowalne • wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu,	wydatki związane z montażem wiat rowerowych rozumiane jako dokumentacja projektowa, utwardzenie terenu, montaż wiaty, montaż stojaków rowerowych, montaż punktu do ładowania rowerów oraz punkt drobnego serwisu rozumiane są jako cena wykonania wiat rowerowych przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT potwierdzającej wykonanie zadania,	Uwzględnienie w kosztach kwalifikowalnych wydatków związanych z montażem wiat rowerowych przy budynkach użyteczności publicznej.	odrzucona	Brak wpływu na efekt ekologiczny
160.	Zespół Ekonomiczno – Administracyjny Szkół i Przedszkoli w Libiążu (e: mail dn. 2024-07-11 11:55)	Warunki dofinansowania	Wprowadzenie zapisów dotyczących montażu wiat rowerowych	Rozszerzenie katalogu o montaż wiat rowerowych	odrzucona	Brak wpływu na efekt ekologiczny
161.	Zespół Ekonomiczno – Administracyjny Szkół i Przedszkoli w Libiążu (e: mail dn. 2024-07-11 11:55)	Rodzaje inwestycji	Wprowadzenie inwestycji: Montaż wiat rowerowych przy budynkach użyteczności publicznej	Rozszerzenie katalogu o montaż wiat rowerowych	odrzucona	Brak wpływu na efekt ekologiczny
162.	Zespół Ekonomiczno – Administracyjny Szkół i Przedszkoli w Libiążu (e: mail dn. 2024-07-11 11:55)	Intensywność dofinansowania	Montaż wiat rowerowych przy budynkach użyteczności publicznej z zachowaniem elementów dostępności wraz z punktem ładowania rowerów oraz drobnego serwisu – do 90% kosztów kwalifikowalnych	10% wydatków kwalifikowalnych stanowi wkład własny JST	odrzucona	Brak wpływu na efekt ekologiczny
163.	P.K. (e: mail z dn. 2024-07-11 12:49)	Pkt. 7.4 7.4. Beneficjenci	Planowana kwota dofinansowania powinna być na początku programu podzielona równo pomiędzy beneficjentów, a dopiero po co najmniej połowie okresu trwania programu, powinny być zaplanowane ewentualne przesunięcia środków pomiędzy kategoriami beneficjentów.	Z powodu ograniczonej kwoty alokacji dofinansowania osoby fizyczne mogą mieć dużo mniejsze szanse na skorzystanie z dotacji, ponieważ zwykle informacja o takiej formie wsparcia dotrze do nich później niż do JST i przedsiębiorców oraz potrzebują więcej czasu na podjęcie o zakupie nowego roweru. Zasady programu powinny zapewniać (faktycznie) równość w dostępie do dofinansowania.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 124
164.	P.K. (e: mail z dn. 2024-07-11 12:49)	Pkt. 7.3 Warunki dofinansowania - oznakowanie	Należy ustalić system oznakowania rowerów, który będzie wdrożony w całej Polsce, niezależnie od możliwości lokalnych komend policji.	System znakowania na ramie może nie być dostępny na każdej komendzie, pod którą podlega wnioskodawca, albo ilość chętnych na danej komendzie, może przekraczać możliwości obsługi tych osób. System rejestracji powinien być dostępny przez stronę www sprzedawcy lub producenta, albo to producent powinien dokonywać rejestracji i sprzedawca tylko zarejestrowane rowery. Kupujący otrzyma certyfikat rejestracji. Przy takiej ilości dofinansowanych rowerów opłaca się wdrożyć nowy system, który będzie można rozszerzyć na wszystkie rowery w Polsce.	Przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
165.	A.K. (e: mail z dn. 2024-07-11 13:11)			Dzień dobry, myślę że fajnym pomysłem było by otrzymać dotację w miastach gdzie osoby starające się o dofinansowanie są zameldowane i płacą podatki w danym mieście, gminie, tak jak to zrobił Gdańsk.	odrzucona	PP jest programem ogólnopolskim, który kierowany jest do wszystkich osób bez ograniczeń terytorialnych.

166.	M.M. (e: mail z dn. 2024-07-11 14:23)	7.3 Warunki dofinansowania 6) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu	Wykreślenie tego zapisu	Urządzenia, które posiada policja są za duże i nie ma możliwości oznakowania roweru z wbudowaną baterią. Znakowanie na ramie, skutkuje odpryskami lakieru, a to utratą gwarancji na ramę.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
167.	M.M. (e: mail z dn. 2024-07-11 14:23)	1.1. Beneficjenci 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy...	Wykreślenie punktu 3	Przedsiębiorcy nie powinni w ogóle być brani pod uwagę w tym programie, ponieważ nie wystarczy środków dla Osób fizycznych. A jeżeli mają być przedsiębiorstwa, to bez sensu jest transport drogowy towarów, ponieważ będzie to tyczyło m.in. samozatrudnionych kierowców ,czy właścicieli ciężarówek, wożących kruszywo, zboże i inne wielkogabarytowe towary. Zapis nie obejmuje dostawców pizzy itp. Dlaczego nie umożliwić księgowym dojazdu do klienta, czy urzędu rowerem elektrycznym itd? W mojej ocenie program powinien być kierowany do osób indywidualnych, a przedsiębiorstwa powinny mieć jakieś zwolnienie, ale jako osoby program	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 22
168.	M.M. (e: mail z dn. 2024-07-11 14:23)	7.3 Warunki dofinansowania 1. zakupiony pojazd musi być oznakowany (naklejka) w okresie trwałości	Wykreślenie zapisu, doprecyzowanie	Dofinansowanie ma obejmować, rower zakupiony od 30.06.24, ale na ten moment nie ma obowiązku sprzedającego w wyposażanie roweru w oznakowanie w okresie trwałości. Pytanie dodatkowe co to za oznakowanie i na kim spoczywa obowiązek znakowania?	odrzucona	Obowiązek oznakowania pojazdu rozpoczyna się od dnia uzyskania decyzji o dofinansowaniu. Szczegółowe wytyczne dot. oznakowania pojazdu zostaną określone we wniosku o dofinansowanie
169.	M.P. (e: mail 2024-07-11 14:20)			Pomysł jest świetny. Chciałbym zaproponować, aby była możliwość zakupu roweru i uzyskania dofinansowania w ramach prowadzenia jednoosobowej działalności gospodarczej. W moim przypadku świadczę od wielu lat usługi informatyczne na terenie Szczecina dla kilkunastu klientów. Poruszam się samochodem i motocyklem. Chciałbym zamienić środek transportu właśnie na rower elektryczny. Rower elektryczny jest wygodniejszy niż motocykl (nie ma potrzeby stosowania odzieży ochronnej, możliwość parkowania poza miejscami parkingowych i korzystanie z infrastruktury rowerowej). A dzięki wspomaganie elektrycznemu nie wymaga wiele wysiłku, a co za tym idzie nie ma potrzeby zmiany odzieży po przybyciu na miejsce. Ujęcie roweru jako środka trwałego w Działalności umożliwi zaliczenie kosztów serwisu w koszt prowadzenia działalności.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
170.	Urząd Miasta Sopotu Wydziału Inżynierii i Ochrony Środowiska (e: mail z dn. 2024-07-11 15:49)	Pkt. 7.2. ust. 1.	Wykreślenie ust. 1	Niemal każdy obywatel dysponuje już rowerem, a mimo to większość osób nie wykorzystuje go do codziennej komunikacji. Nic nie wskazuje na to, by rower elektryczny mógł to zmienić. Tym samym takie działanie nie wpłynie na realizację celu programu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
171.	Urząd Miasta Sopotu Wydziału Inżynierii i Ochrony Środowiska (e: mail z dn. 2024-07-11 15:49)	Pkt. 7.3 ust. 6	Wykreślenie ust. 6	Nie każda komenda prowadzi rejestrację rowerów. Ponadto skuteczność rejestracji jest mocno dyskusyjna.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
172.	Urząd Miasta Sopotu Wydziału Inżynierii i Ochrony Środowiska (e: mail z dn. 2024-07-11 15:49)	Pkt. 7.3 ust. 8) i 9)	Doprecyzowanie zapisu odnośnie dofinansowywania rowerów zakupionych przed wejściem w życie programu.		odrzucona	W PP wskazano termin rozpoczęcia kwalifikowalności wydatków. Pojazdy zakupione od 04.07.2024 r. i spełniające pozostałe warunki wskazane w PP będą kwalifikować się do dofinansowania
173.	Urząd Miasta Sopotu Wydziału Inżynierii i Ochrony Środowiska (e: mail z dn. 2024-07-11 15:49)	Pkt. 7.4. ust 3)	Wykreślenie firm, zajmujących się wynajmem rekreacyjnym i sportowym rowerów z grona beneficjentów.	Udzielenie dotacji firmom, trującym się rekreacyjnym i sportowym wynajmem rowerów nie wpłynie na realizację celów środowiskowych. Duża ilość rowerów, zamiast trafić do codziennego użytku, zostanie wykorzystana do modernizacji floty sezonowych wypożyczalni rowerów.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 22
174.	Urząd Miasta Sopotu Wydziału Inżynierii i Ochrony Środowiska (e: mail z dn. 2024-07-11 15:49)	Pkt 7.5. ust 1.	Wykreślenie zapisu o konieczności wykonaniu roweru z materiałów odpornych na zniszczenia.	Żaden materiał nie jest odporny na zniszczenie, zapis jest nieprecyzyjny.	przyjęta	Wykreślono zapis z ust. 7.5 pkt. 1 PP

175.	Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym Miasta Stołecznego Warszawy (e: mail z dn. 2024-07-12 09:44)	wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego , nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo) , nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu	wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego , zestawu do konwersji roweru wraz z kosztami montażu, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo) , nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu Przez zestaw do konwersji roweru należy rozumieć komplet części umożliwiających przebudowę używanego roweru na rower wspomagany elektrycznie poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem, wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km.	Z punktu widzenia celów programu wprowadzenie możliwości konwersji rowerów o napędzie klasycznym na rowery ze wspomaganie elektrycznym jest rozwiązaniem efektywniejszym niż zakup wyłącznie nowych rowerów elektrycznych. Obecne koszty zestawów do konwersji stanowią około 30-50 procent kosztów zakupu fabrycznie nowych rowerów. Dzięki wprowadzeniu takiej zmiany możliwe będzie uzyskanie większej ilości pojazdów elektrycznych w ruchu i radykalne zmniejszenie śladu węglowego wynikającego z braku konieczności wyprodukowania „nieelektrycznych” części pojazdów (ram, kół, osprzętu). Rowery poddane konwersji posiadają taką samą funkcjonalność jak rowery fabrycznie nowe. Taka zmiana zwiększyłaby również dostępność programu dla osób mniej zamężnych a posiadających już rowery bez wspomagania.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
176.	M.L. (e: mail z dn. 2024-07-12 10:55)	• wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego , nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo) , nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu,	• wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego , nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo) , nowego wózka rowerowego , nowego zestawu do konwersji na rower elektryczny7, rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu, 7 Przez zestaw do konwersji należy rozumieć nowy zestaw elementów, oferowany jako pojedynczy produkt, służący do łatwej konwersji zwykłego roweru na rower elektryczny (montaż koła z silnikiem elektrycznym, baterii, kontrolera oraz czujnika ruchu pedałów) tak aby rower ten spełniał definicję roweru elektrycznego.	Obecnie, na rynku znajdują się komercyjne zestawy służące do łatwej konwersji zwykłego roweru na rower elektryczny. Poniżej link do przykładowego zestawu: <a href="https://www.swytchbike.com/universal-ebike-conversion-kit/">https://www.swytchbike.com/universal-ebike-conversion-kit/</a>  Proces konwersji (wymiana koła, zamontowanie czujnika pedalowania, podłączenie pakietu baterii wraz z kontrolerem) jest łatwy, zajmuje mniej niż 30min i nie wymaga specjalistycznej wiedzy, narzędzi czy doświadczenia. Co ważne, baterię w takim rowerze można szybko zdemontować, przez co może on być użytkowany jako zwykły rower. Atuty zestawów do konwersji: Cena – zestawy do konwersji są znacznie tańsze od nowego roweru elektrycznego (zazwyczaj 20%-40% ceny nowego roweru elektrycznego). Mniejszy ślad węglowy – produkcja elementów nowego roweru wiąże się z określonymi emisjami CO2 które, w przypadku konwersji już posiadanego roweru, są unikane. Oszczędność miejsca – zamiast dwóch rowerów (zwykłego i elektrycznego), osoby chcące użytkować także zwykły rower mogą posiadać tylko jeden rower. Podsumowując, włączenie zestawów do konwersji do programu „Mój rower elektryczny” ułatwi osiągnięcie celów programu poprzez: • dodatkową redukcję emisji CO2, • zwiększenie udziału w programie poprzez obniżenie kosztów,	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
177.	B.R. (e: mail z dn. 2024-07-12 10:59)	Tytuł programu: Wsparcie zakupu elektrycznych rowerów i wózków rowerowych (Mój rower elektryczny) 1. Cel programu Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych.	Tytuł programu: Wsparcie zakupu rowerów tradycyjnych, elektrycznych rowerów i wózków rowerowych (Mój rower) 1. Cel programu Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów tradycyjnych, rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych.	Jeśli mówimy o przejściu na transport zeroemisyjny i faktycznym zmniejszeniu emisji spalin, zasadnym jest również, a nawet głównie zakup rowerów tradycyjnych – napędzanych siłą mięśni ludzkich, bez napędu elektrycznego oraz baterii akumulatorowych. Kraje, w których rozwinięty jest drogowy system rowerowy oparte są praktycznie w 98 % o rowery tradycyjne. Produkcja rowerów elektrycznych to dodatkowa emisja, która zostaje wysłana do atmosfery, wydobycie i transport pierwiastków do krajów w których produkuje się baterie, a potem odesłanie ich do kraju docelowego, w którym rower jest montowany powoduje, że do atmosfery przedostają się miliony ton gazów zatrzymujących naszą atmosferę. Takiego rodzaju przedsięwzięcie nie ma wiele wspólnego z ekologią. Dlatego proponuję dopuszczenie finansowania również rowerów tradycyjnych - w szczególności dla osób fizycznych. Efekt to faktyczne zmniejszenie emisji gazów, a także poprawa zdrowia i podniesienie kondycji fizycznej mieszkańców naszego kraju. Uwaga ma zastosowanie do całego programu. Proszę o jej uwzględnienie.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1

178.	Gmina Łomianki (e: mail z dn. 2024-07-12 13:47)	Kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że: wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu.	wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu wraz z zestawem elementów niezbędnych do ładowania przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu.	Proszę o uwzględnienie wydatków związanych z zakupem nowego roweru elektrycznego wraz z niezbędnymi wyposażeniem jako wydatki kwalifikowalne. Zapisy programu nie wskazują jasno czy koszty elementów niezbędnych do ładowania stanowią wydatek kwalifikowalny jeśli będą wyszczególnione jako zakupiony towar na fakturze.	przyjęta	W PP ust. 7.5 pkt. 8 wskazano zapis o treści „zestaw elementów niezbędnych do ładowania akumulatora (np. kable, adapter, ładowarka) powinny być w komplecie z pojazdem”
179.	Gmina Łomianki (e: mail z dn. 2024-07-12 13:47)		7.5.7 zestaw elementów niezbędnych do ładowania akumulatora (np. kable, adapter, ładowarka) powinny być w komplecie z pojazdem.	Koszty zestawu elementów niezbędnych do ładowania akumulatora stanowią wydatek kwalifikowalny programu. Proszę o uwzględnienie wydatków związanych z zakupem nowego roweru elektrycznego wraz z niezbędnymi wyposażeniem jako wydatki kwalifikowalne. Zapisy programu nie wskazują jasno czy koszty elementów niezbędnych do ładowania stanowią wydatek kwalifikowalny jeśli będą wyszczególnione jako zakupiony towar na fakturze.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 178
180.	P.C. (e: mail z dn. 2024-07-12 14:40)	wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego*	wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego	Uważam że zakup każdego roweru może wpłynąć na obniżenie niskiej emisji. Natomiast skazywanie beneficjentów na zakup roweru elektrycznego negatywnie wpłynie na skorzystanie z programu przez mniej zamożną część społeczeństwa.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
181.	A.L. (e: mail z dn. 2024-07-14 11:07)			Oto moja sugestia - w zapisach wspomnieli Państwo o zakupie rowerów produkowanych jedynie na terenie UE. Jak wiadomo Wielka Brytania wyszła z Naszej połączności, jednak chciałabym zauważyć, iż produkują oni najlepsze rowery do miasta, a mianowicie rowery marki Brompton. Rozumiem założenia, ale nie należy skreślać produkcji brytyjskiej, gdyż współpracują oni z licznymi podwykonawcami z terenów UE w tym z Niemcami, którzy tworzą komponenty do Brompton-ów. Dodatkowo - tutaj pewnie będzie to trudniejsze, ale sugerowałam rezygnację z zapisu rowery z UE z prostej przyczyny - z powodu ogromnych braków pod kątem dostępności rowerów produkcji UE. Rynek jest wybrakowany i czeka się niejednokrotnie rok lub dwa na dany model, a w tym czasie można kupić rowery z produkcji USA, które mają dużą dostępność na rynku Europejskim produkując części w Europie. Łączenie do miasta, a mianowicie rowery marki Brompton-ów. Rozumiem założenia, ale nie należy skreślać produkcji brytyjskiej, gdyż współpracują oni z licznymi podwykonawcami z terenów UE w tym z Niemcami, którzy tworzą komponenty do Brompton-ów.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
182.	D.R. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:18)	7. pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE:	pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z krajów UE oraz USA, Wielka Brytania, Szwajcarii i Norwegii itp.: Lub najlepiej rezygnacja z tego dyskryminującego przepisu.	Najpewniej przepis ten narusza prawo EU, Konstytucję, jak i prawo krajowe. Ograniczenie do krajów EU przyniesie gwałtowny wzrost cen. (30-50%). Producentów z EU jest mało i nie mają takiego doświadczenia jak np. w Wielkiej Brytanii. Mocno ogranicza się wybór roweru pod dane preferencje, zastosowanie. Zresztą nie ma rowerów, które są w całości produkowane w EU, tak zwani producenci z EU tylko zazwyczaj składają części wyprodukowane w Chinach. "wyprodukowania go" czyli niedopuszczalna będzie produkcja części w Chinach. Ucierpią na tym sprzedawcy, jak i konsumenci. Dlaczego w programie „mój elektryk” nie ma takiego samego wymogu? Inni mogą kupić Chiński lub Amerykański samochód ze zniżką bez przeszkód...	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
183.	D.R. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:18)	Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 70% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 8 tys. zł.		odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4
184.	Stowarzyszenie Edukacja i rozwój (e: mail z dn. 2024-07-14 12:05)	7.4 Beneficjenci 1) osoby fizyczne 2) JST 3) przedsiębiorcy (...)	.4. Beneficjenci 1) osoby fizyczne 2) JST 3) przedsiębiorcy (...) 4) organizacje pozarządowe wymienione w Ustawie o pożytku publicznym i wolontariacie, prowadzące statutową działalność w obszarach: - opieki społecznej - reintegracji społecznej i zawodowej	Projekt programu wyklucza z możliwości dofinansowania organizacje pozarządowe (NGO). Jednocześnie program nie zawiera klauzuli dla beneficjentów „osoby fizyczne” i „JST”. Wg danych GUS w 2020 istnieje niemal 100 tys. zarejestrowanych organizacji, niemal 10% z nich zajmuje się działalnością z zakresu opieki społecznej i rynkiem pracy. Wśród tych podmiotów dominujące są usługi opiekuńcze, polegające na systematycznej opiece nad podopiecznym w miejscu jego zamieszkania. Oznacza to konieczność stałego przemieszczania się pracownika pojazdem do miejsc świadczenia usługi. Poza miastami ze zorganizowaną komunikacją publiczną transport zwłaszcza na prowincji jest możliwy tylko własnym pojazdem – rowerem lub spalinowym. Umożliwienie dostępu do finansowania w tym Programie dla NGO (przynajmniej z działających we wspomnianych sektorach) będzie miało wpływ na realizację celów Programu. Cele Programu zostaną zrealizowane poprzez wprowadzenie do codziennej pracy NGO rowerów elektrycznych dla pracowników i beneficjentów. W wielu przypadkach wprowadzenie takich pojazdów polepszy komfort pracy pracowników i może obniżyć koszty transportu. NGO z tego sektora prowadzą odpłatną działalność pożytku publicznego i mogą mieć wystarczające przychody na pokrycie wkładu własnego w Programie.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3

185.	Fundacja Pole Dialogu (e: mail z dn. 2024-07-14 10:48)	7.4. Beneficjenci 1) osoby fizyczne; 2) jednostki samorządu terytorialnego; 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: ☒ 49.41.Z - transport drogowy towarów; ☒ 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); ☒ 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; ☒ 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	7.4. Beneficjenci 1) osoby fizyczne; 2) jednostki samorządu terytorialnego; 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: ☒ 49.41.Z - transport drogowy towarów; ☒ 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); ☒ 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; ☒ 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego. 4) organizacje pozarządowe, związki lub porozumienia organizacji pozarządowych oraz podmiotów wymienionych w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia	Przy obecnych zapisach dziesiątki tysięcy organizacji pozarządowych, które nie prowadzą działalności gospodarczej będą wykluczone z możliwości starania się o refundację – szacuje się, że tylko ok. 4% organizacji jest przedsiębiorcą w rozumieniu ustawy Prawo przedsiębiorców. Organizacje społeczne pełnią ważną funkcję w rozwoju społeczeństwa obywatelskie – osoby działające w stowarzyszeniach, kołach gospodyń wiejskich czy Ochotniczych Strażach Pożarnych poświęcają swój wolny czas i często zasoby – własny samochód, rower, przyczepę. Otwarcie dopłat dla organizacji pozarządowych wesprze je w budowaniu swojego potencjału.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
186.	M.K. (e: mail z dn. 2024-07-14 14:57)	7.5. Rodzaj inwestycji	Dodać zestaw do konwersji roweru zwykłego na elektryczny. Silnik max 250W, prędkość maksymalna do 25 km/h – zgodnie z wymaganiami.	Program "Mój rower elektryczny" ma na celu wspieranie zakupu nowych rowerów elektrycznych oraz rowerów elektrycznych transportowych (cargo) i wózków rowerowych poprzez bezwrotne dofinansowanie. Jest to inicjatywa, która ma przyczynić się do obniżenia emisji paliw w transporcie i promować ekologiczne środki transportu. Jednakże zgadzam się z Tobą, że warto byłoby również uwzględnić zestawy do konwersji zwykłego roweru na elektryczny. To rozwiązanie mogłoby być korzystne dla osób, które nie mogą sobie pozwolić na zakup nowego roweru elektrycznego. Wprowadzenie takiej opcji mogłoby pomóc najbardziej ubogim grupom społecznym, które również powinny mieć dostęp do ekologicznych środków transportu. Dlatego warto by było, aby program uwzględnił tę kwestię i rozważył wsparcie również dla konwersji istniejących rowerów.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
187.	R.S. (e: mail z dn. 2024-07-14 19:37)	7.4 punkt 3)	Dopisanie PKD z zakresu turystyki i organizacji zajęć sportowych poza szkolnych	mieć możliwość zakupu roweru elektrycznego z dofinansowaniem do wykonywania swojej pracy Instruktorzy rowerowi prowadzący szkolenie, lub przewodnicy rowerowi powinni również	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
188.	M.W. (e: mail z dn. 2024-07-12 17:14)	1) wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie. W przypadku kradzieży lub szkody całkowitej dofinansowanego pojazdu, dopuszcza się ponowne ubieganie się o dofinansowanie kolejnego pojazdu przez tego samego beneficjenta.	1) wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie. W przypadku kradzieży lub szkody całkowitej dofinansowanego pojazdu, dopuszcza się ponowne ubieganie się o dofinansowanie kolejnego pojazdu przez tego samego beneficjenta ale tylko w przypadku kiedy zostaną wypłacone wszystkie dofinansowania na zakup pierwszego pojazdu.	W pierwszej kolejności dotację powinni otrzymać beneficjenci, którzy ubiegają się po raz pierwszy o dofinansowanie. W następnej kolejności wszyscy pozostali, np. ci którzy padli ofiarą kradzieży albo szkody całkowitej albo CI, którzy mają potrzebę 2,3... roweru.	przyjęta częściowo	O kolejności rozpatrywania wniosków będzie decydować kolejność wpływu wniosku. Poprawiono zapis dopuszczając możliwość jednorazowego wnioskowania o dofinansowanie po kradzieży roweru.
189.	M.W. (e: mail z dn. 2024-07-12 17:14)	1) (...)W przypadku kradzieży lub szkody całkowitej(...)	Powinien być utworzony program ubezpieczeń na preferencyjnych warunkach dla rowerów do których uzyskuje się dofinansowanie. Program taki powinien dawać możliwość ubezpieczenia wszystkim właścicielom rowerów elektrycznych.	Ubezpieczenia obecnie proponowane są abstrakcyjnie wysokie. Przykład: rower niecałe 13000 tyś., a ubezpieczenie 1800zł. Rowery są i tak bardzo drogie a chcąc się zabezpieczyć warto taki sprzęt ubezpieczyć w rozsądnej cenie.	odrzucona	NFOŚiGW nie prowadzi działalności związanej z ubezpieczeniami. Kwestia ubezpieczenia roweru i należytego zabezpieczenia go przed kradzieżą jest po stronie użytkownika.
190.	M.W. (e: mail z dn. 2024-07-12 17:14)	pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE;	Należy wskazać, że dofinansowanie obejmuje również rowery dostępne w sprzedaży bezpośredniej na terenie UE.	Przykładem są marki takie jak Rose, YT Industries czy Canyon, które są sprzedawane bezpośrednio, z pominięciem pośredników. Warto włączyć taką informację do programu przy wspólnym rynku UE.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7

191.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)	7.3 rower elektryczny transportowy (cargo) (...) rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny (...)	(...) rower transportowy musi być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny (...)	Aby rower był rowerem elektrycznym, musi mieć napęd elektryczny, nie może. Błąd wynika z kopii/wklej ogólnej definicji	przyjęta	Dokonano poprawy definicji w przepisie nr 3 (ust.6 tiret 1)
192.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)	7.3.6 pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;	pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji lub Straży Miejskiej oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu w terminie (...);	Straż Miejska często realizuje rejestrację rowerów, natomiast Policja obecnie nie prowadzi takiej działalności. Nie zostały określone ramy czasowe rejestracji – czy przed złożeniem wniosku dotacji? A może 1,5 roku po wypłacie?	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
193.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)	7.5.2 pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 300Wh, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	Akumulatory o pojemności 10Ah napięciu znamionowym 14,4V i 36V różnią się 2,5-krotnie pod względem przechowywanej energii/dystansu wspomaganym, zatem taki warunek jest zupełnie nieprecyzyjny. Należy określić minimalną pojemność wyrażoną w jednostce energii, np. Wh	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 26
194.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)	7.5.4 uruchomienie wspomagającego napędu elektrycznego następuje automatycznie po rozpoczęciu pedalowania tzn. istnieje możliwość jazdy bez wspomagania elektrycznego. Ponadto po zaprzestaniu pedalowania silnik elektryczny przestaje wspomagać napęd i nie ma możliwości jazdy wyłącznie z użyciem silnika elektrycznego, bez pedalowania np. możliwość jazdy przy rozładowanej baterii.	Do wykreślenia	Takie działanie wynika wprost z ustawy prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602) wskazanej w p. 7.5. zatem to wyszczególnienie nic nie dodaje, jest powtórzeniem warunków z definicji ustawowej.	odrzucona	Zapis jasno wskazuje jaki rodzaj pojazdów jest kwalifikowany
195.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)	7.5.5 minimalny zasięg jazdy ze wspomaganie musi wynosić 50 km,	Do wykreślenia	Nie ma unormowanego sposobu na pomiar zasięgu, nie ma normy PN, podejrzewam że nie ma w Polsce żadnej hamowni atestowanej na rowery elektryczne, a deklaracje producentów są orientacyjne. Wskazanie pojemności akumulatora jest wystarczające do zapewnienia racjonalnego zasięgu wspomaganie jazdy.	przyjęta	Zapis o minimalnym zasięgu jazdy ze wspomaganie został usunięty z uwagi na brak uniwersalnego podejścia do przeliczenia tego parametru (jak ma to miejsce np. przy samochodach – parametr WLTP).
196.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)	9.4) NFOŚiGW może dokonać kontroli inwestycji u wnioskodawcy/beneficjenta - samodzielnie lub poprzez podmioty zewnętrzne – w okresie od dnia złożenia wniosku o dofinansowanie do końca okresu jej trwałości;	Proszę ustalić formę kontroli, np. wezwanie do nadesłania zdjęć pojazdu, lub wezwanie do okazania pojazdu i sposób ustalenia terminu kontroli oraz jej zakres.	Forma kontroli musi zostać ustalona, aby wykluczyć potencjalne nadużycia.	odrzucona	Informacje nt. formy kontroli zostaną wskazane we wniosku o dofinansowanie/umowie o dofinansowanie
197.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)	9.10) w przypadku kradzieży pojazdu wymagane jest zgłoszenie tego faktu na Policję oraz przedłożenie do NFOŚiGW protokołu policyjnego;	w przypadku kradzieży pojazdu wymagane jest zgłoszenie tego faktu na Policję oraz przedłożenie do NFOŚiGW protokołu policyjnego w terminie (...) od ujawnienia kradzieży	Bez ustalenia terminu, obligacja nie ma mocy.	przyjęta częściowo	Zmiana zapisu ust. 9 pkt. 9 PP. Szczegółowe informacje dotyczące terminów przekazania informacji do NFOŚiGW zostaną doprecyzowane we wniosku/umowie o dofinansowanie.
198.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)	9.7) NFOŚiGW przeprowadzi okresowe oceny efektów i uwarunkowań programu. Wyniki oceny mogą być podstawą do zmiany zapisów programu.	NFOŚiGW przeprowadzi okresowe oceny efektów i uwarunkowań programu nie rzadziej, niż co x miesięcy. Beneficjenci programu mogą zostać zobligowani do wypełnienia anonimowej ankiety. Wyniki oceny mogą być podstawą do zmiany zapisów programu.	Świadczeniobiorców należy zobligować do wypełnienia ankiety badającej intensywność i sposób wykorzystywania pojazdu, lub zapewnić inną formę możliwości realnej oceny efektów inwestycji. W jaki sposób NFOŚiGW określi, czy cele programu są spełniane nie wiedząc czy użytkownicy przejeżdżają ponad 100km tygodniowo przez cały rok, a może użytkują pojazd rekreacyjnie przez 2 miesiące w roku?	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 114

199.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)	9.11) w przypadku uszkodzenia pojazdu, które uniemożliwia użytkowanie pojazdu należy przedłożyć do NFOŚGW dokumentację fotograficzną uszkodzonego pojazdu (min. 5 zdjęć) wraz informacją w jakim terminie (dokładna data) nastąpiło uszkodzenie oraz z jakiego powodu. Na fotografii musi być widoczny pojazd wraz z numerem ramy. Ponadto parametry i wymagania dotyczące zdjęć określone zostaną we wniosku o dofinansowanie lub umowie o dofinansowanie.	w przypadku uszkodzenia pojazdu, które uniemożliwia użytkowanie pojazdu należy przedłożyć do NFOŚGW dokumentację fotograficzną uszkodzonego pojazdu (min. 5 zdjęć) wraz informacją w jakim terminie (dokładna data) nastąpiło uszkodzenie oraz z jakiego powodu. Na fotografii musi być widoczny pojazd wraz z numerem seryjnym producenta ramy, lub numerem ramy nadanym przez Policję/Straż Miejską. Ponadto parametry i wymagania dotyczące zdjęć określone zostaną we wniosku o dofinansowanie lub umowie o dofinansowanie.	Należy się odwołać do numeru wygrawerowanego przez Policję / Straż Miejską, gdyż producenci rowerów niekoniecznie muszą umieszczać numery seryjne na ramie roweru, a wobec braku takiego numeru, spełnienie obligacji byłoby niemożliwe.	odrzucona	W wyniku wielu zgłoszeń nastąpiła rezygnacja ze znakowania pojazdów przez Policję/Straż Miejską
200.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)		Ograniczyć wprost odsprzedaż pojazdu w okresie przydatności.	W celu zapobiegania wyprowadzenia pieniędzy poza kraj, czy UE.	n/d	Warunki jakie wnioskodawca musi spełnić w okresie trwałości zostaną określone we wniosku o dofinansowanie
201.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)	6. okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. W przypadku zakupu w systemie ratalnym, świadczenie wypłacane będzie proporcjonalnie po uregulowaniu raty tj. ustalona wartość świadczenia dzielona przez liczbę rat.	Celem projektu jest m.in. pokonanie bariery finansowej do nabycia roweru elektrycznego, zatem dopuszczenie zakupu ratalnego w jakiejś formie wydaje się racjonalne.	odrzucona	W PP wprowadzono zapis, iż zakończeniem inwestycji jest data wystawienia faktury VAT/paragonu imiennego potwierdzający zakup pojazdu. Dofinansowanie natomiast wypłacone będzie jednorazowo w formie refundacji po zakupie pojazdu.
202.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)	7.4.3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: 1. 49.41.Z - transport drogowy towarów; 2. 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); 3. 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	Dopisać: PKD 56.10.A - Restauracje i inne stałe placówki gastronomiczne 56.21.Z Przygotowywanie i dostarczanie żywności dla odbiorców zewnętrznych (katering) 56.29.Z - Pozostała działalność gastronomiczna 56.30.Z - Przygotowywanie i podawanie napojów PKD 47.99.Z - Pozostała sprzedaż detaliczna prowadzona poza siecią sklepową, straganami i targowiskami 6.10.B - Ruchome placówki gastronomiczne Wykreślić 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	W branży gastronomicznej często wymagane są uzupełnienia określonych produktów spożywczych, zależnie od bieżącego zużycia, co generuje zbędny ruch, często dużych pojazdów dostawczych dla małych uzupełnień, które z powodzeniem mogłyby realizować rowery cargo, zmniejszając emisje. Dostawy zamówień spożywczych to również znaczna część ruchu miejskiego, w którym wożone są niewielkie ładunki. Wózki rowerowe z powodzeniem zastępują „FoodTrucki” spalinowe, co wpisuje się w cele projektu. Należy włączyć do listy beneficjentów przedsiębiorców chcących prowadzić rowerowe kawiarnie, lodziarnie etc. Tego typu pojazdy w przestrzeni wycieczkowej z dużym natężeniem ludzi, stanowią żywą reklamę i dowód przydatności rowerów i wózków rowerowych w transporcie. Wykreślenie wypożyczalni argumentuję tym, że wypożyczalnie w żaden sposób nie przyczyniają się do ograniczania emisji. Rowery z wypożyczalni w większości użytkowane są w sposób czysto rekreacyjny w miejscach, gdzie ruch kołowy jest wyłączony lub niemożliwy. Wyposażenie wypożyczalni zatem nie wpisuje się w założenia projektu, mającego na celu ograniczanie emisji związanych z pracą silnika spalinowego.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
203.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)	7.5 Rodzaje inwestycji	Pojazd musi być przystosowany do jazdy miejskiej tj. posiadać opony przeznaczone do gładkich powierzchni, elementy ułatwiające przewożenie bagaży/toreb/sakw (bagażnik, koszyk itp.) oraz błotniki „pełne” tj. sięgające co najmniej do poziomu osi koła.	Należy wykluczyć z projektu rowery o zastosowaniu typowo rekreacyjnym i sportowym (np. rowery MTB/XC, Enduro), ponieważ ich rekreacyjne użytkowanie nie przyczynia się w żaden sposób do ograniczenia emisji CO <sub>2</sub> , pyłów i NOx-ów. Dotować należy rowery praktyczne w środowisku miejskim, w zastosowaniach transportowych i komunikacyjnych, którymi można pojechać na zakupy, do pracy itp.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 15

204.	W.N. (e: mail z dn. 2024-07-14 20:42)	7.3.11) 7 - W przypadku złożenia wniosku o dofinansowanie przez osobę fizyczną, na więcej niż jeden pojazd wymagane będzie wskazanie we wniosku o dofinansowanie współwłaścicieli pojazdów ze wskazaniem ich numerów PESEL tj. osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej, może otrzymać jedno dofinansowanie obejmujące jeden pojazd.	przez osobę fizyczną, na więcej niż jeden pojazd wymagane będzie wskazanie we wniosku o dofinansowanie współwłaścicieli pojazdów ze wskazaniem ich numerów PESEL tj. osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej, może otrzymać jedno dofinansowanie obejmujące jeden pojazd. <b>W przypadku zakupu roweru na działalność gospodarczą w pierwszych 2 latach projektu dofinansowaniem objęte mogą być maksymalnie 3 pojazdy na podmiot i maksymalnie 1 pojazd w przypadku jednoosobowej działalności gospodarczej.</b>	Projekt powinien wspierać przede wszystkim osoby fizyczne i mniejsze przedsiębiorstwa. Należy uniknąć sytuacji, w której duże firmy kurierskie, pocztowe etc. mogłyby wydręnować budżet projektu na zakup ogromnej floty rowerów. Jeśli po 2 latach projekt nadal będzie dysponował budżetem, wówczas można udostępnić dofinansowanie dla wszystkich podmiotów bez ograniczeń. Wg. Szacunków elektromobilni.pl w 2022 roku w Polsce sprzedano się około 70 tys. rowerów elektrycznych - w rozmowie z ISBiznes.pl oszacował prezes Polskiego Stowarzyszenia Rowerowego (PSR) Mateusz Pytko. Zatem budżet dofinansowania obejmuje niecały roczny regularny popyt, a projekt rozpisany jest na 5 lat, zatem należy wprowadzić mechanizmy sprawiedliwego dostępu do dofinansowania, bo puła jest niewielka.	odrzucona	Brak wpływu na efekt ekologiczny Zgodnie z odp. na pyt. nr 22
205.	Z.L. (e: mail z dn. 2024-07-13 13:50)		Jeżeli nabywca roweru elektrycznego będącego przedmiotem programu priorytetowego: „Mój rower elektryczny” jest właścicielem nieruchomości zasilanej czynną własną instalacją fotowoltaiczną z której będzie ładowana bateria roweru powinien mieć np. wyższą kwotę dofinansowania.	Rower będzie poruszał się dzięki energii elektrycznej wyprodukowanej w czysty bezemisyjny sposób a nie np. w elektrowni spalającej węgiel.	odrzucona	Program kierowany jest do wszystkich obywateli.
206.	Z.L. (e: mail z dn. 2024-07-13 13:50)		Koszt zakupu roweru elektrycznego będącego przedmiotem programu priorytetowego: „Mój rower elektryczny” powinien być w całości lub w części odliczany od dochodu nabywcy – beneficjenta programu.	Osoby poruszające się do tej pory samochodami muszą zostać dodatkowo zmotywowane do „przeiadki” na rower elektryczny, ponieważ będzie to dla nich dość poważny dodatkowy wydatek i wzrost kosztów utrzymania ze względu na to, że w dalszym ciągu będą musiały posiadać, utrzymywać i wykorzystywać okresowo samochód np. na dojazdy do pracy, gdyż nie jest możliwym poruszanie się przez cały rok rowerem oraz jeżdżenie nim np. do lekarza lub na większe zakupy !!!	odrzucona	Motywiąc i wsparciem w zmianie środka transportu jest kwota dofinansowania, Użytkowanie roweru elektrycznego pozwoli zredukować koszty utrzymania samochodu ponieważ przyczyni się do zmniejszenia spalanej paliwa i eksploatacji auta.
207.	Gmina Władysławowo (e: mail z dn. 2024-07-15 10:49)	wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie		Należy wprowadzić limity dla każdego beneficjenta oddzielnie: np. - dla osób fizycznych max 5 szt. - dla jst max 25 szt. - dla przedsiębiorcy max. 25 szt. Brak limitów może spowodować duże ilości rowerów zgłaszanych przez jeden podmiot, ograniczając dostępność dla potencjalnych beneficjentów.	odrzucona	Pomoc de minimis stanowi ograniczenie dla wnioskodawców innych niż osoby fizyczne nie prowadzące działalności gospodarczej. Ponadto w PP przewidziano limit dla osób fizycznych tj. jeden pojazd dla jednej osoby (jeden nr PESEL)
208.	Gmina Władysławowo (e: mail z dn. 2024-07-15 10:49)	Beneficjenci: 1) osoby fizyczne		Czy beneficjentem może być osoba niepełnoletnia? Proszę o doprecyzowanie warunku.	odrzucona	Beneficjentem może być wyłącznie osoba pełnoletnia. Osoby niepełnoletnie nie mogą zaciągać zobowiązań
209.	Gmina Władysławowo (e: mail z dn. 2024-07-15 10:49)	W przypadku złożenia wniosku o dofinansowanie przez osobę fizyczną, na więcej niż jeden pojazd wymagane będzie wskazanie we wniosku o dofinansowanie współwłaścicieli pojazdów ze wskazaniem ich numerów PESEL tj. osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej, może otrzymać jedno dofinansowanie obejmujące jeden pojazd.		Zawarty w przypisie zapis powinien zostać określony w regularnym tekście. Jest to bardzo ważny warunek, który powinien zostać szerzej opisany. Np. Czy współwłaściciel może figurować dla większej ilości rowerów? Czy każdy rower musi mieć innego współwłaściciela?	odrzucona	W PP dokonano zmiany zapisów wskazując, że osoba fizyczna może złożyć wniosek na jeden pojazd.
210.	Gmina Władysławowo (e: mail z dn. 2024-07-15 10:49)		Warunki dofinansowania: - zakupiony pojazd musi posiadać certyfikat CE.	Brak zapisów dotyczących certyfikatu pojazdu, który jest gwarancją, że rower spełnia surowe wymagania dyrektyw Unii Europejskiej dotyczących bezpieczeństwa użytkownika, ochrony zdrowia i środowiska. Jest to zapewnienie, że potencjalne zagrożenia związane z produktem zostały zidentyfikowane i wyeliminowane.	przyjęta częściowo	W PP wskazano rekomendację dot. posiadania przez pojazd certyfikatu CE
211.	K.L. (e: mail z dn. 2024-07-15 11:14)	Rodzaj inwestycji pkt. 3 pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE	Wykreślenie	Proponowany w projekcie zapis wyklucza firmy z USA, które są liderami produkcji rowerów na świecie (Trek, Specialized, Giant) i są bardzo popularne w Polsce ze względu na wysoką jakość. Ponadto producenci z UE produkują, a w zasadzie składają rowery przeważnie w Chinach lub innych krajach azjatyckich a komponenty z których się składają rowery pochodzą również spoza UE np. osprzęt rowerów z reguły jest firmy Shimano (Japonia) lub Sram (USA).	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7



212.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (OPP) (e: mail z dn. 2024-07-15 13:53) Stowarzyszenie Świdnik Miasto Dla Rowerów (e: mail z dn. 2024-07-18 20:05)		Uwaga o charakterze ogólnym – poparcie dla programu.	Zdecydowanie popieramy wprowadzenie programu w jego założeniach i celach. Odpowiada on na zapotrzebowanie publicznego wsparcia segmentu rowerów elektrycznych w sytuacji niższej siły nabywczej w Polsce przy jednocześnie wysokim zainteresowaniu rowerami elektrycznymi jako alternatywnym środkiem mobilności (na co wskazują badania społeczne i marketingowe). Podobne programy w UE na poziomie krajowym jak i regionalnym okazały się skuteczne w poszerzaniu puli rowerzystów o nowych użytkowników, którzy z różnych powodów (warunki fizyczne, topografia, odległość, specyfika pracy, dzieci) nie korzystali z roweru jako realnego środka komunikacji. Takie pojazdy stanowią np. rozwiązanie zarówno dla osób fizycznych mieszkających na przedmieściach jak i dla przedsiębiorców operujących w Strefach Czystego Transportu i przyszłych strefach zeroemisyjnych.	n/d	n/d
213.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (OPP) (e: mail z dn. 2024-07-15 13:53) Stowarzyszenie Świdnik Miasto Dla Rowerów (e: mail z dn. 2024-07-18 20:05)	Nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2025-2029 lub do wyczerpania alokacji.	Należy rozważyć podział wsparcia na pulę wg typu pojazdu: co najmniej podział na rowery elektryczne i rowery cargo / wózki rowerowe. Rekomendowany nawet podział na trzy pulę: rowery miejskie i trekkingowe, rowery cargo / wózki rowerowe oraz rowery MTB (rekreacyjne). Są to pojazdy dla różnych grup odbiorców i istnieje ryzyko, że będą one kanibalizować się nawzajem korzystając ze wspólnej puli środków. Priorytetowo należałoby potraktować rowery cargo ze względu na najbardziej udokumentowany transformacyjny potencjał z punktu widzenia celów programu: redukcja emisji tlenków azotu i dwutlenku węgla oraz zmniejszenie kongestii w obszarach zurbanizowanych. Pulę można podzielić kwotowo lub wg kolejności składania wniosków.	Należy rozważyć podział wsparcia na pulę wg typu pojazdu: co najmniej podział na rowery elektryczne i rowery cargo / wózki rowerowe. Rekomendowany nawet podział na trzy pulę: rowery miejskie i trekkingowe, rowery cargo / wózki rowerowe oraz rowery MTB (rekreacyjne). Są to pojazdy dla różnych grup odbiorców i istnieje ryzyko, że będą one kanibalizować się nawzajem korzystając ze wspólnej puli środków. Priorytetowo należałoby potraktować rowery cargo ze względu na najbardziej udokumentowany transformacyjny potencjał z punktu widzenia celów programu: redukcja emisji tlenków azotu i dwutlenku węgla oraz zmniejszenie kongestii w obszarach zurbanizowanych. Pulę można podzielić kwotowo lub wg kolejności składania wniosków.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 124 Podział ze względu na typ/kategorię rowerów nie jest planowany.
214.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (OPP) (e: mail z dn. 2024-07-15 13:53) Stowarzyszenie Świdnik Miasto Dla Rowerów (e: mail z dn. 2024-07-18 20:05)	Przez <b>rower elektryczny transportowy</b> (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Uzupełnienie definicji roweru cargo i wózka rowerowego o <b>minimalną ładowność brutto</b> (osoba kierująca plus ładunek), np. min. 140 kg.	Przystosowanie do przewozu towarów lub osób może oznaczać także tradycyjny bagażnik rowerowy lub fotelik dziecięcy – jest to zbyt szeroka definicja, która nie pozwala na precyzyjne rozgraniczenie między rowerem, a rowerem cargo, dla których przewiduje się różne wysokości dofinansowania. Ze względu na wielość konstrukcji proponujemy takie kryterium przy założeniu średniej wagi prowadzącego 80 kg + 60 kg – to obciążenie dopuszczalne większe niż duże bagażniki do sakw. Jednocześnie jest to parametr podawany przez producentów rowerów, więc łatwo weryfikowalny.	przyjęta	Zmiana zapisu ust. 7.5 pkt. 6 PP

215.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (OPP) (e: mail z dn. 2024-07-15 13:53) Stowarzyszenie Świdnik Miasto Dla Rowerów (e: mail z dn. 2024-07-18 20:05)	przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: - 49.41.Z - transport drogowy towarów; - 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); - 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; - 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	1) — przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). <del>Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD:-</del> <del>— 49.41.Z - transport drogowy towarów;</del> <del>— 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego);</del> <del>— 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska;</del> <del>— 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego;</del> <del>(usuniecie przekreślonych zapisów)</del>	Zawężenie działalności wg PKD jest nieuzasadnione i przeciwnie skuteczne z punktu widzenia celów programu. Doświadczenie zarówno zagraniczne jak i polskie pokazują, że rowery takie wykorzystują w dużej mierze drobni przedsiębiorcy o rozmaitym profilu działalności usługowej lub wytwórczej: stolarze, hydraulicy, fryzjerzy, dostawcy, pralnie przemysłowe, DJ-e, artyści wędrowni, osoby sprzątające, mobilna gastronomia, piekarnie, restauracje i sklepy (dostawy własne), taksówkarze rowerowi, kwiatarnie, firmy odbierające odpady... Zastosowanie logistyczno-dostawcze jest bardzo ważne, ale to tylko jedno z wielu możliwych zastosowań rowerów elektrycznych i transportowych. Kategorie działalności należy pozostawić otwarte na kreatywność przedsiębiorców.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
216.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (OPP) (e: mail z dn. 2024-07-15 13:53) Stowarzyszenie Świdnik Miasto Dla Rowerów (e: mail z dn. 2024-07-18 20:05)	pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyłączenie osobom postronnym;	Rozważnie zdefiniowania wartości minimalnej w formie zawartości energii (Wh), np. 400 Wh.	Jest to powszechny standard informacyjny przyjęty na rynku baterii rowerów elektrycznych, który jest czytelny dla użytkowników i najczęściej podawany w specyfikacji technicznej (inaczej wymaga to przeliczeń). Alternatywnie można pozostawić obecny zapis w projekcie w Ah, ale komunikować na zewnątrz w Wh, jedno to rodzi ryzyko chaosu informacyjnego.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 26
217.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (OPP) (e: mail z dn. 2024-07-15 13:53) Stowarzyszenie Świdnik Miasto Dla Rowerów (e: mail z dn. 2024-07-18 20:05)	minimalny zasięg jazdy ze wspomaganiem musi wynosić 50 km	Wykreślenie tego zapisu.	Taki parametr nie jest podawany w specyfikacji technicznej rowerów, ponieważ w praktyce bardzo trudno go zdefiniować – zależy od warunków terenowych, pogodowych, stylu jazdy. Wystarczający jest zapis o minimalnej pojemności baterii.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 195
218.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (OPP) (e: mail z dn. 2024-07-15 13:53) Stowarzyszenie Świdnik Miasto Dla Rowerów (e: mail z dn. 2024-07-18 20:05)	NFOŚiGW przeprowadzi okresowe oceny efektów i uwarunkowań programu.	Nalożenie na beneficjentów obowiązku przekazywania na prośbę NFOŚiGW informacji diagnostycznych z komputera pokładowego (sumaryczny dystans, podstawowe agregowane parametry statystyczne użytkownika silnika i baterii zdefiniowane przez producenta) – jeśli istnieje taka możliwość techniczna. Ponadto wypełnianie przez beneficjentów krótkiej ankiety początkowej i ewaluacyjnej (zakres: zachowania transportowe przed i rok po zakupie roweru).	Możliwość lepszej oceny oddziaływania programu i kalkulacji założonych wskaźników (np. dzięki informacji o liczbie przejechanych kilometrów i ilości zużytej mocy). Ewaluacja może być także przeprowadzona na częściowej próbie beneficjentów. Przekazywanie danych automatyczne przy pomocy środków technicznych (załadowanie pliku diagnostycznego - rzetelnie) lub formularza elektronicznego wypełnianego przez beneficjentów (prościej i taniej, bez podawania danych wrażliwych i szczegółowych). Jako Zielone Mazowsze, organizacja z 30-letnim doświadczeniem w promowaniu i konsultowaniu zrównoważonej mobilności, proponujemy społeczne wsparcie merytoryczne w zaprojektowaniu formularzy ewaluacyjnych programu – taka działalność należy do celów statutowych stowarzyszenia: „Wpływanie na poprawę stanu środowiska naturalnego i zdrowia ludzi, w tym poprzez propagowanie rozwiązań komunikacyjnych poprawiających warunki ruchu pieszych, rowerzystów, transportu szynowego i innych form ekologicznego transportu zbiorowego. (...) Przeprowadzanie niezależnych opracowań, studiów, analiz, ekspertyz, ocen, raportów i opinii wraz ze składaniem wniosków i postulatów w sprawach zakresu działalności statutowej. (...) Opiniowanie planów, projektów, decyzji i uchwał organów administracji państwowej i samorządowej.” ( <a href="https://zm.org.pl/o-nas/statut/">https://zm.org.pl/o-nas/statut/</a> ) Jeden z członków naszego stowarzyszenia, p. Krzysztof Gubański jest uznanym głosem eksperckim w Polsce w temacie elektrycznych rowerów towarowych i prowadzi bloga poświęconego tej tematyce „Jeden samochód mniej” od 2015 roku, a zawodowo jest ekspertem od zbierania i analizy danych.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 114
219.	Warszawski Alarm Smogowy (e: mail z dn. 2024-07-15 14:58)		7.3.13 W przypadku sprzedaży zakupionego pojazdu w ciągu 3 lat od dnia otrzymania dofinansowania, beneficjent musi je zwrócić.	Próba eliminacji – lub redukcji – przypadków zakupu pojazdów z dotacją i sprzedaży na rynku wtórnym.	odrzucona	We wniosku o dofinansowanie określone zostaną warunki jakie Beneficjent będzie musiał spełnić w trakcie okresu trwałości inwestycji. W przypadku braku dotrzymania warunków, Beneficjent zostanie zobowiązany do zwrotu dotacji wraz z odsetkami.
220.	Warszawski Alarm Smogowy (e: mail z dn. 2024-07-15 14:58)	Generalne poparcie		Ważny ruch, który ułatwi zakup rower elektrycznego. E-rower nie jest zamiennikiem konwencjonalnego roweru, ale bardzo często samochodu. Ich użytkownicy jeżdżą częściej, dłużej i dalej, niż na zwykłych rowerach. Potencjał do zmniejszenia liczby „wycieczek” samochodem po mieście jest tutaj ogromny.	n/d	n/d
221.	Warszawski Alarm Smogowy (e: mail z dn. 2024-07-15 14:58)	7.2.1 1. Nabywanie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	Nabywanie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	Bezpieczne e-rowery są drogie. Cena dobrej klasy pojazdów zaczyna się od 16-17 tysięcy złotych.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4

222.	Warszawski Alarm Smogowy (e: mail z dn. 2024-07-15 14:58)	7.2.1.2 2. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 14 tys. zł.	1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 14 tys. zł.	Bezpieczne e-rowery cargo są bardzo drogie. Cena średniej klasy pojazdów zaczyna się od 25 tysięcy złotych. Koszt podnoszą dodatki (mocowania fotelików, pasy bezpieczeństwa, pasy mocujące itp.), które są niezbędne z uwagi na to, że rowerem przewożone są dzieci oraz ciężkie towary.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4
223.	Warszawski Alarm Smogowy (e: mail z dn. 2024-07-15 14:58)	7.3.5 5 okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu);	Okres trwałości wynosi 3 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu);	Próba eliminacji – lub redukcji – przypadków zakupu pojazdów z dotacją i sprzedaży na rynku wtórnym po 2 latach. E-rowery (zwłaszcza cargo) nie tracą zbyt wiele na wartości.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 62
224.	P.S. (e: mail z dn. 2024-07-15 17:04)	Pkt 7.3.1) zakupiony pojazd musi być oznakowany (naklejka) w okresie trwałości;	zakupiony pojazd może być wedle uznania beneficjenta oznakowany (naklejka) w okresie trwałości;	50% kosztów zakupu roweru ponosi beneficjent, kwotę dofinansowania pokrywa w jakiejś części placąc podatki dlatego niezasadnym jest karanie go naklejkami umieszczanymi na rowerze, które wprowadzają w błąd	odrzucona	Zgodnie z zasadami NFOŚiGW każda inwestycja musi być oznakowane tj. umieszczenie naklejki na pojeździe
225.	P.S. (e: mail z dn. 2024-07-15 17:04)	Pkt 7.2.1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego: a) do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. b) do 100% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 10 tys. zł w przypadku osoby niepełnosprawnej lub osoby posiadającej na utrzymaniu osobę niepełnosprawną c) do 100% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 10 tys. zł w przypadku osób posiadających KDR	Dlaczego z programu wykluczone są osoby niepełnosprawne lub ich opiekunowie? Osoby te borykają się z wieloma problemami, mają kłopoty finansowe, ze względu na koszty leków, leczenia, rehabilitacji. 100% forma dofinansowania dla tych osób pozwoli im na skorzystanie z programu Również osoby z KDR powinny dostać większe dofinansowanie ze względu na większą ilość osób w rodzinie.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 68 PP dot. wszystkich pełnoletnich osób fizycznych i nie wyklucza osób niepełnosprawnych lub ich opiekunów.
226.	P.S. (e: mail z dn. 2024-07-15 17:04)	Pkt 7.4.1) osoby fizyczne;	osoby fizyczne, których dochód w gospodarstwie domowym nie przekracza kwoty minimalnego wyznaczenia na osobę.	Ten program, jak i inne ekoideologiczne, skierowany jest głównie dla osób bogatych, które stać na zakup roweru bez dofinansowania. Takie osoby powinny być wykluczone z programu, a sam program powinien być skierowany głównie dla tych, których nie stać na takie formy rozrywki.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 13
227.	P.S. (e: mail z dn. 2024-07-15 17:04)	Pkt 7.3.8) dofinansowanie będzie wypłacone tylko w formie refundacji po zakupie pojazdu;	dofinansowanie będzie wypłacone w formie refundacji po zakupie pojazdu lub w formie bonu, który będzie można wykorzystywać tylko na zakup pojazdu	Proponowana forma refundacji po zakupie pojazdu sprawia, że tylko bogaci będą beneficjentami programu. Osoby biedne nie będą w stanie zakupić pojazdu aby potem dostać na niego dotację.	odrzucona	Zasady dot. bonu nie mogą być wdrożone przez NFOŚiGW, gdyż zgodnie z art. 411 ust. 8 POŚ „Narodowy Fundusz oraz wojewódzkie fundusze udzielają dotacji, pożyczek, poręczeń oraz przekazują środki finansowe na podstawie umów cywilnoprawnych”. Natomiast w programie dot. bonu dofinansowanie przekazywane jest na rzecz sklepów ze sprzętem rowerowym, które jedynie zarejestrowały się na liście sprzedawców.
228.	M.J. (e: mail z dn. 2024-07-15 23:00)	Cel programu: Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych.	Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów (w tym elektrycznych) i wózków elektrycznych.	Polśka nie ma dostępu do metali ziem rzadkich, które wykorzystywane są w procesie produkcyjnym baterii litowo-jonowych. Dofinansowanie rowerów elektrycznych wiązać się będzie ze wspieraniem państw, które już obecnie są premiowane za wydobycie tychże metali (np. Chiny). Gdyby dofinansowanie rozszerzyć na zwykłe rowery (zasilane za pomocą mięśni) można uzyskać kilka istotnych benefitów: 1. Zwiększy się wpływ poprawy zdrowia przy zwiększonym wysiłku podczas jazdy na zwykłym rowerze 2. Zwiększy się popyt na rowery niewymagające instalowania silników elektrycznych i baterii (potencjalnie większe wpływy dla mniejszych przedsiębiorstw) 3. Uniknie się problemu recyklingu zużytych/zniszczonych baterii Kwota dofinansowania będzie mogła być niższa (zwykłe rowery nie są aż tak drogie jak miejskie) co może zwiększyć zainteresowanie programem lub możliwości jego zaspokojenia ze strony podażowej.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
229.	Ł.S. (e: mail z dn. 2024-07-16 01:44)	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie nowego roweru elektrycznego, nowego roweru transportowego (cargo) w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602), nowego wózka rowerowego w rozumieniu 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602). W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu.	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie nowego roweru elektrycznego, nowego roweru transportowego (cargo) w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602), nowego wózka rowerowego w rozumieniu 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602), nowego akumulatora do wyżej wspomnianych pojazdów. W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu.	Nowy akumulator do roweru elektrycznego często kosztuje 30-50% ceny nowego roweru. By uniknąć sytuacji, w której nowy rower (po uwzględnieniu dopłaty) kosztuje tyle samo co akumulator do niego, warto dofinansować zakup samego akumulatora. Przedłuży to czas eksploatacji roweru oraz umożliwi zainteresowanym zakup używanego roweru i dokupienie do niego nowego akumulatora. Wsparcie to również zestawy do konwersji roweru. Dzięki temu ślad węglowy roweru elektrycznego będzie niższy.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1

230.	Ł.S. (e: mail z dn. 2024-07-16 01:44)	7.2 Intensywność dofinansowania	Dodatkowy punkt 3: 3. Nabywanie w formie zakupu akumulatora do roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 2 tys. zł.	Jak wyżej	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
231.	Ł.S. (e: mail z dn. 2024-07-16 01:44)	7.5 Rodzaje inwestycji	Dodatkowy punkt 8: 8. Rower powinien być wyposażony w czujnik momentu obrotowego	Rower elektryczny wyposażony w czujnik momentu obrotowego zachowuje się dużo bardziej naturalnie niż bez niego. Im mocniej naciskamy na pedały tym więcej mocy dostarcza silnik. Zwiększa to wysiłek jaki musi podjąć rowerzysta by jechać szybciej, znacząco wydłuża też zasięg roweru. Tam gdzie jest płasko i nie ma wiatru rower napędzany jest przede wszystkim siłą mięśni rowerzysty. Udział silnika jest wtedy niewielki – zwiększa się przy podjazdach pod górkę czy w czasie jazdy pod wiatr. Promuje to aktywność ruchową – zdrowy tryb życia. Rower bez wspomnianego czujnika monitoruje jedynie to, czy rowerzysta kręci pedałami. Rowerzysta zwykle markuje pedalowanie, obracając korbami ale nie naciskając ich mocno. Wysiłek rowerzysty jest minimalny, zasięg roweru zmniejszony. Silnik w dużej mierze zastępuje siłę mięśni rowerzysty również tam gdzie jazda nie wymaga dużego wysiłku. Jest to również niebezpieczne – lekkie obrócenie korby może spowodować silne przyspieszenie roweru. Jedyna zaleta takich rowerów to niższa cena. Dzięki wspomnianemu czujnikowi ilość energii potrzebnej do wyprodukowania energii elektrycznej do ładowania akumulatora będzie niższa, co spowoduje obniżenie zużycia paliw kopalnych, które w naszym kraju wciąż są głównym źródłem wytwarzania energii elektrycznej.	odrzucona	Brak wpływu na efekt ekologiczny Wymagania co do parametrów roweru zostaną zawarte w PP i wniosku/umowie o dofinansowanie. Większość rowerów elektrycznych wyposażona jest w kilka trybów jazdy, od których uzależniona jest moc wspomagania.
232.	Ł.S. (e: mail z dn. 2024-07-16 01:44)	6. Koszty kwalifikowane okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 01.01.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	Ustalenie obecnej w projekcie daty od 30.06.2024 wydaje się mocno arbitralne. Dlaczego ktoś, kto podjął decyzję o zakupie 29.06 nie może starać się o dotację a ktoś podjął decyzję 30.06 już może? Sezon rowerowy w Polsce to wiosna i lato, wtedy też konsumenci podejmują decyzje o zakupie rowerów. Proponuję, by każda osoba, która kupiła rower elektryczny z myślą o sezonie rowerowym 2024, mogła starać się o dofinansowanie.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
233.	Ł.S. (e: mail z dn. 2024-07-16 01:44)	2. pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	2. pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 360Wh (liczyn pojemności w Ah i napięcia nominalnego akumulatora w V), umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	Minimalną pojemność lepiej zapisać w atogodzinach (Wh). To najlepiej oddaje wiedzę o tym, jak dużo energii może zgromadzić akumulator. Akumulator 9,6Ah o napięciu 48V gromadzi dużo więcej energii niż akumulator 10Ah o napięciu 36V	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 26
234.	Urząd Miejski Wrocławia, Departament Infrastruktury i Transportu (e: mail z dn. 2024-07-16 10:37)	Pkt 3 Budżet Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł.	Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł, w tym: - 200 000 000 zł dla osób fizycznych i jst, - 100 000 000 zł dla przedsiębiorców. lub Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł, w tym: - ≥ 50% dla osób fizycznych i jst,	1. Sugerujemy, aby większa część środków była przeznaczona dla osób fizycznych (więcej niż 50% całej alokacji) oraz jst. Dedykując program w szczególności osobom fizycznym, możemy skuteczniej wpłynąć na osiągnięcie celu programu - obniżenie niskiej emisji. Beneficjenci, rezygnując z korzystania z samochodów osobowych na rzecz rowerów elektrycznych, zmniejszą emisję spalin w godzinach szczytu, a środki dla jst mogą być promocją dobrych praktyk – wykorzystania roweru w czynnościach służbowych w miejsce samochodów.  Sugerujemy, aby program był w głównej mierze dedykowany większym miastom, które szczególnie borykają się z problemem niskiej emisji, np. poprzez wydzielenie puli środków dla miast powyżej 100 000 mieszkańców.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 124
235.	Urząd Miejski Wrocławia, Departament Infrastruktury i Transportu (e: mail z dn. 2024-07-16 10:37)	Pkt 7.3. ppkt 1 Zakupiony pojazd musi być oznakowany (naklejka) w okresie trwałości	Zakupiony pojazd musi być oznakowany naklejką przekazaną beneficjentowi przez instytucję udzielającą dofinansowania w okresie trwałości od dnia decyzji o przyznaniu dofinansowania (jeśli naklejkę przekazuje instytucja udzielająca dofinansowania)	Należy doprecyzowania kto wydaje naklejkę. Podpunkt powinien znaleźć się po ppkt 5.	odrzucona	Informacja o zasadach znakowania zostanie opublikowana w ogłoszeniu o naborze wniosków
236.	Urząd Miejski Wrocławia, Departament Infrastruktury i Transportu (e: mail z dn. 2024-07-16 10:37)	Pkt 7.3. ppkt 5 okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu);	okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty <del>zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu)</del> decyzji o przyznaniu dofinansowania;	Zapis „ 5) okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu) ” wraz z „9) nie podlega dofinansowaniu pojazd, dla którego w dniu złożenia wniosku minął okres trwałości, tj. upłynęło więcej niż 2 lata od dnia zakupu pojazdu ” sprawia, że osoba, która otrzymała dofinansowanie np. 1 rok i 11 miesięcy po dacie zakupu roweru ma obowiązek zamieszczenia naklejki tylko na miesiąc. Tym samym zalecane jest, aby okres trwałości był liczony od daty decyzji o przyznaniu dofinansowania.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 62

237.	Urząd Miejski Wrocławia, Departament Infrastruktury i Transportu (e: mail z dn. 2024-07-16 10:37)	Pkt 7.3. ppkt 9 nie podlega dofinansowaniu pojazd, dla którego w dniu złożenia wniosku minął okres trwałości, tj. upłynęło więcej niż 2 lata od dnia zakupu pojazdu;	nie podlega dofinansowaniu pojazd, dla którego w dniu złożenia wniosku minął okres dłuższy <del>trwałości, tj. upłynęło więcej niż 2 lata od dnia zakupu pojazdu;</del>	Uzasadnienie jw.	odrzucona	Warunkiem brzegowym będzie data zakupu pojazdu, czyli 04.07.2024 r. Dodatkowo zgodnie z ust. 7.5, pojazd nie może być wyprodukowany wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu włącznie z baterią, której data produkcji to maksymalnie 24 miesiące przed datą zakupu.
238.	Urząd Miejski Wrocławia, Departament Infrastruktury i Transportu (e: mail z dn. 2024-07-16 10:37)	Pkt. 7.3 ppkt 6 Przepis 6) Rejestracja polega na wygrawerowaniu specjalnym przyrządem, oznaczenia składającego się z 4 liter i 6 cyfr oraz wydaniu właścicielowi tzw. dowodu rejestracyjnego jako poświadczenia rejestracji pojazdu w bazie danych Policji	Rejestracja polega na <del>wygrawerowaniu specjalnym przyrządem oznakowaniu w sposób zwyczajowy przyjęty przez Policję „oznaczenia składającego się z 4 liter i 6 cyfr oraz wydaniu właścicielowi tzw. dowodu rejestracyjnego dowodu tożsamości roweru jako poświadczenia rejestracji pojazdu w bazie danych Policji.</del>	Obecnie są możliwe trzy sposoby oznakowania roweru przez Policję: 1) Wygrawerowanie* numeru, 2) Zapisanie numeru wodoodpornym pisakiem w kilku miejscach na rowerze, 3) Naklejenie naklejek z numerem. *Ryzyko związane z trwałym grawerem – może on uszkodzić ramę roweru, a tym samym wpłynąć na utratę gwarancji na rower. Po oznakowaniu roweru policja wydaje „dowód tożsamości roweru”. Sugerowane zmiany są zasadne, jeśli bazujemy na obowiązujących praktykach policyjnych.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
239.	Urząd Miejski Wrocławia, Departament Infrastruktury i Transportu (e: mail z dn. 2024-07-16 10:37)	Pkt. 7.3 ppkt. 11 z przepisem 7 wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie. .... 7 W przypadku złożenia wniosku o dofinansowanie przez osobę fizyczną, na więcej niż jeden pojazd wymagane będzie wskazanie we wniosku o dofinansowanie współwłaścicieli pojazdów ze wskazaniem ich numerów PESEL tj. osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej, może otrzymać jedno dofinansowanie obejmujące jeden pojazd.	Dodatkowy przepis 8 8 W przypadku złożenia wniosku o dofinansowanie przez Przedsiębiorstwo, na więcej niż jeden pojazd (nie więcej niż 10 dla obszaru działalności/miejsca wnioskowania o dotację danego przedsiębiorstwa) wymagane będzie wskazanie we wniosku o dofinansowanie obszaru, po którym pojazd ten będzie się poruszał. Określa się następujące limity na liczbę pojazdów z dofinansowaniem w zależności od liczby osób pracujących w Przedsiębiorstwie: - do 9 pracowników pracujących w Przedsiębiorstwie – możliwość wnioskowania o 1 rower elektryczny lub 1 rower eklektyczny cargo, - 10-20 pracowników pracujących w Przedsiębiorstwie – możliwość wnioskowania o maks. 2 rowery (elektryczne i/lub elektryczny cargo), - 21-50 pracowników pracujących w Przedsiębiorstwie	Warto nałożyć limit w liczbie rowerów, o które może wnioskować przedsiębiorca, np. w zależności od liczby pracowników z uwzględnieniem lokalizacji prowadzenia działalności (np. ogólnopolskie/międzynarodowe firmy kurierskie miałyby możliwość wnioskowania o dofinansowanie w różnych miastach), aby nie doszło do sytuacji, że dużą pulę środków spożytkuje tylko kilka przedsiębiorstw.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 207
240.	Urząd Miejski Wrocławia, Departament Infrastruktury i Transportu (e: mail z dn. 2024-07-16 10:37)	Pkt. 7.4 1) osoby fizyczne; 2) jednostki samorządu terytorialnego; 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: - 49.41.Z - transport drogowy towarów; - 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); - 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	Rozszerzyć zapis: Jednostki samorządu terytorialnego i spółki miejskie, publiczne;	Należy uwzględnić możliwość składania wniosków przez spółki prawa handlowego (przedsiębiorstwa), których JST jest właścicielem lub jego udziału są powyżej 50% np. straż miejską, spółki miejskie m.in. ZOO, MPWIK, MPK, które zgodnie z definicją są przedsiębiorcą. Dopisanie pozwoliłoby spółkom miejskim wykonywania niektórych zadań przy użyciu roweru elektrycznego, cargo zamiast pojazdu samochodowego (przy okazji promując dobre praktyki). Wydaje się, że cel programu może być łatwiej osiągalny gdy dofinansowanie będzie udzielane dla zakupów rowerów przeznaczonych do celów transportowych (osoby fizyczne) i służbowych (JST i przedsiębiorstwa) w mieście. Jednocześnie wątpliwość budzi dofinansowywanie przedsiębiorców prowadzących działalność „wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego”. Zapis pośrednio może być elementem wspierania działalności gospodarczej, czasami tylko sezonowej (wakacyjnej) nie związanej z osiągnięciem celu programu.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3

241.	Urząd Miejski Wrocławia, Departament Infrastruktury i Transportu (e: mail z dn. 2024- 07-16 10:37)	Pkt 7.5 Ppkt 2-7		Zapewne rozwinięcie podpunktów będzie elementem regulaminu naboru wniosków, lecz warto zwrócić uwagę na wyposażenie i właściwości roweru wymienione w Ppkt 2-7. Czy wymienione elementy i warunki mogą być wyszczególnione na w kartce gwarancyjnej/produktu (przedkładanej do wniosku) czy beneficjent podpisuje oświadczenie? Proponujemy wyszczególnienie dokumentów dla kompletnego wniosku o dofinansowanie wraz z oświadczeniami – wzór wniosku, faktura, poświadczenie z policji o oznakowaniu, kserokopia karty gwarancyjnej/produktu.	odrzucona	Uszczegółowienie nastąpi w ogłoszeniu o naborze wniosków
242.	Urząd Miejski Wrocławia, Departament Infrastruktury i Transportu (e: mail z dn. 2024- 07-16 10:37)	Pkt. 9 pkt 8 1) Narodowy Fundusz może udostępnić środki zgodnie z art. 411 ust. 10-10e ustawy – Prawo ochrony środowiska w celu udzielania dotacji przez podmioty zewnętrzne lub przeprowadzić wybór podmiotów zewnętrznych na podstawie innych powszechnie obowiązujących przepisów prawa np. Prawa zamówień publicznych;		Sugerujemy wskazanie podmiotów, które będą prowadziły nabory, z wydzieleniem puli środków dla miast powyżej 100 000 mieszkańców.	odrzucona	Na tę chwilę NFOŚiGW nie planuje rozdzielać puli środków na miasta.
243.	K.K. (e: mail z dn. 2024-07-16 09:45)	Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	Nabycie w formie zakupu roweru - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	Nie rozumiem dlaczego bardziej ekologiczne rowery analogowe mają być wyłączone z programu. Zmuszanie ludzi do kupowania „tańszych” rowerów elektrycznych spowoduje nieodwracalne skutki ekologiczne i zdrowotne. Każde dziecko jako pierwszy prawdziwy rower otrzyma elektryka co doprowadzi do nieodwracalnej zapaści w rozwoju fizycznym społeczeństwa. Do tego tony popsutych części i baterii. Energia z mięśni jest zdecydowanie bardziej ekologiczna.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
244.	D.D. (e: mail z dn. 2024-07-16 14:34)	7.3. Warunki dofinansowania 6) (pkt 7.3.) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;	Pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem lub tabliczką znamionową umieszczoną na ramie pojazdu.	Wielu rowerów elektrycznych jest zbudowanych na ramie tytanowej – nie da się tam nanieść numerów bezpośrednio na nią, bez utraty trwałości samego produktu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
245.	D.D. (e: mail z dn. 2024-07-16 14:34)	8) (pkt 7.3.) dofinansowanie będzie wypłacone tylko w formie refundacji po zakupie pojazdu;	Dofinansowanie będzie wypłacone w chwili dokonania zakupu i pomniejszy ono koszt kupowanego sprzętu do wartości dotacji.	Ten projekt jest świetny, ale ma podstawową wadę – w związku z koniecznością opłacenia całej wartości sprzętu, którego średnia cena wynosi ok 6-7 tysięcy i w górę, skorzystają z niego tylko najbogatsi, najlepiej zarabiający mieszkańcy dużych miast. Tymczasem mieszkańcy mniejszych miejscowości, których dochody są zdecydowanie niższe nie będą mogli sobie pozwolić na zakup e-rowerów, chociaż, tak jak ja, bardzo by chcieli taki rower posiadać. Pomijam fakt, że oprócz celów projektu, czyli redukcji niskiej emisji, taki rower byłby szansą dla wielu młodych (i nie tylko) ludzi na radzenie sobie z problemami komunikacyjnymi w małych miejscowościach i na wsiach. Zupełnie nie rozumiem, dlaczego się nas tak wyklucza? Kryterium dochodowe, które wprost w treści projektu nie wybrzmiewa, w rzeczywistości determinuje to, kto faktycznie będzie mógł z tego projektu skorzystać. Tak chyba nie powinien wyglądać projekt finansowany przez UE, że tylko bogaci i pracownicy z umowami o pracę mogą z tego korzystać? Umowami o pracę, bo ja mieszkając na wsi i ucząc się zaocznie na studiach nie mam takich dochodów, żeby na pozostałe 50 proc. wartości roweru elektrycznego wziąć kredyt. To jest nie fair.	odrzucona	Zgodnie z art. 411 ust. 8 POŚ „Narodowy Fundusz oraz wojewódzkie fundusze udzielają dotacji, pożyczek, poręczeń oraz przekazują środki finansowe na podstawie umów cywilnoprawnych”. Aby uzyskać dofinansowanie należy o nie zawioskować oraz zawrzeć umowę z NFOŚiGW.
246.	D.D. (e: mail z dn. 2024-07-16 14:34)	11) (pkt 7.3.) wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie. W przypadku kradzieży lub szkody całkowitej dofinansowanego pojazdu, dopuszcza się ponowne ubieganie się o dofinansowanie kolejnego pojazdu przez tego samego beneficjenta.	11) wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie, ale wyłącznie dla członków najbliższej rodziny. W przypadku kradzieży lub szkody całkowitej dofinansowanego pojazdu, dopuszcza się ponowne ubieganie się o dofinansowanie kolejnego pojazdu przez tego samego beneficjenta.	Wiemy, jak to się skończy – dofinansowanie będą brać handlarze, a później sprzęt sprzedawać na allegro.pl czy olx.pl.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 21 Dodatkowo każdy wnioskodawca będzie musiał wywiązać się z warunków dofinansowania, w tym utrzymania 2 letniego okresu trwałości od czasu decyzji przyznania dofinansowania.

247.	D.D. (e: mail z dn. 2024-07-16 14:34)	7.4. Beneficjenci 4) osoby fizyczne; 5) jednostki samorządu terytorialnego; 6) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: - 49.41.Z - transport drogowy towarów; - 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); - 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; - 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	7.4. Beneficjenci 1) osoby fizyczne; 2) jednostki samorządu terytorialnego;	Program powinien być wyłącznie dla osób fizycznych i jednostek samorządu terytorialnego. Dołączenie do tego samego projektu firm – przede wszystkim kurierskich to wspieranie biznesu, który i tak świetnie się w dużych miastach rozwija, bez konieczności wspierania takich podmiotów, one na siebie doskonale zarabiają. Tak samo usługi transportowe, już nie mówiąc o wypożyczalniach rowerów – bo przecież w tym gronie są wypożyczalnie komercyjne w centrach turystycznych, które znów – i tak sobie świetnie radzą. Ja rozumiem, że tu pomysłodawca miał zapewne na myśli takie wypożyczalnie jak Veturillo w dużych miastach, ale z niską emisją zmagają się też małe miejscowości, dlaczego znów je w tym projekcie się wyklucza? Jeśli u mnie nie ma Veturillo, to moje miasto już na tym nie zyska? Wykluczenie, wykluczenie, wykluczenie.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 22 i 124.
248.	Embassy Bikes Sp. Z o.o. (e: mail z dn. 2024-07-16 17:49)	Pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE	Warto byłoby dodać zapis o tym, że pojazdy kwalifikujące się do dofinansowania muszą być składane w Polsce.	Będzie to wielkie wsparcie dla rodzimych producentów takich firm jak Embassy Bikes, którzy składają rowery w Polsce pod swoją marką. Dodatkowo zapis taki będzie ograniczał się do firm nie tylko polskich producentów ale również zagranicznych marek, które zdecydowały się na montaż swoich rowerów na terytorium naszego kraju a co za tym idzie przyczyniają się do rozwoju naszego PKB. Zapis taki powstrzyma w napływie gotowych rowerów z Azji, które tylko pozornie są produkowane przez producentów z UE a w rzeczywistości importowane są w całości z Azji.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
249.	PHANTOM ORDNANCE SP. Z O.O. (e: mail z dn. 2024-07-16 16:43)	7.5. Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie nowego roweru elektrycznego, nowego roweru transportowego (cargo) w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602), nowego wózka rowerowego w rozumieniu 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602). W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu. Ponadto: 1. każdy pojazd i jego wyposażenie powinny być wykonane z materiałów odpornych na zniszczenie oraz powinny spełniać wymogi Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz wyposażenia (Dz. U. z 2016 r., poz. 2022 z późn. zm.); 2. pojazd musi być wyposażony w	7.5. Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie nowego roweru elektrycznego, nowego roweru transportowego (cargo) w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602), nowego wózka rowerowego w rozumieniu 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602). W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu, a także pojazdy, których moc nie przekracza 450W w całości. Ponadto: 1. każdy pojazd i jego wyposażenie powinny być wykonane z materiałów odpornych na zniszczenie oraz powinny spełniać wymogi Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz	W związku z tym, że rowery elektryczne posiadają definicyjne dość szczególne ograniczenie co do swojej mocy, tj. do 250W, które to z góry założenie wyklucza rowery cargo, gdyż te potrzebują moc większą. Niemniej jednak, celem proponowanych zmian jest: 1. Zapewnienie polskim firmom a także tym posiadającym siedzibę w UE na sprzedaż produkowanych na zasadach OEM rowerów elektrycznych, które w gruncie rzeczy są rowerami produkowanymi dla dedykowanego podmiotu, pod jego marką. 2. Rowery elektryczne posiadają także rozwiązania, w których możliwa jest dodatkowa inicjacja energii elektrycznej umiejscowionej na kierownicy takiego roweru i tyczy się to jak najbardziej rowerów elektrycznych typu Cargo lub Transportowych. Dla przykładu, takie rowery są popularne w Niderlandach. 3. Umożliwienie zakwalifikowania rowerów o mocy większej niż 250W powoduje, że kategorią tą objęte będą także inne rowery przeznaczone do transportu miejskiego. 4. Ładowanie rowerów wyłącznie z gniazdka oznaczałoby ograniczenie ich i może stanowić, że niniejszy program przygotowany jest pod jeden typ rowerów elektrycznych produkowanych wyłącznie przez jednego producenta, co może także stanowić nieuczciwą konkurencję. W związku z tym postuluje się także aby rowery ładowane były także przy pomocy urządzeń ładujących (ładowarek) lub skuteczniejszego doprecyzowania definicji.	Ad. 1 przyjęta częściowo Ad. 2 odrzucona Ad. 3 odrzucona Ad. 4 przyjęta	Ad. 1 Zgodnie z odp. na pyt. nr 7 Ad. 2 i 3 Do dofinansowania można zgłaszać wyłącznie pojazdy, których definicja określona została w prawie o ruchu drogowym Ad. 4 - zgodnie z odp. na pyt. nr 178

250.	Posel na Sejm RP Janusz Cieszyński (e: mail z dn. 2024-07-16 17:45)			1) rower z dofinansowaniem przekazany osobie fizycznej nie powinien być oznakowany logotypem programu. Uważam, że znakowanie przedmiotów codziennego użytku prowadzi do stygmatyzacji ich użytkowników, 2) mechanizm dofinansowania powinien być oparty o system voucherów podobny do tego, który wykorzystano przy programie Laptop dla Nauczyciela. Dzięki temu beneficjent otrzymywałby korzyść bezgotówkowo, co sprawiłoby, że system byłby przyjaźniejszy obywatelowi, na którego spadałoby minimum biurokracji, 3) mechanizm bezgotówkowy sprawiłoby także, że beneficjentami stali się przedsiębiorcy sprzedający rowery elektryczne. Należałoby nałożyć wymóg prezentacji ofert objętych dofinansowaniem tak, aby można było je porównać pomiędzy sobą, a także z ofertami nieobjętymi dofinansowaniem. Pobudziłyby to działanie rynkowej konkurencji, umożliwiłyby usuwanie z programu nieuczciwych ofert nastawionych na wyłudzenie dofinansowania, a także umożliwiłyby realną kontrolę spełniania przez rowery wymogów jakościowych. W przypadku niespełnienia warunków programu odpowiedzialność ponosiłby nie konsument, którego ściganie jest bardziej uciążliwe i kosztowne, ale przedsiębiorca, który powinien wykazać się profesjonalizmem i rozeznaniami rynku, 4) wybranie rozwiązania bezgotówkowego sprawiłoby także, że nie występowałoby ryzyko wyczerpania środków, a NFOŚiGW mógłby lepiej kontrolować realizację budżetu programu. W celu uniknięcia sytuacji "rezerwowania" bonu należałoby wprowadzić jego krótką ważność, np. 72 godziny połączoną z możliwością wystąpienia o kolejny bon po okresie wyczekania wynoszącym np. 14 dni, 5) to sprzedawca powinien rejestrować rower na Policji tak, aby był on zabezpieczony w momencie sprzedaży. Odbiurokratyzuje to program i oszczędzi wysiłku obywatelom.	Ad. 1 odrzucona Ad. 2,3,4 odrzucona Ad. 5 odrzucona	Ad. 1 Zgodnie z zasadami NFOŚiGW każda inwestycja musi być oznakowana tj. umieszczenie naklejki na pojeździe Ad. 2,3,4 Zgodnie z odp. na pyt. nr 227 Ad. 5 - zgodnie z odp. na pyt. nr 9
251.	T.P. (e: mail z dn. 2024-07-16 23:13)	Osoby fizyczne, jednostki samorządu terytorialnego, przedsiębiorcy mogą występować o dotacje na zakup roweru elektrycznego.	Osoby fizyczne, jednostki samorządu terytorialnego, przedsiębiorcy mogą występować o dotacje na zakup roweru elektrycznego – na wniosek pracownika. Pracownikowi przysługuje 70 proc. zwrotu kosztów.	Działanie państwa i jego instytucji w kwestii ograniczenia emisji CO2 i popularyzacji rowerów elektrycznych jest wysoce istotne. Proponuję by instytucje publiczne, w tym jednostki finansowane z budżetu, a nie zaliczane do sfery budżetowej, jak część instytucji kultury, miały obowiązek dofinansowania zakupu roweru elektrycznego na żądanie pracownika przy jego wkładzie własnym mniejszym niż 50 proc., tj. 20 proc... Pensje pracowników instytucji publicznych są dość niskie, zakup roweru przez instytucję dla pracownika mógłby być jednorazowym dodatkiem do pensji, który wsparłby politykę rządu względem pracowników i ograniczenia emisji dwutlenku węgla do atmosfery.	odrzuciona	Brak wpływu na efekt ekologiczny
252.	W.J. (e: mail z dn. 2024-07-16 18:18)	7.3. Warunki finansowania, pkt. 6, ppkt. 6: pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;	Wykreślenie Lub pojazd objęty dofinansowaniem musi posiadać trwałe oznaczenie w postaci numeru ramy, który będzie wprowadzony do wniosku o dofinansowanie lub pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać ubezpieczony od kradzieży	Policja nie posiada jednolitej polityki w zakresie znakowania rowerów – nie wszystkie jednostki prowadzą znakowanie – przykład: Komenda Stołeczna Policji wycofała się z znakowania rowerów w 2020 roku – oficjalna informacja: <a href="https://ksp.policja.gov.pl/wrd/aktualnosci/94761,INFORMACJA-DOTYCZACA-ZNAKOWANIA-ROWEROW.html">https://ksp.policja.gov.pl/wrd/aktualnosci/94761,INFORMACJA-DOTYCZACA-ZNAKOWANIA-ROWEROW.html</a> Inne jednostki nie robią tego przez cały rok, a jedynie w trakcie lokalnych wydarzeń, typu pikniki, festyny lub tylko w niektórych miesiącach roku, w ściśle limitowanych dniach i godzinach, co może stanowić nadmierne utrudnienie	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
253.	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (e: mail z dn. 2024-07-17 07:51)	7.4. Beneficjenci 1) osoby fizyczne; 2) jednostki samorządu terytorialnego; 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236).	7.4. Beneficjenci 1) osoby fizyczne; 2) jednostki samorządu terytorialnego; 3) związek metropolitalny, o którym mowa w art. 1 ust 2 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim, 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236).	Proszę o uwzględnienie „związku metropolitalnego” lub „związku metropolitalnego, o którym mowa w art. 1 ust 2 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim” w kategorii beneficjentów programu priorytetowego „Mój rower elektryczny”. Związek metropolitalny województwa śląskiego (Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia) jest zrzeszeniem gmin województwa śląskiego, charakteryzujących się istnieniem silnych powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych, położonych na obszarze spójnym pod względem przestrzennym, który zamieszkuje 2,3 mln mieszkańców. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia działa w oparciu o Ustawę z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2578) i stanowi odrębny podmiot powołany do życia na mocy ww. ustawy. Zgodnie z zapisami przedmiotowej ustawy, związek metropolitalny wykonuje zadania publiczne w zakresie: 1) kształtowania ładu przestrzennego; 2) rozwoju społecznego i gospodarczego obszaru związku metropolitalnego; 3) planowania, koordynacji, integracji oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej; 4) metropolitalnych przewozów pasażerskich; 5) współdziałania w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego; 6) promocji związku metropolitalnego i jego obszaru. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia tworzy obszar o wysokim potencjale rozwojowym oraz odgrywa kluczową rolę w promocji i wdrażaniu ekologicznych rozwiązań transportowych w regionie. Jednocześnie, uwzględnienie związku metropolitalnego w kategorii beneficjentów programu priorytetowego „Mój rower elektryczny” będzie miało pozytywny wpływ na:	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
254.	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (e: mail z dn. 2024-07-17 07:51)	Pkt 7.3 ppkt 2 2) zakupiony pojazd musi być nowy;	Pkt 7.3 ppkt 2 2) zakupiony pojazd musi być fabrycznie nowy;	Sugerujemy doprecyzowanie, co jest rozumiane pod pojęciem „nowy” pojazd	odrzuciona	W ust. 7.5 PP wskazano, że „W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu włącznie z baterią, której data produkcji to maksymalnie 24 miesiące przed datą zakupu.”



255.	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (e: mail z dn. 2024-07-17 07:51)	Pkt 7.3 ppkt 6 6) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policję oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu; 6) Rejestracja polega na wygrawerowaniu specjalnym przyrządem, oznaczenia składającego się z 4 liter i 6 cyfr oraz wydaniu właścicielowi tzw. dowodu rejestracyjnego jako poświadczenia rejestracji pojazdu w bazie danych Policji.	Pkt 7.3 ppkt 6 6) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policję oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu; 6) Rejestracja polega na wygrawerowaniu specjalnym przyrządem lub metodą tzw. syntetycznego DNA, oznaczenia składającego się z 4 liter i 6 cyfr oraz wydaniu właścicielowi tzw. dowodu rejestracyjnego jako poświadczenia rejestracji pojazdu w bazie danych Policji.	Grawer wprowadza zmiany w strukturze ramy roweru, przy czym rower znakowany w ten sposób, za sprawą ingerencji mechanicznej w jego ramę, może utracić gwarancję producenta. Znakowanie metodą tzw. syntetycznego DNA roweru polega wykorzystaniu technologii, która jest równie trwała co grawer, ale nie na tyle inwazyjna w ramę roweru, przez co nie powoduje utraty gwarancji.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
256.	M.G. (e: mail z dn. 2024-07-17 08:18)	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 01.06.2024 r. do 30.05.2029	Proponuje wydłużenie okresu kwalifikowalności – od 01.06.2024 czyli dokładnie od połowy roku nie od końca miesiąca	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
257.	B.S. (e: mail z dn. 2024-07-17 09:13)	Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 8 tys. zł.	Obecny zapis promuje zakup niskiej jakości rowery elektryczne, najtańsza opcją.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4
258.	B.S. (e: mail z dn. 2024-07-17 09:13)	Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	Obecny zapis promuje zakup niskiej jakości rowery elektryczne, najtańsza opcją.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4
259.	B.S. (e: mail z dn. 2024-07-17 09:13)	1) zakupiony pojazd musi być znakowany (naklejka) w okresie trwałości; Warunki dofinansowania	Bez zmian	Zlecić opracowanie graficzne naklejki. Nie popełniajmy błędów jak przy samochodach elektrycznych gdzie naklejka jest tak brzydka i nieczytelna, że często właściciele pojazdów się jej wstydzą	odrzucona	Wzór naklejki zostanie udostępniony w ogłoszeniu o naborze wniosków
260.	B.S. (e: mail z dn. 2024-07-17 09:13)	7.4. Beneficjenci		Rozszerzyć grupę beneficjentów o szkoły wyższe, szpitale itd. Zakup rowerów elektrycznych może zostać wykorzystany przez obsługę techniczną uczelni.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
261.	M.F. (e: mail z dn. 2024-07-17 10:45)		Z dofinansowania wyłączone są rowery przeznaczone do uprawiania downhillu i podobnych sportów	Celem dofinansowania jest zmiana nawyków w zakresie mobilności i zmniejszenie emisji CO <sub>2</sub> , a nie wspomaganie niszowego sportu.	odrzucona	Dofinansowanie kierowane jest zarówno do mieszkańców dużych miast jak również do mieszkańców mniejszych miejscowości czy wsi, w których nie ma odpowiedniej infrastruktury rowerowej oraz jakoś dróg nie pozwala na swobodne pokonywanie trasy rowerem miejskim. W związku z tym nie jest zasadne ograniczanie rodzajów rowerów.
262.	M.F. (e: mail z dn. 2024-07-17 10:45)	uruchomienie wspomagającego napędu elektrycznego następuje automatycznie po rozpoczęciu pedalowania tzn. istnieje możliwość jazdy bez wspomaganie elektrycznego. Ponadto po zaprzestaniu pedalowania silnik elektryczny przestaje wspomagać napęd i nie ma możliwości jazdy wyłącznie z użyciem silnika elektrycznego, bez pedalowania np. możliwość jazdy przy rozładowanej baterii.	(...). Rowery mogą być wyposażone w system „walk assist” uruchamiający napęd w ograniczonym zakresie w celu ułatwienia prowadzenia roweru na szczyt wzniesienia. System ten nie może umożliwiać jazdy.	Jest to standard u wszystkich dobrych producentów rowerów elektrycznych	odrzucona	Akceptujemy tzw. system walk assist, który wyzwalany jest np. przez włączenie funkcji na komputerze rowerowym i nie wiąże się z posiadaniem manetki gazu, jeżeli nie wykracza on poza zasady PP.
263.	M.F. (e: mail z dn. 2024-07-17 10:45)	Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł.	Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł z czego minimum 150 000 000 zł jest przeznaczone na dofinansowanie rowerów cargo lub wózków rowerowych	Celem dofinansowania jest zmiana nawyków w zakresie mobilności i zmniejszenie emisji CO <sub>2</sub> . Rowery cargo mają zdecydowanie wyższy wpływ na zmiany, szczególnie jeśli wziąć pod uwagę mobilność młodych rodziców, którzy kształtują nawyki swoich dzieci	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 124
264.	Gmina Miasta Jaworzna – jednostka samorządu terytorialnego (e: mail z dn. 2024-07-17 10:52)	7.3. Warunki dofinansowania Brak zapisu dotyczącego kwestii doposażenia istniejących miejskich systemów rowerowych – zakup dodatkowych rowerów	Proponujemy wprowadzić zapisy do pkt. 7.3 „Warunki dofinansowania”: - dofinansowanie będzie udzielone na doposażenie istniejących miejskich systemów rowerowych – zakup dodatkowych rowerów celem rozwoju/rozbudowy systemu jednak nie więcej niż 50 szt. rowerów elektrycznych.	Brak zapisu dotyczącego kwestii doposażenia istniejących miejskich systemów rowerowych – zakup dodatkowych rowerów	odrzucona	PP nie wyklucza zakupu rowerów/wózków rowerowych celem doposażenia istniejących miejskich systemów rowerowych. W przypadku zakupu ww. pojazdów na cele zarobkowe dofinansowanie stanowić będzie pomoc publiczną, zgodnie z ust. 7.3 pkt. 8 PP.

265.	S. P. (e: mail z dn. 2024-07-17 11:37)	- wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu,	- wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego miejskiego lub trekkingowego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu,	W związku z planowanymi dopłatami obecnie dużo ludzi planuje nabyć elektryczny rower górski i używać go do celów REKREACYJNYCH, a za zaoszczędzone pieniądze np. kupić bagażnik rowerowy, nadal na dojazdy wykorzystując samochody. W żaden sposób nie zmienił emisji CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> i pyłów PM <sub>10</sub> . Dlatego warto wskazać te dwa, konkretne typy rowerów dedykowane do miast i uszczelnienie dofinansowanie.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 261
266.	S. P. (e: mail z dn. 2024-07-17 11:37)	7.1. Warunki dofinansowania	Cena zakupionego pojazdu nie może być wyższa niż xxxxx zł.	Czy nie warto by wskazać, podobnie jak przy samochodach elektrycznych, maksymalnej ceny dofinansowanego roweru? Niektóre rowery mają bardzo wysokie ceny i można je uznać za dobra luksusowe, a w tym programie nie chodzi chyba o wsparcie dostępności dóbr luksusowych, tylko dobrych środków transportu. Maksymalna cena do ustalenia.	odrzucona	Brak wpływu na efekt ekologiczny
267.	J.R. (e: mail z dn. 2024-07-17 11:58)	1.1. Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	Dofinansowanie każdego przejechanego kilometra przez użytkownika dowolnego roweru bez względu na jego rodzaj, po weryfikacji danych przekazanych poprzez dedykowaną aplikację rejestrującą przebieg trasy, czas, prędkość, datę i godzinę przejazdu.	Jeśli celem jest obniżenie zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu, to nie należy wykluczać z programu użytkowników rowerów innych niż elektryczne, również tych. Którzy dokonali już zakupu i nie planują wymiany użytkowanego sprzętu. Program dofinansowania do zakupu roweru nie gwarantuje jego aktywnego użytkowania, a jedynie zwiększa dostępność sprzętu. Ograniczenie go do rowerów elektrycznych jest wykluczeniem użytkowników rowerów bez wspomagania elektrycznego. Ponadto takie dofinansowanie może spowodować wzrost cen urządzeń nim objętych. Dla osiągnięcia założonych celów skuteczne i sprawiedliwe byłyby dopłaty do przejechanych kilometrów dla osób, które faktycznie zamiast na co dzień poruszają się samochodami wybierają dojazdy rowerem.	odrzucona	Obsługa PP przy wprowadzeniu nadmiarowych warunków dofinansowania sprawia, że program przestaje być efektywny. W przygotowanym PP wskazano niezbędne warunki do jego realizacji i osiągnięcia założonych efektów
268.	roweroweporady.pl (e: mail z dn. 2024-07-17 12:21)	wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu,	Brakuje informacji czy rower może zostać zakupiony w jednym z krajów Unii Europejskiej.	Pojawiły się obawy, że wraz z wejściem dofinansowania, rowery elektryczne w Polsce zdrożeją. Możliwość zakupu zagranicą pomoże ograniczyć to zjawisko. Wielu sprzedawców z krajów Unii posiada polskojęzyczne wersje swoich sklepów internetowych, co ułatwia dokonanie zakupu.	odrzucona	PP nie wskazuje rozwiązania w przypadku zakupu pojazdu poza granicami RP jednakże nie wykluczamy zakupu roweru elektrycznego poza granicami RP. Szczegółowe zasady rozliczania rowerów zakupionych za granicą RP zostaną umieszczone na stronie internetowej NFOŚiGW i/lub stronie internetowej dedykowanej PP.
269.	A.S. (e: mail z dn. 2024-07-17 12:56)	Uwaga do postanowienia 7.5. pkt 3 projektu Programu - Pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE.	Pojazd kwalifikuje się do dofinansowania niezależnie od kraju pochodzenia producenta. Kraj pochodzenia producenta może należeć do UE, jak i pochodzić spoza Wspólnoty.	Wskazane w obecnym zapisie ograniczenie dofinansowania wyłącznie do pojazdów wyprodukowanych w kraju pochodzącym z UE, stanowi przejaw ograniczenia wyboru konsumenta. W ocenie zgłaszającego uwagi jakości pojazdów wyprodukowanych poza terenem UE (np. producentów amerykańskich) wcale nie ustępuje jakości pojazdów produkowanych na jej terenie. Ceny pojazdów producentów pochodzących spoza UE są również atrakcyjne. Na pewno cena takich pojazdów jest adekwatna do ich jakości. Również oferta producentów pochodzących spoza UE jest szersza w porównaniu do ograniczenia się wyłącznie do Państw UE. Również obsługa posprzedażna producentów, których kraj pochodzenia leży poza UE stoi na wysokim poziomie. W przekonaniu zgłaszającego uwagi ograniczenie dofinansowania wyłącznie do pojazdu wyprodukowanego na terenie UE stanowi bezzasadne ograniczenie wyboru konsumenta. Co więcej, ma wpływ na konkurencyjność marek. Niektóre z nich (te z siedzibą na terenie UE) będą w ten sposób faworyzowane względem producentów spoza UE, których przedstawicielstwa znajdują się jednak na terenie Wspólnoty. W ten sposób dochodzi do niedopuszczalnego nacisku, który w znaczny sposób ogranicza lub może ograniczyć swobodę wyboru przeciętnego konsumenta. Powyższe powoduje lub może powodować podjęcie przez niego decyzji co do wyboru pojazdu (produktu), której w innym stanie rzeczy by nie podjął. Tym samym mamy poniekąd wywierany na konsumenta nacisk w zakresie podejmowanego przez niego wyboru, co uznać należy za niedopuszczalne. Dochodzi bowiem do ograniczenia zdolności przeciętnego konsumenta do podjęcia świadomej decyzji dotyczącej zawarcia umowy i ograniczenie jego wyboru wyłącznie do pojazdów pochodzących z określonego źródła. Działania skutkujące wyłączeniem albo ograniczeniem autonomii kontraktowej konsumentów powinny być eliminowane z obrotu gospodarczego.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
270.	Urząd Gminy Kobierzyce (e: mail z dn. 2024-07-17 14:50)			możliwość finansowania z innych programów ( czy beneficjent ostatecznie będzie mógł skorzystać z podobnego programu finansowanego np. z budżetu gminy/miasta), informacje czy pomysłodawca programu przewiduje ograniczenie dot. ilości zakupionych rowerów? Czy rodzic może taki rower dofinansować dla małoletniego?, kto byłby wówczas beneficjentem końcowym rodzic czy dziecko reprezentowane przez rodzica. -czy wiadomo kto będzie realizował projekt, czy beneficjent końcowy będzie zgłaszał się bezpośrednio do jednostki prowadzącej program czy założenie przewiduje pośrednictwo np. gmin, - czy w przypadku chęci skorzystania z dopłaty przez samorząd będzie ograniczona liczba urzędzeń zarówno maksymalna jak minimalna ( np. min 2 max 20)	n/d	Zgodnie z ust. 7.3 pkt. 11 PP Wnioskodawca nie będzie mógł uzyskać dofinansowanie z innych źródeł. W PP wskazane jest ograniczenie ilościowe dla osób fizycznych tj. jedna osoba może otrzymać dofinansowanie do jednego roweru/wózka rowerowego. PP realizowany jest przez NFOŚiGW jako Krajowego Operatora Funduszu Modernizacyjnego.
271.	P.N. (e: mail z dn. 2024-07-17 15:18)	Moc silnika roweru do 250W	Górny limit powinien być do 500W	Większy wybór rowerów, dostosowanie do własnych potrzeb	odrzucona	Zgodnie z definicją ustawy prawo o ruchu drogowym.

272.	P.N. (e: mail z dn. 2024-07-17 15:18)	Budżet 300.000.000, planowane dofinansowanie dla 46 667 pojazdów	Podzielenie budżetu na osoby fizyczne i pozostałe podmioty	Zapewnienie równego dostępu do dofinansowania dla osoby fizycznej zakupującej w gospodarstwie domowym 1 lub 2 rowery, oraz dla przedsiębiorcy zakupującego np. 100 pojazdów	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 124
273.	Kielecka Spółdzielnia Mieszkaniowa (e: mail z dn. 2024-07-17 15:35)	7.4 pkt 3	dopisać dodatkowe kody PKD: 68.32.Z, zarządzanie nieruchomościami wykonywane na zlecenie 68.20.Z, wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi 35.30.Z, wytwarzanie i zaopatrywanie w parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	Kielecka Spółdzielnia Mieszkaniowa jest bardzo zainteresowana wdrożeniem transportu opartego o rowery elektryczne w tym rowery cargo i z chęcią skorzystałaby z programu, gdyby się do niego kwalifikowała. W tym celu należy dopisać wskazane kody PKD, które odpowiadają głównej działalności naszej spółdzielni mieszkaniowej. W ramach działalności spółdzielni, która zarządza nieruchomościami i posiada własną cieplownię, pracownicy spółdzielni: przemieszczają się pomiędzy budynkami w celu dokonania napraw, doręczają mieszkańcom rozliczenia czynszów i ogrzewania, dbają o tereny zielone, sprzątają i remontują chodniki, drogi i obiekty małej architektury, Kielecka Spółdzielnia Mieszkaniowa składa się z 4 osiedli, położonych na pagórkowatym terenie, gdzie odległości, jakie w ciągu dnia pokonuje serwisant czy osoba doręczająca korespondencję są idealne do wdrożenia transportu rowerami elektrycznymi. Elektryczne rowery cargo mogą zastąpić przejazdy samochodami typu pick-up, którymi przewożone są topaty, grabie itp. sprzęty do utrzymania terenów zielonych oraz służyć jako transport dla serwisantów sieci ciepłowniczej, elektrycznej, wod-kan. itd. Tereny osiedli Kieleckiej Spółdzielni Mieszkaniowej zawierają liczne alejki piesze, wąskie drogi dojazdowe i permanentnie zajęte miejsca parkingowe, co sprawia, że idealnie nadają się do wdrożenia transportu rowerowego. To samo dotyczy innych spółdzielni mieszkaniowych w Polsce.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
274.	Kielecka Spółdzielnia Mieszkaniowa (e: mail z dn. 2024-07-17 15:35)	możliwość ładowania baterii przy pomocy domowego gniazdka elektrycznego,	pomiąć	Każdy rower elektryczny na rynku posiada taką możliwość. Może być problem jak to wykazać, bo to jest oczywiste i nie jest nawet ujmowane w opisie towaru. Dodatkowo: przedsiębiorcy nie będą ładować baterii w „domowym” gniazdku, lecz w „firmowym”.	odrzucona	W PP doprecyzowane zostały parametry.
275.	Kielecka Spółdzielnia Mieszkaniowa (e: mail z dn. 2024-07-17 15:35)	minimalny zasięg jazdy ze wspomaganiem musi wynosić 50 km,	pomiąć	Każdy obecnie oferowany rower elektryczny spełnia to kryterium, zwłaszcza że wspomaganie może działać też w trybie minimalnym („eco”). Pozostawienie kryterium prowadzić może do problemów z wykazaniem spełnienia tej przesłanki: np. czy chodzi o zasięg przy maksymalnej mocy wspomagania? Nie ma powszechnie przyjętych standardów pomiaru tego zasięgu, jak WLTP dla samochodów, a producenci piszą o zasięgu „max. Do ... km”, zastrzegając, że w praktyce zależy on od masy użytkownika, przewyższeń na trasie i temperatury powietrza.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 195
276.	Kielecka Spółdzielnia Mieszkaniowa (e: mail z dn. 2024-07-17 15:35)	uruchomienie wspomagającego napędu elektrycznego następuje automatycznie po rozpoczęciu pedałowania tzn. istnieje możliwość jazdy bez wspomagania elektrycznego. Ponadto po zaprzestaniu pedałowania silnik elektryczny przestaje wspomagać napęd i nie ma możliwości jazdy wyłącznie z użyciem silnika elektrycznego, bez pedałowania np. możliwość jazdy przy rozładowanej baterii.	pomiąć	To już wynika z art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, nie ma potrzeby tego powielać.	odrzucony	Zapis ten wskazuje o braku dofinansowanie pojazdów z dodatkową manetką dodawaną przez producenta do pojazdu.
277.	Kielecka Spółdzielnia Mieszkaniowa (e: mail z dn. 2024-07-17 15:35)	pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;	pomiąć	Akcje znakowania rowerów przez Policję są prowadzone w ramach działań prewencyjnych i nie są uregulowane prawnie. Nie ma gwarancji, że dana jednostka Policji wykonuje takie oznaczenia, ile się na nie czeka, czy są bezpłatne itd. Nie ma ustawowo określonego wzoru tzw. dowodu rejestracyjnego, a informacja o oznakowaniu roweru nie zawsze jest wydawana w postaci dokumentu. Dodatkowo większość producentów rowerów sama oznacza je numerami seryjnymi, które są odnotowane w dokumentach wydawanych przy sprzedaży (faktura, gwarancja), więc dodatkowe znakowanie jest zbędną biurokracją. Wystarczy wprowadzić obowiązek podania numeru ramy nadanego przez producenta przy wniosku o dopłatę, a osiągnięty będzie ten sam efekt.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
278.	Kielecka Spółdzielnia Mieszkaniowa (e: mail z dn. 2024-07-17 15:35)	dofinansowanie nie zostanie udzielone na zakup elementów (wyposażenia), które stanowią wymaganą część pojazdu natomiast zostały wybrane/skonfigurowane jako opcja „zamienna” w stosunku do wersji (...)	dodać: „nie dotyczy to jednak baterii o większej pojemności”	Rowery elektryczne typowo oferowane są w wariantach z mniej lub bardziej pojemną baterią. Bateria o większej pojemności istotnie zwiększa praktyczność roweru, zwłaszcza w całodziennych zastosowaniach przez przedsiębiorców. Niecelowe jest zatem wymuszanie zakupu roweru z mniejszą (podstawową) baterią.	odrzucona	Pozostawiamy do decyzji wnioskodawców jaki pojazd zostanie przez nich zakupiony. Ważne jest aby pojazd spełniał wszystkie warunki programu.
279.	Kielecka Spółdzielnia Mieszkaniowa (e: mail z dn. 2024-07-17 15:35)	rower elektryczny transportowy (cargo) – (...) pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów	Doprecyzować definicję.	Każdy zwykły rower elektryczny zawierający zwykły bagażnik rowerowy jest „przystosowany do przewozu towarów”. Nie czyni go to rowerem cargo. Są jednak rowery cargo typu „long tail” (np. od firm Tern, Yuba, niektóre modele Riese und Mueller, Specialized), które od zwykłych rowerów różnią się dłuższym bagażnikiem i mocniejszą konstrukcją. Definicja roweru cargo powinna być na tyle jednoznaczna, by było wiadomo, że dany rower cargo typu long tail kwalifikuje się do dopłaty jako cargo.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 214

280.	Bike Cafe Sp. Z o.o. (e: mail z dn. 2024-07-17 17:18)	Przez rower elektryczny transportowy (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Przez rower elektryczny transportowy (cargo) należy rozumieć nowy pojazd, lub zespół pojazdów rower + przyczepa towarowa, zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Jako Bike Cafe promujemy pojazdy gastronomiczne przystosowane do przewożenia sprzętów do sprzedaży kawy, lodów, innych produktów gastronomicznych. Produkowane pojazdy zbudowane są zarówno na 3-kołowych wózkach rowerowych jak i na przyczepach rowerowych ciągniętych przez rower elektryczny. Tego rodzaju forma pojazdów gastronomicznych cieszy się coraz większą popularnością. Przyczepy rowerowe mają większą fadowność oraz są bardziej zwrotne.	odrzucona	Przyczepa towarowa stanowi odrębny (doczepiany) element, więc nie podlega dofinansowaniu (przypis do ust.7.5 pkt. 6). Natomiast elektryczne wózki rowerowe podlegają dofinansowaniu zgodnie z PP.
281.	Bike Cafe Sp. Z o.o. (e: mail z dn. 2024-07-17 17:18)	przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: (...)	przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: 49.41.Z - transport drogowy towarów; - 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); - 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; - 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego. - 56.10.B – Ruchome placówki gastronomiczne	Rozszerzenie numerów PKD o przedsiębiorców prowadzących ruchome placówki gastronomiczne w formie wózków rowerowych oraz elektrycznych rowerów ciągniętych przyczepy rowerowe było by dużym wsparciem dla biznesu mobilnej gastronomii. Dodatkowo mogłoby zaktywizować zawodowo sporą grupę obywateli przy jednoczesnych korzyściach dla środowiska.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
282.	Bike Cafe Sp. Z o.o. (e: mail z dn. 2024-07-17 17:18)	7.3. dofinansowanie nie zostanie udzielone na pojazd sfinansowany z wykorzystaniem leasingu;	usunąć	Leasing to obecnie najchętniej wybierana forma finansowania elektrycznych rowerów cargo i wózków rowerowych. Szczególnie dla małych przedsiębiorców.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 106
283.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen (e: mail z dn. 2024-07-17 20:36)	7.3 rower elektryczny transportowy (cargo) (...) rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny (...)	(...) rower transportowy musi być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny (...)	Aby rower był rowerem elektrycznym, musi mieć napęd elektryczny, nie może. Błąd wynika z kopiiuj/wklej ogólnej definicji	przyjęta	Dokonano poprawy
284.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen (e: mail z dn. 2024-07-17 20:36)	7.3.6) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;	pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji ła numer ramy wpisany do bazy danych(...);	Każde renomowany producent rowerów numeruje ramy swoich pojazdów. Jednocześnie samodzielna ingerencja w lakier ramy może skutkować utratą gwarancji na ten element.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
285.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen (e: mail z dn. 2024-07-17 20:36)	Nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2025-2029 lub do wyczerpania alokacji.	Należy rozważyć podział wsparcia na pulę według typu pojazdu: co najmniej podział na rowery elektryczne i rowery cargo / wózki rowerowe. Rekomendowany nawet podział na trzy pulę: rowery miejskie i trekkingowe, rowery cargo / wózki rowerowe natomiast rowery MTB (rekreacyjne) w ogóle wykreślić z puli jako rowery niespełniające głównych założeń programu.	Są to pojazdy dla różnych grup odbiorców i istnieje ryzyko, że będą one kanibalizować się nawzajem korzystając ze wspólnej puli środków. Priorytetowo należałoby potraktować rowery cargo ze względu na najbardziej udokumentowany transformacyjny potencjał z punktu widzenia celów programu: redukcja emisji tlenków azotu i dwutlenku węgla oraz zmniejszenie kongestii w obszarach zurbanizowanych. Pulę można podzielić kwotowo lub wg kolejności składania wniosków.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 124

286.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen (e: mail z dn. 2024-07-17 20:36)	przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: (...)	1. przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). <b>Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD:</b> 2. <del>49-41-Z – transport drogowy towarów;</del> 3. <del>53-10-Z – działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego);</del> 4. <del>53-20-Z – pozostała działalność pocztowa i kurierska;</del> 5. <del>77-21-Z – wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego;</del> 6. <del>{usunięcie przekreślonych zapisów}</del>	Zawężenie działalności wg PKD jest nieuzasadnione i przeciwnie do widzenia celów programu. Doświadczenie zarówno zagraniczne jak i polskie pokazują, że rowery takie wykorzystują w dużej mierze drobni przedsiębiorcy o rozmaitym profilu działalności usługowej lub wytwórczej: stolarze, hydraulicy, fryzjerzy, dostawcy, pralnie przemysłowe, DJ-e, artyści wędrowni, osoby sprzątające, mobilna gastronomia, piekarnie, restauracje i sklepy (dostawy własne), taksówkarze rowerowi, kwiatarnie, firmy odbierające odpady... Zastosowanie logistyczno-dostawcze jest bardzo ważne, ale to tylko jedno z wielu możliwych zastosowań rowerów elektrycznych i transportowych. Kategorie działalności należy pozostawić otwarte na kreatywność przedsiębiorców.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
287.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen (e: mail z dn. 2024-07-17 20:36)	pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	Rozważnie zdefiniowania wartości minimalnej w formie zawartości energii (Wh), np. 400 Wh.	Jest to powszechny standard informacyjny przyjęty na rynku baterii rowerów elektrycznych, który jest czytelny dla użytkowników i najczęściej podawany w specyfikacji technicznej (Inaczej wymaga to przeliczeń). Alternatywnie można pozostawić obecny zapis w projekcie w Ah, ale komunikować na zewnątrz w Wh, jedno to rodzi ryzyko chaosu informacyjnego.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 26
288.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen (e: mail z dn. 2024-07-17 20:36)	minimalny zasięg jazdy ze wspomaganie musi wynosić 50 km	Natożenie na beneficjentów obowiązku przekazywania na prośbę NFOŚiGW informacji diagnostycznych z komputera pokładowego (sumaryczny dystans, podstawowe agregowane parametry statystyczne użytkownika silnika i baterii zdefiniowane przez producenta) – jeśli istnieje taka możliwość techniczna. Ponadto wypełnianie przez beneficjentów krótkiej ankiety początkowej i ewaluacyjnej (zakres: zachowania transportowe przed i rok po zakupie roweru).	Możliwość lepszej oceny oddziaływania programu i kalkulacji założonych wskaźników (np. dzięki informacji o liczbie przejechanych kilometrów i ilości zużytej mocy). Ewaluacja może być także przeprowadzona na częściowej próbie beneficjentów. Przekazywanie danych automatyczne przy pomocy środków technicznych (załadowanie pliku diagnostycznego - rzetelnie) lub formularza elektronicznego wypełnianego przez beneficjentów (prościej i taniej, bez podawania danych wrażliwych i szczegółowych).	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 114
289.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen (e: mail z dn. 2024-07-17 20:36)	9.10) w przypadku kradzieży pojazdu wymagane jest zgłoszenie tego faktu na Policję oraz przedłożenie do NFOŚiGW protokołu policyjnego;	w przypadku kradzieży pojazdu wymagane jest zgłoszenie tego faktu na Policję oraz przedłożenie do NFOŚiGW protokołu policyjnego <b>w terminie (...) od ujawnienia kradzieży</b>	Bez ustalenia terminu, obligacja nie ma mocy.	Przyjęta	Zmiana zapisu ust. 9 pkt. 9 PP. Szczegółowe informacje dotyczące terminów umieszczone zostaną we wniosku/umowie o dofinansowanie.
290.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen (e: mail z dn. 2024-07-17 20:36)	9.7) NFOŚiGW przeprowadzi okresowe oceny efektów i uwarunkowań programu. Wyniki oceny mogą być podstawą do zmiany zapisów programu.	NFOŚiGW przeprowadzi okresowe oceny efektów i uwarunkowań programu <b>nie rzadziej, niż co x miesięcy. Beneficjenci programu mogą zostać zobligowani do wypełnienia anonimowej ankiety.</b> Wyniki oceny mogą być podstawą do zmiany zapisów programu.	Świadczeniobiorców należy zobligować do wypełnienia ankiety badającej intensywność i sposób wykorzystywania pojazdu, lub zapewnić inną formę możliwości realnej oceny efektów inwestycji. W jaki sposób NFOŚiGW określi, czy cele programu są spełniane nie wiedząc czy użytkownicy przejeżdżają ponad 100km tygodniowo przez cały rok, a może używają pojazd rekreacyjnie przez 2 miesiące w roku?	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 114

291.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen (e: mail z dn. 2024-07-17 20:36)	9.11) w przypadku uszkodzenia pojazdu, które uniemożliwia użytkowanie pojazdu należy przedłożyć do NFOŚGW dokumentację fotograficzną uszkodzonego pojazdu (min. 5 zdjęć) wraz informacją w jakim terminie (dokładna data) nastąpiło uszkodzenie oraz z jakiego powodu. Na fotografiach musi być widoczny pojazd wraz z numerem ramy. Ponadto parametry i wymagania dotyczące zdjęć określone zostaną we wniosku o dofinansowanie lub umowie o dofinansowanie.	w przypadku uszkodzenia pojazdu, które uniemożliwia użytkowanie pojazdu należy przedłożyć do NFOŚGW dokumentację fotograficzną uszkodzonego pojazdu (min. 5 zdjęć) wraz informacją w jakim terminie (dokładna data) nastąpiło uszkodzenie oraz z jakiego powodu. Na fotografiach musi być widoczny pojazd wraz z <b>numerem seryjnym producenta ramy, lub numerem ramy nadanym przez Policję/Straż Miejską.</b> Ponadto parametry i wymagania dotyczące zdjęć określone zostaną we wniosku o dofinansowanie lub umowie o dofinansowanie.	Należy się odwołać do numeru wygrawerowanego przez Policję / Straż Miejską, gdyż producenci rowerów niekoniecznie muszą umieszczać numery seryjne na ramie roweru, a wobec braku takiego numeru, spełnienie obligacji byłoby niemożliwe.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9 Szczegóły zostaną określone we wniosku o dofinansowanie/umowie o dofinansowanie
292.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen (e: mail z dn. 2024-07-17 20:36)		Ograniczyć wprost odsprzedaż pojazdu w okresie przydatności.	W celu zapobiegania wyprowadzenia pieniędzy poza kraj, czy UE.	odrzucona	We wniosku/umowie o dofinansowanie określone zostaną warunki jakie Beneficjent będzie musiał spełnić w trakcie okresu trwałości inwestycji. W przypadku braku dotrzymania warunków, Beneficjent zostanie zobowiązany do zwrotu dotacji wraz z odsetkami.
293.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen (e: mail z dn. 2024-07-17 20:36)	6. okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. W przypadku zakupu w systemie ratalnym, świadczenie wypłacane będzie proporcjonalnie po uregulowaniu raty tj. ustalona wartość świadczenia dzielona przez liczbę rat.	Celem projektu jest m.in. pokonanie bariery finansowej do nabycia roweru elektrycznego, zatem dopuszczenie zakupu ratalnego w jakiejś formie wydaje się racjonalne.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 201.
294.	Fundacja Normalne Miasto Fenomen (e: mail z dn. 2024-07-17 20:36)	7.4.3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: (...)	Dopisać PKD 56.10.A - Restauracje i inne stałe placówki gastronomiczne Dopisać 56.10.B - Ruchome placówki gastronomiczne Wykreślić 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	Restauracje często wymagają uzupełnienia określonych produktów spożywczych, zależnie od bieżącego zużycia, co generuje zbędny ruch, często dużych pojazdów dostawczych dla małych uzupełnień, które z powodzeniem mogłyby realizować rowery cargo, zmniejszając emisje. Wózki rowerowe z powodzeniem zastępują „Food Trucki” spalinowe, co wpisuje się w cele projektu. Należy włączyć do listy beneficjentów przedsiębiorców chcących prowadzić rowerowe kawiarnie, lodziarnie etc. Tego typu pojazdy w przestrzeni wypożyczkowej z dużym natężeniem ludzi, stanowią żywą reklamę i dowód przydatności rowerów i wózków rowerowych w transporcie. Wykreślenie wypożyczalni argumentuję tym, że wypożyczalnie w żaden sposób nie przyczyniają się do ograniczania emisji. Rowery z wypożyczalni w większości użytkowane są w sposób czysto rekreacyjny w miejscach, gdzie ruch kołowy jest wyłączony lub niemożliwy. Wyposażanie wypożyczalni zatem nie wpisuje się w założenia projektu, mającego na celu ograniczanie emisji związanych z pracą silnika spalinowego.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
295.	K.B. (e: mail z dn. 2024-07-17 21:53)	„6. Koszty kwalifikowane (...) okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029”	„6. Koszty kwalifikowane (...) okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.03.2024 r. do 30.05.2029”	W związku z tym, że sezon rowerowy w Polsce zaczyna się na początku wiosny i to wtedy najczęściej ludzie kupują nowy rower (również ze względu na majówkę) proponuję, aby okres kwalifikowalności wydatków zaczynał się 30.03.2024, a nie 30.06.2024.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
296.	Z.G. (e: mail z dn. 2024-07-17 21:58)	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	okres kwalifikowalności wydatków trwa od <b>01.03.2024 r.</b> do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	Sezon rowerowy zazwyczaj zaczyna się z początkiem wiosny, zatem lepiej byłoby wybrać datę początkową okresu kwalifikowalności bliżej początku wiosny, np. w marcu. Większość osób dokonuje zakupu nowego roweru zaraz przed rozpoczęciem sezonu, a nie w samym jego środku, przez co duża część osób może nie zalać się na dofinansowanie tylko ze względu na to, że chcieli kupić nowy rower, gdy zaczynał się sezon rowerowy i pogoda zaczynała być ładniejsza i bardziej sprzyjająca rowerzystom. Przeniesienie daty początkowej okresu kwalifikowalności na marzec nie tylko zwiększy liczbę kwalifikujących się osób, ale także zmotywuje więcej z nich do korzystania z rowerów jako formy transportu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20

297.	Fundacja „BRAJLÓWKI” (e: mail z dn. 2024-07-17 22:51)	7.2 Intensywność dofinansowania 2. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. 3. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	7.2 Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. 2. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł. 3. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego typu tandem – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 13 tys. zł.	Częścią społeczeństwa są osoby niewidome i słabowidzące, które nie są w stanie korzystać z elektrycznych rowerów, których specyfikacja została zaproponowana w przedstawionym projekcie. Rower typu tandem to rower dwuosobowy, gdzie kierowcą jest osoba widząca, a osoba z dysfunkcją wzroku siedzi na tylnym siedzeniu. Stoimy na stanowisku, że ostateczna wersja projektu powinna obejmować wszystkie grupy społeczne, także osoby niewidome i słabowidzące.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 68 i 156.
298.	Fundacja „BRAJLÓWKI” (e: mail z dn. 2024-07-17 22:51)	7.4 Beneficjenci 7) osoby fizyczne; 8) jednostki samorządu terytorialnego; 9) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: (...)	7.4 Beneficjenci 1) osoby fizyczne; 2) jednostki samorządu terytorialnego; 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: - 49.41.Z - transport drogowy towarów; - 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); - 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; - 77.21.Z - wypożyczenie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego. 4) organizacje pozarządowe posiadające status organizacji pożytku publicznego	Uważamy, że organizacje pozarządowe posiadające status organizacji pożytku publicznego posiadają bardzo duży potencjał w zakresie propagowania ekologicznego stylu życia, w tym sportu, rekreacji i ekologicznej mobilności. Uważamy, że te podmioty powinny propagować wśród swoich członków i podopiecznych ekologiczną mobilność i stwarzać warunki do jej realizacji m.in. poprzez udostępnianie elektrycznych rowerów (w tym elektrycznych tandemów).	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
299.	IDAGA Janusz Sołtyś (e: mail z dn. 2024-07-18 00:30)	1.1. Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. 2. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	1.1 Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego, roweru transportowego, wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 18.750 tys. zł. 2. Dla osób z Kartą Dużej Rodziny Rodziny (w rozumieniu ustawy z dnia 5 grudnia 2014 r. o Karcie Dużej Rodziny (t.j.: Dz. U. 2020, poz. 1348, z późn. zm.) – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 27 tys. zł.	Aby zwiększać udział pojazdów zeroemisyjnych, a jednocześnie zmniejszać wydatki na służbę zdrowia należy przede wszystkim promować transport rowerowy, także wspomagany elektrycznie. Obecnie produkowane rowery, rowery cargo czy inne pojazdy i wózki rowerowe napędzane siłą mięśni i wspomagane silnikami elektrycznymi są najlepszym rozwiązaniem problemu zeroemisyjności. W zależności od warunków atmosferycznych i potrzeb pojazdy takie mogą być używane zamiennie z pojazdami napędzanymi tradycyjnymi silnikami spalinowymi, ich eksploatacja jest tańsza a wpływ na zdrowie użytkownika bardzo wymierny. Aby jednak potencjalny nabywca przekonany o słuszności takiego rozwiązania chciał je wybrać musi mieć zachętę w postaci dotacji, co najmniej tak wysokiej jak dla samochodów elektrycznych. Obecnie ceny takich pojazdów są niewspółmiernie wysokie (ceny rowerów od 1.000 euro do 10.000 euro, a pojazdów rowerowych od 10.000 euro do 20.000 euro, czyli są niewiele niższe od cen małych samochodów elektrycznych mających wiele zalet, ale jednak zużywających więcej energii podczas produkcji i eksploatacji, potęgających choroby cywilizacyjne, zajmujących więcej miejsca co ma szczególne znaczenie w dużych miastach. Dofinansowanie na poziomie takim samym jak są dofinansowane samochody elektryczne spowoduje zastanowienie się na zakupem takiego środka lokomocji, w przeciwnym wypadku niewiele osób będzie stać na zakup roweru elektrycznego i korzystają z dotacji tylko najzamożniejsi. Dotacja taka spowoduje pożądany wzrost sprzedaży i co za tym idzie w przyszłości obniżenie kosztów produkcji i obniżenie ceny, a taki właśnie ma cel wsparcie tego rodzaju środków transportu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4

300.	IDAGA Janusz Sołtysik (e: mail z dn. 2024-07-18 00:30)	Koszty kwalifikowane Kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że: ☐ wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego1, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo)2, nowego wózka rowerowego3 rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na	Koszty kwalifikowane Kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że: ☐ wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego4, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego6 oraz motoroweru elektrycznego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu,	W dofinansowywaniu elektromobilności czyli promowaniu elektrycznych pojazdów zeroemisyjnych zabrakło kategorii pojazdów L1e-L7e, czyli pojazdów dwu- lub trój- czterokołowych napędzanych siłą mięśni wspomaganych elektrycznie i jednocześnie spełniających warunki pojazdów z kategorii L1e-L7e, czyli motorowerów i motocykli oraz rowerów elektrycznych spełniających warunki techniczne pojazdów kat L1e-L7e, które także zasługują na wsparcie finansowe.	odrzucona	Dofinansowanie do zakupu pojazdów kat. L dostępne na Nabór dla przedsiębiorców i podmiotów innych niż osoby fizyczne - Elektromobilność - Portal Gov.pl (www.gov.pl)
301.	I.G. (e: mail z dn. 2024-07-18 00:33)	7.4. Beneficjenci (...)	7.4. Beneficjenci 1) osoby fizyczne; 2) jednostki samorządu terytorialnego; 3) przedsiębiorcy [...] zarządy wspólnot mieszkaniowych w rozumieniu ustawy z dnia 24 czerwca 1994 r o własności lokali	Wspólnoty mieszkaniowe i spółdzielnie mieszkaniowe w miastach mogą promować dobre praktyki transportowe poprzez zakup rowerów lub rowerów cargo w celu umożliwienia codziennych zakupów w pobliskich sklepach wielkopowierzchniowych / dyskontach. Zakup roweru dla większej ilości osób pozwoliłby na optymalne wykorzystanie sprzętu przy współdzieleniu go przez większą liczbę osób. Możliwe byłoby to np. przy użyciu aplikacji do rezerwowania (np. booksy, reservio, reenio, itp.) Właścicielem roweru byłby zarząd wspólnoty / spółdzielni. Rozwiązanie sprawdzałoby się w szczególności dla niewielkich wspólnot / spółdzielni mieszkaniowych.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
302.	I.G. (e: mail z dn. 2024-07-18 00:33)	7.3. Warunki dofinansowania 8) dofinansowanie będzie wypłacone tylko w formie refundacji po zakupie pojazdu;	7.3. Warunki dofinansowania 8) dofinansowanie będzie przyznane na podstawie zaakceptowanego wniosku, a wypłacone tylko w formie refundacji po zakupie pojazdu;	Jeśli obecne warunki konkursu / dofinansowania wymuszają konieczność zakupu roweru bez wcześniejszej gwarancji uzyskania refundacji, to zniechęci część potencjalnych nabywców – w szczególności osoby mniej zamożne. Czyli – jeśli najpierw trzeba zakupić rower, by ubiegać się o dofinansowanie (np. załączenie faktury jest wymagane przy złożeniu wniosku o dofinansowanie) to beneficjentami programu będą głównie osoby, które i tak mogłyby sobie pozwolić na zakup takiego roweru za 100% jego wartości (bez dofinansowania). Jeśli program będzie wykluczał mniej zamożną część społeczeństwa, to nie odniesie pożądanego skutku – nie będzie wspierał rezygnacji z poruszania się starymi samochodami na rzecz rowerów (bo zakup roweru będzie obciążony zbyt dużym ryzykiem nieuzyskania refundacji). Należałoby zapewnić takie warunki konkursu, które minimalizują ryzyko nieotrzymania dofinansowania przez osoby składające prawidłowe wnioski. Czyli np. etap 1 – kwalifikacja wybranego modelu roweru (wynik: gwarancja otrzymania dofinansowania lub odrzucenie wniosku), i etap 2 – refundacja poniesionych kosztów.	odrzucona	Koszt obsługi oceny wniosków przewyższa wartość dotacji. Ponadto warunek ten nie wpływa bezpośrednio na osiągnięcie efektu ekologicznego.
303.	P.Ś. (e: mail z dn. 2024-07-18 01:09)		Uwaga o charakterze ogólnym – poparcie dla programu	Zdecydowanie popieram wprowadzenie programu. Doświadczenia innych krajów pokazują, że rowery elektryczne są tym środkiem transportu, który jest w stanie zachęcić użytkowników samochodów osobowych do zmiany środka transportu czego rowery bez wspomagania nie są w stanie uczynić. Szczególnie istotne jest wsparcie zakupu rowerów cargo dla rodzin z dziećmi. Ze względu na masę samego roweru cargo jak i przewożonych pasażerów by zapewnić ich właściwą używalność niezbędne jest by były to rowery elektryczne. Tego typu rowery są doskonałym środkiem transportu pozwalającym odwieźć dzieci do żłobka, przedszkola czy szkoły. Poza określonymi w projekcie celami większa adopcja rowerów (w szczególności elektrycznych) korzystnie wpływa na bezpieczeństwo (zwłaszcza w zakresie dowożenia dzieci do placówek edukacyjnych i dziesiątek samochodów pod tymi placówkami w momencie rozpoczęcia zajęć), obniżenie poziomu hałasu w mieście a także ma korzystny wpływ na zdrowie użytkowników.	n/d	n/d
304.	P.Ś. (e: mail z dn. 2024-07-18 01:09)	Nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2025-2029 lub do wyczerpania alokacji.	Należy wprowadzić podział środków na pule w zależności od rodzaju roweru. Zakup rowerów eMTB (rekreacyjnych) powinien być wyłączony z programu. Ewentualnie dla tej grupy rowerów powinna istnieć osobna, stosunkowo niewielka pula. Powinny istnieć dedykowane pula dla rowerów cargo, rowerów miejskich oraz wózków rowerowych.	Szczególnie istotne jest wydzielenie rowerów eMTB (rekreacyjnych) ponieważ istnieje duże prawdopodobieństwo, że zostanie złożona duża liczba wniosków o dofinansowanie rowerów pełniących funkcje zabawki. Pozwolą one na weekendowe wycieczki np. do lasu, w góry. Natomiast takie zastosowania rekreacyjne nie przyczyniają w istotnym stopniu do osiągnięcia celów projektu (nie prowadzą do zastąpienia samochodów rowerami w codziennej komunikacji a co za tym idzie nie prowadzą do spadków emisji). Priorytetowo powinny być traktowane rowery cargo ponieważ one pozwalają na maksymalne osiągnięcie celów projektu – redukcję emisji. Pozwolą też ograniczyć poziom hałasu i zmniejszyć natężenie ruchu samochodowego.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 213



305.	P.Ś. (e: mail z dn. 2024-07-18 01:09)	Przez rower elektryczny transportowy (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Definicję należy uzupełnić o <b>dopuszczalną masę całkowitą</b> liczoną jako masa roweru, masa osoby kierującej oraz przewożonego ładunku i pasażerów. Jest to wartość zawsze podawana w dokumentacji producenta. Sugerowana wartość to co najmniej 170 kg. Ewentualnie można rozważyć stosowanie dopuszczalnej ładowności (masa osoby kierującej, ładunków i pasażerów). W takim wypadku sugerowana wartość to co najmniej 150 kg.	Przystosowanie roweru do przewozu osób mogło by oznaczać montaż zwykłego fotelika co jest nie pozwala na precyzyjne rozróżnienie między rowerem, a rowerem cargo. Rowery cargo wyróżniają się dużo większą dopuszczalną masą całkowitą. Przykładowe wartości DMC dostępnych na rynku rowerów cargo: - UrbanArrow Family: 250 kg - UrbanArrow Shorty: 225 kg - Tern GSD: 200 kg - Decathlon Btwin VELOCARGO Family: 250 kg - Decathlon Elops Velocargo Longtail: 208 kg - R&M Multicharger: 175 kg - R&M Multitinker: 200 kg - R&M Load 75: 200 kg	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 214
306.	P.Ś. (e: mail z dn. 2024-07-18 01:09)	7.2. Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. 2. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	7.2. Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. 2. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł. W przypadku osób posiadających Kartę Dużej Rodziny maksymalna kwota dofinansowania to do 60% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 15 tysięcy zł.	Rowery cargo jest to szczególnie użyteczne narzędzie w przypadku rodzin z dziećmi. Istniejące modele często pozwalają przewozić nawet 3-4 dzieci. Jednakże koszt zakupu takiego roweru może stanowić istotną barierę dla rodzin wielodzietny. Postuluję zatem zwiększenie maksymalnej kwoty dofinansowania zakupu roweru cargo do 15 000 zł. Mając na uwadze, że ceny tego typu rowerów typowo przekraczają kwotę 25 000 zł udział procentowy również został zwiększony maksymalnie do 60% (60% z 25 000 to 15 000).	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4
307.	P.Ś. (e: mail z dn. 2024-07-18 01:09)	7.4. Beneficjenci 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: (...)	Należy usunąć listę oznaczeń PKD. Dopuszczeni powinni być wszyscy przedsiębiorcy. Ewentualnie wszyscy przedsiębiorcy powinni być dopuszczeni do rowerów cargo/wózków rowerowych.	Celem projektu jest obniżenie emisji. Każdy przedsiębiorca, który zastąpi samochód rowerem przyczyni się do ograniczenia emisji. Doświadczenia zagraniczne pokazują, że z taki rowerów mogą korzystać np. hydraulicy, stolarze, serwisanci różnych urządzeń, kwiaciarnie, sklepy, restauracje, artyści i wiele innych. Program nie powinien posiadać zamkniętego katalogu przedsiębiorców.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
308.	P.Ś. (e: mail z dn. 2024-07-18 01:09)	7.5 Rodzaje inwestycji 2. pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym.	Pojemność akumulatora powinna być wyrażona w Wh. Sugerowana wartość to 400 Wh	Ah nie są jednostką pozwalającą bezpośrednio określić ilość energii możliwej do zgromadzenia w akumulatorze gdyż zależy to jeszcze od napięcia. Standardową jednostką określającą ilość energii jest Wh. W ten sposób producenci systemów napędowych do rowerów elektrycznych określają pojemność baterii.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 26
309.	P.Ś. (e: mail z dn. 2024-07-18 01:09)	7.5 Rodzaje inwestycji 5. minimalny zasięg jazdy ze wspomaganie musi wynosić 50 km,	Proszę o usunięcie zapisu o minimalnym zasięgu	Jest to parametr, którego wartość jest trudna do określenia i często nie jest podawana w specyfikacji. Rzeczywisty zasięg roweru bardzo zależy od warunków eksploatacji: masy roweru, rowerzysty oraz ładunku, ukształtowania terenu, sposobu jazdy i włączonego trybu wspomagania. Zapis o pojemności baterii jest zupełnie wystarczający.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 195
310.	P.Ś. (e: mail z dn. 2024-07-18 01:09)	9. Postanowienia dodatkowe NFOŚiGW przeprowadzi okresowe oceny efektów i uwarunkowań programu.	Należy nałożyć na beneficjentów obowiązek przekazywania do NFOŚiGW informacji o przebiegu roweru zapisanych w komputerze pokładowym oraz wprowadzić obowiązek wypełnienia ankiet na początku i na koniec lub w połowie okresu trwałości projektu dotyczących zachowań transportowych.	Zobowiązanie beneficjentów do przekazania takich informacji pomoże ocenić skuteczność programu i będzie cennym źródłem danych przy aktualizacji wymagań oraz przyszłych programach.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 114

311.	P.Ś. (e: mail z dn. 2024-07-18 21:12)	7.4 Rodzaje inwestycji 3. pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE;	3. pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE bądź gdy producent systemu napędu elektrycznego pochodzi z kraju UE;	Obecnie rowery (w szczególności elektryczne) produkowane są z podzespołów pochodzących z wielu krajów świata przez firmy, które posiadają fabryki w wielu krajach świata. W szczególności duże firmy rowerowe posiadają siedziby poza Unią Europejską natomiast produkują swoje rowery w fabrykach znajdujących się w UE. Przykładowo firma Trek Bicycle Corporation posiada siedzibę w USA natomiast prawie wszystkie rowery tej firmy produkowane są w Holandii, Niemczech, Tajwanie i Chinach. Z kolei nawet firmy posiadające fabryki poza Unią Europejską często korzystają z komponentów wyprodukowanych przez europejskie firmy. Przykładowo Niemiecka firma Rohloff AG jest czołowym producentem piast wielobiegowych stosowanych przez producentów na całym świecie. Analogiczna sytuacja dotyczy Holenderskiej firmy Enviolo B.V. Z kolei firma Bosch (Bosch eBike Systems) jest czołowym dostawcą systemów napędowych do rowerów elektrycznych. Część z tych komponentów jest produkowana w Polsce. Z powyższych powodów należy rozważyć dopuszczenie do programu rowerów, których główne komponenty (jak np. elektryczny system napędowy) zostały wyprodukowane w Unii Europejskiej niezależnie od faktu, gdzie znajduje się główna siedziba firmy. Poniżej załączam zdjęcie przykładowej baterii roweru elektrycznego wyprodukowanej w Polsce:	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
312.	Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (e: mail z dn. 2024-07-18 08:30)	7.1 Formy dofinansowania: Dotacja	7.1 Formy dofinansowania: • Dotacja • Dotacja z przeznaczeniem na dopłatę do opłat ustalonych w umowach leasingu i wynajmu	Wynajem czy leasing stanowią ważną dla klientów formę finansowania, która sprawdziła się w Programie „Mój elektryk”. Dotacja zostanie przeznaczona na spłatę kapitału, co oznacza dla Korzystającego pomniejszenie ceny nabycia roweru (np. w formie udziału własnego). W ten sposób pomniejszy zobowiązania Korzystającego wynikające z umowy leasingu i będzie <u>korzyścią dla Korzystającego w całym okresie trwania umowy.</u>	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 106
313.	Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (e: mail z dn. 2024-07-18 08:30)	7.2. 2.Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	7.2. 2.Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 15 tys. zł.	Koszt zakupu roweru cargo do przewozu np. przesyłek kurierskich to ok. 50 tys. zł netto, podwyższenie kwoty minimalnej zwiększy atrakcyjność tego rozwiązania.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4
314.	Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (e: mail z dn. 2024-07-18 08:30)	7.3 3) dofinansowanie nie zostanie udzielone na pojazd sfinansowany z wykorzystaniem leasingu	Wykreślenie tego punktu.	Wnosimy o uwzględnienie wynajmu i leasingu przy udzielaniu dotacji (pkt. 1 niniejszej tabeli – pkt. 311-Przyp.).	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 106
315.	Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (e: mail z dn. 2024-07-18 08:30)	7.3 4) dofinansowanie nie zostanie udzielone na zakup elementów (wyposażenia), które stanowią wymaganą część pojazdu natomiast zostały wybrane/skonfigurowane jako opcja „zamienna” w stosunku do wersji standardowej pojazdu, oferowanej przez producenta/sprzedawcę;		Rowery cargo mogą być konfigurowane w różnych formach zabudowy. Prosimy, aby ten punkt został doprecyzowany w ten sposób, aby koszt zakupu całego roweru cargo mógł być kosztem kwalifikowanym.	odrzucona	Brak wpływu na efekt ekologiczny
316.	Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (e: mail z dn. 2024-07-18 08:30)	7.3. 6) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;	7.3. 6) pojazd objęty dofinansowaniem musi posiadać numer identyfikacyjny umieszczony na ramie pojazdu;	Nie wszystkie jednostki Policji posiadają możliwość dodatkowej identyfikacji/oznakowania rowerów, co w przypadku logistyki dostaw rowerów może stanowić przeszkodę w uzyskaniu takiego dowodu rejestracyjnego. Alternatywą do oznakowania przez Policję może być obowiązek ubezpieczenia roweru w zakresie casco.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9 oraz 361
317.	Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (e: mail z dn. 2024-07-18 08:30)	7.4 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczona PKD: (...)	7.4 3) Przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców. Lub rozszerzenie listy PKD na: 77.11.Z - wynajem i dzierżawa samochodów osobowych i furgonetek a także 64.91.Z - leasing finansowy.	Firmy leasingowe i wynajmu powinny mieć możliwość otrzymania dotacji per analogiam ścieżki przedsiębiorcy w Programie „Mój elektryk”.	Przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
318.	M.A. (e: mail z dn. 2024-07-18 10:39)	Brak uregulowania w obecnej wersji dokumentu	W punkcie 7.3 dodać ppkt: „pojazd może zostać zakupiony na obszarze UE w walucie obcej, wtedy dofinansowanie będzie przeliczone wg kursu ustalonego na dzień dokonania zakupu”	Obecnie wielu producentów oferuje sprzedaż rowerów elektrycznych na terenie RP, za pośrednictwem sklepów online. Najczęściej jednak w walucie obcej, głównie EUR czy USD. Producenci często nie mają swoich przedstawicielstw w danym kraju, przez co cena roweru jest bardziej konkurencyjna. Zapewniają oni natomiast objęcie pojazdu gwarancją oraz serwisowanie.	odrzucona	Warunki te określone zostaną w Regulaminie naboru lub na stronie internetowej NFOŚiGW i/lub stronie internetowej dedykowanej PP

319.	K.S. (e: mail z dn. 2024-07-18 10:48)	Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych.	Uniknięcie niskiej emisji - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów, rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych.	Rowerzy elektryczne są drogie, przez co założeniowo nabywają je osoby majątne, które nie potrzebują wsparcia finansowego. „Tanie” rowery elektryczne są niskiej jakości, szybko ulegną uszkodzeniu/zużyciu i będzie konieczna ich utylizacja. Sprzęt wspomagany elektrycznie zawiera m.in. baterie, które ekologicznie nie są. Rowery tradycyjne (napędzane siłą mięśni) są pozbawione tych wad: tańsze, szeroko dostępne i w znacznie większej ilości wersji. Dodatkowo na zakup roweru napędzanego tylko siłą mięśni, można zmniejszyć kwotę dofinansowania, w ten sposób zwiększając ilość nabytych rowerów i bardziej zmniejszyć negatywny wpływ na środowisko. Wykluczenie z dofinansowania osoby, które chcą w pełni samodzielnie napędzać rower jest jawną <b>dyskryminacją</b> i nie znajduje uzasadnienia.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
320.	K.S. (e: mail z dn. 2024-07-18 10:48)	• wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu,	wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu,	j.w.	odrzucona	Brak propozycji zapisów
321.	Fundacja na Rzecz (e: mail z dn. 2024-07-18 11:01)		Dofinansowanie zakupu rowerów typu TANDEM (dla 2 osób) ze wspomaganie elektrycznym. Oraz innych specjalistycznych w tym trójkołowych.	Z rowerów typu tandem korzystają przede wszystkim osoby z niepełnosprawnością wzroku. Zastosowanie tego typu roweru w transporcie ułatwi przemieszczanie się większej liczbie osób również tych skazanych na wykluczenie ze względu na brak predyspozycji do samodzielnej jazdy zarówno dorosłych jak i dzieci. Ze względów technicznych właśnie TANDEM wymaga wspomaganie silnika elektrycznego.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 156
322.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Rozwinięcie pkt. 2 o stosowne zapisy.	W jaki sposób będą mierzone wskaźniki osiągnięcia celu przy założeniu ograniczenia emisji w wartościach podanych corocznie?	odrzucona	Brak propozycji zapisów. NFOŚiGW określając efekt ekologiczny przyjął wartość przejechanych kilometrów przez pojazd zamiast pojazdu mechanicznego (spalinowego). W przypadku osiągnięcia efektu rzeczowego tj. liczby dofinansowanych pojazdów należy uznać, że <b>osiągnięty został założony efekt ekologiczny</b>
323.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Podział budżetu na osobne pule dla różnych grup beneficjentów	Jedna pula budżetu dla trzech różnych grup beneficjentów może wywołać dyskryminację jednej z grup. Sugeruje się podział puli równomiernie pomiędzy trzy grupy beneficjentów. Szczególnie istotne jest to z punktu widzenia osób fizycznych, które dysponują mniejszym kapitałem niż przedsiębiorcy/jednostki samorządu terytorialnego co wpływa na liczbę wnioskowanych dotacji.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 124
324.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Rozwinięcie zapisów zawartych w pkt. 7.3	Sugeruje się szczegółowe zapisy da każdej z grup beneficjentów w celu uniknięcia złej interpretacji zapisów.	odrzucona	Brak propozycji zapisów
325.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)	Okres trwałości (pkt. 7.3.1, 7.3.5 oraz 7.3.9)	Rozwinąć termin „okres trwałości” lub zmienić termin na inny.	Okres trwałości zadania wynosi dwa lata od daty zakupu pojazdu i w tym czasie powinien zostać oznakowany naklejką (wg pkt. 7.3.1). Finansowane są rowery, które zostały zakupione do 2 lat wstecz, nie wcześniej niż 30.06.2024 (pkt. 7.3.5 i 7.3.9). Z warunków wynika, że rower może zostać dofinansowany bez konieczności oznakowania go za pomocą naklejki. Termin „okres trwałości” nie powinien określać jednocześnie trwałości zadania w rozumieniu zakupu roweru oraz okresowi, w którym rower zostanie oznakowany.	odrzucona	Warunki jakie Beneficjent będzie musiał spełnić w okresie trwałości zostaną ustalone we wniosku o dofinansowanie
326.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)	Wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie.	Osoba fizyczna nie może ubiegać się o dofinansowanie do więcej niż jednego pojazdu. Dopuszcza się złożenie wniosku z pomocą dołączonego pełnomocnictwa.	Należy zmienić zapis w pkt. 7.3.11. Przypis nr 7 informujący, że „osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej, może otrzymać jedno dofinansowanie obejmujące jeden pojazd” zaprzecza zapisowi 7.3.11. Sugeruje się uzupełnić zapis o dopuszczenie złożenia wniosku w imieniu innej osoby za pomocą udzielonego pełnomocnictwa.	Przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 21 Informacje na temat pełnomocnictw wskazane będą w dokumentach ogłaszających nabór wniosków.
327.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Rozwinięcie terminu „szkoda całkowita” o zapisy informujące o procedurze zgłoszenia i egzekwowania przez Dotującego.	Należy określić podstawę egzekwowania szkody całkowitej	odrzucona	Szczegóły zostaną wskazane we wniosku/umowie o dofinansowanie
328.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)	W przypadku kradzieży lub szkody całkowitej dofinansowanego pojazdu, dopuszcza się ponowne ubieganie się o dofinansowanie kolejnego pojazdu przez tego samego beneficjenta.	W przypadku szkody całkowitej dofinansowanego pojazdu, dopuszcza się ponowne ubieganie się o dofinansowanie kolejnego pojazdu przez tego samego beneficjenta.	Sugeruje się brak ponownego dofinansowania w przypadku kradzieży pojazdu. Zapis może generować nadużycia przy uzyskaniu ponownej dotacji. Instytucja dotująca nie ma narzędzi do sprawdzenia wiarygodności kradzieży lub szkody całkowitej	odrzucona	Wprowadzono możliwość jednorazowego złożenia wniosku na następny pojazd.
329.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)	[...] pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie.	Rozwinięcie zasad na podstawie których przyznawane jest dofinansowanie dla firm/JST	Mało precyzyjny sposób udzielenia dofinansowania dla firm i jednostek samorządu terytorialnego, np. jeżeli firma zakupi 100 rowerów to czy musi złożyć 100 wniosków?	odrzucona	Szczegóły zostaną wskazane na stronie internetowej NFOŚiGW/dedykowanej stronie

330.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)	Osoby fizyczne	Osoby fizyczne zamieszkuje teren Polski	Sugeruje się doprecyzowanie nazwy beneficjentów w celu uniknięcia dofinansowania rowerów, które nie będą wykorzystywane na terenie kraju tym samym nie wpływając na określone w pkt. 2 cele.	przyjęta	Zmiana zapisu poprzez dopisanie przypisów w ust. 7.4 PP
331.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Doprecyzowanie zakresu programu w celu wspierania firm krajowych, szczególnie małych i średnich przedsiębiorstw.	Czy program będzie obejmował firmy z kapitałem zagranicznym? Jeżeli tak to sugeruje się rozszerzyć kryterium wyboru inwestycji uwzględniając przedsiębiorców z polskim kapitałem własnym.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 505
332.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)	Transport drogowy towarów	Doprecyzowanie terminu	Sugeruje się doprecyzowanie terminu transport drogowy towarów w celu zwiększenia prawdopodobieństwa dotowania rowerów wykorzystywanych przez MŚP w dostawach na ostatniej mili.	odrzucona	Brak wpływu na efekt ekologiczny
333.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Rozszerzenie beneficjentów - przedsiębiorstw o firmy prowadzące działalność gastronomiczną	Sugeruje się rozważenie działalności gastronomicznej jako obszaru działalności gospodarczej wymienionych wśród beneficjentów mając na uwadze usługę rozwożenia posiłków przez dostawców.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
334.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)	Forma, intensywność i maksymalny poziom wnioskowanego dofinansowania jest zgodna z programem priorytetowym.	brak	Brak potrzeby wyróżniania takiego kryterium jeżeli dofinansowanie jest wypłacane na podstawie kwoty zakupu	odrzucona	PP musi określać wskazane już dane
335.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Wymienione kryteria wyboru inwestycji w niewielkim stopniu wpływają na możliwość wyłonienia podmiotów / osób, którym należy przyznać dofinansowanie. Obecne kryteria prowadzą się do poprawności formalnej złożonego wniosku.	Sugeruje się wprowadzenie bardziej szczegółowych kryteriów wyboru, różnicujących składających wnioski, np.: wyższy priorytet dla: osoby z kartą dużej rodziny, firm – MŚP, firm z kapitałem polskim, gmin z SUMPem	przyjęta częściowo	Dofinansowanie kierowanie jest dla beneficjentów wskazanych w PP ust. 7.4, ewentualny podział na nabory wniosków określać będzie grupy, do których skierowana jest dana pula środków.
336.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Brak jasno określonych kryteriów determinujących kolejność przyznawania dofinansowań	Należy doprecyzować kryteria określające kolejność przyznawania dofinansowań jw.	odrzucona	O kolejności rozpatrywania wniosków decyduje kolejność ich wpływu.
337.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Należy poprawić treść projektu pod względem gramatycznym oraz stylistycznym.	Poprawność dokumentu	przyjęta	Dokonano poprawek stylistycznych/interpunkcyjnych.
338.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Określenie procedury złożenia wniosku.	Należy określić procedurę składania wniosku na etapie projektu programu.	odrzucona	Procedura ta zostanie określona w Regulaminie naboru oraz w ogłoszeniu o naborze
339.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Należy zapewnić odpowiednią procedurę i zapisy formalno-prawne przeanalizowane pod kątem prawnym w celu uniknięcia ew. roszczeń sądowych zaskarżeń RIO.	Zabezpieczenie przed ewentualnymi problemami prawnymi.	n/d	Uwaga nie jest precyzyjna.
340.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Sugeruje się sprawdzenie przez prawnika wzajemnie wykluczających się zapisów projektu.	Upewnienie się, że dokument jest spójny i prawnie poprawny.	przyjęta	Wdrożono, projekt programu skonsultowany z działem prawnym.
341.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Sugeruje się przeprowadzenie drugiej tury konsultacji po naniesieniu stosownych poprawek. Obecny projekt zawiera wiele niejasnych zapisów.	Zapewnienie, że wszystkie uwagi i sugestie zostały odpowiednio uwzględnione i projekt jest dopracowany.	odrzucona	Projekt PP musi zostać przekazany we właściwym terminie do decyzji EBI.
342.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Wprowadzenie maksymalnej ceny roweru kwalifikującego się do dofinansowania. Proponowana maksymalna cena kwalifikującego się roweru elektrycznego: 10 000 zł.	Ustalenie maksymalnych cen rowerów, które kwalifikują się do dofinansowania zapobiegnie sytuacji, w której producenci i sprzedawcy podnoszą ceny w celu maksymalizacji korzyści z dotacji.	odrzucona	W PP wskazano maksymalną kwotę dotacji oraz maksymalną intensywność dofinansowania. W związku z tym wyższa wartość pojazdu nie spowoduje wyższego dofinansowania. Dodatkowo ustalenie maksymalnej kwoty zakupu roweru na poziomie np. 10 000 zł nie gwarantuje, że producenci i sprzedawcy nie podniosą ceny tańszych rowerów.
343.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Regularne monitorowanie cen rowerów elektrycznych przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKIK) oraz Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (INFOŚIGW).	Aktywne monitorowanie cen rowerów elektrycznych przez odpowiednie organy państwowe zapewni bieżącą kontrolę nad sytuacją na rynku i umożliwi szybką interwencję w przypadku wykrycia nieprawidłowości.	odrzucona	NFOŚIGW nie ma takich uprawnień

344.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Publikowanie przez NFOŚiGW średnich cen rynkowych rowerów elektrycznych co kwartał, z podziałem na różne kategorie rowerów.	Regularna publikacja średnich cen rynkowych rowerów elektrycznych zwiększy przejrzystość rynku i pozwoli konsumentom lepiej orientować się w cenach, co może wpłynąć na ograniczenie prób ich sztucznego zawyżania.	odrzucona	NFOŚiGW nie ma takich uprawnień
345.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Zachęcanie producentów rowerów elektrycznych do publikowania sugerowanych cen detalicznych (MSRP) na swoich stronach internetowych oraz w materiałach marketingowych.	Publiczne publikowanie sugerowanych cen detalicznych przez producentów zwiększy przejrzystość cen i umożliwi konsumentom łatwiejsze porównywanie ofert, co z kolei pomoże zapobiegać sztucznemu podnoszeniu cen przez detalistów.	odrzucona	NFOŚiGW nie ma takich uprawnień
346.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)		Wspieranie lokalnych producentów rowerów elektrycznych poprzez preferencyjne warunki w programie dotacyjnym dla rowerów produkowanych w kraju.	Wspieranie lokalnych producentów może prowadzić do zmniejszenia kosztów transportu i cła, co przekłada się na niższe ceny końcowe rowerów elektrycznych.	odrzucona	NFOŚiGW nie ma takich uprawnień
347.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (e: mail z dn. 2024-07-18 11:20)	Wskaźnik osiągnięcia celu	Wskaźnik osiągnięcia celu: Liczba pojazdów oraz liczba podróży zamienionych z samochodowych na rowerowe	Wprowadzenie dodatkowego wskaźnika umożliwiającego ocenę efektywności programu w kontekście zmiany nawyków transportowych.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 114
348.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (2024-07-18 23:51)	Nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2025-2029 lub do wyczerpania alokacji.	Nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2025-2029 lub do wyczerpania alokacji, przy czym corocznie nastąpi okresowy przegląd i ocena dostępnych środków.	Umożliwia to regularną ocenę programu i dostosowanie jego parametrów do aktualnych potrzeb i dostępnych środków.	odrzucona	Procedura ta odbywać się będzie na bieżąco.
349.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (2024-07-18 23:51)	Wnioski składane w formie elektronicznej należy opatrzyć kwalifikowanym podpisem elektronicznym lub podpisem zaufanym (podpisem potwierdzonym profilem zaufanym).	Wnioski składane w formie elektronicznej należy opatrzyć kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym (podpisem potwierdzonym profilem zaufanym) lub podpisem osobistym (e-dowód).	Zwiększenie dostępności dla wnioskodawców poprzez wykorzystanie nowych form podpisu elektronicznego dostępnych w Polsce.	odrzucona	Warunki składania wniosków o dofinansowanie uregulowane zostaną w Regulaminie naboru/ogłoszeniu o naborze.
350.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (2024-07-18 23:51)	Podatek od towarów i usług (VAT) jest kosztem kwalifikowanym wyłącznie w przypadku, jeżeli zakupiony pojazd nie będzie wykorzystywany do jakichkolwiek czynności opodatkowanych podatkiem VAT.	Podatek od towarów i usług (VAT) jest kosztem kwalifikowanym wyłącznie w przypadku, jeżeli zakupiony pojazd nie będzie wykorzystywany do działalności gospodarczej.	Uściślenie zapisu, aby uniknąć wątpliwości interpretacyjnych.	odrzucona	Propozycja zmiany zapisu nie jest jednoznaczna i może powodować wątpliwości przy interpretacji możliwości kwalifikacji podatku VAT.
351.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (2024-07-18 23:51)	Wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie.	Wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu, przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie, z wyjątkiem przypadków zakupu pojazdów na użytek instytucji publicznych i jednostek samorządu terytorialnego.	Umożliwienie jednostkom samorządu terytorialnego i instytucjom publicznym zakupu większej liczby pojazdów w ramach jednego wniosku w celu usprawnienia procedur administracyjnych.	odrzucona	Zapis traktowania pojazdu jako osobnej inwestycji ściśle związany jest z utrzymaniem trwałości. W przypadku, kiedy z grupy wnioskowanych pojazdów dla jednego pojazdu nie zostanie utrzymana trwałość np. ulegnie on zniszczeniu lub kradzieży, a dla reszty pojazdów warunki trwałości zostaną spełnione, to taki pojazd rozliczany jest oddzielnie i nie ma potrzeby zmiany/aneksowania zapisów umowy.
352.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (2024-07-18 23:51)	Minimalny zasięg jazdy ze wspomaganiem musi wynosić 50 km	Minimalny zasięg jazdy ze wspomaganiem musi wynosić 50 km, z wyjątkiem rowerów cargo, gdzie minimalny zasięg może wynosić 40 km ze względu na ich specyficzne zastosowanie	Uwzględnienie specyfiki różnych typów rowerów elektrycznych i ich zastosowań.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 195
353.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (2024-07-18 23:51)	W przypadku kradzieży pojazdu wymagane jest zgłoszenie tego faktu na Policję oraz przedłożenie do NFOŚiGW protokołu policyjnego	W przypadku kradzieży pojazdu wymagane jest zgłoszenie tego faktu na Policję oraz przedłożenie do NFOŚiGW protokołu policyjnego w ciągu 7 dni od zdarzenia	Doprecyzowanie terminu zgłoszenia, aby zapewnić szybką reakcję i minimalizację ryzyka nadużyć.	przyjęta	Zmiana zapisu ust. 9 pkt. 9 PP. Szczegółowe informacje dotyczące terminów umieszczone zostaną we wniosku/umowie o dofinansowanie.
354.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (2024-07-18 23:51)	Okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu).	Okres trwałości wynosi 3 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu).	Wydłużenie okresu trwałości zwiększa trwałość inwestycji i odpowiedzialność beneficjentów za długoterminowe użytkowanie pojazdów.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 62

355.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (2024-07-18 23:51)	Wnioskodawca oświadczył, że wywiązuje się z zobowiązań publicznoprawnych na rzecz NFOŚiGW, właściwych organów czy też podmiotów.	Wnioskodawca oświadczył, że wywiązuje się z zobowiązań publicznoprawnych na rzecz NFOŚiGW, właściwych organów czy też podmiotów oraz nie jest objęty postępowaniem egzekucyjnym.	Zapewnia, że beneficjenci programu mają uregulowaną sytuację prawną, co minimalizuje ryzyko niewypłacalności.	odrzucona	Brak wpływu na efekt ekologiczny.
356.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (2024-07-18 23:51)	Wnioskodawca oświadczył, że w ciągu ostatnich 3 lat przed dniem złożenia wniosku NFOŚiGW nie wypowiedział Wnioskodawcy umowy o dofinansowanie – za wyjątkiem rozwiązania za porozumieniem stron – z przyczyn leżących po stronie Wnioskodawcy.	Wnioskodawca oświadczył, że w ciągu ostatnich 3 lat przed dniem złożenia wniosku NFOŚiGW nie wypowiedział Wnioskodawcy umowy o dofinansowanie – za wyjątkiem rozwiązania za porozumieniem stron – z przyczyn leżących po stronie Wnioskodawcy oraz nie znajduje się na liście podmiotów wykluczonych z otrzymywania wsparcia publicznego.	Dodatkowe zabezpieczenie przed udzielaniem wsparcia podmiotom nierzetelnym lub niewiarygodnym.	odrzucona	Wszelkie oświadczenia zostaną zawarte w umowie/wniosku o dofinansowanie.
357.	Urząd Miasta Gdyni Wydział Inwestycji Referat Zrównoważonej Mobilności (2024-07-18 23:51)	Okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r.	Okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym wydatki kwalifikowane muszą być poniesione w okresie nie dłuższym niż 6 miesięcy przed złożeniem wniosku o dofinansowanie.	Zapobiega to wnioskowaniu o zwrot kosztów za zakupy dokonane znacznie wcześniej, co mogłoby wypaczyć cele programu.	odrzucona	Do dofinansowania kwalifikować będą się rowery zakupione po 04.07.2024 r., więc rowery zakupione przed tą datą nie spełnią warunków programu.
358.	Jedensład sp. z o.o. (e: mail z dn. 2024-07-18 11:26)		Zakupiony pojazd musi być użytkowany na terenie polski min. 90 % czasu trwania projektu lub przynajmniej na terenie UE.	W projekcie pomimo wskazania trwałości projektu, brak jest jakiegokolwiek zabezpieczenia ciągłości projektu na terenie Polski. Rowery jako pojazdy nierejestrowalne nie mają żadnego obrotowania regulacyjnego dotyczącego miejsca. Stąd istnieje duże ryzyko, że pojazdy po zakupie zostaną wywiezione z Polski i poza jej granicami użytkowane.	odrzucona	Brak możliwości weryfikacji zaproponowanego warunku.
359.	Jedensład sp. z o.o. (e: mail z dn. 2024-07-18 11:26)		Pojazd musi być wyposażony w system umożliwiający rejestrowanie lokalizacji pojazdu.	Z uwagi na punkt 1 oraz fakt, że odnotowuje się coraz wyższe statystyki kradzieży pojazdów nierejestrowanych, takich jak rowery czy hulajnogi, pojazdy te powinny być wyposażone w zintegrowany system lokalizacji pojazdu oraz dostępu (włączenie, wyłączenie, ew. dostęp do baterii). Właściwe zabezpieczenie pojazdu oraz możliwość określenia lokalizacji jest jednym z podstawowych aspektów, które odstraszą potencjalnych złodziei.	odrzucona	Brak możliwości weryfikacji zaproponowanego warunku. Należyte zabezpieczenie antykradzieżowe roweru jest po stronie użytkownika.
360.	Jedensład sp. z o.o. (e: mail z dn. 2024-07-18 11:26)		Pojazd powinien być wyposażony w elektroniczne i mechaniczne zabezpieczenia antykradzieżowe	Z uwagi na punkt 1 oraz fakt, że odnotowuje się coraz wyższe statystyki kradzieży pojazdów nierejestrowanych, takich jak rowery czy hulajnogi, pojazdy te powinny być wyposażone w zintegrowany system lokalizacji pojazdu oraz dostępu (włączenie, wyłączenie, ew. dostęp do baterii). Właściwe zabezpieczenie pojazdu oraz możliwość określenia lokalizacji jest jednym z podstawowych aspektów, które odstraszą potencjalnych złodziei.	odrzucona	Brak możliwości weryfikacji zaproponowanego warunku. Należyte zabezpieczenie antykradzieżowe roweru jest po stronie użytkownika.
361.	Jedensład sp. z o.o. (e: mail z dn. 2024-07-18 11:26)		Ubezpieczenie pojazdu	Dobłą praktyką wydaje się być obowiązek ubezpieczenia mienia zakupionego przy wykorzystaniu dofinansowania.	odrzucona	NFOŚiGW pozostawia do decyzji wnioskodawców czy ubezpieczą pojazd. Rynek ubezpieczeń rowerów nie jest rozwinięty tak bardzo jak np. ubezpieczenia samochodowe. Na obecną chwilę należy ponieść dość wysoki koszt składki, a zakres i wyłączenia wśród różnych towarzystw ubezpieczeniowych są na tyle zróżnicowane, że ciężko byłoby wymagać spójnych warunków polis od wnioskodawców.
362.	Jedensład sp. z o.o. (e: mail z dn. 2024-07-18 11:26)		Program powinien być skierowany przede wszystkim a w zasadzie tylko i wyłącznie, do użytkowników indywidualnych z polskim obywatelstwem (ewentualnie obywatelstwem jednego z krajów Unii Europejskiej), przy założeniu dofinansowanie jednego pojazdu na osobę.	Z możliwości korzystania z takiego dofinansowania należy wyeliminować firmy, które wykorzystują takie pojazdy biznesowo. Dotyczy to zarówno celowych firm rentalowych producentów, jak również podmiotów wynajmujących pojazdy dla biznesu delivery. Nie wydaje się zasadne dofinansowywanie podmiotów, które tylko dzięki takiemu programowi podniosłyby swoje zyski.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 22 i 505
363.	Jedensład sp. z o.o. (e: mail z dn. 2024-07-18 11:26)		Brak odniesienia do certyfikacji baterii i ładowarek	Pojazdy dopuszczone do dofinansowania powinny być bezpieczne dla użytkownika i otoczenia. Wymogiem powinno być spełnienie norm i posiadania certyfikatów baterii litowo-jonowych i ładowarek	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
364.	E.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 12:19)		Możliwość refinansowania zakupu wstecz np. 2 lata od zakupu	Zakupione dwa rowery w lipcu 2024r pod kątem ekologii, ochrony środowiska nie chcemy być strątni wobec nowych przepisów	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
365.	E.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 12:19)		Paragon lub faktura zakupu podstawą do refinansowania	Za zakup zabrałam paragon	odrzucona	Na paragonie brak jest danych nabywcy pojazdu oraz danych identyfikacyjnych pojazdu. Brak tej informacji może przyczynić się do nadużyć w postaci przedkładania tego samego paragonu przy różnych wnioskach o dofinansowanie. Szczegółowe wymogi dokumentacyjne przedstawione będą na stronie programu i naboru wniosków o dofinansowanie.
366.	E.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 12:19)		Rowery elektryczne bez względu na typowaną firmę czy osprzęt ( po prostu jest elektryczny)	Każdy zwraca na coś innego uwagę, każdy ma różne zasoby finansowe	odrzucona	PP wskazuje warunki jakie pojazd musi spełnić tym samym nie faworyzuje żadnej konkretnej marki ani producenta rowerów.

367.	E.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 12:19)		Dowołność wyboru sklepu rowerowego- bez typowania miejscowości i punktu zajmującego się sprzedażą	Niejednokrotnie naganianie biznesu komuś lub też logistycznie problemy z odległościami dojazdu do zakupu	odrzucona	Zapisa PP nie narzucają konkretnego sprzedawcy czy miejscowości, w którym sprzedawca ma się znajdować
368.	G.Ż. (e: mail z dn. 2024-07-18 12:52) M.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 14:45)	Przez <b>rower elektryczny</b> należy rozumieć nowy pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem, wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km. Definicja wskazana jest w art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602).	Dość zapis: „Napęd elektryczny służy wyłącznie do wspomaganie siły mięśni ludzkich. Wspomaganie uruchamiane jest w momencie pedalowania i ustaje samoczynnie natychmiast po jego zaprzestaniu i/lub przekroczeniu prędkości 25 km/h (zgodnie z definicją EPAC (Electrically Power Assisted Cycle), standardem EN15194)”	Należy dążyć do wykluczenia z programu dofinansowań pojazdów, które nie spełniają definicji roweru elektrycznego: w których wspomaganie elektryczne jest uruchamiane naciskiem na pedały, natomiast po uruchomieniu wspomaganie pojazd porusza się już bez konieczności dalszego systematycznego nacisku na pedały.	odrzucona	Do dofinansowania można zgłaszać wyłącznie pojazdy, których definicja określona została w prawie o ruchu drogowym.
369.	G.Ż. (e: mail z dn. 2024-07-18 12:52) M.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 14:45)		Dość zapis: „Definicji roweru elektrycznego nie spełniają pojazdy wyposażone w tzw. manetkę gazu, czyli dźwignię potencjometru wyzwalającą wspomaganie bez udziału nacisku na pedały oraz rowery elektryczne, do których producent dołącza dźwignię potencjometru jako element służący do samodzielnego montażu przez użytkownika po zakupie roweru”	Wiele dostępnych na polskim rynku rowerów jest wyposażonych fabrycznie w rozwiązanie umożliwiające obejście przepisów dotyczących definicji roweru elektrycznego. Zamontowana manetka pod pozorem bycia dźwignią asystenta pchania w rzeczywistości służy jako „manetka gazu”. Drugą częścią, niepożądaną praktyką jest dołączanie „manetki gazu” do roweru, która służy do zamontowania po zakupie roweru i natychmiast zmienia rower w pojazd niespełniający definicji EPAC. Producent takiego roweru obchodzi przepisy, dołączając do produktu informację, w jaki sposób na poziomie oprogramowania bądź z poziomu interfejsu użytkownika na wyświetlaczu zmienić rower w pojazd niebędący rowerem oraz odblokować prędkość roweru podczas używania takiej dźwigni do 25km/h bądź więcej. Rower po takich modyfikacjach nie spełnia definicji EPAC zgodnie z EN15194	przyjęta	Zmiana zapisu ust. 7.5 poprzez dodanie nowego pkt. 7 PP
370.	G.Ż. (e: mail z dn. 2024-07-18 12:52) M.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 14:45)		Dość zapis: „Z programu dofinansowania wykluczone będą rowery, które na poziomie oprogramowania bądź z poziomu interfejsu użytkownika bądź poprzez fizyczną ingerencję w układ elektroniczny umożliwiają zmianę progu zaprzestania wspomaganie elektrycznego z poziomu 25km/h na wartość wyższą i w przypadku których producent dopuszcza taką możliwość i informuje o niej w instrukcji użytkownika bądź innej dokumentacji dołączonej do roweru”	Zmiana taka ma na celu, ażeby program dopłat do roweru elektrycznego nie przyczynił się do obniżenia poziomu bezpieczeństwa na ścieżkach rowerowych oraz ciągach pieszo rowerowych, po których poruszają się również kilkuletnie dzieci, które są delikatne i bezbronne w zetknięciu z użytkownikiem odblokowanego roweru elektrycznego poruszającego się z prędkością nawet 40-50km/h, stanowiącego masę wraz z rowerem ponad 100kg. Niestety bardzo częstą praktyką wśród producentów rowerów elektrycznych obecnych na polskim rynku jest dołączanie do roweru elektrycznego informacji, w jaki sposób zmienić próg odciążenia wspomaganie z 25km/h na 40km/h lub wyżej. Czyli pojazd sprzedawany zarówno jako rower elektryczny, jak i pojazd niespełniający definicji roweru elektrycznego. Program dofinansowań powinien być skonstruowany w taki sposób, aby nie utrwalać i nie promować opisanej wyżej patologii.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 369
371.	G.Ż. (e: mail z dn. 2024-07-18 12:52) M.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 14:45)	Przez <b>rower elektryczny transportowy</b> (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Przez <b>rower elektryczny transportowy</b> (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów o masie 80kg lub minimum 3 osób łącznie z prowadzącym o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Należy bezwzględnie dodać zapis, do przewozu jakiej minimalnej masy bądź objętości ładunku powinien być przystosowany rower elektryczny transportowy. Brak dodefiniowana roweru elektrycznego transportowego spowoduje dowolne definiowanie, w tym np. <b>dla uzyskania wyższego poziomu dofinansowania dodawanie do zwykłych rowerów bagażników o niskiej nożności</b> , gdzie mimo braku prawdziwej funkcjonalności roweru transportowego rower musiałby być uznawany jako transportowy (czyli historycznie działanie porównywalne do samochodów osobowych „z kratką” w celu odliczenia VAT jak w przypadku samochodów dostawczych).	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 214

372.	NEUTENO Jacek Ziebura (e: mail z dn. 2024-07-18 12:57)	Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł.	Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł, z czego po 100 000 000 zł przeznaczone jest na każdą z 3 niżej wymienionych grup: 1) elektryczne rowery transportowe (cargo) i wózki rowerowe, 2) elektryczne rowery miejskie, 3) inne rowery elektryczne.	Program jest bardzo dobrym pomysłem, a jego cele w postaci redukcji ruchu samochodowego, zużycia paliw i związanych z tym emisji są jak najbardziej szczytne. Niestety w obecnym kształcie programu zachodzi jednak ryzyko że środki zostaną wydane i to już w pierwszych tygodniach działania programu, a cele nie zostaną w najmniejszym stopniu osiągnięte, przede wszystkim z powodu wypłaty dotacji głównie nabywcom rowerów sportowych (eMTB), które mają marginalny udział w komunikacji rowerowej. Dostępne dane o rynku rowerowym wskazują, że w Polsce sprzedaje się rocznie 70-150 tysięcy rowerów elektrycznych. To oznacza, że gdyby połowa nabywców e-rowerów, która kupił je w drugiej połowie 2024 r. złożyła wnioski doszłoby do wyczerpania środków w programie. Jednocześnie większość z tych rowerów elektrycznych to rowery górskie i rekreacyjne, z reguły nieużywane w miastach, często wręcz wożone do lasu autem, po to by tam uprawiać sport. Bez podzielenia puli środków na poszczególne kategorie rowerów dojdzie do kanibalizacji programu przez nabywców tego rodzaju rowerów. Szczególnie wyróżnić należy rowery e-cargo (towarowe), które są najdroższe ale jednocześnie mają największy potencjał w redukcji ruchu samochodowego. Są używane głównie w miastach i pozwalają na zabranie 2-6 dzieci, osoby dorosłej albo ładunku do wadze nawet do 150kg. Należy zauważyć, że w krajach takich jak Niemcy, Francja czy Austria programy dopłat dotyczą tylko elektrycznych rowerów towarowych. Ważne jest także wspieranie miejskich rowerów elektrycznych, które mogą być skutecznym narzędziem przesadzania kierowców na mniej emisyjne środki transportu.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 213
373.	NEUTENO Jacek Ziebura (e: mail z dn. 2024-07-18 12:57)		W przypadku gdyby liczba złożonych wniosków znacznie przekraczała posiadane środki dotacje kierowane są w pierwszej kolejności do nabywców elektrycznych rowerów towarowych (cargo), wózków rowerowych i elektrycznych rowerów miejskich	Kryteria programu wskazują, że obowiązuje zasada pierwszeństwa wynikająca z kolejności składania wniosków. Z uwagi na problemy opisane w punkcie poprzednim należy wprowadzić mechanizm, który zapewni że dotacja trafią przede wszystkim do tych beneficjentów, którzy dają większe szanse na osiągnięcie celów programu.	odrzucona	O kolejności rozpatrywania wniosków decyduje kolejność ich wpływu
374.	NEUTENO Jacek Ziebura (e: mail z dn. 2024-07-18 12:57)		Wprowadzenie pojęcia miejskiego roweru elektrycznego: Przez miejskim rower elektryczny należy rozumieć pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem, wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h, który fabrycznie wyposażony w błotniki, bagażnik, wymagane prawem oświetlenie, nóżkę do parkowania i koła w rozmiarze innym niż 26 i 27,5 cala z oponami o szerokości maksimum 50mm	Propozycja wiąże się z poprzednią. Zaproponowana definicja uwzględnia fakt, iż większość górskich rowerów elektrycznych pozbawionych jest z uwagi na swoje przeznaczenie tj. jazdę poza ruchem drogowym fabrycznego wyposażenia w postaci błotników, bagażnika, oświetlenia i nóżki, stosowane w tych rowerach koła mają najczęściej rozmiar 26 lub 27,5 cala oraz szerokie opony.	odrzucona	Do dofinansowania można zgłaszać wyłącznie pojazdy, których definicja określona została w prawie o ruchu drogowym.



375.	NEUTENO Jacek Ziebur (e: mail z dn. 2024-07-18 12:57)	Przez rower elektryczny transportowy (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Przez rower elektryczny transportowy (cargo) należy rozumieć nowy pojazd fabrycznie zbudowany do przewozu towarów lub osób, których dopuszczalna masa wynosi co najmniej 50kg, o szerokości nieprzekraczającej 0,9m, poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy jest wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Pierwotnie zapisana definicja elektrycznego roweru transportowego (cargo) zawiera niestety poważne braki. Po pierwsze użycie słów „może być wyposażony” powoduje paradoksalnie, że o dofinansowanie mogliby zwrócić się także nabywcy rowerów nieelektrycznych, skoro warunek posiadania napędu elektrycznego określono jako opcjonalny, dosłownie przepisując definicję z ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Po drugie pierwotna definicja pozwala na daleko idące nadużycia np. montaż na etapie sprzedaży w zwykłym rowerze dodatkowego bagażnika przedniego czy fotelika dziecięcego mogłaby już spowodować podciągnięcie go pod kategorię rowerów transportowych, co skutkowałoby automatycznie wyższą kwotą dotacji. Dopuszczalna masa ładunku nie mniejsza niż 50kg skutecznie eliminuje zwykłe rowery i nie pozwala na etapie rodzaju nadużycia. Konstrukcja roweru jako transportowego odbywa się na etapie produkcji tj. fabrycznie i nie może jej zastąpić późniejsze „przystosowanie” do tego celu.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 214
376.	NEUTENO Jacek Ziebur (e: mail z dn. 2024-07-18 12:57)	wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu,	wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu i bezpośrednio przeznaczonych do użytkowania z nim akcesoriów przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu,	Proponuję dodanie do kosztów kwalifikowanych wydatków na akcesoria do roweru transportowego (cargo). Użycie takich akcesoriów jak namiot przeciwdeszczowy, dodatkowe siedzisko czy adapter do fotelika samochodowego warunkuje często efektywne wykorzystanie roweru na cele, do których został zakupiony.	odrzucona	Brak wpływu na efekt ekologiczny
377.	NEUTENO Jacek Ziebur (e: mail z dn. 2024-07-18 12:57)	pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;	Pojazd objęty dofinansowaniem musi posiadać fabrycznie umieszczony na ramie numer	Grawerowanie na ramie może uszkadzać jej strukturę, a rejestracja pojazdu przez Policję nie jest wymagana przez żadne przepisy. Wystarczającym wymogiem jest zatem posiadanie na ramie fabrycznego numeru ramy. Jest to standard w przypadku rowerów elektrycznych.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
378.	D.H (e: mail z dn. 2024-07-18 13:03)		Rozszerzenie okresu kwalifikowalności od 30/03/2024	Okres wiosenny to moment rozpoczęcia użytkowania rowerów a co za tym idzie zakupu rowerów. Osoby które zakupiły rowery w terminie wcześniejszym niż okres kwalifikowalności będą niesprawiedliwie pominięte.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
379.	W.W. (e: mail z dn. 2024-07-18 13:15)	Przez rower elektryczny należy rozumieć nowy pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem, wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km. Definicja wskazana jest w art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602).	Uzupełnić o zapis: Silnik elektryczny wspomaga pedałowanie, ułatwiając jazdę. Działa on tylko podczas pedałowania i wyłącza się automatycznie po jego zaprzestaniu lub po przekroczeniu prędkości 25 km/h. Spełnia to normy EPAC (Electrically Power Assisted Cycle) oraz standard EN15194.	Program powinien obejmować jedynie rowery elektryczne, w których wspomaganie silnika uruchamia się naciskiem na pedały i wyłącza się automatycznie po ich zatrzymaniu. Jazda bez pedałowania nie powinna być możliwa. Celem jest wykluczenie z dofinansowania pojazdów napędzanych za pomocą manetki, nie wymagających siły mięśni do poruszania się pojazdu.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 369

380.	W.W. (e: mail z dn. 2024-07-18 13:15)		<p>Dodać zapis: Rowery nie spełniają definicji roweru elektrycznego, jeśli:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Posiadają tzw. manetkę gazu, która uruchamia wspomaganie bez pedalowania.</li> <li>- Producent dołącza do nich manetkę gazu przeznaczoną do samodzielnego montażu przez użytkownika.</li> </ul>	<p>Niestety, niektórzy producenci rowerów elektrycznych stosują nieuczciwe praktyki, aby obejść przepisy dotyczące definicji tego typu pojazdów.</p> <p>Oto dwa przykłady:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Manetka pod pozorem asystenta pchania: Producenci montują manetkę, która rzekomo służy do wspomagania pchania roweru, ale w rzeczywistości działa jak "manetka gazu", pozwalając na jazdę bez pedalowania.</li> <li>- Manetka do samodzielnego montażu: Dołączając do roweru "manetkę gazu", którą użytkownik może zamontować po zakupie, natychmiast przekształcając rower w pojazd niespełniający definicji EPAC.</li> </ul> <p>Co więcej, niektórzy producenci takich rowerów dołączają instrukcje, jak za pomocą oprogramowania lub interfejsu użytkownika na wyświetlaczu zmienić rower w motorower i odblokować prędkość do 25 km/h lub więcej podczas korzystania z manetki.</p> <p>Rowery po takich modyfikacjach nie jest już rowerem elektrycznym zgodnym z definicją EPAC i normami EN15194.</p>	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 369
381.	W.W. (e: mail z dn. 2024-07-18 13:15)		<p>Dodać zapis: Program dofinansowania wyklucza rowery, w których:</p> <p>Możliwe jest (na poziomie oprogramowania, interfejsu użytkownika lub poprzez ingerencję w elektronikę) zwiększenie progu zaprzestania wspomagania elektrycznego powyżej 25 km/h. Producent dopuszcza taką modyfikację i informuje o niej w instrukcji użytkownika lub dokumentacji dołączonej do roweru.</p>	<p>Istotą zmiany jest zapobieganie obniżeniu bezpieczeństwa na ścieżkach rowerowych i chodnikach dla pieszych, gdzie korzystają również małe dzieci. Te delikatne osoby są szczególnie narażone w razie zderzenia z użytkownikiem roweru elektrycznego z odblokowaną prędkością, sięgającą nawet 40-50 km/h, a masa takiego pojazdu z rowerzystą może przekraczać 100 kg.</p> <p>Niestety, wśród polskich producentów rowerów elektrycznych powszechną praktyką jest dołączanie instrukcji, jak samodzielnie zwiększyć próg wspomagania z 25 km/h do 40 km/h lub wyżej. To sprawia, że ten sam pojazd może być sprzedawany zarówno jako rower elektryczny, jak i motorower.</p> <p>Program dofinansowań powinien być skonstruowany tak, aby zniechęcać i eliminować takie niebezpieczne praktyki.</p>	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 369
382.	W.W. (e: mail z dn. 2024-07-18 13:15)	Przez <b>rower elektryczny transportowy</b> (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Przez <b>rower elektryczny transportowy</b> (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów o <b>masie 80kg lub minimum 3 osób łącznie z prowadzącym</b> o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	<p>Konieczne jest jasne określenie minimalnej dopuszczalnej masy lub objętości ładunku, jaki może przewozić rower elektryczny transportowy. Brak precyzyjnej definicji tego typu roweru może prowadzić do nadużyć, takich jak dodawanie do zwykłych rowerów bagażników o niskiej nośności w celu uzyskania wyższego dofinansowania. Takie praktyki przypominają procedurę "samochodów z kratką", stosowaną w przeszłości w celu obniżenia podatku VAT od samochodów osobowych poprzez sztuczne przekształcanie ich w pojazdy ciężarowe.</p>	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 214
383.	Gmina Miejska Kraków (e: mail z dn. 2024-07-18 13:26)	7.4. Beneficjenci 1) osoby fizyczne; 2) jednostki samorządu terytorialnego; 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: (...)	<p>Dopuszczenie udziału gmin w realizacji Programu. Można skorzystać z mechanizmów wypracowanych podczas realizacji dwóch Programów Priorytetowych Ciepłe Mieszkanie i Czyste Powietrze:</p> <p>1. Proponowana zmiana zakłada udostępnienie środków finansowych gminie z przeznaczeniem na udzielenie dotacji beneficjentom końcowym (analogicznie jak w Programie Ciepłe Mieszkanie) lub 2. Wsparcie osób zainteresowanych poprzez udzielanie pomocy w złożeniu wniosku o dofinansowanie w gminie (analogicznie jak w Programie Czyste Powietrze).</p>	<p>Ad. 1. Przekazanie realizacji Programu gminom usprawni jego funkcjonowanie na każdym etapie przyznawania dofinansowania (tryb udzielania i rozliczania dotacji oraz kontrola prawidłowości wydatkowania środków finansowych).</p> <p>Ad. 2. Jeżeli realizacja Programu nie jest możliwa, tak jak ma to miejsce w przypadku Programu Priorytetowego Ciepłe Mieszkanie, to można skorzystać z pomocy gmin w celu lepszej realizacji Programu.</p>	odrzucona	Na obecną chwilę brak jest decyzji dot. udostępnienia środków innym instytucjom.

384.	Gmina Miejska Kraków (e: mail z dn. 2024-07-18 13:26)		Wprowadzenie PKD punktów usługowych, restauracji, kawiarni; 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: - 49.41.Z - transport drogowy towarów; - 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); - 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; - 56.10.A – restauracje i inne stałe placówki gastronomiczne - 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	Punkty gastronomiczne mające w swoim zakresie dostawę posiłków mogłyby uzyskać dofinansowanie. Dzięki temu realizacja dostaw odbywałaby się za pomocą bezemisyjnego środka transportu przyczyniając się do poprawy jakości powietrza.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
385.	S.A. (e: mail z dn. 2024-07-18 13:20)		Okres kwalifikowalności trwa do 30/05/2029	Osoby, które zainwestowały już w nowy sprzęt nie powinny być pominięte, jeśli spełniają pozostałe kryteria kwalifikowalności. Osoby te już od pewnego czasu aktywnie wpływają na obniżenie zużycia paliw emisyjnych, wspieranie rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia. Powinny być zatem również uwzględnione w tym projekcie.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
386.	Związek Polskiego Leasingu (e: mail z dn. 2024-07-18 13:24)	6. Koszty kwalifikowane Kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że: - wydatki związane z zakupem nowego roweru elektrycznego, nowego roweru elektrycznego transportowego (cargo), nowego wózka rowerowego rozumiane są jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT lub paragonie imiennym potwierdzające zakup nowego pojazdu,	Na końcu obecnego zapisu proponujemy przecinek zastąpić średnikiem, a po nim dodać następujący zapis: „w przypadku leasingu jako cenę nabycia pojazdu należy rozumieć wartość przedmiotu leasingu, ujętą w umowie leasingu, równą cenie nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególnioną w fakturze zakupu,”	Nie widzimy żadnego uzasadnienia dla wyłączenia leasingu jako formy zakupu pojazdów, o których mowa w programie „Mój rower elektryczny” Firmy leasingowe finansują nie tylko zakupy samochodów osobowych i ciężarowych, ale także finansują jednoślady. W 2023 roku, według danych PZPM na podstawie danych CEP, udział firm leasingowych/wynajmu w zarejestrowanych na przedsiębiorców nowych jednośladów wyniósł 22,3 %, zatem w grupie przedsiębiorców co piąty nowy jednoślad został zarejestrowany na firmę leasingową /wynajmu. W ocenie ZPL uwzględnienie leasingu w kosztach kwalifikowanych programu „Mój rower elektryczny” pozwoli na efektywne wykorzystywanie środków dotacyjnych przeznaczonych na wspieranie elektromobilności w tym obszarze, podobnie jako to się stało w przypadku programu „Mój Elektryk”, w którym początkowe trudności w absorpcji funduszy wynikały z wyłączenia leasingu jako formy finansowania zakupu pojazdów elektrycznych.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 106
387.	Związek Polskiego Leasingu (e: mail z dn. 2024-07-18 13:24)	7.8. Warunki dofinansowania 1) zakupiony pojazd musi być oznakowany (naklejka) w okresie trwałości; 2) zakupiony pojazd musi być nowy; 3) dofinansowanie nie zostanie udzielone na pojazd sfinansowany z wykorzystaniem leasingu;	W obecnym zapisie proponujemy zastąpić pkt 3) „3) dofinansowanie nie zostanie udzielone na pojazd sfinansowany z wykorzystaniem leasingu” następującym zapisem: „3) w przypadku leasingu pojazdu dofinansowanie jest przeznaczone na pokrycie w całości lub w części opłaty wstępnej w umowie leasingu;”	Doświadczenia programu Mój Elektryk <sup>10</sup> pokazują, że najbardziej optymalnym rozwiązaniem jest rozliczenie dotacji w poczet opłaty wstępnej w umowie leasingu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 106

388.	KONFEDERACJA LEWIATAN (e: mail z dn. 2024-07-18 13:24)		<p>Oceniamy, m.in. podstawie wyników programu pilotażowego w Gdyni (w którym dofinansowanie było o połowę mniejsze), że mechanizm dofinansowania zaproponowany w programie jest prosty i bardzo atrakcyjny dla beneficjentów oraz że spotka się z ogromnym zainteresowaniem. Wątpliwości budzi jednak zasadność tej interwencji ze środków publicznych, dlatego uprzejmie prosimy o udzielenie odpowiedzi na dwa pytania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jakie założenia zostały przyjęte do wyliczenia spodziewanego i wskazanego w programie efektu ekologicznego?</li> </ul> <p>Co autorom programu wiadomo nt. potencjalnego popytu w grupach docelowych i optymalnego poziomu intensywności dofinansowania? Jeśli założenia i parametry programu zostały oparte o badania rynkowe, które wskazały potrzebę stworzenia zachęty</p>	<p>Wzrost wykorzystania rowerów, również elektrycznych, zwykłych jak i wersji cargo, jako jednego z elementów dekarbonizacji codziennej mobilności, logistyki i transportu na „ostatniej mili”, jest warte popularyzacji, promocji i wsparcia.</p> <p>Wśród głównych barier rozwoju ruchu rowerowego w miastach wskazuje się jednak przede wszystkim rozwój infrastruktury, poziom edukacji i bezpieczeństwa, politykę, akceptację społeczną i planowanie przestrzenne.</p>	n/d	<p>Brak propozycji zmian</p> <p>Przyjęte założenia i wyliczenia efektu ekologicznego zostaną udostępnione na dedykowanej stronie programu Mój rower elektryczny.</p>
389.	KONFEDERACJA LEWIATAN (e: mail z dn. 2024-07-18 13:24)	Warunki dofinansowania Dofinansowanie nie zostanie udzielone na pojazd sfinansowany z wykorzystaniem leasingu	<p>Warunki dofinansowania Dofinansowanie może być udzielone jako dopłata do Oplaty Wstępnej:</p> <p>Intensywność dofinansowania:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dopłata do Oplaty Wstępnej w umowie leasingu roweru elektrycznego - do 45% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.</li> </ol> <p>Dopłata do Oplaty Wstępnej w umowie leasingu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 45% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.</p>	Rowery elektryczne są aktywami finansowanymi w formie leasingu przez przedsiębiorców.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 106
390.	KONFEDERACJA LEWIATAN (e: mail z dn. 2024-07-18 13:24)	Beneficjenci (...)	<p>Beneficjenci</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) osoby fizyczne;</li> <li>2) jednostki samorządu terytorialnego;</li> <li>3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236).</li> </ol>	<p>Proponujemy usunięcie ograniczenia dotyczącego PKD.</p> <p>Beneficjentami mogą być np. przedsiębiorcy posiadający lokalizację:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. o dużej powierzchni (zakłady produkcyjne),</li> <li>b. kilka lokalizacji na terenie jednej miejscowości lub kilku miejscowości położonych blisko siebie itp.</li> </ol>	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
391.	Urvīs Bike sp. z o. o. (e: mail z dn. 2024-07-18 13:31)	7.5.3 - pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE;	<p>Zakupy pojazdów wyprodukowanych w Polsce są rozpatrywane w pierwszej kolejności</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wartość dofinansowania rowerów produkcji polskiej pozostaje bez zmian</li> <li>- wartość dofinansowania rowerów produkcji poza Polską (UE) jest zmniejszona / rozpatrywana w drugiej kolejności</li> </ul>	<p>Wsparcie polskich producentów oraz polskich przedsiębiorstw tworzących rowery na terytorium RP. Wiążę się to z wewnętrznymi inwestycjami, tworzeniem miejsc pracy. W zakresie ESG zmniejsza to "koszty" logistyczne.</p>	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
392.	Urvīs Bike sp. z o. o. (e: mail z dn. 2024-07-18 13:31)	7.3.6 - pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji 6 oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;	Warto rozważyć stworzenie odrębnego rejestru zakupionych rowerów.	Centralna baza zakupionych rowerów umożliwi gromadzenie danych produkcyjnych, ilościowych (obecnie niedostępnych), analizę trendów. Wraz z bazą powstanie historia roweru (i historia serwisu), która utrudni odsprzedaż skradzionego pojazdu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9

393.	Urviss Bike sp. z o. o. (e: mail z dn. 2024-07-18 13:31)		Należy rozpatrzyć obowiązkowe ubezpieczenie roweru i rowerzysty.	Akceleracja rowerów elektrycznych jest znacząco różna od rowerów tradycyjnych. Jazda na rowerze elektrycznym wymaga większej "dbałości" na drodze, a w przypadku niewłaściwego użytkowania, zagraża innym uczestnikom ruchu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 361
394.	Urviss Bike sp. z o. o. (e: mail z dn. 2024-07-18 13:31)		Należy uzupełnić wnioski o absolutny zakaz modyfikacji silnika i zmiany zakresu wspomagania. Każda modyfikacja roweru ingerująca w software i umożliwiająca poruszanie się powyżej 25km/h lub/i powinna być zakazana.	Pojawienie się na drogach kilkudziesięciu tysięcy rowerów, które staną się motorowerami.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 369
395.	J.N. (e: mail z dn. 2024-07-18 14:09)		7.3. 13) W przypadku zakupu pojazdu w sklepie zarejestrowanym w kraju UE innym niż RP przeliczenie na PLN odbędzie się wg. aktualnego kursu sprzedaży waluty obcej banku NBP z dnia wystawienia faktury.	Dzięki określeniu sposobu rozliczania transakcji dokonanych również poza terytorium RP, w walucie innej niż PLN, beneficjent będzie mieć możliwość uzyskania dofinansowania za zakupy zrealizowane na terytorium całej UE. Takie podejście może umożliwić dokonanie zakupu w korzystniejszych dla beneficjenta cenie.	odrzucona	Informacja ta zostanie umieszczona na stronie internetowej NFOŚiGW/dedykowanej stronie
396.	WFOŚiGW w Krakowie (e: mail z dn. 2024-07-18 14:16)	7.5.2 pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym	pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah	Zapis dotyczący "umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym" jest tak naprawdę nie do weryfikacji zatem sugeruje się go usunąć.	odrzucona	Zapis ten ma w szczególności zwrócić uwagę wnioskodawców na weryfikację prawidłowego zabezpieczenia komponentów roweru, a przede wszystkim baterii. Znaczna większość producentów rowerów elektrycznych wprowadza takie zabezpieczenia np. w formie zamka na klucz.
397.	WFOŚiGW w Krakowie (e: mail z dn. 2024-07-18 14:16)	7.3.11. wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie[7]. W przypadku kradzieży lub szkody całkowitej dofinansowanego pojazdu, dopuszcza się ponowne ubieganie się o dofinansowanie kolejnego pojazdu przez tego samego beneficjenta	1) Trudno określić jaki jest zamiysł autora zapisu, stąd brak propozycji. 2) Należy wyeliminować błąd stylistyczny "mogą ubiegać się o dofinansowanie...."	ad.1,2) Pkt. 11 Programu Priorytetowego dopuszcza wnioskowanie przez jednego beneficjenta na kilka pojazdów w ramach osobnych przedsięwzięć. Natomiast druga część zdania w przypisie 7 ogranicza w przypadku osób fizycznych możliwość wnioskowania o jeden pojazd. Ten zapis jest niejednoznaczny, pierwsza część dopuszcza możliwość zawniokowania przez jedną osobę o więcej niż jeden pojazd pod warunkiem podania nr PESEL współwłaściciela, druga część wskazuje możliwość dofinansowania tylko jednego pojazdu. Dodatkowo warto doprecyzować definicję współwłaściciela. Czy w takiej sytuacji dokument księgowy powinien być wystawiony na beneficjenta czy współwłaściciela.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 21 oraz 207
398.	WFOŚiGW w Krakowie (e: mail z dn. 2024-07-18 14:16)	7.5.7 zestaw elementów niezbędnych do ładowania akumulatora (np. kable, adapter, ładowarka) powinny być w komplecie z pojazdem.	zestaw elementów niezbędnych do ładowania akumulatora (np. kable, adapter, ładowarka) <b>muszą być w komplecie z pojazdem.</b>	Sugeruje się zmodyfikować zapis na <i>muszą być w komplecie z pojazdem</i> lub zapis usunąć	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 178
399.	WFOŚiGW w Krakowie (e: mail z dn. 2024-07-18 14:16)	Pkt 9.2 "nie podlegają ocenie finansowej wnioski o dofinansowanie";	Proponujemy doprecyzować czego dotyczy ten zapis	Brak doprecyzowania czego dotyczy zapis	odrzucona	Zapis ten jest informacją dla wnioskodawców o sposobie weryfikacji wniosków, czyli o braku analizy sytuacji finansowej wnioskodawcy i braku konieczności przedkładania dokumentacji finansowej.
400.	WFOŚiGW w Krakowie (e: mail z dn. 2024-07-18 14:16)	7.3. 2) zakupiony pojazd musi być nowy;	1) zakupiony pojazd musi być nowy, nie dopuszcza się zakupu pojazdu na rynku wtórnym	Proponuje się wykluczyć zakup nowego pojazdu na rynku wtórnym	przyjęta	W ust. 7.5 PP dokonano uszczegółowienia definicji pojazdu nowego poprzez dodanie przypisu.
401.	WFOŚiGW w Krakowie (e: mail z dn. 2024-07-18 14:16)	7.7.5. minimalny zasięg jazdy ze wspomaganie musi wynosić 50 km,	minimalny zasięg jazdy ze wspomaganie musi wynosić 50 km na podstawie karty produktu lub innego dokumentu wystawionego przez producenta pojazdu potwierdzający minimalny zasięg pojazdu	Brak jest doprecyzowania na jakiej podstawie ma zostać potwierdzony minimalny zasięg pojazdu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 195
402.	WFOŚiGW w Krakowie (e: mail z dn. 2024-07-18 14:16)	7.3. 8) dofinansowanie będzie wypłacone tylko w formie refundacji po zakupie pojazdu;	8) dofinansowanie będzie wypłacone tylko w formie refundacji po zakupie pojazdu na podstawie dokumentów rachunkowo-księgowych i innych określonych w regulaminie naboru.	Proponuje się uzupełnienie zapisu zgodnie z planowanymi wymaganiami naboru w zakresie załączników do wniosku o dofinansowanie	odrzucona	Uszczegółowienie nastąpi w ogłoszeniu o naborze
403.	WFOŚiGW w Krakowie (e: mail z dn. 2024-07-18 14:16)	6. okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie <b>na zakończenie</b> realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie <b>po zakończeniu</b> realizacji przedsięwzięcia. <b>Zakończeniem realizacji przedsięwzięcia jest data zakupu pojazdu.</b> Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	Zaproponowano modyfikację zapisu, aby był bardziej czytelny.	przyjęta częściowo	Zapis został zmodyfikowany.

404.	WFOŚiGW w Krakowie (e: mail z dn. 2024-07-18 14:16)	<p>7.2 Intensywność dofinansowania</p> <p>1. Nabytie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.</p> <p>2. Nabytie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.</p>	<p>7.2 Intensywność dofinansowania</p> <p>1. do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł na zakup roweru elektrycznego,</p> <p>2. do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł. na zakup roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego.</p>	Zaproponowano modyfikację zapisu na bardziej czytelną- kwalifikowany do dofinansowania jest wyłącznie zakup.	odrzucona	Doprecyzowanie ma miejsce w ust. 6 PP
405.	WFOŚiGW w Krakowie (e: mail z dn. 2024-07-18 14:16)	7.5.3 1. pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE;	7.5.3 1. pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go na terenie kraju należącego do UE;	Producent może pochodzić z kraju UE, ale może mieć fabrykę rowerów poza terenem UE (np. w Azji). Ponadto "kapitał nie ma narodowości". Domniemy, że autorem programu chodzi o wspieranie wzrostu produkcji i PKB w krajach członkowskich na terenie UE.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
406.	M.A. (e: mail z dn. 2024-07-18 14:56)		Należy dodać informację, że napęd elektryczny w rowerze służy <b>wyłącznie do wspomagania siły mięśni ludzkich</b> . Oznacza to, że nie zastępuje on całkowicie wysiłku rowerzysty, a jedynie ułatwia mu jazdę. Wspomaganie uruchamia się tylko w momencie pedałowania i ustaje automatycznie po jego zaprzestaniu. Dodatkowo, zgodnie z definicją EPAC (Electrically Power Assisted Cycle) i standardem EN15194, wspomaganie ustaje również po przekroczeniu prędkości 25 km/h. Pamiętajmy, że rower elektryczny to wciąż rower, a jego użytkownik musi włożyć pewien wysiłek w jazdę. Napęd elektryczny ma jedynie za zadanie ułatwić pokonywanie podjazdów, wydłużyć dystans pokonywany na jednym ładowaniu oraz zwiększyć komfort jazdy. Dodając tę informację do opisu	Należy dążyć do wykluczenia z programu dofinansowań pojazdów, które nie spełniają definicji roweru elektrycznego	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 369
407.	M.A. (e: mail z dn. 2024-07-18 14:56)		Zgodnie z obowiązującą definicją roweru elektrycznego, <b>napęd elektryczny może być uruchamiany wyłącznie naciskiem na pedały</b> . Oznacza to, że <b>pojazdy wyposażone w manetkę gazu, czyli dźwignię potencjometru wyzwalającą wspomaganie bez pedałowania, nie spełniają definicji roweru elektrycznego</b> . Należy o tym pamiętać, ponieważ takie pojazdy mogą nie być dopuszczone do ruchu po drogach publicznych i nie podlegają tym samym przepisom co rowery.	Wykluczy to napływ chińskich pseudo rowerów elektrycznych które z definicji nie są rowerami tylko „skuterami” o napędzie elektrycznym	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 369

408.	M.A. (e: mail z dn. 2024-07-18 14:56)		<p>Program dofinansowania zakupu rowerów elektrycznych wyklucza pojazdy, które umożliwiają zmianę progu zaprzestania wspomagania elektrycznego z domyślnych 25 km/h na wartość wyższą.</p> <p>Dotyczy to rowerów, w których zmiana ta może być dokonana: na poziomie oprogramowania, z poziomu interfejsu użytkownika, poprzez fizyczną ingerencję w układ elektroniczny.</p> <p>Istotne jest, aby producent dopuszczał taką możliwość zmiany w instrukcji użytkownika lub innej dokumentacji dołączonej do roweru.</p> <p>Wykluczenie z programu dofinansowania rowerów z możliwością zmiany progu wspomagania podyktowane jest względami bezpieczeństwa.</p> <p>Zgodnie z obowiązującymi przepisami, rowery elektryczne, których wspomaganie działa powyżej 25 km/h, klasyfikowane są jako motorower i podlegają</p>	Chodzi o bezpieczeństwo na ścieżkach rowerowych, coraz więcej maluchów korzysta z tych ścieżek i nie wyobrażam sobie żeby co 3 rower Ebike przekraczał wspomaganie od 25km/h, im wyższa prędkość przy wyższej masie spowoduje oplakane skutki wypadku	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 369
409.	M.A. (e: mail z dn. 2024-07-18 14:56)		<p>Definicja roweru elektrycznego transportowego (cargo). Rower elektryczny transportowy (cargo) to nowy pojazd przeznaczony do przewozu towarów lub osób. Zgodnie z obowiązującą definicją, musi spełniać następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nowy: Pojazd musi być fabrycznie nowy i nieużywany.</li> <li>- Zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów: Rower musi posiadać konstrukcję umożliwiającą bezpieczny przewóz towarów o masie do 80 kg. Może to być platforma, skrzynia bagażowa lub inne rozwiązanie konstrukcyjne.</li> <li>- Minimalna szerokość: Szerokość roweru, łącznie z przewożonym ładunkiem, nie może przekraczać 0,9 m. Jest to wymóg bezpieczeństwa, mający na celu zapewnienie swobodnego poruszania się po drogach publicznych.</li> <li>- Napęd: Rower może być wyposażony w wspomagający</li> </ul>	Podstawowy zamiast musi zawierać ładowność i udźwieg, a nawet więcej muszą być określone parametry takiego roweru, jak np. długość. Ilość miejsc do przewozu dzieci lub zakupów	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 214
410.	M.M. (e: mail z dn. 2024-07-18 15:01)	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 01.01.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	Niesprawdliwe wobec osób kupujących rower elektryczny przed ogłoszeniem konsultacji społecznych w trakcie roku kalendarzowego. Nieznane uzasadnienie daty rozpoczęcia kwalifikacji wydatków,	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
411.	E.L. (e: mail z dn. 2024-07-18 15:16)	Pkt. 6 Koszty kwalifikowane Okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30/06/2024-30/05/2029...	Okres kwalifikowalności trwa od 21/03/2024 do 30/05/2029...	Wiosną tego roku zakupiłam rower elektryczny, który spełnia założenia projektu. Biorąc pod uwagę, że koszt inwestycji był dość duży i tak naprawdę od początku sezonu rowerowego wpływam na obniżenie emisyjności spalin, nie chciałabym być pominięta w możliwości uzyskania dotacji. Okres kwalifikowalności, który został zaproponowany w projekcie, jest również terminem, który obejmuje okres w przeszłości. Dlaczego by więc po prostu nie wydłużyć terminu o kilka miesięcy?	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20

412.	Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych (e: mail z dn. 2024-07-18 15:43)			Dzień dobry, Przesyłam w ramach konsultacji społecznych prośbę o uwzględnienie Lasów Państwowych w programie „Mój rower elektryczny”.	odrzucona	Ze względu na brak szczegółowego wyjaśnienia sposobu wykorzystania pojazdów uznajemy, że zakup rowerów nie przyczyni się do osiągnięcia efektu ekologicznego. Z analizy informacji wskazanych na stronie <a href="https://lasydialimatu.lasy.gov.pl/las-energi/zielona-flota/">https://lasydialimatu.lasy.gov.pl/las-energi/zielona-flota/</a> wynika, że pojazdy służyłyby dla gości leśnych ośrodków wypoczynkowych, co nie przyczynia się do uzyskania efektu ekologicznego.
413.	A.Y. (e: mail z dn. 2024-07-18 15:55)	7.5.3 pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE;	dadać: Zakupu roweru można dokonać w dowolnym sklepie/sklepie internetowym na terytorium UE. Zakup może być dokonany w dowolnej walucie i zostanie przeliczony na złote w dniu zakupu zgodnie ze średnim krajowym kursem wymiany w tym dniu.	Polskie sklepy nie mają wystarczającego asortymentu, wiele dobrych marek rowerów ludzie zamawiają z innych krajów UE	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7 Doprecyzowanie zasad rozliczania pojazdów zakupionych w walucie obecnej określone zostanie na stronie internetowej NFOŚiGW/dedykowanej stronie.
414.	A.Y. (e: mail z dn. 2024-07-18 15:55)	6 okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	Rowery zakupione od tej daty kwalifikują się do programu w momencie jego rozpoczęcia.	Należy wyjaśnić, że rowery można kupić w tym sezonie, a nie czekać na rozpoczęcie programu (brak zrobienia tego może tylko spowolnić ludzi w zakupie rowerów w tym sezonie).	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
415.	Romet sp. z o.o (e: mail z dn. 2024-07-18 16:02)	7.2.2: pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowojonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	7.2.2: pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności powyżej 500Wh, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	Bateria powyżej 500 Wh zapewnia dłuższy zasięg na jednym ładowaniu, co oznacza, że użytkownik może pokonać większą odległość bez konieczności częstego ładowania. Bateria zachowuje swoją 100% sprawność przez ok. 500 cykli ładowań, następnie pojemność rzeczywista baterii spada co przekłada się na mniejszy zasięg. Przykładowo, bateria o pojemności 350 Wh pozwala średnio na przejechanie 40 km na jednym ładowaniu, co oznacza: 500 cykli ładowania x 40 km = 20 000 km pełnej sprawności roweru elektrycznego. Bateria o pojemności 700 Wh: 500 cykli x 80 km = 40 000 km pełnej sprawności roweru elektrycznego. Im większa bateria, tym rower może być użytkowany przez dłuższy czas, co mniejsza częstotliwość wymiany produktów i produkowania trudnych w recyklingu elektrośmieci.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 26
416.	Romet sp. z o.o (e: mail z dn. 2024-07-18 16:02)	7.5 Inwestycja polegająca na zakupie nowego roweru elektrycznego, nowego roweru transportowego (cargo) w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602), nowego wózka rowerowego w rozumieniu 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602). W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed	7.5 Inwestycja polegająca na zakupie nowego roweru elektrycznego, nowego roweru transportowego (cargo) w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602), nowego wózka rowerowego w rozumieniu 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602). W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed, oraz z baterią, której data produkcji to <b>01.07.2023 bądź nowsza</b>	Aktualnie na Polskim rynku brania ma bardzo duży problem z importem stocków magazynowych zachodnich firm. Rowery te nie są sprzedawane na rodzimym rynku ze względu na ich okres produkcji 2020 – 2022, co wiąże się ze sprawnością baterii. Rowery sprzedawane są poniżej kosztów wytworzenia (ze względu na ich datę produkcji) co stanowi bardzo duże zagrożenie dla Polskich producentów, prowadzące bezpośrednio do rozregulowania rynku. Nieużywana przez dłuższy czas bateria do rowerów elektrycznych, może mieć mniejszą sprawność i wydajność. Akumulatory litowojonowe, mają naturalny proces samorozładowania. Oznacza to, że nawet gdy bateria nie jest używana, traci energię. Po dłuższym czasie, jeśli bateria nie była doładowywana, może osiągnąć zbyt niski poziom naładowania, co może prowadzić do uszkodzenia ogniw. Długotrwałe przechowywanie baterii w stanie nadmiernego rozładowania (poniżej 20% pojemności) może prowadzić do uszkodzenia ogniw, co obniża ich pojemność i sprawność. Nawet nieużywane, baterie litowo-jonowe podlegają procesom starzenia chemicznego, które wpływają na ich wydajność i pojemność. Z biegiem czasu, niezależnie od cykli ładowania, pojemność baterii może się zmniejszać, co skutkuje krótszym czasem jazdy na jednym ładowaniu. Skrócony zasięg wpływa bezpośrednio na pełnosprawność produktu, jego funkcjonalność i długowieczność.	przyjęta częściowo	Zmiana zapisu ust. 7.5 PP
417.	Romet sp. z o.o (e: mail z dn. 2024-07-18 16:02)	7.3.13 – Dodanie zapisu	Rowery objęte dofinansowaniem powinny mieć certyfikat pochodzący z certyfikowanego laboratorium dotyczący kompatybilności elektromagnetycznej (EMC): EMC testing of ebike EN 15194:2017 Art. 4.2.15 (Cycles - Electrically power assisted cycles - EPAC Bicycles) – (2017 bądź nowszy)	Certyfikacja dotycząca kompatybilności elektromagnetycznej (EMC) dla rowerów elektrycznych ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa i zdrowia użytkowników. Osoby korzystające z urządzeń medycznych, takich jak rozruszniki serca czy pompy insulinowe, mogą być narażone na zakłócenia elektromagnetyczne pochodzące od rowerów elektrycznych. Brak odpowiedniej certyfikacji EMC może prowadzić do zakłóceń w działaniu tych urządzeń, co stanowi poważne zagrożenie dla zdrowia i życia. Zakłócenia elektromagnetyczne mogą wpływać na działanie urządzeń nawigacyjnych GPS, co może prowadzić do nieprawidłowego wyznaczenia trasy. Telefony komórkowe, radiostacje i inne urządzenia komunikacyjne mogą doświadczać zakłóceń, co może być szczególnie niebezpieczne w sytuacjach awaryjnych. W rowerach elektrycznych, które korzystają z zaawansowanych systemów wspomagania jazdy, zakłócenia elektromagnetyczne mogą wpływać na działanie tych systemów, co może prowadzić do nieoczekiwanych i niebezpiecznych sytuacji na drodze. Rowery Azjatyckiej często nie spełniają wyżej przedstawionej normy co stanowi duże niebezpieczeństwo dla użytkowników końcowych. W krajach zachodnich test EMC jest determinantem dopuszczenia takiego produktu do obrotu.	odrzucona	Pozostawiamy do indywidualnej decyzji wnioskodawców zakup pojazdów z certyfikatem EMC



418.	Romet sp. z o.o (e: mail z dn. 2024-07-18 16:02)	7.5.3: pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE		Pragniemy doprecyzować definicję producenta i rozróżnić ją od montowni. Aktualnie na rynku europejskim powstaje wiele montowni, które montują rowery z gotowych elementów, które w 100% pochodzą z krajów Azjatyckich, bez wkładu: projektowego, inżynierskiego oraz tworzenia części elementów na miejscu. W naszym rozumieniu producent to: firma lub przedsiębiorstwo zajmujące się pełnym cyklem produkcyjnym, który obejmuje projektowanie, rozwój, produkcję części komponentów oraz montaż finalnego produktu. Producent odpowiada za cały proces tworzenia produktów od koncepcji po gotowy wyrób, co obejmuje również badania, rozwój, testowanie i kontrolę jakości. Montownia to zakład lub przedsiębiorstwo specjalizujące się w montażu gotowych produktów z dostarczonych komponentów i podzespołów.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
419.	Romet sp. z o.o (e: mail z dn. 2024-07-18 16:02)		Dodanie zapisu	Wnosimy aby przyznanie dofinansowania było rozpatrywane przez pryzmat daty zakupu. Kwalifikacja zakupu została ogłoszona od 30.06.2024, natomiast aktualnie program istnieje w fazie projektu. Niestety taka sytuacja pogłębiła słabą sytuację branży rowerowej. Klienci wstrzymują się z zakupami, ponieważ czekają na finalną treść programu, aby mieć pewność, że zostaną objęci dofinansowaniem. Zapis mówiący o uzyskaniu dofinansowania uwzględniającego datę zakupu może zachęcić klientów do szybszej realizacji zakupu produktu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
420.	Riese & Muller – Eastern Europe Sales Manager (e: mail z dn. 2024-07-18 16:10)	1) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;	Usunięcie zapisu, lub zmiana na obligatoryjne użycie modułu GPS w rowerze. Aktualnie producenci wyposażają swoje rowery fabrycznie w GPS lub w bardzo łatwy sposób można taki rower wyposażyć w sklepie w którym zostaje zakupiony. To jest realne narzędzie do kontroli i przeciwdziałaniu kradzieży.	Znakowanie rowerów jest kompletnie nie działającym systemem, który jedynie ingeruje w podzespoły roweru i przynosi szkody na wizerunku rowerów w żaden sposób nie zabezpieczając go.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
421.	Riese & Muller – Eastern Europe Sales Manager (e: mail z dn. 2024-07-18 16:10)	1) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: (...)	Rozszerzenie PKD	Bardzo klasyczne myślenie, które zupełnie nie odpowiada rzeczywistym potrzebom czy też założeniom programu. Rowery cargo aktualnie w Polsce są głównie kupowane przez środowisko i ekologicznie myślących przedsiębiorców, w większości przez małe i średnie firmy. Przedsiębiorstwa czy PKD wskazane w projekcie skupiają bardzo dużych graczy którzy w przyszłości jak najbardziej będą inwestowali w rowery cargo ponieważ realnie będzie to dla nich bardziej opłacalne jednak aktualnie zamykamy drogę dla firm, które ze względów budżetowych nie mogą sobie na pozwolić, a mogłyby oddolnie zmieniać myślenie społeczne. Aktualnie cargo sprzedajemy do piekarni, palarni kawy, producentów napoi, sklepów z żywnością ekologiczną, kwiaciarni, księgarni etc.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
422.	Riese & Muller – Eastern Europe Sales Manager (e: mail z dn. 2024-07-18 16:10)	1. pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	Zmiana na Wh	jednostka amper nie jest podawana w specyfikacjach rowerów elektrycznych. Wprowadza zamieszanie	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 26
423.	Riese & Muller – Eastern Europe Sales Manager (e: mail z dn. 2024-07-18 16:10)	Przez rower elektryczny należy rozumieć (...) Przez rower elektryczny transportowy (cargo) należy rozumieć (...)	Rozszerzenie zapisu o dokładniejsze sprecyzowanie rewerów w celu wyeliminowania próby naciągnięcia zasad przyznawania dotacji	Wyniki sprzedaży rowerów elektrycznych w Polsce dość jasno wskazują, że blisko 80% z nich dotyczy kategorii "rower górski". a/ Brak konkretnego ustalenia kategorii poprzez specyfikację, czy wyposażenie roweru spowoduje wykorzystanie środków na rowery do rekreacji lub użytkowanie mniej efektywnego roweru w środowisku miejskim. Cel projektu jest jasno określony, jeżeli chcemy żeby środki były wykorzystane w tym celu musi być jasna specyfikacja czym jest rower miejski tutaj bardzo łatwo to określić ponieważ producenci zawsze w tego typu rowerach fabrycznie mają zamontowane błotniki, oświetlenie, stały bagażnik o nośności ponad 10 kg, stałą blokadę tylnego koła. Wykluczamy tym sposobem dużą grupę typowo sportowych rowerów elektrycznych. Jednocześnie kraje, które od lat stosują podobne dofinansowania mają zupełnie odwrotne statystyki w kwestii typu rowerów używanych przez konsumentów. b/ Pokrewna sytuacja jest z rowerami cargo. W związku z tym że rynek polski jest w bardzo początkowej fazie rozpoznawalności / popularności tych rowerów. Bardzo ważną kwestią staje się zawężenie tej grupy dla "prawdziwych rowerów cargo". Każdy producent tego typu rowerów musi spełniać normy wyznaczone przez bardzo dużą ilość przepisów, ale również liczne dofinansowania od których ten rynek jest olbrzymie zależny. Rower cargo z definicji musi mieć możliwość przewiezienia ładunku lub osób na poziomie 60 kg, cały rower wraz ze swoją wagą i rowerzysta powinien mieć wytrzymałość na poziomie 180 kg. Są dwa typy rowerów cargo z możliwością załadunku w przedniej części roweru (long john) jak również tylnej (longtail) Każdy szanujący się producent ma to bardzo dokładnie rozpisane w swoich danych technicznych więc łatwo to zweryfikować.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 214 i 261
424.	Riese & Muller – Eastern Europe Sales Manager (e: mail z dn. 2024-07-18 16:10)	2. minimalny zasięg jazdy ze wspomaganie musi wynosić 50 km	Minimalna bateria 500Wh	Producenci samochodów elektrycznych podają jego zasięg, który nie ma nic wspólnego z realnym zasięgiem. Tyczy się tak samo rowerów, żaden dobry producent napędu czy rowerów nie uwzględni tego typu danych ponieważ nie chce wprowadzać w błąd użytkownika. Wartością realną jest pojemność baterii wyrażona w Wh i tylko taka informacja powinna być zawarta w programie.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 26 i 195

425.	T.P. (e: mail z dn. 2024-07-18 16:56)	7.5.5 minimalny zasięg jazdy ze wspomaganie musi wynosić 50 km	Wykreślenie tego zapisu	W punkcie 7.5.2 jest wymieniona minimalna pojemność baterii, która przekłada się bezpośrednio na minimalny zasięg roweru. Podawanie dodatkowego warunku, który jest zależny od czynników zewnętrznych takich jak waga, warunki pogodowe i terenowe może powodować, że żaden pojazd ich nie spełni. Przeglądałem dane techniczne kilku rowerów i żaden z producentów nie podaje aktualnie tej wartości.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 195
426.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu);	okres trwałości wynosi 5 lata liczony od daty zakupu pojazdu;	Zaproponowany okres trwałości jest śmiesznie niski. Z jednej strony zachęca to do zakupów rowerów w celu ich przyszłej odsprzedaży, z drugiej zachęca do kupowania rowerów niskiej jakości. Mając na uwadze kwotę dofinansowania okres trwałości powinien być zwiększony do 5 lat od daty zakupu Uwzględnia to zapis programu, który mówi, że „Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd” – zrównuje osoby kupujące na raty, jak i te kupujące w jednej płatności.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 62
427.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany* na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu (* - Rejestracja polega na wygrawerowaniu specjalnym przyrządem, oznaczenia składającego się z 4 liter i 6 cyfr oraz wydaniu właścicielowi tzw. dowodu rejestracyjnego jako poświadczenia rejestracji pojazdu w bazie danych Policji.)	Usunięcie zapisu, lub przeformułowanie zapisów: 1) wymóg zgłoszenia numerów fabrycznych ramy, silnika i baterii do bazy danych policji, albo 2) wymóg zgłoszenia numerów fabrycznych ramy, silnika i baterii NFOŚiGW przy rozliczaniu dotacji	Postulowane zapisy nie mają żadnego uzasadnienia. Praktycznie każdy producent znajduje ramy swoich rowerów. Jednocześnie grawerowanie przez policję często jest sprzeczne z warunkami gwarancji (co oznacza utratę gwarancji), nie możliwe na każdej ramie (rama karbonowa). Mając na uwadze, że ramy rowerowe są znakowane przez producenta, podobnie jak baterie i silniki (co stanowi największy koszt roweru) to nie ma potrzeby by elementy te były znakowane. Pytaniem otwartym jest, czy policja może zarejestrować rower z wykorzystaniem oznakowania producenta. Jeśli tak to wymagane powinno być zgłoszenie roweru (numer ramy, baterii, silnika) do bazy danych policji. Jeśli nie to obowiązek taki nie ma żadnego uzasadnienia. Ewentualnie dane te winny być zgłaszane do NFOŚiGW wraz z rozliczeniem dotacji.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
428.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	dofinansowanie nie zostanie udzielone na zakup elementów (wyposażenia), które stanowią wymaganą część pojazdu natomiast zostały wybrane/skonfigurowane jako opcja „zamienna” w stosunku do wersji standardowej pojazdu, oferowanej przez producenta/sprzedawcę; 3 W przypadku zakupu pojazdu, w którym zostało zamontowane wyposażenie zamienne w stosunku do wersji standardowej pojazdu należy we wniosku o dofinansowanie wskazać koszt zakupu wersji podstawowej pojazdu oraz na fakturze zakupu muszą być wyszczególnione pozycje dot. wersji podstawowej pojazdu i wyposażenia zamiennego	Wykreślenie zapisu	Nie widzimy uzasadnienia dla którego należy komplikować wymianę standardowego wyposażenia roweru, które standardowo bywa na poziomie budżetowym lub utrudniać zakup wyposażenia opcjonalnego. Kwota dofinansowania jest na tyle niewielka, że nie wchodzi w grę duże modyfikacje. Jednocześnie osoby jeżdżące dużo na rowerze z miejsca dostosują pod siebie wiele elementów, np. wymienią opony na antyprzebiciowce, wymienią siodełka na dopasowane do siebie, wymienią oświetlenie na mocniejsze, zmienią chwyt na ergonomiczna, zakupią większą baterię, wymienią pedały itd. Jednocześnie kupując rower w sklepie rowerowym nie ma możliwości zweryfikowania czy rower posiada opcje „zamiennę”. Dodatkowo wiele rowerów można kupić na podstawie konfiguratora. Jak w tej sytuacji ocenić model podstawowy? Zapis uniemożliwia dopasowanie roweru pod określone potrzeby przedsiębiorców (np. przewóz narzędzi), ale też osób fizycznych – np. wyposażenie ułatwiające przewóz zwierząt, dzieci (dasek, poduszka na ławkę), uwzględniające szczególne potrzeby (osoba bez jednej ręki może wymagać innych przerzutek, hamulców). Takie sformułowanie zapisu jest niezrozumiałe. Być może należałoby go sprecyzować, że chodzi np. o fabryczną ramę i silnik. <b>Dodatkowo dotacja powinna umożliwić zakup jak najlepszego zabezpieczenia roweru, co często nie jest standardem.</b>	odrzucona	Na rynku jest wielu producentów oferujących swoje rowery elektryczne w różnych konfiguracjach wyposażenia. Chcemy uniknąć sytuacji, w której na fakturze zakupu oprócz samego roweru pojawiłyby się dodatkowe części/komponenty, co zwiększyłyby kwotę zakupu i mogłoby wpływać również na kwotę dotacji. W takiej sytuacji ciężko jest określić, czy dodatkowe części kupowane są jako podstawowe elementy roweru, czy rezerwowo/na zapas.
429.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	uruchomienie wspomagającego napędu elektrycznego następuje automatycznie po rozpoczęciu pedalowania tzn. istnieje możliwość jazdy bez wspomaganie elektrycznego. Ponadto po zaprzestaniu pedalowania silnik elektryczny przestaje wspomagać napęd i nie ma możliwości jazdy wyłącznie z użyciem silnika elektrycznego, bez pedalowania np. możliwość jazdy przy rozładowanej baterii.	Dodanie zapisu: Dopuszcza się wyposażenie roweru w funkcję wspomaganie pchania, tzw. walk assist, pozwalającej korzystać z samego silnika elektrycznego do prędkości 6 km/h.	Walk assist to funkcja, która ułatwia pchanie roweru, np. w sytuacji pokonywania stromeego wzniesienia, niekorzystnych warunków atmosferycznych czy manewrowania w piwnicy. Funkcja ta polega na włączeniu silnika elektrycznego bez potrzeby pedalowania, jednak z prędkością nie większą niż 6 km/h. Rozwiązania to standardowo jest montowane w większości rowerów elektrycznych.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 262
430.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	Dodanie zapisu: np. Poprzez zamknięcie na klucz	Obecny zapis niewiele mówi. Nie wiadomo czy chodzi o zabudowie baterii (np. w ramie lub bagażniku), czy może wystarczy by była ona zamykana na klucz. Zamykanie na klucz jest niejako standardem. Dodanie zapisu doprecyzowuje o co chodzi w zapisie.	odrzucona	Warunek ten wyeliminowałby wiele pojazdów z dofinansowania.
431.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	Beneficjenci	Dodanie zapisu: - Organizacje pozarządowe oraz podmioty wymienione w art. 3 ust. 3 ustawy o pożytku publicznym i wolontariacie, z wyłączeniem stowarzyszeń jednostek samorządu terytorialnego i nie prowadzące działalności gospodarczej	Organizacje pozarządowe są bardzo ważnymi podmiotami życia publicznego. Takie organizacje realizują wiele zadań publicznych, często na zasadzie wolontariatu lub realizacji zleconych zadań publicznych. Dyskryminacja tego typu podmiotów wyłącznie z powodu nie prowadzenia działalności gospodarczej wydaje się nieuzasadniona.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3

432.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie.	wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu, jednak nie więcej niż trzech pojazdów, przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie. [dodanie pogrubionych zapisów]	Zmiana ma na celu uniknięcie sytuacji, gdy w pierwszym roku rowery zostaną wykupione hurtowo. W kolejnych latach zapis zawsze można usunąć.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 21 oraz 207
433.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	n.d.	Uwaga o charakterze ogólnym – poparcie dla programu.	Zdecydowanie popieramy wprowadzenie programu w jego założeniach i celach. Odpowiada on na zapotrzebowanie publicznego wsparcia segmentu rowerów elektrycznych w sytuacji niższej siły nabywczej w Polsce przy jednocześnie wysokim zainteresowaniu rowerami elektrycznymi jako alternatywnym środkiem mobilności (na co wskazują badania społeczne i marketingowe). Podobne programy w UE na poziomie krajowym jak i regionalnym okazały się skuteczne w poszerzaniu puli rowerzystów o nowych użytkowników, którzy z różnych powodów (warunki fizyczne, topografia, odległość, specyfika pracy, dzieci) nie korzystali z roweru jako realnego środka komunikacji. Takie pojazdy stanowią np. rozwiązanie zarówno dla osób fizycznych mieszkających na przedmieściach jak i dla przedsiębiorców operujących w Strefach Czystego Transportu i przyszlých strefach zeroemisyjnych.	n/d	n/d
434.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	Nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2025-2029 lub do wyczerpania alokacji.	Należy rozważyć podział wsparcia na pule wg typu pojazdu: co najmniej podział na rowery elektryczne i rowery cargo / wózki rowerowe. Rekomendowany nawet podział na trzy pule: rowery miejskie i trekkingowe, rowery cargo / wózki rowerowe oraz rowery MTB (rekreacyjne). Są to pojazdy dla różnych grup odbiorców i istnieje ryzyko, że będą one kanibalizować się nawzajem korzystając ze wspólnej puli środków. Priorytetowo należałoby potraktować rowery cargo ze względu na najbardziej udokumentowany transformacyjny potencjał z punktu widzenia celów programu: redukcja emisji tlenków azotu i dwutlenku węgla oraz zmniejszenie kongestii w obszarach zurbanizowanych. Pule można podzielić kwotowo lub wg kolejności składania wniosków.	<b>Należy rozważyć podział wsparcia na pule wg typu pojazdu: co najmniej podział na rowery elektryczne i rowery cargo / wózki rowerowe.</b> Rekomendowany nawet podział na trzy pule: rowery miejskie i trekkingowe, rowery cargo / wózki rowerowe oraz rowery MTB (rekreacyjne). Są to pojazdy dla różnych grup odbiorców i istnieje ryzyko, że będą one kanibalizować się nawzajem korzystając ze wspólnej puli środków. Priorytetowo należałoby potraktować rowery cargo ze względu na najbardziej udokumentowany transformacyjny potencjał z punktu widzenia celów programu: redukcja emisji tlenków azotu i dwutlenku węgla oraz zmniejszenie kongestii w obszarach zurbanizowanych. Pule można podzielić kwotowo lub wg kolejności składania wniosków.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 213
435.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: 49.41.Z - transport drogowy towarów; - 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); - 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; - 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	1) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: <del>49.41.Z - transport drogowy towarów;</del> <del>53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego);</del> <del>53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska;</del> <del>77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.</del> [usuniecie przekreślonych zapisów]	Zawężenie działalności wg PKD jest nieuzasadnione i przeciwskuteczne z punktu widzenia celów programu. Doświadczenie zarówno zagraniczne jak i polskie pokazują, że rowery takie wykorzystują w dużej mierze drobni przedsiębiorcy o różnym profilu działalności usługowej lub wytwórczej: stolarze, hydraulicy, fryzjerzy, dostawcy, pralnie przemysłowe, DJ-e, artyści wędrowni, osoby sprzątające, mobilna gastronomia, piekarnie, restauracje i sklepy (dostawy własne), taksówkarze rowerowi, kwaciarnie, firmy odbierające odpady... Zastosowanie logistyczno-dostawcze jest bardzo ważne, ale to tylko jedno z wielu możliwych zastosowań rowerów elektrycznych i transportowych. Kategorie działalności należy pozostawić otwarte na kreatywność przedsiębiorców.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3

436.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	Przez <b>rower elektryczny transportowy</b> (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Uzupełnienie definicji roweru cargo i wózka rowerowego o <b>minimalną ładowność brutto</b> (osoba kierująca plus ładunek), np. min. 140 kg.	Przystosowanie do przewozu towarów lub osób może oznaczać także tradycyjny bagażnik rowerowy lub fotelik dziecięcy – jest to zbyt szeroka definicja, która nie pozwala na precyzyjne rozgraniczenie między rowerem, a rowerem cargo, dla których przewiduje się różne wysokości dofinansowania. Ze względu na wielość konstrukcji proponujemy takie kryterium przy założeniu średniej wagi prowadzącego 80 kg + 60 kg – to obciążenie dopuszczalne większe niż duże bagażniki do sakw. Jednocześnie jest to parametr podawany przez producentów rowerów, więc łatwo weryfikowalny.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 214
437.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	NFOŚiGW przeprowadzi okresowe oceny efektów i uwarunkowań programu.	Nalożenie na beneficjentów obowiązku przekazywania na prośbę NFOŚiGW informacji diagnostycznych z komputera pokładowego (sumaryczny dystans, podstawowe agregowane parametry statystyczne użytkownika silnika i baterii zdefiniowane przez producenta) – jeśli istnieje taka możliwość techniczna. Ponadto wypełnianie przez beneficjentów krótkiej ankiety początkowej i ewaluacyjnej (zakres: zachowania transportowe przed i rok po zakupie roweru).	Możliwość lepszej oceny oddziaływania programu i kalkulacji założonych wskaźników (np. dzięki informacji o liczbie przejechanych kilometrów i ilości zużytej mocy). Ewaluacja może być także przeprowadzona na częściowej próbie beneficjentów. Przekazywanie danych automatycznie przy pomocy środków technicznych (załadowanie pliku diagnostycznego - rzetelniej) lub formularza elektronicznego wypełnianego przez beneficjentów (prościej i taniej), bez podawania danych wrażliwych i szczegółowych). <b>Proponujemy społeczne wsparcie merytoryczne w zaprojektowaniu formularzy ewaluacyjnych programu.</b>	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 114
438.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 2,5 tys. zł.	Program zakłada obniżenie emisji o 1,7t CO2 na rower rocznie. To bardzo wysoka wartość. Według raportu TomTom w warunkach Polski jest to równoznaczne z podróżowaniem autem 40km dziennie w godzinach szczytu. <b>Założenia programu oznaczają, że jeden rower ma być ekwiwalentem podróżowania codziennie 40 km autem w pojedynkę!</b> Ma to tym większy sens, że według danych Polskiego Stowarzyszenia Rowerowego w Polsce w 2022 roku sprzedano ok. 70 tys. rowerów elektrycznych. A mogą być to dane zanizone. Program zakłada udzielenie dotacji dla niecałych 50 tys. rowerów. Oznacza to, że jego działania mogłoby się zakończyć w ciągu niecałego roku! Przy obniżonej dotacji do zakupu roweru elektrycznego (zwykłego) pozwoli to na zwiększenie liczby zakupionych rowerów. Należałoby obniżyć wielkość dotacji na zakup roweru (zwykłego) o połowę, by podnieść liczbę rowerów z dofinansowaniem. To przełoży się na bardziej realny wskaźnik ograniczenia emisji na rower (ekwiwalent podróżowania codziennie 20 km autem w pojedynkę).	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 135 Przyjęte założenia i wyliczenia efektu ekologicznego zostaną udostępnione na dedykowanej stronie programu Mój rower elektryczny.
439.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	7.5 Rodzaje inwestycji	Dodanie zapisu: Rower elektryczny (zwykły) fabrycznie musi być wyposażony w nóżkę, błotniki sięgające do osi koła, bagażnik (o minimalnej nośności 15 kg), oświetlenie, opony o szerokości do 50mm. W przypadku amortyzatora przedniego jego skok nie może być większy niż 80mm. Rower elektryczny fabrycznie musi być klasyfikowany jako trekkingowy lub miejski.	Program zakłada obniżenie emisji o 1,7t CO2 na rower rocznie. To bardzo wysoka wartość. Według raportu TomTom w warunkach Polski jest to równoznaczne z podróżowaniem autem 40km dziennie w godzinach szczytu. Założenia programu oznaczają, że jeden rower ma być ekwiwalentem podróżowania codziennie 40 km autem w pojedynkę! <b>Dla takiego wskaźnika należałoby jak najlepiej dobrać grupę docelową: nie będą nią osoby, które kupią rower wyłącznie w celach rekreacyjnych, nie będą nią osoby, które będą podróżować na krótkich odległościach, nie będą nią osoby, które będą używać roweru wyłącznie w sezonie. Dlatego wnioskujemy o rezygnację z udzielania dotacji do rowerów służących głównie rekreacji (rowery MTB, szosowe, gravelowe itd.), niedostosowanych do codziennych podróży. Alternatywnie należy ustanowić górny limit kosztów zakupu rowerów, co pozwoli uniknąć wnioskowania o dotację przez zakupie drogich rowerów wyczynowych. Problem ten nie dotyczy zakupu rowerów elektrycznych cargo i wózków rowerowych.</b>	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 15
440.	Porozumienie rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	Uwaga ogólna	Dodanie zapisu: W ramach programu co najmniej 50% środków przeznaczonych jest na dotacje na zakup rowerów elektrycznych cargo lub wózków rowerowych	Mając na uwadze wcześniej wymienione problemy, należy zagwarantować pewną pulę na zakup rowerów elektrycznych cargo i wózków rowerowych, jako rowerów mniej popularnych, a zarazem mających większy potencjał do generowania dłuższych podróży, a co za tym idzie: efektu ekologicznego.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 213
441.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie i Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	7.4. Beneficjenci	Dodanie zapisu: Z otrzymania dotacji wykluczone są osoby, które skorzystały z programu „Mój elektryk”.	W przypadku właścicieli pojazdów elektrycznych nie zajdzie znaczący efekt ekologiczny, nawet w przypadku zastąpienie podróży autem rowerem elektrycznym.	odrzucona	Właściciele samochodów elektrycznych mogą być posiadaczami również pojazdów spalinywych, które mogą być częściowo zastąpione rowerami elektrycznymi.

442.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie i Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	n.d.	Uwaga o charakterze ogólnym.	Pragniemy wyrazić poparcie -dla zaproponowanego programu. Rower ze wspomaganie elektrycznym nie stanowi konkurencji dla roweru tradycyjnego. W warunkach miejskich jest za to ze względu na swój charakter narzędziem pozwalającym skutecznie obciążać założeniami zrównoważonej mobilności dodatkowe grupy osób – np. osoby starsze i/lub mniej sprawne fizycznie oraz jednocześnie mające do pokonania dłuższe dystanse, przedsiębiorców czy też pracowników biurowych. Taki pojazd jest też ekologiczną odpowiedzią na problemy transportowe osób dotkniętych skutkami tzw. rozlewania się miast („urban sprawl”). Cennym rozwinięciem idei dofinansowania mogłoby być w przyszłości uwzględnienie tworzenia sprzyjających warunków dla użytkowania rowerów elektrycznych w zapisach ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.	n/d	n/d
443.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie i Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	Nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2025-2029 lub do wyczerpania alokacji.	Należy rozważyć podział wsparcia na pule wg typu pojazdu: co najmniej podział na rowery elektryczne i rowery cargo / wózki rowerowe. Jednocześnie należy przeanalizować zasadność oraz możliwość wykluczenia z dofinansowania rowerów, których konstrukcja sugeruje przede wszystkim wykorzystanie rekreacyjne (np. rowery MTB, czyli potocznie „górskie”).	Rekomendowany podział na dwie pule rowery miejskie i trekkingowe, rowery cargo / wózki rowerowe. Są to pojazdy dla różnych grup odbiorców i istnieje ryzyko, że będą one kanibalizować się nawzajem korzystając z wspólnej puli środków. Pule te nie muszą być równe. Priorytetowo należałoby potraktować rowery cargo ze względu na najbardziej udokumentowany transformacyjny potencjał z punktu widzenia celów programu: redukcja emisji tlenków azotu i dwutlenku węgla oraz zmniejszenie kongestii w obszarach zurbanizowanych. Rynek rowerów towarowych jest w Polsce zdecydowanie bardziej niszowy niż rowerów elektrycznych w ogóle. Jednocześnie jest to doskonałe narzędzie do logistyki w gęsto zabudowanych obszarach centralnych miast, w tym w Strefach Czystego Transportu. Głównym celem programu powinno być wspomaganie komunikacji oraz logistyki rowerowej. Jednocześnie należy w miarę możliwości ograniczyć ryzyko zakupu sprzętu służącego w pierwszej kolejności do spełniania potrzeb rekreacyjnych i wykorzystywanego poza obszarami miejskimi. Rekreacja, w tym rekreacja rowerowa, jest oczywiście ważną potrzebą społeczną. Jednak z perspektywy priorytetów i wyzwań zrównoważonej mobilności w Polsce ma ona na ten moment znaczenie drugorzędne.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 15 i 213
444.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie i Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	Przez <b>rower elektryczny transportowy</b> (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Uzupełnienie definicji roweru cargo i wózka rowerowego o <b>minimalną ładowność brutto</b> (osoba prowadząca plus ładunek), np. min. 140 kg.	Przystosowanie do przewozu towarów lub osób może oznaczać także tradycyjny bagażnik rowerowy lub fotelik dziecięcy – jest to zbyt szeroka definicja, która nie pozwala na precyzyjne rozgraniczenie między rowerem, a rowerem cargo, dla których przewiduje się różne wysokości dofinansowania. Ze względu na wielość konstrukcji proponujemy takie kryterium przy założeniu średniej wagi prowadzącego 80 kg + 60 kg – to obciążenie większe niż duże bagażniki do sakw. Jednocześnie jest to parametr podawany przez producentów rowerów, więc łatwo weryfikowalny.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 214
445.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie i Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: (...)	10) – przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). <b>Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD:</b> — 49.41.Z – transport drogowy towarowy; — 53.10.Z – działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); — 53.20.Z – pozostała działalność pocztowa i kurierska; — 77.21.Z – wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego; (usuwanie przekreślonych zapisów)	Zawężenie działalności wg PKD jest nieuzasadnione i przeciw skuteczne z punktu widzenia celów programu. Doświadczenie zarówno zagraniczne jak i polskie pokazują, że rowery takie wykorzystują w dużej mierze drobni przedsiębiorcy o rozmaitym profilu działalności usługowej lub wytwórczej: stolarze, hydraulicy, fryzjerzy, dostawcy, pralnie przemysłowe, DJ-e, artyści wędrowni, osoby sprzątające, mobilna gastronomia, piekarnie, restauracje i sklepy (dostawy własne), taksówkarze rowerowi, kwiaciarnie, firmy odbierające odpady... Zastosowanie logistyczno-dostawcze jest bardzo ważne, ale to tylko jedno z wielu możliwych zastosowań rowerów elektrycznych i transportowych. Kategorie działalności należy pozostawić otwarte na kreatywność przedsiębiorców.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
446.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie i Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej (e: mail z dn. 2024-07-18 17:23)	pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	Rozważnie zdefiniowania wartości minimalnej w formie zawartości energii (Wh), np. 400 Wh.	Jest to powszechny standard przyjęty na rynku rowerów elektrycznych, który jest czytelny dla użytkowników i najczęściej podawany w specyfikacji technicznej.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 26

447.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie i Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej (e-mail z dn. 2024-07-18 17:23)	minimalny zasięg jazdy ze wspomaganiami musi wynosić 50 km	Wykreślenie tego zapisu.	Taki parametr nie jest podawany w specyfikacji technicznej, ponieważ w praktyce bardzo trudno go zdefiniować – zależy od warunków terenowych, pogodowych, stylu jazdy. Wystarczający jest zapis o minimalnej pojemności baterii.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 195
448.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie i Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej (e-mail z dn. 2024-07-18 17:23)	NFOŚiGW przeprowadzi okresowe oceny efektów i uwarunkowań programu.	Nalożenie na beneficjentów obowiązku przekazywania na prośbę NFOŚiGW informacji diagnostycznych z komputera pokładowego (sumaryczny dystans, podstawowe agregowane parametry statystyczne użytkownika silnika i baterii zdefiniowane przez producenta) – jeśli istnieje taka możliwość. Ponadto wypełnianie przez beneficjentów krótkiej ankiety początkowej i ewaluacyjnej (zakres: zachowania transportowe przed i rok po zakupie roweru).	Możliwość lepszej oceny oddziaływania programu i kalkulacji założonych wskaźników (np. dzięki informacji o liczbie przejechanych kilometrów i ilości zużytej mocy). Ewaluacja może być także przeprowadzona na częściowej próbie beneficjentów. Przekazywanie danych automatycznie przy pomocy środków technicznych (załadowanie pliku diagnostycznego - rzetelnie) lub formularza elektronicznego wypełnianego przez beneficjentów (prościej i taniej, bez podawania danych wrażliwych i szczegółowych).	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 114
449.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie i Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej (e-mail z dn. 2024-07-18 17:23)	pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu; [1] Rejestracja polega na wygrawerowaniu specjalnym przyrządem, oznaczenia składającego się z 4 liter i 6 cyfr oraz wydaniu właścicielowi tzw. dowodu rejestracyjnego jako poświadczenia rejestracji pojazdu w bazie danych Policji	Wykreślenie tego zapisu. Ewentualne zastąpienie go obowiązkiem wykupienia ubezpieczenia.	Zapis jest niemożliwy do realizacji w co najmniej części miast, m.in. w Warszawie. Komenda Stołeczna Policji przestała znakować rowery w 2019 r. oraz usunęła całą bazę danych oznakowanych dotychczas rowerów (źródło: <a href="https://ksp.policja.gov.pl/wrd/aktualnosci/94761,INFORMACJA-DOTYCZACA-ZNAKOWANIA-ROWEROW.html">https://ksp.policja.gov.pl/wrd/aktualnosci/94761,INFORMACJA-DOTYCZACA-ZNAKOWANIA-ROWEROW.html</a> ). Istnieje domniemanie, że akcja nie jest już w ogóle prowadzona w kraju. Jednocześnie warto zwrócić na systemowy problem ze znakowaniem rowerów w Polsce, w tym przede wszystkim niezintegrowane ze sobą bazy danych.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9 oraz 361
450.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie i Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej (e-mail z dn. 2024-07-18 17:23)	n.d	Uwaga o charakterze ogólnym.	Należy rozważyć wprowadzenie osobnych pul finansowania dla poszczególnych grup beneficjentów, czyli osób indywidualnych, przedsiębiorców oraz samorządów, przynajmniej w zakresie rowerów towarowych. Rynek rowerów towarowych jest w Polsce zdecydowanie bardziej niszowy niż rowerów elektrycznych w ogóle. Jednocześnie jest to doskonałe narzędzie do logistyki w gęsto zabudowanych obszarach centralnych miast, w tym w Strefach Czystego Transportu. Rower towarowy jest też potencjalnie bardzo przydatnym dodatkowym narzędziem pracy zarządców dróg, zarządców zieleni oraz służb oczyszczania miasta. Samorządy mogą również organizować wypożyczalnie tego typu sprzętu dla mieszkańców.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 213
451.	Polskie Stowarzyszenie Rowerowe (e-mail z dn. 2024-07-18 19:44)	Okres wdrażania Program realizowany będzie w latach 2025-2029, w tym: 1) zobowiązania (rozumiane jako zawieranie umów) podejmowane będą do 30.06.2029 r. środki wydatkowane będą do 31.12.2029 r.	Okres wdrażania Program realizowany będzie w latach 2025-2029, w tym: 1) realizacja projektu rozpocznie się od 1 stycznia 2025r. 2) tylko rowery zakupione od 1 stycznia 2025r. będą objęte Programem. 3) zobowiązania (rozumiane jako zawieranie umów) podejmowane będą do 30.06.2029 r. 4) środki wydatkowane będą do 31.12.2029 r.	PSR pragnie udostępnić dopracowanego Programu obywatelom w jak najkrótszym czasie. Z uwagi na to, proponuje aby termin rozpoczęcia realizacji projektu został wyznaczony na 1 stycznia 2025r. Obecnie Program nie jest dopracowany, ponieważ warunki na jakich kupujący może nabyć rower są tylko częściowo określone. Zmiana okresu wdrażania Programu nie tylko pomoże efektywniej osiągnąć założenia Programu, ale również sprawi, że konsumenci zyskają pewność co do warunków zakupu roweru elektrycznego.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20

452.	Polskie Stowarzyszenie Rowerowe (e: mail z dn. 2024-07 18 19:44)	Przez rower elektryczny należy rozumieć nowy pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem, wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h. Definicja wskazana jest w art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602)	Przez <b>rower elektryczny</b> należy rozumieć nowy pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem, wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h. Definicja wskazana jest w art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602). <i>Ponadto, pojazd ten musi spełniać normę EN15194 Rowery - Rowery ze wspomaganie elektrycznym - Rowery dwukółowe EPAC.</i>	W ocenie PSR definicja roweru elektrycznego powinna zawierać wymóg spełniania normy EN15194 Rowery - Rowery ze wspomaganie elektrycznym - Rowery dwukółowe EPAC (dalej "Norma"). Ma to na celu przede wszystkim zapewnienie niezbędnej ochrony użytkowników rowerów oraz innych uczestników ruchu i pieszych. Ww. norma przedstawia wymogi dotyczące bezpieczeństwa oraz metody testowania niezbędne do określenia ryzyka, które jest racjonalnie przewidywalne przez producenta i związane z właściwym oraz niewłaściwym korzystaniem z rowerów elektrycznych. Celem normy jest ułatwienie realizacji zadań wynikających z potrzeb społecznych i gospodarczych, poprzez tworzenie wzorcowych rozwiązań w zakresie m.in. bezpieczeństwa ludzi, środowiska i mienia. 3) PN-EN 15194+A1:2024-01	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 128.
453.	Polskie Stowarzyszenie Rowerowe (e: mail z dn. 2024-07 18 19:44)	Przez <b>rower elektryczny transportowy (cargo)</b> należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Przez <b>rower elektryczny transportowy (cargo)</b> należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m, przystosowany do przewozu co najmniej 60 kg bagażu / osób, wyłączając osobę kierującą pojazdem, poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; <i>wszystkie pojazdy o szerokości przekraczającej 0,9 m nie mogą być zakwalifikowane jako rowery elektryczne - ale jako lekkie pojazdy elektryczne, gdyż nie spełniają norm poruszania się po ścieżkach rowerowych; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.</i>	Obecnie istnieją elektryczne rowery transportowe (cargo) wyposażone w 3 i 4 koła. W opinii PSR powinno zostać to uwzględnione w definicji tego rodzaju roweru elektrycznego. Aby uniknąć prób wyłudzenia dopłaty przeznaczonej dla rowerów typu cargo, przez nabywców standardowych rowerów elektrycznych poprzez zakup akcesoriów do roweru, tj. dodatkowego miejsca do przewozu towaru lub osób, konieczne jest dodanie wymogu aby elektryczny rower transportowy był przystosowany do przewozu co najmniej 60 kg bagażu / osób, wyłączając osobę kierującą. Ponadto, definicja elektrycznego roweru transportowego (cargo) powinna zawierać wymóg spełniania normy EN15194 Rowery - Rowery ze wspomaganie elektrycznym - Rowery dwukółowe EPAC (dalej "Norma"). Ma to na celu przede wszystkim zapewnienie niezbędnej ochrony użytkowników rowerów oraz innych uczestników ruchu oraz pieszych. Ww. norma przedstawia wymogi dotyczące bezpieczeństwa oraz metody testowania niezbędne do określenia ryzyka, które jest racjonalnie przewidywalne przez producenta i związane z właściwym oraz niewłaściwym korzystaniem z rowerów elektrycznych. Celem normy jest ułatwienie realizacji zadań wynikających z potrzeb społecznych i gospodarczych, poprzez tworzenie wzorcowych rozwiązań w zakresie m.in. bezpieczeństwa ludzi, środowiska i mienia. PN-EN 15194+A1:2024-01	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 214
454.	Polskie Stowarzyszenie Rowerowe (e: mail z dn. 2024-07 18 19:44)	Przez <b>wózek rowerowy</b> należy rozumieć nowy pojazd o szerokości powyżej 0,9 m przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; wózek rowerowy musi być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h. Definicja wskazana jest w art. 2 pkt 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602).	<i>Przez <b>wózek-rowerowy</b> należy rozumieć nowy pojazd o szerokości powyżej 0,9 m przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; wózek-rowerowy musi być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h. Definicja wskazana jest w art. 2 pkt 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602).</i>	W opinii PSR konieczne jest usunięcie definicji wózka rowerowego z Programu. Definicja jest zbędna w kontekście rowerów elektrycznych z racji istnienia elektrycznego roweru transportowego (cargo).	odrzucona	Odbiorcami dotacji są również przedsiębiorcy, którzy zainteresowani są zakupem wózków rowerowych, które różnią się od roweru cargo szerokością pojazdu.

455.	Polskie Stowarzyszenie Rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 19:44)	N/A	Przez <b>producenta</b> należy rozumieć każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza produkt lub która zleca zaprojektowanie lub wytworzenie produktu i oferuje ten produkt pod własną nazwą lub znakiem towarowym, odgrywające kluczową rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa produktów wprowadzanych na rozszerzony jednolity rynek Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG). W zakres ich odpowiedzialności przede wszystkim wchodzi sprawdzenie, czy ich produkty spełniają wymogi Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony środowiska, przeprowadzenie oceny zgodności, utworzenie dokumentacji technicznej, wystawienie deklaracji zgodności UE i umieszczenie oznakowania CF na produkcie	W opinii PSR, aby w pełni zrealizować założenia Programu niezbędne jest zdefiniowanie producentów, których rowery elektryczne będą kwalifikować się do dofinansowania. Ze względu na to, rowery elektryczne wyprodukowane przez producentów spełniających wymogi Unii Europejskiej będą spopularyzowane wśród obywateli. Tym samym producenci produkujący rowery elektryczne, które nie są w zgodzie z celami Programu, nie będą mieli możliwości uczestnictwa w Programie.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
456.	Polskie Stowarzyszenie Rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 19:44)	Intensywność dofinansowania 2. Nabywanie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. 3. Nabywanie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	Intensywność dofinansowania 1. Nabywanie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 2,5 tys. zł. 2. Nabywanie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	W ocenie PSR intensywność dofinansowania zawarta w punkcie 7.2. Programu wymaga modyfikacji w celu zagwarantowania pełnej realizacji założeń Programu. Obecnie w punkcie 7.2.1. Programu dopłata do zakupu roweru elektrycznego wynosi do 50% kosztów kwalifikowanych, ale nie może to być więcej niż 5 tys. zł. PSR wskazuje, że ważne jest aby Program został efektywnie udostępniony i spopularyzowany wśród obywateli. Aby to osiągnąć maksymalna dopłata do zakupu roweru elektrycznego powinna wynosić 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 2500 PLN. To rozwiązanie zostało wdrożone w innych krajach Unii Europejskiej, w których rowery elektryczne były dotowane. Ponadto, punkt 7.2.2. Programu precyzuje, że dopłata do elektrycznego roweru transportowego (cargo) powinna wynosić do 50% kosztów kwalifikowanych, ale nie może to być więcej niż 9 tys. zł. Tu analogicznie, z uwagi na założenia wymienione powyżej i mniejszą popularność tego rodzaju rowerów, warto rozważyć wprowadzenie korekty w postaci dopłaty do 50% kosztów kwalifikowanych, ale nie więcej niż 5 tys. zł. Takie zmiany sprawią, że liczba dofinansowań będzie większa, co umożliwi udział w Programie większej liczbie osób, tym samym zwiększając jego zasięg. Przy obecnym stanie rzeczy możliwe byłoby otrzymanie dopłaty do roweru elektrycznego jedynie dla 60.000 osób. Po modyfikacji maksymalnej kwoty dotacji byłoby to już 120.000 osób czyli liczba dwukrotnie większa.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 135
457.	Polskie Stowarzyszenie Rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 19:44)	Punkt 7.3 <b>Warunki dofinansowania</b> 4) zakupiony pojazd musi być oznakowany (naklejka) w okresie trwałości; 5) zakupiony pojazd musi być nowy; 6) dofinansowanie nie zostanie udzielone na pojazd sfinansowany z wykorzystaniem leasingu; 7) dofinansowanie nie zostanie udzielone na zakup elementów (wyposażenia), które stanowią wymaganą część pojazdu natomiast zostały wybrane/skonfigurowane jako opcja „zamienna” w stosunku do wersji standardowej pojazdu, oferowanej przez producenta/sprzedawcę; 8) okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu); 9) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz	<b>Warunki dofinansowania</b> 1) zakupiony pojazd musi być oznakowany (naklejka) w okresie trwałości; 2) zakupiony pojazd musi być nowy; 3) dofinansowanie nie zostanie udzielone na pojazd sfinansowany z wykorzystaniem leasingu; 4) dofinansowanie nie zostanie udzielone na zakup elementów (wyposażenia), które stanowią wymaganą część pojazdu natomiast zostały wybrane/skonfigurowane jako opcja „zamienna” w stosunku do wersji standardowej pojazdu, oferowanej przez producenta/sprzedawcę (W przypadku zakupu pojazdu, w którym zostało zamontowane wyposażenie zamienne w stosunku do wersji standardowej pojazdu należy we wniosku o dofinansowanie wskazać koszt zakupu wersji podstawowej pojazdu oraz na fakturze zakupu	6) Według PSR, wymóg znakowania rowerów przez policję powinien zostać zniesiony. Taki system nie sprawdzal się w praktyce – był czasochłonny i niespójny z uwagi na to, że każda komenda wojewódzka miała swoje własne oznaczenia. 8), 9) Aby uniknąć nadużyć w postaci manipulacji finansowych, dowodem zakupu każdego dotowanego roweru elektrycznego powinna być wystawiona faktura imienna lub faktura VAT. Ułatwi to weryfikację osób, które zakupiły rowery elektryczne objęte Programem. Co więcej, w opinii PSR konieczne jest aby na fakturze było zawarte oświadczenie sporządzone przez sprzedającego pojazd, że rower spełnia normę EN15194 oraz posiada system SMART BMS. Takie oświadczenie ma służyć potwierdzeniu, że zakupiony rower elektryczny spełnia warunki zawarte w Programie. 12) W opinii PSR, konieczne jest też ustalenie dokładnej liczby dofinansowań dla beneficjenta w przypadku kradzieży roweru elektrycznego. Według PSR, zasadne jest ograniczenie tej liczby do 2 powtórnych dofinansowań dla tego samego beneficjenta Programu. Takie rozwiązanie przyczyni się do eliminacji prób wyłudzeń dopłat oraz zwiększy zasięg Programu, gdyż liczba dotacji jest ograniczona. 14) W ocenie PSR, zasadne jest również wprowadzenie wymogu ubezpieczenia roweru nabytego z wykorzystaniem dotacji na okres 2 lat. Taki system przyczyni się do weryfikacji nabywców rowerów elektrycznych objętych Programem. Jednocześnie, ubezpieczenie przez nabywcę może stanowić efektywną alternatywę do proponowanego w Programie wymogu znakowania rowerów przez policję. To rozwiązanie zostało wdrożone w innych krajach Unii Europejskiej, w których rowery elektryczne były dotowane, np. na Węgrzech.	Ad. 6 przyjęta Ad. 8,9 n/d Ad. 12 przyjęta Ad. 14 odrzucona	Ad. 6 - zgodnie z odp. na pyt. nr 9 Ad. 8,9 – zapisy PP wskazują konieczność załączenia faktury/paragonu imiennego Ad. 12 - Zmiana zapisu ust. 7.3 poprzez dodanie nowego punktu 9 i 10 PP Ad. 14 - zgodnie z odp. na pyt. nr 361



458.	Polskie Stowarzyszenie Rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 19:44)	Punkt 7.4.2. <b>Beneficjenci</b> 11) osoby fizyczne; 12) jednostki samorządu terytorialnego; 13) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: - 49.41.Z - transport drogowy towarowy; - 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); - 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	<b>Beneficjenci</b> 1) osoby fizyczne; 2) jednostki samorządu terytorialnego - pod warunkiem, że taka jednostka nabywa rowery elektryczne jako pojazdy dla swoich pracowników lub wykorzystywane jako flota dla pracowników, a nie rozwiązanie tzw. sharingowe; 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) w zakresie nie przekraczającym 5 sztuk w ciągu roku kalendarzowego. Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: - 49.41.Z - transport drogowy towarowy - w zakresie elektrycznych rowerów transportowych (cargo) - 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem	Według PSR, punkt 7.4 Programu, określający beneficjentów Programu, również wymaga zmian. Z racji tego, że Program dopłat do rowerów elektrycznych ma na celu popularyzację korzystania z nich wśród obywateli, jest on kierowany do osób fizycznych. W ocenie PSR, umożliwienie innym podmiotom uzyskiwania dopłat z Programu utrudni realizację zawartych w nim założeń. 2) Według PSR, umożliwienie pozyskania nielimitowanych dopłat do rowerów elektrycznych jednostkom samorządu terytorialnego, wymienionego w podpunkcie 7.4.2 Programu jest sprzeczne z realizacją jednego z nadrzędnych celów Programu – to jest popularyzacja rowerów elektrycznych wśród obywateli. Obecnie istnieją inicjatywy dotyczące publicznych rowerów dla obywateli organizowane przez jednostki samorządów terytorialnych takie jak np. Veturilo, które osoby fizyczne mogą wypożyczać za opłatą. Jednakże, te inicjatywy nie przyczyniają się do popularyzacji rowerów elektrycznych wśród obywateli. Z racji tego, że koszt jazdy rowerem elektrycznym Veturilo, jest dwukrotnie wyższy niż koszt jazdy standardowym rowerem Veturilo, zniechęca to osoby fizyczne do używania takiego środka transportu. Przez to, szanse na osiągnięcie celów wymienionych w Programie są niwelowane. Według PSR, aby przyczynić się do popularyzacji rowerów elektrycznych wśród obywateli Polski, należy ograniczyć możliwość dopłat do rowerów elektrycznych tym podmiotom zaznaczając w podpunkcie 7.4.2. Programu, że dopłata do rowerów elektrycznych dla jednostek samorządu terytorialnego jest możliwa pod warunkiem, że taka jednostka kupuje rowery elektryczne jako pojazdy dla swoich pracowników lub są one wykorzystywane jako flota. 3) PSR pragnie zaznaczyć, że obecnie istnieją odrębne programy wsparcia i dedykowane dopłaty dla przedsiębiorstw wymienionych w podpunkcie 7.4.3 Programu, które specjalizują się w transporcie. Z uwagi na to, pozostawienie podpunktu 7.4.3 Programu w niezmienionej formie stwarza ryzyko zyskania podwójnych korzyści przez te podmioty. W związku z tym PSR proponuje konkretne zmiany co do warunków otrzymywania dotacji przez beneficjentów innych niż osoby fizyczne. W podpunkcie 7.4.3. Programu należy określić maksymalną ilość rowerów elektrycznych możliwych do zakupu dla tych podmiotów w ciągu 1 roku. W ocenie PSR uzasadnione jest ograniczenie liczby łącznej rowerów elektrycznych, które mogą skorzystać	odrzucona	PP nie wyklucza dofinansowanie do pojazdów zakupionych przez JST lub przedsiębiorców do wykorzystania przez swoich pracowników. Zakup rowerów dot. zarówno użytkowania pojazdów do celów zarobkowych jak i na potrzeby własne wnioskodawców. Inwestycja dot. zakupu roweru/wózka rowerowego ściśle związana jest z efektem ekologicznym polegającym na częściowym zastąpieniu rowerem/wózkiem rowerowym pojazdów spalinyowych. W umowie/wniosku o dofinansowanie wprowadzone zostaną zapisy dotyczące obowiązku utrzymania trwałości inwestycji.
459.	Polskie Stowarzyszenie Rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 19:44)	Punkt 7.5. <b>Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie nowego roweru elektrycznego, nowego roweru transportowego (cargo) w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602), nowego wózka rowerowego w rozumieniu 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602). W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu. Ponadto: 1. każdy pojazd i jego wyposażenie powinny być wykonane z materiałów odpornych na zniszczenie oraz powinny spełniać wymogi Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego	<b>Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie nowego roweru elektrycznego, nowego roweru transportowego (cargo) w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602). W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu. Ponadto: 1. każdy pojazd i jego wyposażenie powinny być wykonane z materiałów odpornych na zniszczenie oraz powinny spełniać wymogi Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r., poz. 2022 z późn. zm.); 2. pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub	8) Dodatkowo, w celu eliminacji niejasności związanych z przedmiotem dotacji, tj. na które rowery elektryczne będzie przysługiwała dotacja, niezbędne jest stworzenie listy producentów, spełniających kryteria Programu przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz opublikowanie jej na stronie internetowej. Producenci, ubiegający się o dopisanie do takiej listy, powinni złożyć pisemne oświadczenie potwierdzające spełnienie przez nich wymogów Programu. Dzięki takiemu wykazowi, konsumenci zyskają pewność, na czyje produkty będą mogli uzyskać dopłatę. Ponadto, taka lista przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa konsumentów poprzez wykaz rowerów elektrycznych dobrej jakości. Taka dotacja sprawi, że rowery z autoryzowanych źródeł, tj. pochodzące od producentów wymienionych na powyższej liście, staną się bardziej atrakcyjne cenowo i zdepopularyzują tanie rowery elektryczne z Chin, które przez słabą jakość komponentów tworzą ryzyko nie tylko dla konsumentów, ale również dla środowiska. Chińskie rowery elektryczne często nie posiadają ograniczeń prędkości, co przy próbie jazdy z maksymalną prędkością od razu wyczerpuje baterię pojazdu. Wyklucza to możliwość wieloletniego korzystania z takiego roweru elektrycznego. Aby uniknąć dotowania rowerów elektrycznych, które nie przyczynią się do spełnienia celów zawartych w Programie, lista autoryzowanych producentów jest niezbędna. Ułatwi to też kwestie kontroli nad bezpieczeństwem użytkowników i jakością rowerów elektrycznych wprowadzanych do publicznego obiegu. 9) W ocenie PSR, do listy warunków objęcia roweru Programem należy dodać posiadanie przez rower systemu SMART BMS. Jest to innowacyjny, bezpieczniejszy system zarządzania akumulatorem, którego posiadanie przez rower elektryczny będzie obowiązkowe od sierpnia 2024. System ten jest modyfikacją tradycyjnych systemów BMS, które składają się ze specjalnych sterowników, kontrolujących stan energii elektrycznej w akumulatorach do rowerów elektrycznych i chronią akumulatory przed zepsuciem. System SMART BMS wprowadza dodatkową funkcję – możliwość połączenia się z rowerem elektrycznym za pomocą aplikacji mobilnej.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7, 369, 400
460.	Polskie Stowarzyszenie Rowerowe (e: mail z dn. 2024-07-18 19:44)	N/A	Punkt 7.6 1. Za poświadczenie nieprawdy o spełnianiu przez rower normy EN15194 Rowery - Rowery ze wspomaganiem elektrycznym - Rowery dwukołowe EPAC grozi kara finansowa do 50 tysięcy złotych.	W opinii PSR, konieczne jest wprowadzenie kar za naruszenie wymogu co do spełnienia przez rower normy EN15194 Rowery - Rowery ze wspomaganiem elektrycznym - Rowery dwukołowe EPAC. Jest to konieczne gdyż norma ta odpowiada za bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego.	odrzucona	W treści wniosku/umowy o dofinansowanie wnioskodawca zatwierdza i podpisuje oświadczenie dotyczące świadomości odpowiedzialności prawnej/karnej za przekazywanie nieprawdziwych informacji.
461.	D.S. (e: mail z dn. 2024-07-18 19:58 oraz 2024-07-18 20:20)	Okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30/06/2024-30/05/2029	Okres kwalifikowalności trwa od 30/03/2024	Dokonałem zakupu w wcześniejszym okresie czasu, nie wiedząc, że taki projekt ma wejść w życie. Chciałbym mieć możliwość skorzystania z dofinansowania na rower elektryczny, biorąc pod uwagę fakt, że rower zakupiłem w celu rozwoju mojej działalności transportowej. Bardzo proszę o zwrócenie uwagi na takie prośby bo jak widzę wokół wiele osób korzysta z takich rozwiązań, a to chyba o to chodzi by zachęcać ludzi do tego typu inwestycji a nie wręcz odwrotnie...	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20

462.	Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze (e: mail z dn. 2024-07-18 20:01)	7.4. Beneficjenci 1) osoby fizyczne; 2) jednostki samorządu terytorialnego; 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: (...)	1) Wprowadzenie innych stawek udzielanego dofinansowania w zależności czy to jest 1, 2 czy 3 typ beneficjenta. 2) Wprowadzenie dodatkowego typu beneficjenta, czyli osoby z problemami zdrowotnymi w poruszaniu się.	1) Umożliwienie np. osobom starszym z obszarów wiejskich zakup roweru taniej, niż przedsiębiorcy, który zarabia na jako kurier rowerowy. 2) Na podstawie np. orzeczenia lekarskiego dostalaby większy % dofinansowania.	odrzucona	Koszt obsługi oceny wniosków przy założeniu konieczności weryfikacji dokumentacji dot. uzyskanych przychodów/posiadania KDR/posiadania stopnia niepełnosprawności/legitymacji rencisty lub emeryta, przewyższa wartość dotacji. Dodatkowo, dla osób z orzeczeniem o niepełnosprawności istnieją formy wsparcia udzielane przez PCPR i PFRON.
463.	Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze (e: mail z dn. 2024-07-18 20:01)	7. Formy i warunki udzielania dofinansowania 7.3. Warunki dofinansowania pkt 11)	1) Wprowadzenie limit na zakup rowerów na osobę.	1) Uniknięcie sytuacji, w które osoba kupi np. 50 rowerów, poczeka 2 lata, a potem sprzeda z zyskiem 50%. Limit np. max 5 rowerów na osobę (to i tak drogi wydatek).	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 21, 207
464.	Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze (e: mail z dn. 2024-07-18 20:01)	7.5. Rodzaje inwestycji	1) Wprowadzenie większych zabezpieczeń przed dofinansowaniem pojazdów nie będących rowerami.	1) Jest co prawda mowa o uruchamianiu pedałów, ale powinien być tu zawarty literalnie zakaz instalowania manetki, oraz ograniczenia związane z napięciem baterii (48 V) i mocą silnika (250W mocy ciągłej) pod karą zwrotu dotacji. To są parametry masowo omijane przez "producentów" jak też użytkowników w późniejszej eksploatacji. Najlepiej żeby był to jakiś dokument/specyfikacja/certyfikat sprzedawcy, tak by wisiało nad nim poświadczenie nieprawdy. Oczywiście są patenty na to by to ominąć, ale zniechęci to ilość osób kombinujących do absolutnego minimum. Możliwe, że Policja przy oznakowaniu mogłaby zweryfikować obecność manetki, bo mocy i napięcia akumulatora nie są w stanie w prosty sposób sprawdzić.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 369
465.	K.S. (e: mail z dn. 2024-07-18 23:53)	Rozdział 6. trzecia kropka zdanie pierwsze: okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu.	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 3.07.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu.	Informacja o projekcie powyższego programu pojawiła się w przestrzeni publicznej 3 lipca, a więc nie ma sensu współfinansować rowerów kupionych przed tą datą, ponieważ decyzja o ich zakupie nie była podyktowana oczekiwaniem refundacji części kosztów.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
466.	K.S. (e: mail z dn. 2024-07-18 23:53)	Rozdział 9 punkt 12:	czynnikiem wpływającym na kolejność akceptowanych wniosków jest wysokość dochodu wnioskodawców. Priorytet mają osoby, firmy, instytucje i JST o niższych dochodach.	Sprawiedliwsze jest aby w pierwszej kolejności dofinansowanie dostały uboższe warstwy społeczeństwa, co jest zgodne z założeniami Funduszu Modernizacyjnego.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 13
467.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	3. Budżet Kwota alokacji dla bezwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł.	<b>3. Budżet</b> Łączna kwota alokacji dla bezwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł Łączna kwota alokacji dla bezwrotnych form dofinansowania w podziale na grupy beneficjentów: a) Osoby fizyczne: do 30 000 mln. zł. b) Przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024, poz. 236): 210 000 mln. zł. Jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305): do 60 000 000 zł.	Głównym celem programu jest uniknięcie niskiej emisji poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie. Cel ten zostanie osiągnięty przede wszystkim dzięki zmianie środka transportu z samochodu spalinowego na pojazdy objęte dotacją. Największy potencjał do takiej zmiany, a co za tym idzie do ograniczenia emisji jest po stronie przedsiębiorców wykorzystujących samochód spalinowy jako narzędzie pracy. Dlatego w zdecydowanej większości środków powinny być skierowane do tej grupy. W przypadku Jednostek samorządu terytorialnego proponujemy rozszerzenie definicji, tak aby grupa beneficjentów obejmowała wszystkie jednostki sektora finansów publicznych, w tym także jednostki budżetowe, samorządowe zakłady budżetowe, agencje wykonawcze, instytucje gospodarki budżetowej itp.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 124

468.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	Przez <b>rower elektryczny transportowy (cargo)</b> należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h. Przez wózek rowerowy należy rozumieć (...) – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602).	Przez <b>rower elektryczny towarowy (cargo)</b> należy rozumieć nowy 2- lub 3-kołowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower towarowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h. Pojazd 2-kołowy musi być przystosowany do przewozu załadunku o masie minimum 60 kg (nie licząc masy roweru i kierowcy) Pojazd 3-kołowy musi być przystosowany do przewozu załadunku o masie minimum 150 kg (nie licząc masy roweru i	Proponujemy używanie terminu „rower towarowy” w miejsce terminu „rower transportowy” oraz doprecyzowanie co w ramach programu rozumiemy pod tym pojęciem. Proponujemy wyłączenie możliwości dofinansowania rowerów 4-kołowych – jest ich bardzo mało na rynku, a poruszając się po drogach dla rowerów mogą stanowić zagrożenie. Proponujemy ograniczenie się do rowerów towarowych 2- i 3-kołowych dodatkowo stosując kryterium minimalnego załadunku. Celem jest uniknięcie tanich przeróbek zwykłych rowerów (np. poprzez dodanie małego bagażnika) w celu uzyskania na ich zakup wyższego dofinansowania. To samo kryterium minimalnego załadunku proponujemy zastosować w odniesieniu do wózków rowerowych.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 214 Wymogi określone dla rowerów transportowych cargo zostały przedstawione w ust. 7.5 pkt. 6 PP. Nie planujemy wprowadzenia ograniczenia ze względu na ilość kół.
469.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	<b>7.2 Intensywność dofinansowania</b> Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego przez: a) osoby fizyczne – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. b) przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305); w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305);– do 75% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 7,5 tys. zł.	Proponujemy wprowadzenie zróżnicowanych kryteriów dofinansowania w zależności od typu beneficjenta. W przypadku zwykłych rowerów elektrycznych (nie cargo) największy potencjał na redukcję emisji (poprzez zmianę środka transportu z samochodu spalinowego) dostrzegamy wśród jednostek samorządu terytorialnego, które tak zakupione pojazdy udostępniłyby do wypożyczenia mieszkańcom.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4

470.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	<b>7.2 Intensywność dofinansowania</b> Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	<b>7.2 Intensywność dofinansowania</b> Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego towarowego (cargo) 2-kołowego przez: a) osoby fizyczne – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł. b) przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł. c) jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305); w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305);- do 75% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 10 tys. zł. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego towarowego (cargo) 3-kołowego:	Proponujemy wprowadzenie zróżnicowanych kryteriów dofinansowania w zależności od typu beneficjenta oraz typu roweru towarowego (cargo). Cena rynkowa 2-kołowego roweru towarowego oscyluje w granicach 20 tys. zł., a roweru 3-kołowego 50 tys. zł. Rowery trójkołowe przeznaczone są do przewozu cięższych towarów, a jednocześnie mają potencjał by w najsukcesyjniej realizować cele programu. To właśnie takie rowery mogą w największym stopniu zastąpić samochody w dostawach, logistyce itp. Podobnie wysoki potencjał w dostawach specjalistycznych mają wózki rowerowe.  Rowery cargo 2-kołowe mogą być z powodzeniem wykorzystywane przez osoby fizyczne w codziennych zakupach czy dowozach dzieci. Jednocześnie proponujemy wyższy próg dofinansowania dla jednostek sektora finansów publicznych, w tym jednostek samorządu terytorialnego, które tak zakupione pojazdy udostępniłyby do wypożyczenia mieszkańcom.  W przypadku przedsiębiorców, szczególnie specjalizujących się w transporcie towarów, działalność pocztowej i kurierskiej nacisk powinien być położony na droższe rowery 3-kołowe, stąd propozycja jeszcze bardziej atrakcyjnych warunków dla tych właśnie grup beneficjentów.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 4
471.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	<b>7.3. Warunki dofinansowania (...)</b> 5) okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu);	<b>7.3. Warunki dofinansowania (...)</b> 5) okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu) i oznacza, że pojazd w tym czasie nie może być użytkowany poza granicami kraju (z wyjątkiem beneficjentów z grupy „osoby fizyczne”) i nie może podlegać żadnym zmianom konstrukcyjnym, w szczególności dotyczącym napędu.	Rowery elektryczne mogą stanowić zagrożenie dla ruchu i pieszych w przypadku samodzielnie wprowadzanych zmian, szczególnie zmian w napędzie pozwalających na wyłączenie limitu prędkości oraz jazdę bez użycia siły mięśni wyłącznie z wykorzystaniem silnika – pojazd taki zgodnie z prawem przestaje być rowerem. Niestety jest to nagminna praktyka, szczególnie często w przypadku osób realizujących dostawy z wykorzystaniem takich rowerów. Doprecyzowanie ma na celu zmniejszenie ryzyka takich działań wśród beneficjentów programu, a także uniknięcie wywozu pojazdu do innego kraju i komercyjne jego tam użytkowanie.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 369
472.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	<b>7.3. Warunki dofinansowania</b> 11) wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie W przypadku złożenia wniosku o dofinansowanie przez osobę fizyczną, na więcej niż jeden pojazd wymagane będzie wskazanie we wniosku o dofinansowanie współwłaścicieli pojazdów ze wskazaniem ich numerów PESEL tj. osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej, może otrzymać jedno dofinansowanie obejmujące jeden pojazd	<b>7.3. Warunki dofinansowania</b> 11) wnioskodawcy mogą ubiegać się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym w przypadku a) Osób fizycznych - zakup każdego pojazdu traktowany jest jako osobne przedsięwzięcie. W przypadku złożenia wniosku o dofinansowanie przez osobę fizyczną wymagane jest podanie numeru PESEL, a w przypadku złożenia wniosku na więcej niż jeden pojazd wymagane będzie wskazanie we wniosku o dofinansowanie współwłaścicieli pojazdów ze wskazaniem ich numerów PESEL tj. osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej, może otrzymać jedno dofinansowanie obejmujące jeden pojazd w trakcie trwania naboru. b) Przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) – jako osobne	Proponujemy zwiększenie limitu zakupu do 10 pojazdów w ramach jednego przedsięwzięcia/ wniosku dla podmiotów innych niż osoby fizyczne. Ułatwi to dokonywanie tzw. zakupów flotowych, a tym samym uzyskanie niższych cen za pojedyncze pojazdy oraz większy potencjał do zmiany środka transportu z samochodu spalinowego na rower. Limit nie powinien być zbyt wysoki, aby utrudnić wykorzystanie środków przez kilka bardzo dużych podmiotów, które zakupią setki pojazdów. Jednocześnie proponujemy możliwość składania więcej niż 1 wniosku w ramach programu dla podmiotów innych niż osoby fizyczne i utrzymanie limitu 1 pojazdu na jedną osobę w przypadku tej ostatniej grupy. Jednocześnie, w przypadku osób fizycznych proponujemy dodanie obowiązku podania numeru PESEL także w przypadku wniosku o dofinansowanie jednego pojazdu. Celem jest ograniczenie możliwości uzyskiwania dofinansowania z wykorzystaniem tzw. „słupów” np. przez podmioty współpracujące z firmami dowozowymi i kurierami rowerowymi zatrudniające często osoby nieświadome swoich praw i obowiązujących w kraju przepisów, w tym często cudzoziemców.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 21 i 207

473.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	<b>7.3. Warunki dofinansowania</b> 7) beneficjent jest obowiązany do niezwłocznego zwrotu całości albo części dofinansowania, jeżeli wykorzystał je niezgodnie z warunkami określonymi we wniosku o dofinansowanie lub w umowie o dofinansowanie, w tym pobranych przez niego nienależnie lub w nadmiernej wysokości	<b>7.3. Warunki dofinansowania</b> 7) beneficjent jest obowiązany do niezwłocznego zwrotu całości albo części dofinansowania, jeżeli wykorzystał je niezgodnie z warunkami określonymi we wniosku o dofinansowanie lub w umowie o dofinansowanie, w tym pobranych przez niego nienależnie lub w nadmiernej wysokości. W przypadku beneficjentów należących do grupy Przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) i dofinansowania przedsięwzięć obejmujących łącznie więcej niż 10 pojazdów lub więcej NFOSiGW zastrzega sobie prawo do możliwości przeprowadzenia kontroli mającej na celu weryfikacji wykorzystania przez beneficjenta dofinansowania zgodnie z warunkami określonymi we wniosku	Celem jest zminimalizowanie ryzyka wprowadzania nielegalnych zmian, szczególnie zmian w napędzie pozwalających na wyłączenie limitu prędkości oraz jazdę bez użycia siły mięśni wyłącznie z wykorzystaniem silnika – pojazd taki zgodnie z prawem przestaje być rowerem. Niestety jest to nagminna praktyka, szczególnie często w przypadku osób realizujących dostawy z wykorzystaniem takich rowerów.	odrzucona	We wniosku/umowie o dofinansowanie określone zostaną warunki jakie Beneficjent będzie musiał spełnić w trakcie okresu trwałości inwestycji. W przypadku braku dotrzymania warunków, Beneficjent zostanie zobowiązany do zwrotu dotacji wraz z odsetkami. Dodatkowo w PP ujęto zapisy dotyczące modyfikacji i przerabiania napędu (ust. 7.5 pkt 7) oraz możliwości kontroli przez NFOSiGW (ust. 9 pkt 3).
474.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	7.3. Warunki dofinansowania (...)	7.3. Warunki dofinansowania (...) 13) W przypadku beneficjentów należących do grupy przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) minimalny roczny przebieg pojazdu wynosi 600 km	Celem jest zapobieżenie sytuacji, w której beneficjenci programu zakupią rowery bez intencji korzystania ich, a jedynie odsprzedania z zyskiem po okresie trwałości programu. Wprowadzenie niewielkiego limitu przebiegu (w przypadku grupy przedsiębiorców) minimalizuje ryzyko, że pojazd taki będzie mógł być odsprzedany jako „nowy”/ nieużywany po zakończeniu okresu trwałości projektu.	odrzucona	Brak możliwości weryfikacji zaproponowanego warunku. Warunki jakie wnioskodawca musi spełnić w okresie trwałości zostaną określone we wniosku o dofinansowanie
475.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	<b>7.4 Beneficjenci</b> 14) osoby fizyczne; 15) jednostki samorządu terytorialnego; 16) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: - 49.41.Z - transport drogowy towarów; - 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); - 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; - 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	<b>7.4 Beneficjenci</b> 1) osoby fizyczne; 2) jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305); 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236).	Proponujemy zniesienie limitu dot. PKD w przypadku przedsiębiorców – pojazdy objęte dofinansowaniem mogą z powodzeniem być wykorzystywane przez osoby prowadzące bardzo różnorodną działalność gospodarczą. W przypadku rowerów towarowych (cargo) dotyczy to przede wszystkim odbiorców dostaw – właścicieli sklepów, restauracji, punktów usługowych itp. W przypadku Jednostek samorządu terytorialnego proponujemy rozszerzenie definicji, tak aby grupa beneficjentów obejmowała wszystkie jednostki sektora finansów publicznych, w tym także jednostki budżetowe, samorządowe zakłady budżetowe, agencje wykonawcze, instytucje gospodarki budżetowej itp. Rowery towarowe mogą być wykorzystywane nie tylko do realizacji dostaw i dowozów, ale także przewozu odpadów i realizacji innych zadań o charakterze użyteczności publicznej.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3

476.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...) 2. pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...) 2. pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym i posiadać europejski certyfikat zgodności zgodny z Rozporządzeniem Rady i Parlamentu Europejskiego 2023/1542 z 12 lipca 2023 w sprawie baterii i zużytych baterii	Doprecyzowanie dot. certyfikacji baterii uwzględniające ich niepalność ma zapewnić bezpieczeństwo użytkownikom pojazdów objętych dotacją.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
477.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...) pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...) pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go na terenie kraju UE	Celem jest wyeliminowanie możliwości dofinansowywania pojazdów w większości produkowanych poza granicami UE nawet w przypadku kiedy sam producent „pochodzi z UE”.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
478.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...) 7. zestaw elementów niezbędnych do ładowania akumulatora (np. kable, adapter, ładowarka) powinny być w komplecie z pojazdem	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...) 7. zestaw elementów niezbędnych do ładowania akumulatora (np. kable, adapter, ładowarka) muszą być w komplecie z pojazdem		odrzucona	Zapis pozostał bez zmian ponadto w ust. 7.5 pkt. 8 wskazano zapis o treści” zestaw elementów niezbędnych do ładowania akumulatora (np. kable, adapter, ładowarka) powinny być w komplecie z pojazdem”. Producenci w większości przypadków załączają zestaw do ładowania akumulatora.
479.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...)	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...) 8. Pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku posiadania ubezpieczenie OC	Celem jest zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników pojazdów i innych uczestników ruchu pieszo-rowerowego, ale też impuls do rozwoju rynku ubezpieczeń rowerowych i promowanie odpowiedzialnych postaw wśród użytkowników.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 361
480.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto (...)	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...) 9. Pojazd musi obowiązkowo zawierać mechanizm zabezpieczający przed kradzieżą. Koszt takiego wyposażenia również jest kosztem kwalifikowanym.	Celem jest zmniejszenie ryzyka kradzieży pojazdu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 127

481.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...)	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: 10) W przypadku beneficjentów należących do grupy przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) – każdy pojazd musi zostać wyposażony w urządzenie GPS śledzące prędkość i moc silnika (zmiany napięcia) a także roczny przebieg pojazdu. Dane pochodzące z GPS przekazywane będą NFOŚiGW lub innemu wskazanemu przez NFOŚiGW podmiotowi.	Uzasadnieniem wprowadzenia urządzeń GPS dla przedsiębiorców jest zapobieganie zmianom w napędzie, w tym pozwalającym na wyłączenie limitu prędkości oraz jazdę bez użycia siły mięśni wyłącznie z wykorzystaniem silnika – pojazd taki zgodnie z prawem przestaje być rowerem, a także może stanowić zagrożenie dla innych uczestników ruchu szczególnie na drogach dla rowerów i pieszych. Dane pochodzące z odbiornika monitorujące prędkość i zmiany napięcia pozwolą na bardzo szybkie zidentyfikowanie pojazdów, w których takie nielegalne zmiany zostały wprowadzone.	odrzucona	Brak możliwości weryfikacji zaproponowanego warunku. Dodatkowo w PP ujęto zapisy dotyczące przerabiania napędu (ust. 7.5 pkt 7).
482.	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (e: mail z dn. 2024-07-18 20:35)	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu	<b>7.5 Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie (...) W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu i znajdujące się na afiliowanej przy NFOŚiGW liście. Zgłoszenia na listę kierowców mogą producenci, sprzedawcy i dystrybutorzy. Aby zostać włączonym na listę podmiot zgłaszający musi przedstawić kartę produktu wraz z ceną dla klientów detalicznych oraz cennikami z poprzednich lat (jeśli takowe istnieją). NFOŚiGW zastrzega sobie prawo do usunięcia wybranych pojazdów z listy objętej dopłatą w przypadku udokumentowanego sztucznego zawyżania ceny.	Cel to wprowadzenie mechanizmu zapobiegającego sztucznemu zawyżaniu cen pojazdów (przykład: Przedsiębiorca A zakłada przedsiębiorstwo B produkujące tanie rowery elektryczne o wartości rynkowej 2000 zł. (w praktyce np. składające rowery z Azji). Firma B sprzedaje rowery firmie C również należące do przedsiębiorcy A (lub działa z nim w porozumieniu) rowery za cenę 10000 zł za sztukę i uzyskuje dofinansowanie na poziomie 5000 zł. Zysk przedsiębiorcy A to 3000 tysięcy złotych pozyskane z dotacji). Podobne rozwiązania z „listą” producentów/ dystrybutorów/ sprzedawców funkcjonują w Nowej Zelandii i Irlandii.	odrzucona	NFOŚiGW nie planuje tworzenia listy sprzedawców rowerów.
483.	Krajowy Rejestr Rowerowy Ryszard Pluta sp. j. (e: mail z dn. 2024-07-18 20:59)	<b>7.3 Warunki dofinansowania 6) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji 6) oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;</b>  <b>6 Rejestracja polega na wygrawerowaniu specjalnym przrządem, oznaczenia składającego się z 4 liter i 6 cyfr oraz wydaniu właścicielowi tzw. dowodu rejestracyjnego jako poświadczenia rejestracji pojazdu w bazie danych Policji.</b>	<b>7.3 Warunki dofinansowania 6) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji lub w Krajowym Rejestrze Rowerowym oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;</b>  <b>6 Rejestracja polega na wygrawerowaniu specjalnym przrządem, oznaczenia składającego się z 4 liter i 6 cyfr dowodu rejestracyjnego jako poświadczenia rejestracji pojazdu w bazie danych Policji.</b> n Rejestracja polega na wprowadzeniu danych roweru do ogólnopolskiej bazy rowerów na stronie internetowej <a href="https://www.krajowyrejestrowerowy.pl">https://www.krajowyrejestrowerowy.pl</a> , wgraniu zdjęcia ogólnego roweru, zdjęcia miejsca, w którym rower ma wytłoczony numer ramy oraz oznakowanie roweru specjalną nalepką z	Krajowy Rejestr Rowerowy to ogólnopolska baza danych istniejąca od 2016 roku, w której właściciel roweru może nieodpłatnie rejestrować swój jednoślad on-line. Krajowy Rejestr Rowerowy to internetowa baza rowerów, która ma służyć ograniczeniu plagii kradzieży tych jednośladów oraz umożliwić szybki zwrot roweru prawowitemu właścicielowi, gdy rower zostanie odnaleziony po kradzieży. Każdy zarejestrowany rower w Krajowym Rejestrze Rowerowym ma swój publicznie dostępny profil w Internecie ze zdjęciem, numerem ramy i informacją czy rower został skradziony lub jest w posiadaniu przez prawowitego właściciela. KRR umożliwia przechowywanie skanów dokumentów potwierdzających zakup roweru, oznakowanie roweru naklejką z QR kodem stanowiącym hiperłącze do publicznie dostępnego profilu roweru w Internecie oraz daje możliwość jego ubezpieczenia. Zaletą tego rozwiązania jest łatwość sprawdzenia przez osoby weryfikujące wniosek o dofinansowanie czy rower rzeczywiście został zarejestrowany w Krajowym Rejestrze Rowerowym. Dodatkowa możliwość rejestrowania rowerów on-line w KRR odciążałaby policję w obowiązku rejestrowania dużej ilości rowerów. Dodatkowo grawerowanie przez policję dodatkowego numeru roweru na niektórych typach ram jest sprzeczne z zaleceniami producentów i może prowadzić do utraty gwarancji. W takich przypadkach nabywca musiałby wybierać między skorzystaniem z dofinansowania a utrzymaniem gwarancji producenta na rower.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9

484.	Fundacja „Rodzice dla Klimatu” (e: mail z dn. 2024-07-18 21:01)	1. Cel programu Uniknięcie niskiej emisji – poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, rozwoju dobrych praktyk transportowych oraz zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu poprzez wsparcie zakupu rowerów elektrycznych i wózków elektrycznych.	Dodanie jako cel: - zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych - poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Niezwykle cieszymy się, że rowery elektryczne zostały ujęte w programie dofinansowań. To ważny element zmiany nawyków transportowych, poprawy jakości powietrza, zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych wynikających z transportu i zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ważne jest, by uwzględnić w tym projekcie więcej celów – ma to wymiar uświadamiający jak duże znaczenie ma indywidualny transport, który nie jest oparty na samochodach.	odrzucona	NFOŚiGW może zgłosić do dofinansowania wyłącznie inwestycje służące poprawie warunków środowiska naturalnego. W planowanych wskaźnikach osiągnięcia celu uwzględniono zmniejszenie emisji CO2 i tlenków azotu.
485.	Fundacja „Rodzice dla Klimatu” (e: mail z dn. 2024-07-18 21:01)	7.2. Intensywność dofinansowania 7.2. 1. Nabywanie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. 2. Nabywanie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.	7.2.1. Nabywanie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. Dofinansowanie nie przysługuje na rowery eMTB/elektryczne górskie.	Nie wydaje się zasadne dofinansowanie elektrycznych rowerów MTB, ani wyczynowych. Celem programu jest zachęcanie mieszkańców do zmiany nawyków transportowych, czyli m.in. zamiany samochodu na rower elektryczny w podróży miejskich i strictly transportowych. Dofinansowanie dla rowerów MTB/górskich nie przyczyni się do osiągnięcia zakładanych wskaźników, gdyż nie będzie wynikać z redukcji użycia samochodu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 15
486.	Fundacja „Rodzice dla Klimatu” (e: mail z dn. 2024-07-18 21:01)	7.3. 6) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji1 oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu;	pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji lub w równorzędny sposób oraz podczas jego postoju w miejscach ogólnodostępnych należy stosować certyfikowane zabezpieczenia antykradzieżowe. Zaleca się objęcie roweru/wózka rowerowego ubezpieczeniem.	Zapis ten ma na celu identyfikację roweru w przypadku kradzieży – wskazane jest rozszerzenie katalogu o działania zabezpieczające przed kradzieżą oraz umożliwiające uzyskanie odszkodowania w przypadku kradzieży.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9 oraz 361
487.	Fundacja „Rodzice dla Klimatu” (e: mail z dn. 2024-07-18 21:01)	7.3. 8) dofinansowanie będzie wypłacone tylko w formie refundacji po zakupie pojazdu;	Dodanie opcji dofinansowania na planowany zakup (zwrot do 50% kosztów lecz nie więcej niż 5 tys. zł/ 9 tys. zł po zakupie i spełnieniu wymogów formalnych).	W przypadku rowerów cargo, których ceny oscylują wokół 12-25 tysięcy złotych należy rozważyć, czy jedyną formą dofinansowania jest refinansowanie zakupu. Być może zawarcie umowy z promesą refundacji umożliwiłoby osobom, które nie są w stanie sobie pozwolić na ryzyko nie otrzymania dofinansowania (np. w przypadku wyczerpania puli pieniężnej) zwiększyłoby liczbę osób objętych programem, tak jak w tym programie: <a href="https://bjp.um.gdynia.pl/sprawy-do-zalatwienia,158/dotacja-celowa-na-zakup-roweru-elektrycznego,574484">https://bjp.um.gdynia.pl/sprawy-do-zalatwienia,158/dotacja-celowa-na-zakup-roweru-elektrycznego,574484</a>	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 63 i 118
488.	Fundacja „Rodzice dla Klimatu” (e: mail z dn. 2024-07-18 21:01)	7.4. Beneficjenci 1) osoby fizyczne; 2) jednostki samorządu terytorialnego; 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: (...)	Bez ograniczeń dla przedsiębiorców ze względu na PKD.	Osoby prowadzące małe biznesy potrzebują także środka transportu (np. dostaw, materiałów) lub realizują dostawy produktów do klientów. Nie jest uzasadnione wykluczanie ich z programu dofinansowania. Być może dzięki temu więcej przedsiębiorców rozważy zrównoważone dostawy i zmniejszy użycie samochodów w swojej działalności.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
489.	Fundacja „Rodzice dla Klimatu” (e: mail z dn. 2024-07-18 21:01)	5. minimalny zasięg jazdy ze wspomaganiami musi wynosić 50 km,	Usunięcie zapisu	Zasięg jest zależny od wielu czynników (nachylenie, wiatr, etc.) Istotnym parametrem jest tutaj pojemność akumulatora.	przyjęty	Zgodnie z odp. na pyt. nr 195



490.	K.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:10) K.R-K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:51)	3. <b>Budżet</b> Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł.	Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do <b>500 000 000 zł z możliwością podniesienia limitu w razie większego zainteresowania.</b> W ramach alokacji dofinansowania będą przyznawane w następujących grupach beneficjentów, którzy zakupili: 1) Rowery elektryczne 2) Rowery cargo / wózki towarowe 3) Rowery MTB	Mimo braku dofinansowania do rowerów i wózków rowerowych liczba pojazdów w tym segmencie stale rośnie. Obecnie wielu użytkowników zakupiła takie pojazdy bez korzystania z dofinansowań, które były dostępne w innych kategoriach pojazdów, o czym mowa poniżej. Dodatkowe środki pozwoliłyby objąć pionierów zakupowych w tej kategorii pojazdów, o czym mowa szerzej poniżej. Należy rozważyć podział wsparcia na pulę wg typu pojazdu: co najmniej podział na rowery elektryczne i rowery cargo / wózki rowerowe. Rekomendowany nawet podział na trzy pulę: rowery miejskie i trekkingowe, rowery cargo / wózki rowerowe oraz rowery MTB (rekreacyjne). Są to pojazdy dla różnych grup odbiorców i istnieje ryzyko, że będą one kanibalizować się nawzajem korzystając ze wspólnej puli środków. Priorytetowo należałoby potraktować rowery cargo ze względu na najbardziej udokumentowany transformacyjny potencjał z punktu widzenia celów programu: redukcja emisji tlenków azotu i dwutlenku węgla oraz zmniejszenie kongestii w obszarach zurbanizowanych. Pulę można podzielić kwotowo lub wg kolejności składania wniosków lub zakupu rowerów.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 213.
491.	K.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:10) K.R-K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:51)	6. <b>Koszty kwalifikowane</b> (...) okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2024 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	okres kwalifikowalności wydatków trwa od 30.06.2021 r. do 30.05.2029 r. przy czym dotacja udzielana będzie na zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumiana jako data zakupu pojazdu. Przez datę zakupu pojazdu należy rozumieć datę zapłaty za pojazd lub datę ostatniej raty/części zapłaty za pojazd.	Program powinien przewidywać możliwość dofinansowania rowerów elektrycznych zakupionych w okresie, w którym obowiązywał program Mój elektryk skierowany na dofinansowanie zakupu pojazdów kat. M1, N1 oraz L1e-L7e. Były w nim ujęte wszystkie klasy pojazdów poza rowerami elektrycznymi – motorower, motocykle, czterokołowce, pojazdy samochodowe do przewozu max. 8 osób albo ładunków do masy całkowitej 3,5 t. Takie ograniczenie było dyskryminacyjne względem najmniej emisyjnego i dostępnego także dla osób bez prawa jazdy na pojazdy w w/w klasach. W Polsce w tym czasie były już szeroko dostępne rowery elektryczne oraz elektryczne rowery cargo.  Uwzględnienie zmiany zrównałoby zasady zakupu z zasadami programu Mój elektryk, który obowiązywał od 22 XI 2021 r. i przewidywał możliwość zgłoszenia dofinansowania do pojazdów elektrycznych z wyłączeniem rowerów elektrycznych, o czym była mowa powyżej. Tamten program przewidywał także w pewnym momencie (brak szczegółowej daty komunikatu) dofinansowanie pojazdów zakupionych 2 lata wcześniej (zgodnie z Komunikatem dotyczącym potwierdzenia trwałości przedsięwzięć na stronie: <a href="https://www.gov.pl/web/elektromobilnosc/nabor-dla-przedsiębiorcow-i-podmiotow-innych-niz-osoby-fizyczne">https://www.gov.pl/web/elektromobilnosc/nabor-dla-przedsiębiorcow-i-podmiotow-innych-niz-osoby-fizyczne</a> ).	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
492.	K.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:10)	6. Koszty kwalifikowane 4 Przez rower elektryczny transportowy (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Przez <b>rower elektryczny transportowy</b> (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy <b>musi</b> być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h. Ustalenie minimalnej ładowności na 140 kg.	Doprowadzenie do zgodności definicji z ustawy prawo o ruchu drogowym z celami programu. Byłaby ona wtedy także analogiczna do przyjętej w programie definicji wózka rowerowego. Obecnie w/w dopuszczalaby zakup roweru elektrycznego transportowego (cargo) bez wspomagania i jako taka wydaje się ona wychodzić poza zakres programu dofinansowania zakupu rowerów elektrycznych. Należy rozważyć także uzupełnienie definicji roweru cargo i wózka rowerowego o minimalną ładowność brutto(osoba kierująca plus ładunek), np. min. 140 kg. Przystosowanie do przewozu towarów lub osób może oznaczać także tradycyjny bagażnik rowerowy lub fotelik dziecięcy – jest to zbyt szeroka definicja, która nie pozwala na precyzyjne rozgraniczenie między rowerem, a rowerem cargo, dla których przewiduje się różne wysokości dofinansowania. Ze względu na wielość konstrukcji proponuję wprowadzenie kryterium przy założeniu średniej wagi prowadzącego 80 kg + 60kg –to obciążenie dopuszczalne większe niż duże bagażniki do sakw. Jednocześnie jest to parametr podawany przez producentów rowerów, więc łatwo weryfikowalny.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 191 i 214
493.	K.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:10) K.R-K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:51)	7.3. Warunki dofinansowania (...) 3) dofinansowanie nie zostanie udzielone na pojazd sfinansowany z wykorzystaniem leasingu;	Usunięcie zapisu 7.3. Warunki dofinansowania (...) 3) dofinansowanie nie zostanie udzielone na pojazd sfinansowany z wykorzystaniem leasingu;	W programie Mój elektryk dopuszczono dofinansowanie pojazdów leasingowanych (zgodnie z komunikatami na stronie: <a href="https://www.gov.pl/web/elektromobilnosc/nabor-dla-przedsiębiorcow-i-podmiotow-innych-niz-osoby-fizyczne">https://www.gov.pl/web/elektromobilnosc/nabor-dla-przedsiębiorcow-i-podmiotow-innych-niz-osoby-fizyczne</a> ). Dystrybutorzy rowerów elektrycznych i towarowych rowerów elektrycznych także umożliwiają taką formę finansowania zakupu. Tacy użytkownicy nie powinni być w programie dyskryminowani w stosunku do Beneficjentów programu Mój elektryk i projektowanego programu Mój rower elektryczny w przypadku zakupu nowych rowerów. Także leasingodawcy oferujący takie usługi nie powinni być dyskryminowani w stosunku do innych programów dofinansowania, które taką możliwość przewidują.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 106

494.	K.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:10) K.R-K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:51)	7.3. Warunki dofinansowania (...) 6) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu 6 Rejestracja polega na wygrawerowaniu specjalnym przyrządem, oznaczenia składającego się z 4 liter i 6 cyfr oraz wydaniu właścicielowi tzw. dowodu rejestracyjnego jako poświadczenia rejestracji pojazdu w bazie danych Policji.	Rozszerzenie i usunięcie części zapisu 6) pojazd objęty dofinansowaniem musi zostać zarejestrowany na Policji oraz oznakowany specjalnym numerem umieszczonym na ramie pojazdu. Do tego celu mogą zostać wykorzystane numery seryjne ramy naniesione przez producenta. 6 Rejestracja polega na wygrawerowaniu specjalnym przyrządem, oznaczenia składającego się z 4 liter i 6 cyfr oraz wydaniu właścicielowi tzw. dowodu rejestracyjnego jako poświadczenia rejestracji pojazdu w bazie danych Policji.	Metody znakowanie rowerów stosowane przez Policję nie zmieniły się od ponad 30 lat. Jako takie tworzą ryzyko utraty gwarancji na powłokę lakierniczą roweru i obniżają jego wartość. Brak dokładności w znakowaniu i zabezpieczeniu oznakowania może powodować uszkodzenia ramy i niską wartość odstraszczać takiego znakowania. Należy mieć na uwadze, że policja nie dysponuje ogólnopolskim rejestrem, który byłby dostępny dla osób chcących sprawdzić legalność kupowanego roweru i tym samym przeciwdziałać kradzieżom rowerów. Do czasu rozwiązania tych problemów należy opierać się na numerach seryjnych tłoczonych przez producentów, które są uwzględniane w dokumentach sprzedaży rowerów (m.in. numer ramy, nr baterii, nr klucza do blokady montowanej seryjnie). Tym sposobem znakowane są nie tylko części ramy czy elementy wspomagania - napędów z przerzutkami oraz silników elektrycznych. W tym zakresie celowym jest kontakt z przedstawicielami producentów – w razie potrzeby możliwe jest przekazanie danych kontaktowych.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
495.	K.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:10) K.R-K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:51)	7.3. Warunki dofinansowania (...) 9) nie podlega dofinansowaniu pojazd, dla którego w dniu złożenia wniosku minął okres trwałości, tj. albo upłynęło więcej niż 2 lata od dnia zakupu pojazdu;	7.3. Warunki dofinansowania (...) 9) nie podlega dofinansowaniu pojazd, dla którego w dniu złożenia wniosku minął okres trwałości, tj. albo upłynęło więcej niż 3 lata od dnia zakupu pojazdu;	Wydłużenie okresu, w którym były kupowane rowery do dofinansowania zrównałoby w prawach Beneficjentów programu Mój rower elektryczny i Mój elektryk, który rozpoczął się w 2021 r. Wskazane ograniczenie jest dyskryminujące dla osób, które zamiast zakupu dofinansowanego pojazdu elektrycznego zdecydowały się na zakup roweru elektrycznego albo towarowego roweru elektrycznego w nadziei, że w przyszłości jego zapisy zostaną rozszerzone o tę kategorię pojazdów. Argumenty podawane przez decydentów w zakresie braku rozszerzenia programu na rowery elektryczne nie były poparte żadnymi danymi ani rzeczywistymi argumentami ( <a href="https://globenergia.pl/nie-bedzie-dofinansowania-do-e-rowerow-w-programie-moj-elektryk/">https://globenergia.pl/nie-bedzie-dofinansowania-do-e-rowerow-w-programie-moj-elektryk/</a> ). Ta sytuacja powinna zostać uzdrowiona poprzez rozszerzenie okresu zakupu rowerów do dofinansowania. Program i tak przewiduje udzielenie dofinansowania po zakupie roweru. Wprowadzenie ograniczenia 2 lat oznacza dyskryminację pionierów tego obszaru elektromobilności i pominięcie ich wkładu w główny cel programu jakim jest uniknięcie niskiej emisji. Ci użytkownicy już od kilku lat działają na rzecz zastępowania samochodów w dojazdach do pracy, szkoły (dowożenie dzieci), na zakupy i innych punktów docelowych. Na kwestię tę zwracało uwagę Stowarzyszenie Zielone Mazowsze w 2021 r. ( <a href="https://zm.org.pl/list_elektromobilnosc_rowerowa-21a/">https://zm.org.pl/list_elektromobilnosc_rowerowa-21a/</a> ), którego stanowisko pozostaje aktualne.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20 i 62
496.	K.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:10) K.R-K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:51)	7.4. Beneficjenci 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: - 49.41.Z - transport drogowy towarów; - 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); - 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; - 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	Usunięcie zapisu 3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą wykazać, w jaki sposób będą wykorzystywać rower elektryczny, towarowy rower elektryczny albo wózek w realizacji celu ograniczania niskiej emisji – zastąpienie samochodu. prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: - 49.41.Z - transport drogowy towarów; - 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; - 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego.	Rozszerzenie dofinansowania ponad proponowany zakres PKD pozwoli wszystkim przedsiębiorcom realizować cel ograniczania niskiej emisji. Jest to szczególnie istotne w przypadku lokalnych przedsiębiorców, którzy poprawiają w ten sposób jakość powietrza w swoich lokalnych społecznościach. Dodatkowo zachowanie proponowanych klasyfikacji PKD dyskryminuje wszystkich nieprowadzących działalności przewidzianej do dofinansowania w programie. Doświadczenie zarówno zagraniczne jak i polskie (Łódź, Gdynia, Warszawa, Wrocław, Kraków, Toruń) pokazują, że rowery takie wykorzystują w dużej mierze drobni przedsiębiorcy o różnym profilu działalności usługowej lub wytórczej: stolarze, hydraulicy, fryzjerzy, dostawcy, pralnie przemysłowe, DJ-e, artyści wędrowni, osoby sprzątające, mobilna gastronomia, piekarnie, restauracje i sklepy (dostawy własne), taksówkarze rowerowi, kwaciarnie, firmy odbierające odpady... Zastosowanie logistyczno-dostawcze jest bardzo ważne, ale to tylko jedno z wielu możliwych zastosowań rowerów elektrycznych i transportowych. Kategorie działalności należy pozostawić otwarte na kreatywność przedsiębiorców. Po drugie, może prowadzić do zafałszowania rzeczywistości prowadzonej działalności poprzez sztuczne rozszerzenie zakresu PKD w przyszłości. Takie działanie będzie niekorzystne także dla celów prowadzenia statystyki publicznej i przedstawiania rzeczywistego obrazu działalności gospodarczej prowadzonej w Polsce.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3

497.	K.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:10) K.R-K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:51)	<b>7.5. Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie nowego roweru elektrycznego, nowego roweru transportowego (cargo) w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602), nowego wózka rowerowego w rozumieniu 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602). W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu.	<b>7.5. Rodzaje inwestycji</b> Inwestycja polegająca na zakupie nowego roweru elektrycznego, nowego roweru transportowego (cargo) w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602), nowego wózka rowerowego w rozumieniu 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602). W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż <b>48 miesięcy</b> przed datą zakupu.	W okresie przed wprowadzeniem programu dystrybutorzy rowerów elektrycznych i innych pojazdów przewidzianych do dofinansowania z uwagi na brak dopłat niejednokrotnie pozostawali z niesprzedanymi rowerami, które następnie były proponowane do sprzedaży w obniżonych cenach, co umożliwiło ich zakup osobom z mniejszymi możliwościami finansowymi. Takie sytuacje powinny być w programie uwzględnione. W szczególności mając na uwadze w/w postulaty co do rozszerzenia okresu zakupu pojazdów do dofinansowania.	odrzucona	Do dofinansowania kwalifikują się rowery zakupione po 04.07.2024 r., wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu (włącznie z baterią z uwagi na jej trwałość i wydajność, którą traci nawet jak nie jest użytkowana).
498.	K.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:10) K.R-K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:51)	<b>7.5. Rodzaje inwestycji</b> 2. pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	<b>7.5. Rodzaje inwestycji</b> 2. pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah lub zawartości 300 Wh, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym;	Jest to powszechny standard informacyjny przyjęty na rynku baterii rowerów elektrycznych, który jest czytelny dla użytkowników i najczęściej podawany w specyfikacji technicznej (inaczej wymaga to przeliczeń). Pojemność niższa jest już raczej niespotykana.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 26
499.	K.K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:10) K.R-K. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:51)	<b>7.5. Rodzaje inwestycji</b> 5. minimalny zasięg jazdy ze wspomaganiami musi wynosić 50 km,	Usunięcie zapisu <b>7.5. Rodzaje inwestycji</b> 5. minimalny zasięg jazdy ze wspomaganiami musi wynosić 50 km,	Taki parametr nie jest podawany w specyfikacji technicznej rowerów, ponieważ w praktyce bardzo trudno go zdefiniować – zależy od warunków terenowych, pogodowych, stylu jazdy. Wystarczający jest zapis o minimalnej pojemności baterii. Producenci raczej nie podają takiego kryterium z uwagi na różne poziomy wsparcia kierującego możliwe do ustalenia w panelu kontrolnym.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 195
500.	Nextbike Polska S.A. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:13)	3. Budżet Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł.	3. Budżet Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł, przy czym na samoobsługowe systemy ogólnodostępnych wypożyczalni rowerów publicznych przeznaczona będzie wydzielona kwota 60 000 000 zł, tj. 20% całości budżetu.	Wydzielenie dedykowanej kwoty na ogólnodostępne samoobsługowe systemy wypożyczalni rowerów publicznych zwiększy dostępność tych pojazdów dla większej liczby użytkowników, co przyczyni się do lepszego wykorzystania dofinansowanych rowerów, zwiększenia mobilności mieszkańców oraz skutecznego wykorzystania środków i osiągnięcia wyższych wskaźników osiągnięcia celów programu tj. zmniejszenia emisji CO <sub>2</sub> , PM10 czy tlenków azotu. Samoobsługowe wypożyczalnie rowerów publicznych pozwalają korzystać z jednego roweru od kilku do nawet kilkunastu osobom w ciągu jednego dnia. Dzięki temu można osiągnąć efekt znacznie wyższego poziomu wykorzystania każdego roweru. Standardowo rower prywatny, podobnie jak prywatny samochód, wykorzystywany jest przez kilka % czasu w ciągu dnia, a przez pozostałe 95-98% czasu stoi. Systemy samoobsługowych wypożyczalni rowerów publicznych podnoszą wskaźnik wykorzystania nawet 10 razy! Taka alokacja środków, na ogólnodostępne samoobsługowe systemy wypożyczalni rowerów publicznych, przyczyni się do najefektywniejszego zwiększenia mobilności oraz promowania zdrowego stylu życia wśród mieszkańców. Zwiększy to również efektywność wykorzystania środków publicznych poprzez skupienie ich na strategicznych celach programu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 124 jedyny podział jaki jest na ten moment zakładany, to wydzielenie części środków i otwarcie pierwszego naboru tylko dla osób fizycznych

501.	Nextbike Polska S.A. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:13)	5. Terminy i sposób składania wniosków Nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2025-2029 lub do wyczerpania alokacji. Sposób składania i rozpatrywania wniosków określony zostanie w dokumentach naboru, które zamieszczone będą na stronie internetowej NFOŚiGW (Operatora Funduszu Modernizacyjnego).	5. Terminy i sposób składania wniosków Nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2025-2029 lub do wyczerpania alokacji. Sposób składania i rozpatrywania wniosków określony zostanie w dokumentach naboru, które zamieszczone będą na stronie internetowej NFOŚiGW (Operatora Funduszu Modernizacyjnego). Jeżeli w ciągu 5 pierwszych dni naboru liczba złożonych wniosków przekroczy pulę środków do rozdysponowania to wszystkie złożone i spełniające kryteria wnioski podlegać będą ocenie i dofinansowaniu, a podział funduszy będzie proporcjonalny względem zadeklarowanych we wnioskach liczb rowerów.	Zapewnienie proporcjonalnego podziału środków w przypadku dużego zainteresowania programem w pierwszych dniach naboru zwiększy przejrzystość i sprawiedliwość procesu przyznawania dofinansowania. Taki mechanizm zapobiegnie Sytuacjom, w których jedynie najwcześniejsze złożone wnioski otrzymają wsparcie, co może prowadzić do niesprawiedliwego rozdziału funduszy. Dodatkowo, zapewni to lepsze zarządzanie budżetem programu i umożliwi wsparcie większej liczby wnioskodawców.	odrzucona	Propozycja ta może spowodować dofinansowanie w niewielkiej wysokości, a koszt obsługi oceny tych wniosków przewyższy wartość dotacji
502.	Nextbike Polska S.A. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:13)	7.3. Warunki dofinansowania 5) okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu);	7.3. Warunki dofinansowania 5) okres trwałości wynosi 3 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu);	Wydłużenie okresu trwałości do 3 lat wzmocni mechanizmy weryfikujące i wymuszające efektywne wykorzystanie rowerów, eliminując podmioty chcące wykorzystać zakup rowerów do celów spekulacyjnych i np. odsprzedaży po okresie trwałości projektu. Dłuższy okres trwałości zapewni również lepszą długoterminową stabilność projektu oraz wyższe korzyści środowiskowe. Przyczyni się to również do lepszego monitoringu i oceny efektywności programu przez dłuższy okres. Jak pokazuje doświadczenie samoobsługowych wypożyczalni rowerów publicznych, w których rowery dostępne są dla klientów 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu, wytrzymałość rowerów wynosi średnio ok. 5 lat.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 62
503.	Nextbike Polska S.A. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:13)	7.3. Warunki dofinansowania	7.3. Warunki dofinansowania 13) Kryterium oceny wniosków przez przedsiębiorców i jednostki samorządu terytorialnego będzie: a) zadeklarowany poziom wykorzystania rowerów, wyrażony w kilometrach, które rower pokona w okresie trwałości projektu b) szczegółowość systemu raportowego, który pozwoli Operatorowi programu (NFOŚiGW) precyzyjnie określić realny poziom wykorzystania rowerów	Ustanowienie kryteriów oceny wniosków zapewni, że dofinansowanie trafi do podmiotów, które efektywnie wykorzystują rowery, wspierając zrównoważony transport i eliminując nadużycia. Kryteria te zwiększą transparentność procesu selekcji oraz promują aktywne korzystanie z dofinansowanych rowerów, co maksymalizuje korzyści środowiskowe i społeczne. Dodatkowo, system raportowy pozwoli na dokładne monitorowanie i analizę wykorzystania środków, a także analizę wpływu programu na środowisko i mobilność oraz identyfikację obszarów wymagających poprawy.	odrzucona	Brak możliwości weryfikacji zaproponowanego warunku.
504.	Nextbike Polska S.A. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:13)	7.3. Warunki dofinansowania	rowery mogą być wykorzystywane tylko i wyłącznie do prowadzenia działalności gospodarczej na terenie RP	Ograniczenie możliwości wykorzystania rowerów tylko do prowadzenia działalności gospodarczej na terenie RP zapobiegnie nieuczciwym praktykom i zapewni, że wsparcie finansowe będzie wspierać lokalną gospodarkę. Taka regulacja zapewni, że rowery będą służyły poprawie mobilności i efektywności transportu w Polsce. Ponadto, wspieranie lokalnych podmiotów przyczyni się do rozwoju krajowego rynku rowerów elektrycznych i wzmocni sektor transportu ekologicznego.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 505
505.	Nextbike Polska S.A. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:13)	7.3. Warunki dofinansowania	wnioskodawcami mogą być tylko i wyłącznie podmioty mające siedzibę na terenie RP	Ograniczenie możliwości aplikowania o dofinansowanie tylko do podmiotów mających siedzibę na terenie RP wspiera lokalne przedsiębiorstwa i samorządy, wzmacniając krajowy rynek i gospodarkę. Takie kryterium zapewni, że środki finansowe będą wspierać rozwój gospodarki w Polsce oraz przyczynią się do tworzenia miejsc pracy. Dodatkowo, lokalne podmioty są bardziej zaangażowane w długoterminowe cele programu i lepiej rozumieją lokalne potrzeby i specyfikę rynku.	przyjęta	Zmiana zapisu ust. 7.4 PP poprzez dodanie przypisów
506.	Nextbike Polska S.A. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:13)	7.3. Warunki dofinansowania	Beneficjenci dofinansowania zobowiązani będą do regularnego serwisowania rowerów elektrycznych, zgodnie z wytycznymi producenta, oraz do przedstawiania raportów serwisowych Operatorowi programu (NFOŚiGW) co pół roku.	Regularne serwisowanie rowerów elektrycznych zapewni ich długotrwałą i efektywną eksploatację. Przestrzeganie zaleceń producenta oraz raportowanie działań serwisowych zmniejszy ryzyko awarii i przedłuży żywotność rowerów, co z kolei zmaksymalizuje korzyści płynące z programu dofinansowania.	przyjęta częściowo	Warunek dot. konieczności serwisowania pojazdów zostanie wskazany we wniosku/umowie o dofinansowania.
507.	S.S. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:16)	Punkt 6 Koszty kwalifikowane – okres kwalifikowalności	Okres od 01.01.2025 do 31.05.2029	Jeśli będzie można składać wnioski na zakup roweru jeszcze z 2024 roku to istnieje ryzyko że już na początku 2025 roku zabraknie środków na dofinansowanie	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 20
508.	S.S. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:16)	Punkt 7.3.11	Osoba fizyczna może zakupić tylko jeden rower	Zakup więcej niż jednego roweru przez osoby fizyczne może skutkować tym że osoba może próbować nielegalnie sprzedawać takie rowery	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 21

509.	S.S. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:16)	Punkt 7.4.3	Wypożyczalnia i dzierżawcy sprzętu rekreacyjnego i sportowego nie mogą zakupić takiego roweru	Przez takie działanie może zabraknąć środków na zakup dla osób fizycznych	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 22 oraz 124
510.	B.O. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:34)	dofinansowanie będzie wypłacone tylko w formie refundacji po zakupie pojazdu	Dofinansowanie będzie wypłacone w formie refundacji po zakupie pojazdu lub płatności za pomocą dokumentu potwierdzającego przyznanie świadczenia	Poszerzenie zapisu o płatność za pomocą dokumentu potwierdzającego przyznanie świadczenia umożliwi dostęp do programu szerszej grupie odbiorców, którzy nie posiadają środków na całość inwestycji w rower elektryczny. Jest to zapis analogiczny jak w ustawie o wsparciu gospodarstw domowych w ponoszeniu kosztów związanych ze zmianą standardu nadawania naziennej telewizji cyfrowej z 24 lutego 2022. Wymaga to oczywiście dalszych zmian w regulaminie, jak m.in. zbudowanie bazy sprzedawców/producentów, jednak jest to technicznie wykonalne.	odrzucona	Koszt obsługi oceny wniosków przewyższa wartość dotacji. Ponadto warunek ten nie wpływa bezpośrednio na osiągnięcie efektu ekologicznego.
511.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei (e: mail z dn. 2024-07-18 22:47)	2. Zmniejszenie emisji CO2 Planowana wartość wskaźnika osiągnięcia celu dla bezwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 83 139 Mg/rok.	Wskazać sposób wyliczenia.	Jeżeli założycy, że 60 tys. rowerów (założenie z punktu poprzedniego skorygowane do 300 mln / 5 tys.) będzie przejeżdżał rocznie po 5 tys. km i że całość tej drogi w innym wypadku byłaby przejechana samochodem (a to założenie dość odważne, bo istnieje jeszcze kolej, zwykłe rowery itp.), to zaoszczędzimy najwyżej emisję $60000 \cdot 5000 \cdot 0,1 / 10^3 \cdot 8/5 = 48$ tys. ton CO2 (Mg) na rok. 0,1 to 100g CO2 / km, a 8/5 to poprawka na stare samochody, które palą 8 l zamiast „przepisowych” 5 l paliwa / 100 km. (emisja 0,1 kg CO2 / km odpowiada spalaniu niecałych 5l paliwa / 100 km)	odrzucona	Wyliczenia efektu ekologicznego zostaną udostępnione na stronie NFOŚiGW/dedykowanej stronie programu Mój rower elektryczny.
512.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei (e: mail z dn. 2024-07-18 22:47)	7.2. Intensywność dofinansowania .1. Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.	1. Nabycie w formie zakupu roweru albo zestawu do przerobienia roweru zwykłego na elektryczny. Dofinansowanie pokrywa do 4 tys. zł z kosztów kwalifikowanych.	Dofinansowanie ograniczone kwotowo premiuje rozwiązania tanie i skuteczne, zaś procentowo – prowokuje do rozrzućności. Kto zaczął używać roweru elektrycznego, niechętnie wróci do wersji klasycznej (wiem nie tylko po sobie), można więc śmiało powiedzieć, że po beneficjentach programu w wersji z kupnem wyłącznie kompletnego roweru elektrycznego pozostanie złomowisko rowerów zwyczajnych, a proponowane przez nas zmiany tę niegospodarność ograniczą. Doskonały zestaw do przeróbki roweru na el. kosztuje aktualnie w granicach 4 tys. zł, a akumulatory (stanowiące połowę kosztu) będą tańsze.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
513.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei (e: mail z dn. 2024-07-18 22:47)	7.3. Warunki dofinansowania 5) okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu)	Podniesienie „okresu trwałości” do lat 5 lub powiązanie go z ilością przebytych kilometrów (proponowane 50 tys. na zasadzie „co nastąpi prędzej”).	Używając roweru zamiast samochodu przejeżdżam rocznie w granicach 5 tys. km, ale mogę sobie wyobrazić, że ktoś inny częściej jeździ do pracy i przebędzie 10 tys. km / rok. Akumulator litowy ma trwałość rzędu 1000 ładowań, co przy zakładanych 50 km zasięgu (u mnie to przeciętnie 90 km na 1 ładowanie) daje szacowaną trwałość 50 tys. km. Możliwość wymiany roweru na koszt państwa co 2 lata to marmotrawstwo i pole do nadużyć.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 62
514.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei (e: mail z dn. 2024-07-18 22:47)	7.4. Beneficjenci, punkt 3	Objąć pozostałe działy transportu lądowego, w szczególności transport kolejowy – PKD dział 49.1 i 49.2 albo zrezygnować z ograniczania grona beneficjentów.	Nie ma gałęzi gospodarki / życia, w której rower elektryczny nie miałby przewagi nad innymi środkami przemieszczania się, zaś kolejarze w szczególności mogą odnieść korzyść, bo mogą taki rower zabrać ze sobą, dzięki czemu będą mogli z niego skorzystać w każdym miejscu.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
515.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei (e: mail z dn. 2024-07-18 22:47)	7.5 punkt 4: „uruchomienie wspomagającego napędu elektrycznego następuje automatycznie po rozpoczęciu pedalowania tzn. istnieje możliwość jazdy bez wspomagania elektrycznego. Ponadto po zaprzestaniu pedalowania silnik elektryczny przestaje wspomagać napęd i nie ma możliwości jazdy wyłącznie z użyciem silnika elektrycznego, bez pedalowania np. możliwość jazdy przy rozładowanej baterii.”	Usunąć punkt 4.	Tak pierwsza, jak i druga część są logicznie sprzeczne: a) wspomaganie ma być automatyczne, ale nie ma być konieczne. b) tego, to już zupełnie nie da się zrozumieć. Wymogi, które ma spełniać rower elektryczny, są określone przepisami, a te – mamy nadzieję – zostaną urealnione. Ponieważ np. możliwość uruchomienia roweru bez pedalowania podnosi bezpieczeństwo, zwłaszcza podczas jazdy w miejskim ruchu (szybsza reakcja i możliwość ucieczki z drogi innych pojazdów). A piszemy to z całą odpowiedzialnością, jako użytkownicy podobnych pojazdów.	odrzucona	Zapis ten wprost wynika z prawa o ruchu drogowym
516.	M.W. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:55)	Przez rower elektryczny transportowy (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Przez rower elektryczny transportowy (cargo) należy rozumieć nowy pojazd skonstruowany fabrycznie do przewozu ładunków o wadze minimum 50kg lub pasażerów (co najmniej 2 dzieci lub 1 osoby dorosłej), o szerokości nieprzekraczającej 0,9m, poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy jest wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.	Program jest wzorowany na podobnych programach za granicą. Z uznaniem należy podjąć tak do założeń, jak i proponowanej kwoty. Należę do najwcześniejszych promotorów rowerów towarowych w Polsce. Posiadam od 15 lat rower cargo, który sam przywiozłem z Holandii. Prowadziłem także w przeszłości portal ibikekrakow.com, gdzie promowałem jazdę miejską na rowerze. Jestem także pracownikiem Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, odpowiedzialnym za politykę rowerową (nie mniej uwagi niniejsze składam prywatnie, nie jako przedstawiciel jakiegokolwiek instytucji). Na podstawie posiadanego przeze mnie doświadczenia i wiedzy na temat tego rynku rowerowego muszę zauważyć, że definicja roweru transportowego (cargo), zaproponowana w projekcie jest bardzo nieostra i pozwala na nadużycia. Z całą pewnością część nabywców zwykłych rowerów będzie mogła po niewielkich modyfikacjach wystąpić o dopłatę w wyższej wysokości. Stąd zaproponowana zmiana, przekonsultowana z ekspertami ze środowiska skupiającego posiadaczy tego typu rowerów. Nowa definicja obejmuje wszelkiego typu rowery cargo tj. dwu- i trzykółowe, zarówno ze skrzynią z przodu (np. typu long-john), jak i z przedłużonym i wzmocnionym bagażnikiem z tyłu.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 214

517.	M.W. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:55)	brak	Nowy podpunkt 13) w punkcie 7.3. Warunki finansowania: Rower objęty finansowaniem musi posiadać pełne wyposażenie wymagane co jazdy po drogach publicznych, również po zmroku i w złych warunkach pogodowych, zaś beneficjent deklaruje że będzie używał roweru także do codziennej komunikacji.	O ile dofinansowanie do rowerów towarowych, miejskich i trekkingowych przyczyni się do spadku ruchu samochodowego, to inwestowanie środków publicznych w bardzo drogie górskie rowery elektryczne nie wydaje się celowe. Uważamy, że konieczne jest wprowadzenie mechanizmów które zapobiegną wydatkowaniu środków wyłącznie na sport. Dlatego też proponujemy dodanie dodatkowego wymogu w punkcie 7.3.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 15 W PP wskazano maksymalną kwotę dotacji oraz maksymalną intensywność dofinansowania. W związku z tym wyższa wartość pojazdu nie spowoduje wyższego dofinansowania. Dodatkowo, obowiązkowe wyposażenie pojazdu poruszającego się po drogach publicznych opisane jest w kodeksie drogowym.
518.	S.P. (e: mail z dn. 2024-07-18 22:56)			Dzień dobry, Moją sugestią jest stworzenie: 1. Osobnego planu, który będzie uwzględniał dofinansowanie do zakupu rowerów (normalnych) nowych, używanych, bądź naprawy roweru, którego jest się już w posiadaniu. Uważam, że dzięki temu głównie: 1) nie wystąpi żadna emisja zanieczyszczeń do atmosfery 2) nie zostanie zużyty prąd 3) obywatele będą zmotywowani do podejmowania aktywności fizycznej 4) sprzęt (rower) dostanie drugie życie ALBO 2. Dopisanie do zasugerowanego przez Państwa planu, że dofinansowanie obejmie również zakup roweru (normalnych) nowych, używanych, bądź naprawy roweru, którego jest się już w posiadaniu.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 1
519.	Gmina Kosakowo (e: mail z dn. 2024-07-18 23:01)	Liczba pojazdów Planowana wartość wskaźnika osiągnięcia celu dla bezwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 46 667 szt. pojazdów. Zmniejszenie emisji CO2 Planowana wartość wskaźnika osiągnięcia celu dla bezwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 83 139 Mg/rok. (...)	Rozszerzenie/doprecyzowanie zapisu	Prosimy o doprecyzowanie, czy jest to wskaźnik załączony z wyliczeń matematycznych, pn. wprowadzenie 1 roweru do systemu przyczyni się do ograniczenia emisji nw. Parametrów o ... I beneficjent wylicza? czy wnioskodawcy będą zobligowani do potwierdzenia w inny sposób spełniania wskaźników? Z doświadczenia wynika, iż realnie jest potwierdzenie przez wnioskodawcę wskaźnika liczby rowerów, natomiast nie będzie on miał narzędzi do samodzielnego zbadania zmian w emisji.	odrzucona	Wyliczenia efektu ekologicznego i rzeczowego zostaną udostępnione na stronie NFOŚiGW/dedykowanej stronie
520.	Gmina Kosakowo (e: mail z dn. 2024-07-18 23:01)	7.4. Beneficjenci - 2) jednostki samorządu terytorialnego;	Rozszerzenie/doprecyzowanie zapisu w tym lub innym stosownym miejscu regulacji	Proszę o rozszerzenie/doprecyzowanie zapisu w tym lub innym stosownym miejscu regulacji oraz odpowiedź na pytanie, Czy mamy rozumieć jako zakup roweru na cele IST (użytek służbowy pracowników i radnych ) czy gmina ma występować ze zbiorczym wnioskiem na cele poszczególnych mieszkańców - tzw. Wniosek zbiorczy i na kogo wtedy miałyby być faktura? Gwarancja, własność? Może lepszym rozwiązaniem byłoby aby osoby fizyczne wnioskowały bezpośrednio do WFOŚiGW, wybierając modele rowerów dostosowane do ich indywidualnych potrzeb oraz będących stroną kupującą rower, pilnująca jego gwarancji oraz trwałości	odrzucona	Doprecyzowanie zapisów zostanie umieszczone na stronie internetowej NFOŚiGW/dedykowanej stronie
521.	Gmina Kosakowo (e: mail z dn. 2024-07-18 23:01)	Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD: (...)	Prosimy o rozważenie poszerzenia zapisu w ustosunkowaniu do kwestii w Uzasadnieniu	Niniejszy katalog wyklucza małych przedsiębiorców którzy mogliby obniżyć koszty swojej działalności oraz nadać im walor większej ekologiczności przez zmianę sposobu przemieszczania się z użyciem sprzętu rowerowego (rower, cargo), w formule pomocy de minimis. Do rozważenia mechanizmy wyrównawcze dostępu dużych wypożyczalnie w stosunku do pozostałych uprawnionych beneficjentów może minimalne limity na gminę lub powiat? Czy będzie możliwe wsparcie w rowery systemów rowerów metropolitalnych za pośrednictwem zakupu rowerów przez gminy, co mogłoby zmultiplikować efektywność wykorzystania rowerów w ramach programu?	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
522.	Stowarzyszenie Akcja Ratunkowa dla Krakowa (e: mail z dn. 2024-07-18 23:08)	Beneficjenci: - 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego	Całkowite usunięcie z listy beneficjentów wypożyczalni sprzętu rekreacyjnego i sportowego	Pozwolenie wypożyczalniom na bycie beneficjentami programu może doprowadzić do sytuacji, w której wypożyczalnie uniemożliwią dostęp do dopłat osobom prywatnym. Przedsiębiorcy dużo łatwiej zgromadzić kwotę 50% środków wkładu własnego niż osobom prywatnym. Aby osiągnąć cel - jakim jest ograniczenie niskiej emisji rowery muszą trafić przede wszystkim do osób prywatnych, tak aby jak największa ich liczba mogła sobie pozwolić na zakup roweru. W przeciwnym razie - zostaną one „skupione” przez firmy.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 22
523.	Stowarzyszenie Akcja Ratunkowa dla Krakowa (e: mail z dn. 2024-07-18 23:08)		zwiększenie całościowej kwoty przeznaczonej na dopłaty	300 milionów złotych na 5 lat funkcjonowania programu wydaje się być kwotą znacząco niewystarczającą, aby dokonać zmiany systemowej, szczególnie w ramach dużych polskich miast. Wnioskujemy o podwojenie założonej kwoty.	odrzucona	Na obecną chwilę brak możliwości zwiększenia alokacji.
524.	Stowarzyszenie Akcja Ratunkowa dla Krakowa (e: mail z dn. 2024-07-18 23:08)		kryterium kraju produkcji i określenie minimalnych parametrów jakościowych	Należy rozważyć, wzorem np. programu Czyste Powietrze i listy ZUM, wprowadzenie norm jakości dofinansowanych rowerów w szczególności w zakresie kraju produkcji, tak, aby wspierać dobry jakościowo sprzęt krajowy i krajowych producentów i uniknąć masowego sprowadzania tanich chińskich zamienników wątpliwej jakości.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
525.	Stowarzyszenie Akcja Ratunkowa dla Krakowa (e: mail z dn. 2024-07-18 23:08)		większy pułap dofinansowania dla grupy o najniższych dochodach	Wnioskujemy o rozważenie zwiększenia procentowej pewnej puli dotacji dla osób o najniższych dochodach i/lub osób powyżej 60 roku życia, jako potencjalnie najważniejszych z punktu widzenia równoważonej mobilności beneficjentów programu.	odrzucona	Dofinansowanie kierowane jest dla wszystkich osób fizycznych na równych zasadach.
526.	Stowarzyszenie Akcja Ratunkowa dla Krakowa (e: mail z dn. 2024-07-18 23:08)		uproszczenie znakowania roweru z dofinansowaniem	Wymóg znakowania jest zrozumiały, ale nie jest on dostępny na każdym komisariacie i trzeba będzie się najechać.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
527.	Stowarzyszenie Akcja Ratunkowa dla Krakowa (e: mail z dn. 2024-07-18 23:08)		poparcie dla kierunku programu	Stowarzyszenie w pełni wspiera pomysł NFOŚiGW co do zasady i kierunku przedłożonego projektu z zastrzeżeniem uwag wymienionych w punktach 1-4.	n/d	n/d

528.	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM) (e: mail z dn. 2024-07-18 23:24)	Pkt 7.4. Beneficjenci	Podział budżetu na osobne pule dla różnych grup beneficjentów.	Jedna pula budżetu dla trzech różnych grup beneficjentów może w praktyce oznaczać mniejsze szanse dla osób fizycznych, u których decyzja zakupowa może trwać dłużej z uwagi na mniejszy kapitał. Sugeruję się podział puli równomiernie pomiędzy trzy grupy beneficjentów lub inny, gwarantujący możliwość skorzystania z programu przez osoby fizyczne.	przyjęta częściowo	Zgodnie z odp. na pyt. nr 124
529.	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM) (e: mail z dn. 2024-07-18 23:24)	Pkt. 7.4 Beneficjenci	Rozszerzenie grup beneficjentów o spółki miejskie, publiczne, spółdzielnie oraz organizacje pozarządowe i związek metropolitalny.	Należy uwzględnić możliwość składania wniosków przez spółki prawa handlowego (przedsiębiorstwa), których JST jest właścicielem lub jego udziału są powyżej 50% np. straż miejską, spółki miejskie m.in. ZOO, MPWiK, MPK, które zgodnie z definicją są przedsiębiorcą. Dopisanie pozwoliłoby spółkom miejskim wykonywania niektórych zadań przy użyciu roweru elektrycznego, cargo zamiast pojazdu samochodowego (przy okazji promując dobre praktyki). Powyższe odnosi się również do pozostałych wskazanych podmiotów.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
530.	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM) (e: mail z dn. 2024-07-18 23:24)	Pkt 7.4. ppkt 3	Rozszerzenie beneficjentów przedsiębiorców m.in. o następujące grupy: 55.10.Z - Hotele i podobne obiekty zakwaterowania 81.21. Z - niespecjalistyczne sprzątanie budynków i obiektów przemysłowych. 73.11. Z firmy eventowe 81.30. Z - Działalność usługowa związana z zagospodarowaniem terenów zieleni 79.12.Z - Działalność organizatorów turystyki	Sugeruję się rozważenie dodatkowych obszarów działalności gospodarczej wymienionych wśród beneficjentów mając na uwadze, że rower cargo czy wózek rowerowy może w tych przypadkach zastąpić (i zastępować) z powodzeniem samochód	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 3
531.	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM) (e: mail z dn. 2024-07-18 23:24)	brak	Regularne monitorowanie cen rowerów elektrycznych przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK).	Aktywne monitorowanie cen rowerów elektrycznych przez odpowiednie organy państwowe zapewni bieżącą kontrolę nad sytuacją na rynku i umożliwi szybką interwencję w przypadku wykrycia nieprawidłowości. Należy zastosować odpowiednie zapisy w programie umożliwiające reagowanie na ww. nieprawidłowości	odrzucona	NFOŚiGW nie ma uprawnień do przekazania przedmiotowego obowiązku UOKiK.
532.	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM) (e: mail z dn. 2024-07-18 23:24)	7.5. ppkt 3 - pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE;	Wspieranie lokalnych producentów rowerów elektrycznych poprzez preferencyjne warunki w programie dotacyjnym dla rowerów produkowanych w kraju.	Wspieranie lokalnych producentów może prowadzić do zmniejszenia kosztów transportu i cła, co przekłada się na niższe ceny końcowe rowerów elektrycznych. Wsparcie polskich producentów oraz polskich przedsiębiorstw tworzących rowery na terytorium RP wiąże się z wewnętrznymi inwestycjami, tworzeniem miejsc pracy.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 7
533.	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM) (e: mail z dn. 2024-07-18 23:24)	Pkt 7.3. ppkt 3 dofinansowanie nie zostanie udzielone na pojazd sfinansowany z wykorzystaniem leasingu	Umożliwienie wykorzystania leasingu	Uwzględnienie tej metody finansowania stworzyłoby możliwości dla wielu podmiotów	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 106
534.	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM) (e: mail z dn. 2024-07-18 23:24)	Pkt 7.5. ppkt 5.	Zmiana kryterium dot. minimalnego zasięgu jazdy ze wspomaganiem (50 km) na pojemność baterii	Producenci napędu czy rowerów nie zawsze uwzględniają tego typu dane, ponieważ nie chcą wprowadzać w błąd użytkownika (zasięg uzależniony jest od wielu zmiennych). Zmienną, którą można byłoby w tym miejscu użyć jest pojemność baterii wyrażona w kWh.	przyjęta	Zgodnie z odp. na pyt. nr 195
535.	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM) (e: mail z dn. 2024-07-18 23:24) Członkowie i instytucje współpracujące z PSNM (e: mail z dn. 2024-07-18 23:24) - Uwagi wskazane powyżej a zgłoszone bezpośrednio przez instytucje	Pkt. 7.3 ppkt 6 Przypis 6) Rejestracja polega na wygrawerowaniu specjalnym przyrządem, oznaczenia składającego się z 4 liter i 6 cyfr oraz wydaniu właścicielowi tzw. dowodu rejestracyjnego jako poświadczenia rejestracji pojazdu w bazie danych Policji	Rejestracja polega na <b>wygrawerowaniu specjalnym przyrządem oznakowaniu w sposób zwyczajowy przyjęty przez Policję - oznaczenia składającego się z 4 liter i 6 cyfr oraz wydaniu właścicielowi tzw. dowodu rejestracyjnego dowodu tożsamości roweru jako poświadczenia rejestracji pojazdu w bazie danych Policji.</b>	Obecnie są możliwe trzy sposoby oznakowania roweru przez Policję: 4) Wygrawerowanie* numeru, 5) Zapisanie numeru wodoodpornym pisakiem w kilku miejscach na rowerze, 6) Naklejenie naklejek z numerem. *Ryzyko związane z trwałym grawerem – może on uszkodzić ramę roweru, a tym samym wpłynąć na utratę gwarancji na rower. Po oznakowaniu roweru policja wydaje „dowód tożsamości roweru”. Sugerowane zmiany są zasadne, jeśli bazujemy na obowiązujących praktykach policyjnych.	odrzucona	Zgodnie z odp. na pyt. nr 9
536.	A.K. (e: mail z dn. 2024-07-03 20:58)			Dzisiaj przeczytałem artykuł o powyższym projekcie. Uważam, że jest to bardzo dobra inicjatywa. Obecnie mieszkam z żoną w mniejszym mieście (12 tys. mieszkańców) w województwie świętokrzyskim. W naszym przypadku jeździmy rowerami jednak wielu mieszkańców korzysta ze swoich aut do każdego dojazdu np. do sklepu czy przychodni pomimo dobrze rozwiniętej siatki ścieżek rowerowych. Myślę, że polepszyłyby to trochę jakość powietrza, szczególnie w centrach podobnych do naszej miejscowości. Niestety nie widziałem nigdzie informacji w jaki sposób dofinansowanie będzie rozdysponowane - budżet będzie planowany centralnie czy podzielony np. na województwa? Pytam o to ponieważ prawdopodobnie duże ośrodki miejskie jak Kraków czy Warszawa i Trójmiasto ze względu na ilość mieszkańców wyczerpałyby budżet szybko. Czy istnieje tym samym możliwość podziału budżetu na województwa? Umożliwiłoby to mniejszym miejscowościom jak nasza w Polsce wschodniej ubieganie się o dofinansowanie nie będąc wykluczonymi.	n/d	Zgodnie z odp. na pyt. nr 124.  Po zatwierdzeniu Programu Priorytetowego, zostanie opracowana dokumentacja dot. naboru wniosków o dofinansowanie. Na stronie internetowej Programu zamieszczone będzie ogłoszenie o naborze wniosków, w którym wskażemy informacje dot. m.in. sposobu i terminu składania wniosków.
537.	L. (e:mail z dn. 2024-07-04 10:08)			Bardzo dobra inicjatywa jednakże moim zdaniem powinna być rozszerzona o motocykle elektryczne / skutery. To pozwoliłoby dużej grupie ludzi na możliwość podróży do pracy motocyklem elektrykiem - tam gdzie rower jednak nie pomoże.	odrzucona	Dofinansowanie do zakupu pojazdów kat. L dostępne na Nabór dla przedsiębiorców i podmiotów innych niż osoby fizyczne - Elektromobilność - Portal Gov.pl (www.gov.pl)

W zestawieniu proponowanych zmian zapisów projektu Programu **Mój Rower Elektryczny** nie uwzględniono wiadomości bez treści lub z pustym załącznikiem, treści obraźliwych lub mogących zostać uznane za niestosowne lub obraźliwe, zapytań dotyczących aktualnej ścieżki składania wniosków oraz wszelkich innych, które choćby pośrednio nie zawierały propozycji modyfikacji zapisów projektu programu.

[\[1\] W przypadku osób fizycznych dane zostały zanonimizowane](#)

[\[2\] Pisownia oryginalna](#)