

**Tytuł programu: Budowa/rozbudowa sieci elektroenergetycznych na potrzeby ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy**

W zestawieniu proponowanych zmian zapisów projektu Programu „Budowa/rozbudowa sieci elektroenergetycznych na potrzeby ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy” 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 projektu programu.

L.p.	Nazwa organizacji/podmiotu, zgłaszającego uwagi	Obecne zapisy PP	Proponowane parametry wsparcia	Uzasadnienie	Status uwagi	Wyjaśnienie
1.	BRAND DOCK Sp. z o.o. operator sieci ultra szybkiego ładowania BeReady2GO	1. Cel	Powinno być również sieci kompleksowej, a nie tylko bazowej.	Rozporządzenie UE ws. rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych ( <b>dalej: AFIR</b> ) dotyczy także sieci kompleksowej. Ta sama zmiana powinna być adekwatnie w dalszej części dokumentu.	częściowo przyjęta	Możliwość realizacji inwestycji na obszarach centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjne, terminali intermodalnych, Miejsce Obsługi Podróżnych ( <b>dalej: MOP</b> ) na sieci bazowej rozszerzonej lub kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej ( <b>dalej: TEN-T</b> ) + 3km.
2.		2.1. Liczba utworzonych miejsc	Powinno być min. 200.	W Polsce będzie ok. 300 MOP-ów a tylko znikoma część z nich ma stacje ładowania, więc żeby spełnić AFIR trzeba doprowadzić energię do min. 200.	odrzucona	Wartość wskazana w programie jest wartością minimalną. Możliwe jest uzyskanie wyższych efektów.
3.		2.2. Dostępna moc	Powinno być min. 420 MW (przy zał. 100) lub 840 MW (przy zał. 200) lub adekwatnie do liczby lokalizacji.	Zgodnie z AFIR docelowa moc na każdym MOP to 3,6 MW dla ciężarówek i 600kW dla osobowych, więc 50 MW nie odpowiada zarówno liczbie 100, jak i potrzebom zgodnym z wymogami.	przyjęta	Wymagania w zakresie możliwości dostarczenia mocy dostosowano do wymogów AFIR.
4.		7.4. Beneficjenci	Powinno być i/lub Operatorzy Stacji Ładowania.	Bez tego zapisu nikt praktycznie nie skorzysta z programu, ponieważ zgodnie z przepisami OSD nie doprowadza przyłącza po s/n (średnim napięciu), a tylko takie doprowadzane jest w miejsca mające zostać objęte programem, czyli m.in. MOP. Operator stacji ładowania musi pokryć 100% kosztów od GPZ, czyli czasami 10 km infrastruktury i nie ma wpływu na to, gdzie on się znajduje. Żeby to zmienić musiałyby powstać dodatkowe regulacje prawne, zmuszające OSD do doprowadzenia GPZ do miejsc, których dotyczył ma program. Bez tego program będzie martwy.	odrzucona	Założeniem programu jest udzielenie dofinansowania Operatorom Systemu Dystrybucyjnego. Warunkiem w programie będzie również doprowadzenie infrastruktury elektroenergetycznej co najmniej do granicy działki, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy. Operatorzy stacji ładowania w kosztach kwalifikowanych związanych z budową stacji ładowania, będą mogli uwzględnić koszt budowy przyłącza.
5.		Kryteria jakościowe	Zobowiązanie powinno dotyczyć również utrzymania umowy dzierżawy, a nie tylko do nie zbywania.	Np. miejsca na MOP są dzierżawione, cała droga kablowa także i/lub jest udostępniana.	odrzucona	Trwałość powinna dotyczyć kosztów kwalifikowanych i nie ma konieczności uszczegółowienia pojęcia "trwałość".
6.	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej	demarkacja źródeł finansowania	Proszę o potwierdzenie, że w ramach ww. programu wsparcie nie będzie się nakładało ze wsparciem oferowanym w ramach 2.3 FEniKS 2021-2027 oraz przekazanie informacji w jaki sposób zostanie zapewniona rozdzielnosc wsparcia udzielanego w ramach programu ze wsparciem udzielanym w ramach FEniKS 2021-2027.	Działanie 2.3 FEniKS 2021-2027 jest – podobnie jak wsparcie w ramach programu priorytetowego „Budowa/rozbudowa sieci elektroenergetycznych na potrzeby ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy” – skierowane do OSD, jednocześnie warunki wsparcia wydają się korzystniejsze niż te oferowane w ramach FEniKS 2021-2027. Ponadto, w ramach FEniKS 2021-2027 dodatkowo premiowane są projekty, które wspierają elektromobilność.	odrzucona	Programy się nie nakładają.
7.	ESV SA	Kryterium Jakościowe Dopuszczające nr 13: „Oświadczenie Wnioskodawcy, że wykonuje wyłącznie działalność polegającą na dystrybucji energii elektrycznej, przy czym zastrzeżenie dotyczące wyłączności oznacza podleganie zakazowi ujętemu w art. 9d ust. 1h ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (tj.. Dz. U. z 2021 r. poz. 716, z późn. zm.).”	Wykreślenie w całości Kryterium Jakościowego Dopuszczającego nr 13	Treść obligatoryjnego oświadczenia nr 13 w sposób całkowicie nieuzasadniony i krzywdzący ogranicza możliwość uczestnictwa w naborze do pięciu największych OSD w Polsce (Enea Operator Sp. z o.o., Energa Operator Sp. z o.o., Stoen Operator Sp. z o.o., PGE Dystrybucja SA, Tauron Dystrybucja SA), uniemożliwiając jednocześnie wnioskowanie o dofinansowanie ponad 180 małym Operatorom Systemów Dystrybucyjnych, posiadających koncesję na dystrybucję energii elektrycznej, obsługujących mniej niż 100.000 odbiorców, na których zgodnie z Prawem Energetycznym nie ciąży obowiązek rozdziela działalności dystrybucyjnej od innych działalności tj. np. działalności wytwórczej czy działalności obrotowej.	odrzucona	Założeniem programu jest udzielenie dofinansowania Operatorom Systemu Dystrybucyjnego. Jednocześnie nie zamykamy ewentualności/możliwości rozszerzenia w przyszłości grupy potencjalnych Beneficjentów (po ewaluacji programu) lub wsparcia w innym programie dla wskazanych w uwadze operatorów.

8	<b>Ministerstwo Infrastruktury – Departament Dróg Publicznych</b>	<p>Punkt 1. Cel programu Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby budowy ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej TEN-T, centrach logistycznych, bazach eksploatacyjnych oraz terminalach intermodalnych, aby zmniejszyć liczbę pojazdów emitujących CO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub>, a tym samym poprawić jakość powietrza.</p>	<p>Punkt 1. Cel programu Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby budowy ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy, <b>wymaganych rozporządzeniem (UE) 2023/1804</b>, zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej TEN-T, centrach logistycznych, bazach eksploatacyjnych oraz terminalach intermodalnych, aby zmniejszyć liczbę pojazdów emitujących CO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub>, a tym samym poprawić jakość powietrza.</p>	<p>Program priorytetowy o wartości 3 mld zł został zaproponowany przez MI z uwagi na napotykane trudności z przyłączeniami do MOP, według wytycznych rozporządzenia UE 2023/1804, które były zgłaszane przez GDDKiA ogłaszającą przetargi na dzierżawę MOP z wymogami zawartymi we wstępnej i docelowej wersji rozporządzenia UE 2023/1804. Realizacja celów rozporządzenia UE 2023/1804 nie będzie możliwa bez zabezpieczenia finansowego elementu polegającego na budowie przyłącza energetycznego do MOP, szczególnie w przypadkach lokalizacji MOP w większej odległości od istniejącego GPZ lub RPZ. W przypadku braku realizacji postanowień rozporządzenia a także braku możliwości wykazania przez państwo członkowskie podjęcia wszelkich potrzebnych wysiłków i umożliwienia warunków do jego wypełnienia, Komisja Europejska będzie upoważniona do nakładania kar na Polskę za niewypełnienie rozporządzenia UE, obowiązującego mocą traktatów (dotyczy bez wyjątku, wszystkie państwa wspólnoty). Udostępnione środki Funduszu Modernizacyjnego mają pomóc państwom członkowskim osiągać ambitne cele polityki UE, realizowanej przez pakiet aktów prawnych Zielonego Ładu, do którego zalicza się również rozporządzenie UE 2023/1804.</p>	przyjęta	Dodanie podstawy prawnej jest zasadne.
9		<p>Punkt 2.2 Dostępna moc przyłączeniowa Planowana wielkość wskaźnika osiągnięcia celu – łączna moc przyłączeniowa nowopowstałych/rozbudowanych przyłączy elektroenergetycznych dla zasilania podstawowego – 50 MW.</p>	<p>Punkt 2.2 Dostępna moc przyłączeniowa Planowana wielkość wskaźnika osiągnięcia celu – łączna moc przyłączeniowa nowopowstałych/rozbudowanych przyłączy elektroenergetycznych dla zasilania podstawowego – 564 MW.</p>	<p>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylecia dyrektywy 2014/94/UE (dalej AFIR) wskazuje, że:</p> <p>1) na sieci bazowej strefa ładowania pojazdów osobowych na koniec 2025 roku ma mieć moc 400 kW i do końca 2027 zwiększyć moc do 600 kW; na sieci kompleksowej strefa ładowania pojazdów osobowych ma mieć moc 300 kW do końca 2027 roku i do końca 2035 roku zwiększyć moc do 600 kW;</p> <p>2) na sieci bazowej strefa ładowania pojazdów ciężarowych na koniec 2025 roku ma mieć moc 1400 kW, do końca 2027 roku zwiększyć moc do 2800 kW i do końca 2030 roku zwiększyć moc do 3600 kW; na sieci kompleksowej strefa ładowania pojazdów ciężarowych do końca 2027 roku ma mieć moc 1400 kW i zwiększyć moc do 1500 kW do końca 2030 roku.</p> <p>Mając na uwadze powyższe wymogi rozporządzenia bezpośrednio obowiązującego we wszystkich państwach członkowskich, Program priorytetowy ma ułatwić osiągnięcie wskazanych w nim obowiązków. Uwzględniając z kolei wysokie jednorazowe koszty budowlane dociągnięcia kabli do stref ładowania (zwłaszcza na MOP), za wskazane należy uważać instalowanie kabli pozwalających na przesył energii elektrycznej o docelowej mocy stref ładowania (przy czym należy założyć, że w początkowym okresie użytkowania będą pobierane mniejsze moce). Uwzględniając z kolei specyfikę rozłożenia MOP na drogach, specyfikę ładowania pojazdów elektrycznych w naszej strefie klimatycznej, za wskazane należy uznać, że preferowaną lokalizacją takich stref powinny być MOP typu I z rozwiniętym węzłem gastronomiczno-sanitarnym (z ogrzewanymi pomieszczeniami odpoczynku dla kierowców), których liczba jest ograniczona a tym samym na jednym MOP powinny być lokalizowane równoległe strefy ładowania pojazdów osobowych i ciężarowych a moc dociągnięta do jednego MOP, powinna umożliwić przeciągnięcie metodą precyzyjną zasilania do MOP bliźniaczego zlokalizowanego naprzeciwko, po drugiej stronie drogi ekspresowej lub autostrady. Uwzględniając z kolei zaproponowany okres kwalifikowalności kosztów (do 31.12.2029 roku) oraz pozostałe postanowienia punktów 1, 2.1 i 3, mając również na względzie dbałość o należyte wydatkowanie środków publicznych, minimalna moc łączna wskaźnika osiągnięcia celu, to znaczy łączna moc przyłączeniowa nowopowstałych/rozbudowanych przyłączy elektroenergetycznych dla zasilania podstawowego powinna być iloczynem 60 stref (za 80% środków) i docelowej mocy (do osiągnięcia do końca 2030 roku) dla pary MOP na sieci bazowej tj. 8,4 MW (60 stref * 8,4 MW = 504 MW), do wyniku którego należy będzie dodać strefy ładowania przy centrach logistycznych, bazach eksploatacyjnych i terminalach intermodalnych, dla których wartość mocy może wynosić tylko moc wymaganą dla pojedynczej strefy ładowania na sieci kompleksowej dla pojazdów ciężarowych wynoszącą 1,5 MW, czyli 40 stref za 20% środków (40 stref * 1,5 MW = 60 MW).</p> <p>Pierwotnie zaproponowany wskaźnik nie pozwoliłby nawet na przyłącza do 100 sztuk pojedynczych stref dla pojazdów osobowych wg. Wymogów AFIR (50 MW = 50 000 kW podzielone przez 600 kW to 83 strefy pojedyncze). Konkludując, wskaźnik osiągnięcia celu, realizujący zasadę dbałości o środki publiczne, powinien wynieść więcej.</p>	przyjęta	Zwiększono planowaną wielkość wskaźnika osiągnięcia celu – zwiększono łączną moc przyłączeniową nowopowstałych/rozbudowanych przyłączy elektroenergetycznych dla zasilania podstawowego - zgodnie z wymaganiami AFIR.

10.	Punkt 4. Okres wdrażania- Program realizowany będzie w latach 2025 -2029, przy czym: 1) zobowiązania (rozumiane jako podpisywanie umów) podejmowane będą do 31.12.2028 r., 2) środki wydatkowane będą do 31.12.2029 r.	Punkt 4. Okres wdrażania - Program realizowany będzie w latach 2024 -2030, przy czym: 1) zobowiązania (rozumiane jako podpisywanie umów) podejmowane będą do 31.12.2029 r., 2) środki wydatkowane będą do 31.10.2030 r.	Realizacja założeń AFIR wymaga zarówno chęci indywidualnych inwestorów do inwestowania w strefy ładowania, jak i w pojazdy. Wymaga również ukończenia sieci bazowej i kompleksowej w docelowych lokalizacjach, wymaganych rozporządzeniem (UE) nr 2024/1679. Należy przy tym uwzględnić również stan realizacji Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku (z perspektywą do 2033 roku). Mając na uwadze w szczególności wymogi rozporządzenia AFIR, gdzie pierwszym terminem zapadalności jest 31.12.2025, za uzasadnione należy uznać jak najszybsze uruchomienie środków z przedmiotowego programu priorytetowego (jeszcze przed końcem bieżącego roku 2024). Jeśli zaś chodzi o termin końcowy, to jego wydłużenie może pozwolić na łatwiejsze rozłożenie prac przez OSD oraz zagwarantować wykorzystanie wszystkich środków, szczególnie dostępnych w 20% komponentu logistyczno-terminalowego, gdzie zainteresowanie podmiotów będzie wzrastać wraz z rozwojem technologii pojazdów bateryjnych i pojawianiem się stref na MOP sieci bazowej TEN-T.	odrzucona	Fundusz Modernizacyjny przewiduje 5 letni okres wdrażania programu priorytetowego, nie ma możliwości wydłużenia terminów.
11.	Punkt 6. Koszty kwalifikowane 1) okres kwalifikowalności kosztów od 01.01.2024 r. do 31.12.2029 r., w którym to okresie poniesione koszty mogą być uznane za kwalifikowane (...).	Punkt 6. Koszty kwalifikowane 1) okres kwalifikowalności kosztów od 01.01.2024 r. do 31.08.2030 r., w którym to okresie poniesione koszty mogą być uznane za kwalifikowane (...).	Wydłużenie okresu kwalifikowalności wydatków ma takie samo uzasadnienie jak uzasadnienie przedstawione w uwagach do punktu 4. Okres wdrażania.	odrzucona	Fundusz Modernizacyjny przewiduje 5 letni okres wdrażania programu priorytetowego, nie ma możliwości wydłużenia terminów.
12.	Punkt 7.3 Warunki dofinansowania 1) objęta dofinansowaniem budowa i rozbudowa sieci elektroenergetycznej na potrzeby zapewnienia zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy (sieć elektroenergetyczna realizowana wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) musi zostać doprowadzona co najmniej do granicy nieruchomości, na której zlokalizowane są:  a) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdujące się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi sieci bazowej TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.  b) obszaru centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.	Punkt 7.3 Warunki dofinansowania  a) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP), znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T <b>lub terenu przeznaczonego do parkowania pojazdów lekkich i ciężkich</b> w odległości do 3 km od najbliższego <b>węzła</b> drogi sieci bazowej TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.  b) obszaru centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w <b>odległości do 0,5 km jazdy od tych obiektów</b> , na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.	Elastyczność wskazana w AFIR (do 3 km), ma uzasadnienie w przypadku sieci TEN-T (chodzi o ukształtowanie terenu czyli po prostu fizyczny brak miejsca), aby jednak taki obiekt, oddalony o 3 km od węzła na sieci TEN-T spełniał wymogi rozporządzenia AFIR, zarówno z artykułu 3. jak i artykułu 4., to musi umożliwiać korzystanie przez pojazdy tak osobowe, jak i ciężarowe. W przypadku podpunktu b, dotyczącego centrum logistycznego – terminalu intermodalnego, aż taka duża odległość nie wydaje się uzasadniona i może być sprzeczna przede wszystkim z zasadą efektywności energetycznej.	odrzucona	Program uwzględnia wymóg "+ 3 km" od danych obiektów. Program jest kompatybilny z programem "Wsparcie budowy lub rozbudowy ogólnodostępnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego", gdzie przyjęto odległości 3 km. Nie widzimy konieczności doprecyzowania.
13.	Punkt 7.3 Warunki dofinansowania  2) objęta dofinansowaniem infrastruktura elektroenergetyczna musi posiadać możliwość dostarczenia mocy na poziomie minimum 700 kW dla inwestycji o których mowa w pkt. 1.a) i co najmniej 350 kW dla inwestycji o których mowa w pkt. 1.b).	Punkt 7.3 Warunki dofinansowania  2) objęta dofinansowaniem infrastruktura elektroenergetyczna musi posiadać możliwość dostarczenia mocy na poziomie minimum <b>4200 kW</b> dla inwestycji o których mowa w pkt. 1.a) i co najmniej <b>1500 kW</b> dla inwestycji o których mowa w pkt. 1.b).	Jak w punkcie 2.2 Dostępna moc przyłączeniowa.  Co do zasady, w celu optymalizacji wydatków publicznych wskazane jest doprowadzanie mocy do MOP, który ma swój odpowiednik po drugiej stronie drogi, jednak mogą zdarzyć się sytuacje, gdzie MOP-y nie leżą naprzeciwko siebie, tylko w większej od siebie odległości, lub na MOP vis a vis nie ma zainteresowanego inwestycją inwestora, wówczas dopuszczalne powinno być przyłączenie dla MOP z mocą jak dla pojedynczej strefy sieci bazowej w docelowej mocy wskazanej przez AFIR na 31.12.2030. W przypadku centrów logistycznych, powinniśmy przyjąć moce jak dla docelowej wartości strefy ładowania pojazdów ciężarowych wymaganej do 31.12.2030 na sieci kompleksowej, bowiem celem programu priorytetowego, oprócz redukcji szkodliwych emisji z transportu, powinno być również wypełnienie wymogów rozporządzenia AFIR.	przyjęta	Zwiększono planowaną wielkość wskaźnika osiągnięcia celu – zwiększono łączną moc przyłączeniową nowopowstałych/rozbudowanych przyłączy elektroenergetycznych dla zasilania podstawowego - zgodnie z wymaganiami AFIR.

14.		Punkt 7.3 Warunki dofinansowania  4) wnioskodawca może złożyć w jednym naborze więcej niż jeden wniosek o dofinansowanie, przy czym łączna wartość złożonych wniosków przez jednego wnioskodawcę nie może być wyższa niż 40 % budżetu danego naboru.	Punkt 7.3 Warunki dofinansowania  4) wnioskodawca może złożyć w jednym naborze więcej niż jeden wniosek o dofinansowanie, przy czym łączna wartość złożonych wniosków przez jednego wnioskodawcę nie może być wyższa niż <b>80 %</b> budżetu danego naboru.	Nie jesteśmy w stanie przewidzieć rozkładu zapotrzebowania geograficznego a tym samym zapotrzebowania OSD w poszczególnych naborach (Enea, Energa, Tauron, PGE). Popyt na przyłącza dużych mocy do stref ładowania, zwłaszcza na sieci TEN-T nie zależy wyłącznie od OSD, ale również od stanu ukończenia odcinków dróg sieci TEN-T (niektóre ciągi są ukończone, podczas gdy inne znajdują się dopiero w budowie, niektóre MOP-y są przedmiotem zainteresowania inwestorów, podczas gdy inne, nie zostały jeszcze wystawione do przetargu), natężenia ruchu, ilości centrów logistycznych, baz transportowych i terminali intermodalnych. Ograniczenie udziału OSD w poszczególnych naborach może niepotrzebnie hamować poszczególne inwestycje i oddać szansę na realizację wszystkich wymogów rozporządzenia UE 2023/1804, zwłaszcza tych określonych na koniec 31.12.2025 (15% sieci TEN-T ze strefami ładowania pojazdów ciężarowych co 120 km) i na 31.12.2027 (50% całej sieci TEN-T ze strefami ładowania pojazdów ciężarowych co 60 km na sieci bazowej i co 100 km na sieci kompleksowej).	odrzucona	Przy aktualnym budżecie ograniczenie do 40% jest zasadne - zapobiega skonsumowaniu całego budżetu przez jednego wnioskodawcę.
15.		Punkt 7.3 Warunki dofinansowania  8) okres trwałości wynosi 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji, przy czym za zakończenie realizacji inwestycji rozumie się podpisanie ostatniego protokołu zdawczo-odbiorczego.	Punkt 7.3 Warunki dofinansowania  8) okres trwałości wynosi <b>10 lat</b> od dnia zakończenia realizacji inwestycji, przy czym za zakończenie realizacji inwestycji rozumie się podpisanie ostatniego protokołu zdawczo-odbiorczego.	Mając na uwadze charakter tego wsparcia (kable energetyczne do istniejących lub projektowanych MOP na docelowej sieci TEN-T) lub istniejących lub planowanych centrów logistycznych, baz eksploatacyjnych i terminali intermodalnych, oraz uwzględniając fakty, że:  1) sieć TEN-T będzie w najbliższych latach zmieniać swoją docelową lokalizację (wraz z oddaniem do ruchu będących obecnie w budowie lub przetargu odcinków dróg), co może mieć wpływ na lokalizację poszczególnych MOP,  2) rozporządzenie AFIR wyznacza cztery terminy zapadalności realizacji poszczególnych celów: 31.12.2025 r., 31.12.2027 r., 31.12.2030 r. i 31.12.2035 r.  Inwestycje wsparte przez Program priorytetowy powinny być trwałe co najmniej do ostatniego terminu zapadalności rozporządzenia UE 2023/1804 (AFIR), tj. do 31.12.2035 r., co biorąc pod uwagę okres wdrażania Programu priorytetowego, uzasadnia wydłużenie okresu trwałości inwestycji do 10 lat.	przyjęta częściowo	Przyjęto 7-letni okres trwałości przedsięwzięcia.
16.	<b>Marcjanik Holding</b>	Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby budowy ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej TEN-T (...)	Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby budowy ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy zlokalizowanych wzdłuż sieci <b>kompleksowej</b> i bazowej TEN-T (...)	Zgodnie z art. 10 ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1315/2013  1. W trakcie rozwijania sieci kompleksowej priorytetem ogólnym są środki konieczne do: a) zapewnienia zwiększonej dostępności i łączności wszystkich regionów Unii, z uwzględnieniem szczególnego przypadku wysp, sieci odizolowanych oraz regionów słabo zaludnionych, odległych i najbardziej oddalonych.	przyjęta	Uwaga uwzględniona.
17.		7.4 Beneficjenci Operatorzy systemu dystrybucyjnego (OSD) - operatorzy systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego w rozumieniu art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (tj.: Dz.U. z 2024 r. poz. 266).	7.4 Beneficjenci Operatorzy systemu dystrybucyjnego (OSD) - operatorzy systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego w rozumieniu art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (tj.: Dz.U. z 2024 r. poz. 266) lub podmioty posiadające promesę koncesji zgodnie z art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (tj.: Dz.U. z 2024 r. poz. 266).	Zwiększenie liczby potencjalnych beneficjentów programu.	odrzucona	Założeniem programu jest udzielenie dofinansowania Operatorom Systemu Dystrybucyjnego w rozumieniu art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne.
18.		7.1 Warunki dofinansowania 1) objęta dofinansowaniem budowa i rozbudowa sieci elektroenergetycznej na potrzeby zapewnienia zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy (sieć elektroenergetyczna realizowana wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) musi zostać doprowadzona co najmniej do granicy nieruchomości, na której zlokalizowane są:  a) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi sieci bazowej TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.	7.1 Warunki dofinansowania 1) objęta dofinansowaniem budowa i rozbudowa sieci elektroenergetycznej na potrzeby zapewnienia zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy (sieć elektroenergetyczna realizowana wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) musi zostać doprowadzona co najmniej do granicy nieruchomości, zlokalizowanej:  a) wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi sieci bazowej TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.	Ujednolicenia zapisów z wymogami programów wspierających budowę ogólnodostępnych stacji ładowania, tj. „Wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego”, CEF Transport. Żaden z powyższych programów nie ogranicza budowy stacji ładowania jedynie do Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP).	odrzucona	Założeniem programu jest wsparcie budowy stacji ładowania w Miejscach Obsługi Podróżnych.  Program jest komplementarny z programem wsparcia dla rozbudowy stacji ładowania dużych mocy.

19.	WFOŚiGW w Krakowie	7.3.1 a) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi sieci bazowej TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.	Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi sieci bazowej TEN-T, na którym znajduje się lub planowana* jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.  *Planowana jest tj. zostało wydane pozwolenie na budowę	Proponuję się doprecyzowanie zapisów, że dana inwestycja jest planowana aby uniknąć sytuacji, w której stacja ładowania dużych mocy ostatecznie nie powstanie. Na przykład dopisek: "wydane zostało pozwolenie na budowę tej inwestycji".	odrzucona	Wprowadzenie zapisów spowodowałoby ograniczenie lokalizacji inwestycji, a powinno wpłynąć na rozwój stacji ładowania.
20.		7.3.1 b) obszar centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.	b) obszar centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana* jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.  *Planowana jest tj. zostało wydane pozwolenie na budowę	Jak wyżej.	odrzucona	Wprowadzenie zapisów spowodowałoby ograniczenie lokalizacji inwestycji, a powinno wpłynąć na rozwój stacji ładowania.
21.		brak zapisu	Proponuje się dodać (np. w pkt. 7.3 po ppkt 8) zapis, który określałby jakie działania Beneficjenta naruszają pięcioletni okres trwałości, o którym mowa w pkt. 7.3 ppkt 8.	Na str. 6, w kryteriach jakościowych dopuszczających nałożono na Wnioskodawcę obowiązek złożenia oświadczenia/oświadczeń, które odnoszą się do 5-cio letniego okresu trwałości. Natomiast z warunków samego Programu nie wynika wcześniej jakich działań zabrania się Beneficjentowi w pięcioletnim okresie trwałości.	częściowo przyjęta	Właściwy zapis znajduje się w kryterium jakościowym nr 1.
22.		(Str. 8) Analiza bieżącej sytuacji finansowej wnioskodawcy. Kryterium nr 1 jest oceniane pozytywnie, o ile z oceny wynika, iż Wnioskodawca nie znajduje się w złej sytuacji finansowej. Zasady oceny: Ocena przeprowadzana jest na podstawie zweryfikowanych przez NFOŚiGW danych finansowych przedstawionych we wniosku o dofinansowanie (wraz z załącznikami) zgodnie z Metodą oceny finansowej wniosku o dofinansowanie. Negatywna ocena Kryterium nr 1 nie powoduje odrzucenia wniosku o ile ocena Kryterium nr 2	Proponujemy rozważyć wykreślenie wskazanego kryterium nr 1 lub połączenie z kryterium nr 2.	Propozycja rozważenia wykreślenia wskazanego kryterium wynika z faktu, że: 1. "Negatywna ocena Kryterium nr 1 nie powoduje odrzucenia wniosku, o ile ocena Kryterium nr 2 jest pozytywna." 2. "Negatywna ocena Kryterium nr 2 powoduje odrzucenie wniosku niezależnie od wyników oceny Kryterium nr 1."  W świetle powyższej zacytowanych zapisów programu jedynym kryterium mającym realny wpływ na wynik oceny wniosku jest kryterium nr 2 (Analiza prognozowanej sytuacji finansowej wnioskodawcy – w tym analiza wykonalności i trwałości finansowej). Wobec powyższego nasuwa się pytanie o celowość analizowania kryterium nr 1, skoro wynik tej oceny nie będzie miał żadnego znaczenia dla rozpatrzenia sprawy.	odrzucona	Analiza kryterium nr 1 jest niezbędna w szczególności do szacowania ratingu Wnioskodawcy, ułatwia także predykcję w przedmiocie realności przedłożonych prognoz i ciągłości projekcji finansowych (uwzględniających realizację projektu objętego wnioskiem) w relacji do wyników historycznych osiągniętych przez dany podmiot; stąd niezbędność tego Kryterium. Jednocześnie przyjęcie zapisu przeciwnego, w którym negatywna ocena kryterium nr 1 powodowałaby odrzucenie wniosku, dyskwalifikowałaby możliwość ubiegania się o dofinansowanie przez podmioty typu project finance - bez historii działalności operacyjnej.
23.		brak zapisu	Proponuje się dodać na końcu programu wzory oświadczeń, o których mowa na str. 6 i 7 w kryteriach jakościowych dopuszczających (kryteria 1-4, 13,14) lub wskazać w treści, że: "oświadczenie/oświadczenia nr (...) stanowi załącznik nr (...)".	Propozycja o charakterze usprawniającym i porządkującym - wynika z tego, żeby oświadczenia były składane zgodnie z ujednoliconym wzorcem oraz aby Wnioskodawcy nie tworzyli "własnych" treści oświadczeń.	częściowo przyjęta	Treści oświadczeń będą zawarte w treści wniosku aplikacyjnego.
24.	6. Koszty kwalifikowane:  1) koszty kwalifikowane - zgodnie z „Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych finansowanych ze środków NFOŚiGW” z zastrzeżeniem, że: a) koszty związane z przygotowaniem inwestycji kwalifikuje się do wysokości nieprzekraczającej 10% sumy kosztów kwalifikowanych inwestycji,  b) koszty nabycia nieruchomości niezabudowanej / nieruchomości zabudowanej nie są kosztem kwalifikowanym.	Proponujemy uzupełnienie wykazu kosztów kwalifikowanych (choćby tematycznie) tak jak to ma miejsce w innych Programach finansowanych ze środków NFOŚiGW. Wskazanie czy podatek VAT jest kwalifikowalny, czy też nie.	Proponujemy uszczegółowienie dotyczące kosztów kwalifikowanych.	odrzucona	Koszty kwalifikowane są uszczegółowione w opracowaniu: „Wytyczne w zakresie kosztów kwalifikowanych finansowanych ze środków NFOŚiGW”, nie ma potrzeby ich powtarzania. W programie znalazły się wyłącznie zapisy dotyczące odstępstw od Wytycznych. Kwalifikowalność podatku VAT jest zgodna z wytycznymi dot. kwalifikowalności kosztów.	
25.	pkt 7.3  3) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje zakończone przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie.	Proponujemy wprowadzić co należy rozumieć jako inwestycję zakończoną w formie wyodrębnionej definicji.	Wprowadzenie definicji inwestycji zakończonej umożliwi Wnioskodawcy ustalenie, czy spełnia kryteria udziału w Programie.	przyjęta	Zasadne jest wprowadzenie zapisu: Data zakończenia przedsięwzięcia to data ostatniego protokołu odbioru lub data pozwolenia na użytkowanie (w zależności o tego, która data jest późniejsza).	

26.		<p>pkt 7.3</p> <p>5) W przypadku gdy łączna wartość pozytywnie ocenionych wniosków przekroczy 100% budżetu NFOŚiGW dokona proporcjonalnego pomniejszenia przyznanego dofinansowania.</p>	<p>W przypadku gdy łączna wartość pozytywnie ocenionych wniosków przekroczy 100% budżetu, dla Wnioskodawcy, przy którym alokacja została wyczerpana, NFOŚiGW dokona proporcjonalnego pomniejszenia przyznanego dofinansowania,</p>	<p>Nie określono, czy dotyczy to wszystkich wnioskujących, czy też podmiotu który jako ostatni złożył wniosek o dofinansowanie.</p>	<p>częściowo przyjęta</p>	<p>Uwaga zostanie uwzględniona w regulaminie naboru.</p>
27.		<p><b>KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE</b></p> <p>12. Poprawność kalkulacji kosztów inwestycyjnych pod warunkiem zaakceptowania ich kwalifikowalności w poszczególnych kategoriach, w tym kosztów uzyskania efektu ekologicznego (wyposażenie/ urządzenia wraz z całą infrastrukturą techniczną do ich prawidłowego działania).</p> <p>Zaproponowane stawki nie mogą odbiegać od stosowanych na rynku o więcej niż 30%.</p>	<p>Zapisy Programu pomijają kwestie, o których mowa w kryterium oceny. Jeśli wymagania wynikają z załącznika do Programu to proponujemy jego przywołanie.</p>	<p>Program nie określa kategorii kosztów kwalifikowanych, ani nie odnosi się do metodyki wyliczenia kosztów uzyskania efektu ekologicznego. Proponujemy doprecyzowanie jakie elementy będą podlegały ocenie i wskazanie z jakiego dokumentu/ załącznika one wynikają.</p>	<p>odrzucona</p>	<p>Metodyka wyliczenia efektu ekologicznego będzie załącznikiem do regulaminu naboru. Dokument będzie opracowywany w kolejnym etapie uruchamiania programu.</p>
28.	<p><b>Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej</b></p>	<p>1. Cel programu</p> <p>Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby budowy ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej TEN-T, centrach logistycznych, bazach eksploatacyjnych oraz terminalach intermodalnych, aby zmniejszyć liczbę pojazdów emitujących CO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub>, a tym samym poprawić jakość powietrza.</p>	<p>1. Cel programu</p> <p>Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby budowy ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej i <b>kompleksowej TEN-T, węzłów miejskich sieci TEN-T (zgodnie z załącznikiem regulacji 2024/1679)</b>, centrach logistycznych, bazach eksploatacyjnych oraz terminalach intermodalnych, aby zmniejszyć liczbę pojazdów emitujących CO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub>, a tym samym poprawić jakość powietrza.</p>	<p>W projekcie programu priorytetowego „Budowa/rozbudowa sieci elektroenergetycznych na potrzeby stacji ładowania dużych mocy”, prosimy o uwzględnienie możliwości finansowania całej sieci kompleksowej TEN-T ze względów racjonalnych.</p> <p>Do 2030 roku ma zostać wybudowana infrastruktura ładowania przy wszystkich drogach sieci bazowej TEN-T. Oznacza to, że w pojedynczej strefie ładowania będzie musiała powstać infrastruktura o łącznej mocy 4,2 MW, ponieważ 3,6 MW będzie zarezerwowane dla pojazdów ciężarowych oraz 0,6 MW dla pojazdów osobowych. Operatorzy Sieci Dystrybucyjnej (OSD) będą musieli dostarczyć taką wielkość mocy do każdej strefy ładowania, również poza siecią bazową TEN-T, aby uzupełnić „czarne dziury” na drogach sieci bazowej TEN-T i tam, gdzie sieć bazowa jest słabo rozwinięta, ale również po to, aby ładowanie „elektryka” nie było czynnością którą trzeba wykonać, a korzyścią z przebywania w miejscu, które lubimy.</p> <p>Chociaż w ostatnich latach oddano historycznie najwięcej szybkich dróg, to na wielu brakuje miejsc obsługi podróży wyposażonych w stacje paliw czy punkty gastronomiczne. Bardzo często takie MOP udostępniane są po kilku czy kilkunastu miesiącach od oddania odcinka autostrady lub drogi ekspresowej. Przy tym istniejące punkty są od siebie oddalone o wiele kilometrów, co niekorzystnie wpływa zarówno na komfort podróży, jak i bezpieczeństwo ruchu. Największym problemem są lokalizacje nieatrakcyjne dla komercyjnych podmiotów, które realnie oceniają perspektywę odzyskania środków zainwestowanych w budowę i utrzymanie obiektów usługowych. W tych miejscach wielokrotne przetargi często kończą się bez wyłonienia zwycięzcy.</p> <p>Również strategia jednej z najszybciej rozwijających się sieci ultraszybkiego ładowania w Polsce „Powerdot”, zakłada budowanie stacji tam, gdzie kierowcy mogą naładować pojazd przy okazji innych czynności. Jeśli „Powerdot” buduje stacje przy drogach szybkiego ruchu, to w miejscach, w których znajdują się przydrożne parki handlowe, restauracje czy fast foody.</p> <p>Odnosząc się do słabo rozwiniętej sieci bazowej w Makroregionie Polski Wschodniej, Europejski Trybunał Obrachunkowy w sprawozdaniu specjalnym o sygnaturze 09/2020 „Unijna drogowa sieć bazowa” wykazał, że na terenach Polski już w roku 2020 w większości była rozwinięta sieć kompleksowa. Większość środków z funduszy EFSI na okres 2014–2020 przydzielona na projekty realizowana była poza drogową siecią bazową TEN-T.</p>	<p>częściowo przyjęta</p>	<p>Lokalizację oraz warunki dostępności mocy dostosowano do AFiR (w zakresie ładowania pojazdów ciężarowych).</p>

Państwo członkowskie	Odeśtek środków przydzielonych na rzecz sieci bazowej	Odeśtek środków przydzielonych na rzecz sieci kompleksowej	Odeśtek środków przydzielonych na rzecz dróg poza siecią TEN-T	Wskaźnik realizacji drogowej sieci bazowej w 2013 r.
Bulgaria	78%	0%	22%	45%
Chorwacja	83%	0%	17%	60%
Czechy	15%	22%	63%	55%
Polska	32%	32%	36%	33%

Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy, na podstawie danych Komisji.

Poszczególne odcinki sieci TEN-T w Polsce Wschodniej w kontekście stanu prac inwestycyjnych, na poziomie całego makroregionu zostały określone w ramach Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Na liście znalazło się 17 ciągów drogowych w tym aż 10 ciągów sieci kompleksowej TEN-T, które częściowo lub w całości znajdują się na obszarze makroregionu Polski Wschodniej.

Lp.	Droga	Ciąg	Województwo	Sieć TEN-T B/K/P* (wg DJ) (w nawiasie korekta)	Liczba pkt.	Źródło finansowania
2	S7	Gdańsk-Warszawa	Warmińsko-Mazurskie	B	74,72	FS
3	S8	Radziejowice-Białystok	Podlaskie	B (w woj. Podlaskim K)	74,64	FS
4	S7	Warszawa-Kraków	Świętokrzyskie	K	68,97	FS
9	S17	Warszawa-Lublin	Lubelskie	B	62,81	FS
11	S61	Obwodnica Augustowa-granica Państwa	Podlaskie	B	59,48	CEF
12	S19	Lublin-Rzeszów	Lubelskie, Podkarpackie	B	58,14	FS
14	S61	Ostrów Mazowiecka-obwodnica Augustowa	Podlaskie, Warmińsko-Mazurskie	B	56,63	FS/CEF (rezerwa)
17	S51	Olsztyn-Olsztynek	Warmińsko-Mazurskie	P	55,42	EFRR
22	S12	Radom-Lublin	Lubelskie	K	51,95	FS
23	S74	Sulejów-Kielce	Świętokrzyskie	K	45,15	FS
24	S12	Lublin-Dorohusk	Lubelskie	K	44,73	FS
28	S74	Kielce-Nisko	Świętokrzyskie, Podkarpackie	K	41,76	FS
32	S19	Białystok-Lublin	Podlaskie, Lubelskie	K	40,44	FS
35	S2/A2	Siedlce-granica państwa	Lubelskie	B	39,89	inne
36	S19	Granica państwa-Białystok	Podlaskie	K	38,76	FS
39	S17	Lublin-Hrebenne	Lubelskie	K	36,69	FS
40	S19	Rzeszów-granica państwa	Podkarpackie	K	36,59	FS

\* B – sieć bazowa TEN-T, K – sieć kompleksowa TEN-T, P – pozostała sieć TEN-T.

Wniosek jest następujący: MOP bez stacji ładowania na ciągach sieci bazowej TEN-T, to realna wizja dotycząca szczególnie Makroregionu Polski Wschodniej i problem dla OSD działających na tym terenie. Ograniczenie dofinansowania tylko do rozbudowy sieci elektroenergetycznej na potrzeby strefy stacji ładowania w ramach sieci bazowej TEN-T, bez uwzględnienia sieci kompleksowej, może utrudnić rozwój elektromobilności na obszarze Makroregionu Polski Wschodniej.

29.

6. Koszty kwalifikowane  
b) koszty nabycia nieruchomości niezabudowanej / nieruchomości zabudowanej nie są kosztem kwalifikowanym.

6. Koszty kwalifikowane  
b) koszty nabycia nieruchomości niezabudowanej / nieruchomości zabudowanej nie są kosztem kwalifikowanym, z wyłączeniem kosztów związanych z nabyciem praw do nieruchomości niezbędnych do realizacji projektu, innych niż zakup nieruchomości, które mogą stanowić koszty kwalifikowane w ramach limitu, o których mowa w punkcie 6 pkt 2a, np. służebność przesyłu.

Proponowane rozszerzenie zapisu dotyczy możliwości dopuszczenia kwalifikowalności kosztów uzyskania tytułów prawnych do gruntów w formie służebności przesyłu. Jednocześnie zasadne byłoby uwzględnienie w katalogu kosztów kwalifikowanych kosztów nabycia nieruchomości w przypadkach, gdy OSD będą zmuszeni np. zakupić działkę pod budowę nowej stacji WN/SN na potrzeby przyłączenia stacji ładowania. Częścią integralną inwestycji w zakresie budowy/ przebudowy sieci, niezbędną dla skutecznej realizacji tych inwestycji, jest ponoszenie przez OSD kosztów związanych z wejściem na cudze nieruchomości i przeprowadzeniem przez nie infrastruktury sieciowej (tu: niezbędnej do zasilenia stacji ładowania pojazdów) i powinny one zostać uwzględnione jako koszt kwalifikowany.

odrzucona

Nie jest możliwe dofinansowanie zakupu nieruchomości ani prawa służebności. Bonusem w tym przypadku jest dofinansowanie przedsięwzięcia w wysokości 100%. Pozostałe koszty kwalifikowane muszą być zgodne z Wytłumaczeniami w zakresie kosztów kwalifikowanych finansowanych ze środków NFOŚiGW.

30.

7.3 Warunki dofinansowania  
  
1) objęta dofinansowaniem budowa i rozbudowa sieci elektroenergetycznej na potrzeby zapewnienia zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy (sieć elektroenergetyczna realizowana wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) musi zostać doprowadzona co najmniej do granicy nieruchomości, na której zlokalizowane są:

- a) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP)
- b) obszaru centrum logistycznego (DEPOT)

7.3 Warunki dofinansowania  
  
1) objęta dofinansowaniem budowa i rozbudowa sieci elektroenergetycznej na potrzeby zapewnienia zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy (sieć elektroenergetyczna realizowana wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) musi zostać doprowadzona co najmniej do granicy nieruchomości, na której zlokalizowane są:

- a) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP)
- b) obszaru centrum logistycznego (DEPOT)

Proponowane rozszerzenie zapisu dotyczy sytuacji, gdy np. na działkach sąsiadujących z MOP lub centrum logistycznym istnieje już infrastruktura (sieć), którą można wykorzystać w ramach modernizacji, bez konieczności dochodzenia do granicy nieruchomości. Intencją rozszerzenia zapisu jest, aby nie blokować dofinansowania części projektów, gdyż uwarunkowania realizacji inwestycji mogą być różne, a obecne zerojedynkowe podejście wyklucza projekty, które formalnie nie spełnią tych wymogów (nawet o kilka metrów), choć w praktyce zrealizują cel Programu.

odrzucona

Nie ma konieczności rozszerzania zapisów w programie. Program spełnia wymogi AFIR.

31.	7.3 Warunki dofinansowania 4) wnioskodawca może złożyć w jednym naborze więcej niż jeden wniosek o dofinansowanie, przy czym łączna wartość złożonych wniosków przez jednego wnioskodawcę nie może być wyższa niż 40 % budżetu danego naboru.	chyba, że uwarunkowania projektu i przyłączanych stacji ładowania dużych mocy umożliwiają przyjęcie innych, nie gorszych warunków osiągnięcia celu projektu, co zostanie odpowiednio uzasadnione przez Wnioskodawcę we wniosku o dofinansowanie.			
32.	7.5 Rodzaje inwestycji W ramach programu przewiduje się wsparcie następujących działań: 1) budowa/rozbudowa infrastruktury niezbędnej do zapewnienia zasilania stacji ładowania (sieć elektroenergetyczna wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) o przepustowości prądowej gwarantującej moc nie mniejszą niż 700 kW, doprowadzonego co najmniej do granicy nieruchomości, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy tj.: Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.  2) budowa/rozbudowa zasilania (sieć elektroenergetyczna wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) o przepustowości prądowej gwarantującej moc nie mniejszą niż 350 kW, doprowadzonego co najmniej do granicy nieruchomości, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy tj.: obszaru centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.	7.5 Rodzaje inwestycji W ramach programu przewiduje się wsparcie następujących działań: 1) budowa/rozbudowa infrastruktury niezbędnej do zapewnienia zasilania stacji ładowania (sieć elektroenergetyczna wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) o przepustowości prądowej gwarantującej moc nie mniejszą niż 700 kW, doprowadzonego co najmniej do granicy nieruchomości, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy tj.: Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy lub na terenie węzłów miejskich sieci TEN-T ( <b>zgodnie z załącznikiem regulacji 2024/1679</b> ) z zastrzeżeniem wyłączenia, o którym mowa w punkcie 7.3 ppkt 1 dot. innych, nie gorszych warunków osiągnięcia celu projektu.  2) budowa/rozbudowa zasilania (sieć elektroenergetyczna wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) o przepustowości prądowej gwarantującej moc nie mniejszą niż 350 kW, doprowadzonego co najmniej do granicy nieruchomości, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy tj.: obszaru centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy z <b>zastrzeżeniem wyłączenia, o którym mowa w punkcie 7.3 ppkt 1 dot. innych, nie gorszych warunków osiągnięcia celu projektu.</b>	Proponowane rozszerzenie zapisu dotyczy sytuacji, gdy np. na działkach sąsiadujących z MOP lub centrum logistycznym istnieje infrastruktura (sieć), którą można wykorzystać w ramach modernizacji, bez konieczności dochodzenia do granicy nieruchomości.	odrzucona	Zapis wprowadzono w celu uniknięcia sytuacji konsumpcji całego budżetu programu przez jednego wnioskodawcę.  Nie ma konieczności rozszerzania zapisów w programie. Program spełnia wymogi AFIR.



33.	Kraków Nowa Huta Przyszłości S.A.	<p>7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>1) objęta dofinansowaniem budowa i rozbudowa sieci elektroenergetycznej na potrzeby zapewnienia zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy (sieć elektroenergetyczna realizowana wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) musi zostać doprowadzona co najmniej do granicy nieruchomości, na której zlokalizowane są:</p> <p>a) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdujące się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi sieci bazowej TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.</p> <p>lub</p> <p>b) obszaru centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>1) objęta dofinansowaniem budowa i rozbudowa sieci elektroenergetycznej na potrzeby zapewnienia zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy (sieć elektroenergetyczna realizowana wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) musi zostać doprowadzona co najmniej do granicy nieruchomości, na której zlokalizowane są:</p> <p>a) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdujące się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi sieci bazowej TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.</p> <p>lub</p> <p>b) obszaru centrum logistycznego (DEPOT) <b>lub obszaru przewidzianego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego na powyższe funkcje, o zwartej powierzchni co najmniej 10 ha</b>, bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.</p>	<p>Uzupełnienie ma na celu umożliwienie planowania lokalizacji centrów logistycznych z uwzględnieniem odpowiedniej infrastruktury energetycznej. Ma to szczególne znaczenie w przypadku planowania obszarów dla centrów logistycznych w obrębie dużych miast, gdyż poziom wykorzystania pojazdów elektrycznych w tzw. logistyce ostatniej mili może w istotny sposób wpłynąć na poziom emisji CO2 w obszarze dużych skupisk ludzkich.</p> <p>Proponowany minimalny obszar 10 ha ma na celu uwzględnienie projektów, które w sposób istotny przyczynią się do ograniczenia poziomu emisji.</p>	odrzucona	Zapisy są zgodne z AFIR, nie ma konieczności doprecyzowywania.
34.		<p>7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>2) objęta dofinansowaniem infrastruktura elektroenergetyczna musi posiadać możliwość dostarczenia mocy na poziomie minimum 700 kW dla inwestycji, o których mowa w pkt 1.a) i co najmniej 350 kW dla inwestycji, o których mowa w pkt 1.b).</p> <p>7.5 Rodzaje inwestycji</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>2) objęta dofinansowaniem infrastruktura elektroenergetyczna musi posiadać <b>po zakończeniu inwestycji</b> możliwość dostarczenia mocy na poziomie minimum 700 kW dla inwestycji, o których mowa w pkt 1.a) i co najmniej 350 kW dla inwestycji, o których mowa w pkt. 1.b).</p> <p>7.5 Rodzaje inwestycji</p>	Doprecyzowanie warunku. Uspójnienie zapisów zgodnie z propozycją powyżej. Uzupełnienie katalogu kosztów inwestycji o elementy infrastruktury towarzyszącej pozwoli na kompleksową realizację inwestycji.	odrzucona	Uszczegółowienie w tym przypadku nie jest konieczne. Dopisana propozycja e) nie jest zgodna z celem programu.

	<p>2) budowa/rozbudowa zasilania (sieć elektroenergetyczna wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) o przepustowości prądowej gwarantującej moc nie mniejszą niż 350 kW, doprowadzonego co najmniej do granicy nieruchomości, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy, tj.: obszaru centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego, lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.</p> <p>3) budowa/rozbudowa zadań opisanych w pkt 1) i pkt) 2 obejmuje w szczególności:</p> <p>a) budowę nowych/rozbudowę/modernizację stacji transformatorowo-rozdzielczych (stacji elektroenergetycznych) na wszystkich poziomach napięcia niezbędnych do zapewnienia zasilania;</p> <p>b) rozbudowę/modernizację istniejących stacji transformatorowych lub rozdzielczych (w tym wymiana transformatorów) lub poprawa systemu nadzoru i sterowania (w tym monitoring);</p> <p>c) budowę/przebudowę/rozbudowę linii elektroenergetycznych WN, SN, NN (napowietrzne i kablowe);</p> <p>d) zapewnienie/rozwój systemów pomiarowych, automatyzacji sieci, systemów komunikacji i systemów IT, umożliwiających lub poprawiających warunki monitoringu i wizualizacji stanu pracy sieci w celu przystosowania jej do wzrostu nasycenia stacjami ładowania pojazdów elektrycznych.</p> <p>brak zapisu</p>	<p>2) budowa/rozbudowa zasilania (sieć elektroenergetyczna wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) o przepustowości prądowej gwarantującej moc nie mniejszą niż 350 kW, doprowadzonego co najmniej do granicy nieruchomości, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy, tj.: obszaru centrum logistycznego (DEPOT) <b>lub obszaru przewidzianego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego na powyższe funkcje o zwartej powierzchni co najmniej 10 ha</b>, bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego, lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.</p> <p>3) budowa/rozbudowa zadań opisanych w pkt 1) i pkt) 2 obejmuje szczególności:</p> <p>a) budowę nowych/rozbudowę/modernizację stacji transformatorowo-rozdzielczych (stacji elektroenergetycznych) na wszystkich poziomach napięcia niezbędnych do zapewnienia zasilania;</p> <p>b) rozbudowę/modernizację istniejących stacji transformatorowych lub rozdzielczych (w tym wymiana transformatorów) lub poprawa systemu nadzoru i sterowania (w tym monitoring);</p> <p>c) budowę/przebudowę/rozbudowę linii elektroenergetycznych WN, SN, NN (napowietrzne i kablowe);</p> <p>d) zapewnienie/rozwój systemów pomiarowych, automatyzacji sieci, systemów komunikacji i systemów IT, umożliwiających lub poprawiających warunki monitoringu i wizualizacji stanu pracy sieci w celu przystosowania jej do wzrostu nasycenia stacjami ładowania pojazdów elektrycznych;</p> <p><b>e) budowę niezbędnych elementów infrastruktury towarzyszącej (w szczególności: place, zjazdy, oświetlenie, ogrodzenie).</b></p>			
35.	<p>Koszty kwalifikowane</p> <p>a) koszty związane z przygotowaniem inwestycji kwalifikuje się do wysokości nieprzekraczającej 10% sumy kosztów kwalifikowanych inwestycji.</p>	<p>Koszty kwalifikowane</p> <p>a) koszty związane z przygotowaniem inwestycji kwalifikuje się do wysokości nieprzekraczającej <b>30%</b> sumy kosztów kwalifikowanych inwestycji.</p>	<p>Proponowane zwiększenie w związku z wysokimi kosztami wykonania specjalistycznej dokumentacji, kosztami ustanowienia służebności przesyłu.</p>	<p>odrzucona</p>	<p>Koszty zostały już zwiększone w porównaniu do Wytycznych kwalifikowalności.</p>

36.	<b>TAURON POLSKA ENERGIA</b>	1. Cel programu Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby budowy ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej TEN-T, centrach logistycznych, bazach eksploatacyjnych oraz terminalach intermodalnych, aby zmniejszyć liczbę pojazdów emitujących CO2 i NOx, a tym samym poprawić jakość powietrza.	n/d	Prośba o przeanalizowanie, czy istnieje możliwość rozszerzenia celu Programu również o sieć <b>kompleksową</b> , ze względu na obszar działania jednego z OSD, na którego terenie występuje w większości sieć kompleksowa, również wymagająca inwestycji tego typu.	przyjęta	Rozszerzono możliwość realizacji inwestycji na obszary centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjne, terminale intermodalne, MOP na sieci bazowej rozszerzonej lub kompleksowej TEN-T.
37.		6. Koszty kwalifikowane b) koszty nabycia nieruchomości niezabudowanej / nieruchomości zabudowanej nie są kosztem kwalifikowanym	6. Koszty kwalifikowane b) koszty nabycia nieruchomości niezabudowanej / nieruchomości zabudowanej nie są kosztem kwalifikowanym, z <b>wyłączeniem kosztów związanych z nabyciem praw do nieruchomości niezbędnych do realizacji projektu, innych niż zakup nieruchomości, które mogą stanowić koszty kwalifikowane w ramach limitu, o których mowa w punkcie 6 pkt 2a, np. służebność przesyłu.</b>	Proponowane rozszerzenie zapisu dotyczy możliwości dopuszczenia kwalifikowalności również kosztów nabycia nieruchomości w przypadkach, gdy OSD będą musieli kupić działkę pod budowę nowego GPZ na potrzeby przyłączenia stacji ładowania.	odrzucona	Nie jest możliwe dofinansowanie zakupu nieruchomości ani prawa służebności. Bonusem w tym przypadku jest dofinansowanie przedsięwzięcia w wysokości 100%.
38.		7.3 Warunki dofinansowania  1) objęta dofinansowaniem budowa i rozbudowa sieci elektroenergetycznej na potrzeby zapewnienia zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy (sieć elektroenergetyczna realizowana wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) musi zostać doprowadzona co najmniej do granicy nieruchomości, na której zlokalizowane są:  a) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP)  b) obszaru centrum logistycznego (DEPOT)	7.3 Warunki dofinansowania  1) objęta dofinansowaniem budowa i rozbudowa sieci elektroenergetycznej na potrzeby zapewnienia zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy (sieć elektroenergetyczna realizowana wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) musi zostać doprowadzona co najmniej do granicy nieruchomości, na której zlokalizowane są:  a) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP)  b) obszaru centrum logistycznego (DEPOT)  <b>chyba, że uwarunkowania projektu i przyłączanych stacji ładowania dużych mocy umożliwiają przyjęcie innych, nie gorszych warunków osiągnięcia celu projektu, co zostanie odpowiednio uzasadnione przez Wnioskodawcę we wniosku o dofinansowanie.</b>	Proponowane rozszerzenie zapisu dotyczy sytuacji, gdy np. na działkach sąsiadujących z MOP lub centrum logistycznym istnieje infrastruktura, którą można wykorzystać w ramach modernizacji, bez konieczności dochodzenia do granicy MOP-a.	odrzucona	Nie ma konieczności rozszerzania zapisów w programie. Program spełnia wymogi AFIR.
39.		7.3 Warunki dofinansowania 4) wnioskodawca może złożyć w jednym naborze więcej niż jeden wniosek o dofinansowanie, przy czym łączna wartość złożonych wniosków przez jednego wnioskodawcę nie może być wyższa niż 40 % budżetu danego naboru.	Proponujemy wykreślić to ograniczenie.	Wprowadzenie tego ograniczenia może spowodować niewykorzystanie środków przewidzianych w programie. Na obecnym etapie nie jest znana skala potrzeb poszczególnych OSD - zakres rzeczowy, czas realizacji itp. przyszłych inwestycji. Zróżnicowany obszar działania poszczególnych OSD, może determinować różną skalę potrzeb oraz zróżnicowanie ich realizacji w czasie.	odrzucona	Zapis wprowadzono w celu uniknięcia sytuacji konsumpcji całego budżetu programu przez jednego wnioskodawcę.
40.	1) objęta dofinansowaniem budowa i rozbudowa sieci elektroenergetycznej na potrzeby zapewnienia zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy (sieć elektroenergetyczna realizowana wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) musi zostać doprowadzona co najmniej do granicy nieruchomości, na której zlokalizowane są:	Po bulecie b) proponujemy dodać: c) Do granicy własności stacji paliw dowolnego Operatora znajdującej się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi sieci bazowej TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.	Stacje ładowania niekonieczne muszą być budowane przez Operatorów Paliw. Inne podmioty mogą dzierżawić wydzielony teren pod budowę stacji ładowania.	odrzucona	Uwaga mało precyzyjna. Wydaje się, że nie dotyczy przedmiotowego programu priorytetowego.	

	<p>a) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi sieci bazowej TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.</p> <p>lub</p> <p>b) obszaru centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.</p>				
41.	<p>7.5 Rodzaje inwestycji</p> <p>W ramach programu przewiduje się wsparcie następujących działań:</p> <p>1) budowa/rozbudowa infrastruktury niezbędnej do zapewnienia zasilania stacji ładowania (sieć elektroenergetyczna wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) o przepustowości prądowej gwarantującej moc nie mniejszą niż 700 kW, doprowadzonego co najmniej do granicy nieruchomości, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy tj.: Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.</p> <p>2) budowa/rozbudowa zasilania (sieć elektroenergetyczna wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) o przepustowości prądowej gwarantującej moc nie mniejszą niż 350 kW, doprowadzonego co najmniej do granicy nieruchomości, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy tj.: obszaru centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.</p>	<p>7.5 Rodzaje inwestycji</p> <p>W ramach programu przewiduje się wsparcie następujących działań:</p> <p>1) budowa/rozbudowa infrastruktury niezbędnej do zapewnienia zasilania stacji ładowania (sieć elektroenergetyczna wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) o przepustowości prądowej gwarantującej moc nie mniejszą niż 700 kW, doprowadzonego co najmniej do granicy nieruchomości, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy tj.: Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy, z zastrzeżeniem wyłączenia, o którym mowa w punkcie 7.3 ppkt 1 dot. innych, nie gorszych warunków osiągnięcia celu projektu.</p> <p>2) budowa/rozbudowa zasilania (sieć elektroenergetyczna wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) o przepustowości prądowej gwarantującej moc nie mniejszą niż 350 kW, doprowadzonego co najmniej do granicy nieruchomości, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy tj.: obszaru centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy, z zastrzeżeniem wyłączenia, o którym mowa w punkcie 7.3 ppkt 1 dot. innych, nie gorszych warunków osiągnięcia celu projektu.</p>	<p>Proponowane rozszerzenie zapisu dotyczy sytuacji, gdy np. na działkach sąsiadujących z MOP lub centrum logistycznym istnieje infrastruktura, którą można wykorzystać w ramach modernizacji, bez konieczności dochodzenia do granicy MOP-a.</p>	odrzucona	<p>Nie ma konieczności rozszerzania zapisów w programie. Program spełnia wymogi AFIR.</p>
42.	<p>7.4 Beneficjenci</p> <p>Operatorzy systemu dystrybucyjnego (OSD) - operatorzy systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego w rozumieniu art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (tj.: Dz.U. z 2024 r. poz. 266).</p>	<p>Proponujemy rozważenie rozszerzenia katalogu beneficjentów tak, aby nie tylko OSD, lecz również każdy podmiot (przedsiębiorca zgodnie z definicją KSH) planujący budowę stacji ładowania w takim miejscu mógł ubiegać się o dofinansowanie i tym samym samodzielnie zbudować lub rozbudować odpowiednią infrastrukturę do zasilania stacji ładowania.</p>	<p>Wprowadzenie tego ograniczenia może spowodować niewykorzystanie środków przewidzianych w programie. Na obecnym etapie nie jest znana skala potrzeb poszczególnych OSD - zakres rzeczowy, czas realizacji itp. przyszłych inwestycji. Zróżnicowany obszar działania poszczególnych OSD, może determinować różną skalę potrzeb oraz zróżnicowanie ich realizacji w czasie.</p>	odrzucona	<p>Zapis wprowadzono w celu uniknięcia sytuacji konsumpcji całego budżetu programu przez jednego wnioskodawcę.</p>

43.	2.3 Zmniejszenie emisji CO2 Planowana wartość wskaźnika osiągnięcia celu dla bezwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej ... Mg/rok .	Proponowane jest określenie algorytmu wyliczenia wskaźnika zmniejszenia emisji CO2 i jego zastosowania	Może to mieć postać: według ilości MWh pobieranych przez stacje ładowania. Przykładowo, na podstawie dostępnych danych, 831,50 kg CO2/MWh (KOMUNIKAT dotyczący emisji CO2 przypadającej na 1MWh e.e.). Ilości pobieranej energii można określać na podstawie danych pomiarowych z układu pomiarowego stacji ładowania.	odrzucona	Metodologia obliczania efektu ekologicznego jest w trakcie opracowywania.
44.	Nabór wniosków odbywa się trybie ciągłym, do wyczerpania dedykowanej puli środków.  Terminy, sposób składania i rozpatrywania wniosków określone zostaną odpowiednio w Regulaminie naboru lub w ogłoszeniu o naborze, które zamieszczone będą na stronie internetowej NFOŚiGW.	-	Prosimy o informację czy NFOŚiGW będzie proponował instrument/narzędzie związane z wyborem lokalizacji przez OSD do zawioskowania o dofinansowanie na budowę przyłącza, który pozwoli z wyprzedzeniem zaaplikować o środki na budowę przyłącza? Przykładowo plan Ministerstwa Klimatu i Środowiska lub plan GDDKiA na budowę stacji ładowania wysokich mocy zgodnych z AFIR? Czy decyzje te będą podejmowane w gestii OSD.	nie dotyczy	Pytanie nie jest uwagą do programu. (Decyzję będzie podejmował OSD.)
45.	6. Koszty kwalifikowane 2) koszty kwalifikowane - zgodnie z „Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych finansowanych ze środków NFOŚiGW”, z zastrzeżeniem, że: b) koszty nabycia nieruchomości niezabudowanej / nieruchomości zabudowanej nie są kosztem kwalifikowanym	-	Czy zabudowa infrastruktury elektroenergetycznej (jak stacje transformatorowo-rozdzielcze) które przechodzi na własność OSD powinna stanowić fragment działki do której doprowadza się przyłącze, czy też innej działki poza działką gdzie realizowana jest inwestycja (zgodnie z zapisami programu - doprowadzone co najmniej do granicy działki, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy). Działki wynajmowane przez CPO (operatorów sieci ładowania) często są dzierżawione od podmiotów prywatnych.	nie dotyczy	Pytanie nie jest uwagą do programu. (Granica działki, do której doprowadzą się przyłącze.)
46.	7.3 Warunki dofinansowania a) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi sieci bazowej TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.	-	Pytanie o charakterze ogólnym: W jaki sposób liczone jest 3 km od zjazdu z TEN-T? czy liczy się odległość do stacji ładowania / strefy ładowania czy granicy działki?	nie dotyczy	Pytanie nie jest uwagą do programu. 3 km będzie liczone zgodnie z AFIR.
47.	7.3 Warunki dofinansowania b) obszaru centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.	7.3 Warunki dofinansowania b) obszaru centrum logistycznego (DEPOT - ... ), bazy eksploatacyjnej (...) lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.	Prosimy o doprecyzowanie definicji DEPOT oraz bazy eksploatacyjnej. Czy te lokalizacje mogą znajdować się również poza siecią TEN-T, czy tylko odległości do 3 km od sieci TEN-T? Czy punkt 7.3 b) będzie tożsamy z pojęciem węzłów miejskich - na które obowiązki nakłada AFIR?	nie dotyczy	Pytanie nie jest uwagą, lecz pytaniem do programu.
48.	7.3 Warunki dofinansowania 2) objęta dofinansowaniem infrastruktura elektroenergetyczna musi posiadać możliwość dostarczenia mocy na poziomie minimum 700 kW dla inwestycji o których mowa w pkt. 1.a) i co najmniej 350 kW dla inwestycji o których mowa w pkt. 1.b),	7.3 Warunki dofinansowania 2) objęta dofinansowaniem infrastruktura elektroenergetyczna musi posiadać możliwość dostarczenia mocy na poziomie minimum 2800 kW dla inwestycji o których mowa w pkt. 1.a) i co najmniej 1800 kW dla inwestycji o których mowa w pkt. 1.b),	Proponujemy zmianę w wysokości dostarczanej mocy minimalnej ze względu na wymogi docelowe AFIR dla MOP i węzłów miejskich, aby środki w ramach Programu pozwoliły sfinansować najdroższą część inwestycji (biorąc pod uwagę wartości docelowe mocy strefy ładowania wynikające z AFIR). W przypadku, kiedy również pojęcia obszaru centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego są tożsame z budową infrastruktury w ramach węzłów miejskich prosimy o rozważenie zwiększenia mocy docelowej dla tych obszarów.	przyjęta	Zwiększono zobowiązanie dotyczące mocy - zgodnie z wymaganiami AFIR.
49.	7.3 Warunki dofinansowania  7) dofinansowanie nie będzie udzielane na koszty inwestycji, które zostały sfinansowane z publicznych środków krajowych lub zagranicznych oraz innych środków budżetu Unii Europejskiej,		Prosimy o doprecyzowanie czy inwestycje realizowane przez CPO (operatora sieci ładowania) budowa infrastruktury ładowania i elementów przyłącza (np. trafostacja) które otrzymały już dofinansowanie z innych środków (krajowych, unijnych) będą kwalifikowały się do ubiegania się o środki przez OSD we fragmencie niezbędnym do realizacji całej inwestycji (np. przyłącza kablowego lub napowietrznego, rozbudowa/modernizacja rozdzielni/trafostacji).  Prosimy o doprecyzowanie w programie Wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego jakie inwestycje w przyłącza będą finansowane w ramach tego programu po stronie operatora sieci ładowania (CPO), a jakie po stronie OSD aby nie pokrywał się z programem: Budowa/rozbudowa sieci elektroenergetycznych na potrzeby ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.	odrzucona	Zgodnie z pkt. 7) nie a możliwości podwójnego dofinansowania tych samych kosztów kwalifikowanych. Projekty będą rozpatrywane indywidualnie, nie ma potrzeby doprecyzowywania w tym przypadku.

50.		<p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE 7. Objęta dofinansowaniem infrastruktura elektroenergetyczna posiada moc:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• co najmniej 700 kW i jest doprowadzone co najmniej do granicy działki, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy tj.: Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy</li> </ul> <p>lub</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• co najmniej 350 kW i jest doprowadzone co najmniej do granicy działki, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy tj.: obszaru centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy</li> </ul>	<p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE 7. Objęta dofinansowaniem infrastruktura elektroenergetyczna posiada moc:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• co najmniej 2800 kW i jest doprowadzone co najmniej do granicy działki, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy tj.: Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy</li> </ul> <p>lub</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• co najmniej 1800 kW i jest doprowadzone co najmniej do granicy działki, na której jest lub będzie planowana budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy tj.: obszaru centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy</li> </ul>	<p>Analogicznie jak uwaga nr 5</p>	<p>przyjęta</p>	<p>Zwiększono zobowiązanie dotyczące mocy - zgodnie z wymaganiami AFIR.</p>
51.	<p><b>Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności</b></p> <p>Pkt 1. Cel programu</p> <p>Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby budowy ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej TEN-T</p>	<p>Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby budowy ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej i kompleksowej TEN-T</p>	<p>Rozporządzenie AFIR określa cele dla infrastruktury ciężarowej nie tylko dla sieci bazowej TEN-T, ale również sieci kompleksowej. Rozszerzenie zakresu programu pozwoli na budowę przyłączy zlokalizowanych przy drogach sieci kompleksowej, przy której rozbudowa infrastruktury również jest niezbędna z uwagi na cele wyznaczone w Rozporządzeniu AFIR. Zgodnie z art. 10 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013:</p> <p>1. W trakcie rozwijania sieci kompleksowej priorytetem ogólnym są środki konieczne do a) zapewnienia zwiększonej dostępności i łączności wszystkich regionów Unii, z uwzględnieniem szczególnego przypadku wysp, sieci odizolowanych oraz regionów słabo zaludnionych, odległych i najbardziej oddalonych;</p>	<p>częściowo przyjęta</p>	<p>Rozszerzono możliwość realizacji inwestycji na obszary centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjne, terminale intermodalne, MOP na sieci bazowej rozszerzonej lub kompleksowej TEN-T.</p>	
52.	<p>Pkt 2.2 Dostępna moc przyłączeniowa</p> <p>Planowana wielkość wskaźnika osiągnięcia celu – łączna moc przyłączeniowa nowopowstałych/rozbudowanych przyłączy elektroenergetycznych dla zasilania podstawowego – 50 MW.</p>	<p>Planowana wielkość wskaźnika osiągnięcia celu: łączna moc przyłączeniowa nowopowstałych/rozbudowanych przyłączy elektroenergetycznych dla zasilania podstawowego – 140 MW na potrzeby stacji ładowania.</p>	<p>Rozporządzenie AFIR określa moc punktów ładowania dla pojazdów ciężarowych na 1,4 MW w 2025 r., 2,8 MW w 2028 r. i 3,6 MW w 2030 r.</p> <p>Ograniczenie programu do 50 MW mocy dla wszystkich przyłączy oznacza, że do jednego miejsca przeciętnie zostanie dostarczone jedynie 0,7 MW, co nie pozwoli na zrealizowanie celów stawianych przez AFIR. Budowa 100 przyłączy spełniających cele na 2025 r. (1,4 MW) wymaga łącznej mocy przyłączeniowej na poziomie 140 MW jedynie na potrzeby ładowania pojazdów.</p>	<p>przyjęta</p>	<p>Zwiększono planowaną wielkość wskaźnika osiągnięcia celu – zwiększono łączną moc przyłączeniową nowopowstałych/rozbudowanych przyłączy elektroenergetycznych dla zasilania podstawowego - zgodnie z wymaganiami AFIR.</p>	
53.	<p>Pkt 7.5.1 Rodzaje inwestycji</p> <p>1) budowa/ rozbudowa infrastruktury niezbędnej do zapewnienia zasilania stacji ładowania (sieć elektroenergetyczna wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) o przepustowości prądowej gwarantującej moc nie mniejszą niż 700 kW, doprowadzonego co najmniej do granicy nieruchomości</p>	<p>1) budowa/ rozbudowa infrastruktury niezbędnej do zapewnienia zasilania stacji ładowania (sieć elektroenergetyczna wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) o przepustowości prądowej gwarantującej moc nie mniejszą niż 1 400 kW, na potrzeby ładowania pojazdów, doprowadzonego co najmniej do granicy nieruchomości</p>	<p>Rozporządzenie AFIR określa moc punktów ładowania dla pojazdów ciężarowych na 1,4 MW w 2025 r., 2,8 MW w 2028 r. i 3,6 MW w 2030 r.</p> <p>Ograniczenie programu do 50 MW mocy dla</p>	<p>przyjęta</p>	<p>Zwiększono zobowiązanie dotyczące mocy - zgodnie z wymaganiami AFIR.</p>	

			wszystkich przyłączy oznacza, że do jednego miejsca przeciętnie zostanie dostarczone jedynie 0,7 MW, co nie pozwoli na zrealizowanie celów stawianych przez AFIR. Budowa 100 przyłączy spełniających cele na 2025 r. (1,4 MW) wymaga łącznej mocy przyłączeniowej na poziomie 140 MW jedynie na potrzeby ładowania pojazdów.		
54.	<p>Pkt 6 Kryteria jakościowe dopuszczające</p> <p>Planowana inwestycja jest spójna z planem, o którym mowa w art. 32 ust. 1 ustawy, lub uwzględnia wytyczne zawarte w planie, o którym mowa w art. 62 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych</p>	<p>Planowana inwestycja ma powstać na podstawie wystawionych warunków przyłączeniowych zakładających wybudowanie infrastruktury energetycznej do granicy nieruchomości, zaś lokalizacja planowanej infrastruktury ładowania spełnia wymagania Rozporządzenia AFIR</p>	<p>Wskazany plan nie odnosi się do zobowiązań</p> <p>wynikających z AFIR, nie powinien zatem stanowić kryterium dopuszczającego.</p> <p>Proponujemy wsparcie dofinansowaniem przyłączy na podstawie uzgodnień co do ich lokalizacji pomiędzy OSD, a Operatorami Ogólnodostępnymi Stacji Ładowania np. na podstawie złożonych warunków przyłączeniowych. Wspomniane warunki przyłączeniowe muszą być spójne z założeniami projektu tj. realizacją inwestycji do granicy nieruchomości i dotyczyć lokalizacji spełniających wymagania AFIR.</p>	odrzucona	Zmiana zapisów spowodowałaby ograniczenie lokalizacji inwestycji, a powinno wpłynąć na rozwój stacji ładowania.
55.	<p>Pkt 7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>1) objęta dofinansowaniem budowa i rozbudowa sieci elektroenergetycznej na potrzeby zapewnienia zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy (sieć elektroenergetyczna realizowana wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą) musi zostać doprowadzona co najmniej do granicy nieruchomości, na której zlokalizowane są:</p> <p>a) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi sieci bazowej TEN-T, na którym znajduje się lub planowana jest budowa ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.</p>	<p>Sugerujemy dodanie zapisu o objęciu priorytetem lokalizacji bez pokrycia potrzebną mocą wg wymagań AFIR. Informacje o rozłożeniu i brakujących punktach były gromadzone przez GDDKiA na podstawie danych pochodzących od różnych podmiotów.</p>	<p>W programie powinien znaleźć się zapis dotyczący potrzeb rynku w kontekście wymogów Rozporządzenia AFIR. Pozwoli to uniknąć sytuacji, w których środki z programu będą wykorzystywane na przyłącza w lokalizacjach najłatwiejszych do wykonania z punktu widzenia ZE.</p>	odrzucona	Program uwzględnia wymagania AFIR.
56.	Uwaga ogólna	<p>Sugerujemy uwzględnienie zapisów zapewniających w możliwie optymalnym zakresie, że środki z programu zostaną przeznaczone na dofinansowanie infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby budowy ogólnodostępnych stacji ładowania a nie dofinansowanie inwestycji związanych z innymi potrzebami.</p>	<p>Na podstawie dotychczasowych doświadczeń związanych z naborami w ramach programu priorytetowego „Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych”, konieczność przeznaczenia środków pochodzących z ww. programu na cele związane z infrastrukturą ładowania pojazdów elektrycznych nie była zagwarantowana w wystarczający sposób (wbrew celom programu) i w konsekwencji subsydia nie przyniosły oczekiwanych skutków rynkowych.</p>	odrzucona	Celem programu nie jest ograniczanie Beneficjentów w tym zakresie.
57.	Uwaga ogólna	<p>Sugerujemy możliwie ściśle skorelowanie dofinansowania z inwestycjami wspieranymi z zapowiedzianego programu „Wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego”.</p>	<p>W ramach planowanych programów subsydiów zapowiedziano przeznaczenia na wsparcie znacznych środków, jednak wyłącznie wydanie ich w efektywny sposób może przybliżyć Polskę do realizacji celów AFIR. Wymaga to jednak ścisłego skorelowania dofinansowania na poziomie NFOŚiGW, tak aby w poszczególnych lokalizacjach inwestorzy mogli oczekiwać zarówno wystarczającego dofinansowania stacji ładowania, jak również dostępności przyłączy odpowiedniej mocy. W przeciwnym przypadku prawdopodobne są sytuacje, gdy dofinansowanie wyłącznie jednego obszaru nie pozwoli na realizację inwestycji.</p> <p>W przedmiotowym kontekście celowe byłoby np. wprowadzenie bezpośredniego powiązania pomiędzy CPO a OSD w zakresie składania wniosku o dofinansowanie. W przypadku wystąpienia przez CPO o warunki przyłączeniowe na MOP celem zbudowania HUBa, OSD w okresie obowiązywania programów i w zależności od dostępności środków, powinien zostać zobowiązany do wystąpienia o dofinansowanie w tym zakresie.</p>	odrzucona	Uwaga zasadna, jednak nie do wdrożenia na poziomie zapisów PP.

58.		Uwaga ogólna	Sugerujemy umożliwienie optymalnej koordynacji dysponowania dotacjami poprzez uwzględnianie opinii kluczowych interesariuszy rynku.	W ramach planowanych programów subsydiów zapowiedziano przeznaczenia na wsparcie znacznych środków, jednak wyłącznie wydanie ich w efektywny sposób może przybliżyć Polskę do realizacji celów AFIR. Aby umożliwić optymalne wydatkowanie dostępnych środków celowe jest prowadzenie cyklicznych konsultacji z kluczowymi interesariuszami rynku, w szczególności operatorami ogólnodostępnych stacji ładowania, Polskim Towarzystwem Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej, jak również Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad. Biorąc pod uwagę złożoność procesu uruchamiania ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, efektywne (tj. zgodne z celami poszczególnych programów) wydatkowanie środków przeznaczonych na wsparcie wymaga ścisłej koordynacji działań kluczowych interesariuszy.	przyjęta częściowo	NFOŚiGW będący operatorem Funduszu Modernizacyjnego w Polsce konsultuje wszystkie nowe programy finansowane ze środków FM zgodnie z zapisami dokumentów strategicznych w tym zakresie. Uwaga zasadna, lecz nie do wdrożenia na poziomie zapisów PP.
59.		Pkt 7.3.2 Warunki dofinansowania  Objęta dofinansowaniem infrastruktura elektroenergetyczna musi posiadać możliwość dostarczenia mocy na poziomie minimum 700 kW dla inwestycji o których mowa w pkt. 1.a) i co najmniej 350 kW dla inwestycji o których mowa w pkt. 1.b).	Objęta dofinansowaniem infrastruktura elektroenergetyczna musi posiadać możliwość dostarczenia mocy na poziomie minimum 1400 kW dla inwestycji o których mowa w pkt. 1.a (MOP) w 2025, 2800 kW w 2027 oraz 3600 kW i co najmniej 350 kW dla inwestycji o których mowa w pkt. 1.b) (bazy eksploatacyjne).	Spełnienie warunków regulacji AFIR dla infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych typu HDV.	przyjęta	Zwiększono zobowiązanie dotyczące mocy - zgodnie z wymaganiami AFIR.
60.		Uwaga ogólna	-	Postulujemy usprawnienie kontaktów pomiędzy OSD a OOSł w celu wypracowania możliwie najlepszego podejścia do problematyki wydawania warunków przyłączeń, w tym w szczególności w zakresie ustalenia konkretnego miejsca dla którego warunki przyłączenia mają być wydane.	odrzucona	Uwaga nie dotyczy programu.
61.	<b>ORLEN S.A. Zespół Realizacji Inwestycji dla Nowych Stacji Paliw i MOP</b>	Operatorzy Systemów Dystrybucji [dalej ODS] wskazują w warunkach technicznych przyłączenia [dalej WTP] miejsce przyłączenia odległe od terenów lokalizacji ładowarek o 4 do 14km. Takie WTP OrLEN S.A. otrzymał dla Miejsc Obsługi Podróżnych [dalej MOP] zlokalizowanych przy autostradach i drogach ekspresowych należących do sieci TEN-T. Zdarzają się również przypadki, otrzymania WTP wskazujących różne, oddalone od siebie miejsca przyłączenia dla kolejnych etapów inwestycji.	Zobowiązanie OSD do doprowadzania linii zasilającej o odpowiednich parametrach technicznych do terenu MOP lub w rejon pasa drogowego będącego pod zarządem GDDKiA graniczącego bezpośrednio z MOP. Budowa wewnętrznej linii zasilającej oraz stacji trafo dopasowanej do zainstalowanej stacji ładowania pozostaje nadal po stronie dzierżawcy MOP.	Budowa linii zasilających stacje ładowania nie jest głównym biznesem dzierżawców MOP, ani też GDDKiA. Jest to właściwa działalność OSD. Koszty projektowania, budowy i utrzymania linii dedykowanych dla stacji ładowania przy obecnie ograniczonym popycie czynią inwestycję nieoptymalną. Zakres obowiązków jaki przy obecnym stanie prawnym spada na dzierżawców MOP, jest właściwy OSD i jednocześnie zmusza dzierżawców do budowania w swoich strukturach zespołów o kompetencjach, które mają OSD.	odrzucona	Nie wymaga doprecyzowania.
62.	<b>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</b>	Kryteria jakościowe	-	Należy rozważyć podniesienie wymagań w zakresie mocy infrastruktury energetycznej. Obecne ujęte w programie na poziomie co najmniej 700 kW mogą być zbyt niskie. Pozostawienie kryteriów na poziomie co najmniej 700 kW powinno przyczynić się do rozbudowy infrastruktury dla pojazdów osobowych (obecnie stacje ładowania są o mocy 350 kW) natomiast może nie stanowić motoru do rozwoju infrastruktury dla pojazdów ciężarowych elektrycznych, dla których wymagania AFIR są znacznie wyższe.  Można ewentualnie rozważyć wprowadzenia obowiązku wykorzystania przedmiotowej mocy przynajmniej w jakiejś części do obsługi pojazdów ciężarowych.	przyjęta	Zwiększono zobowiązanie dotyczące mocy - zgodnie z wymaganiami AFIR.



63	<b>Ministerstwo Klimatu i Środowiska</b>	<p>Oświadczenie Wnioskodawcy, że wykonuje wyłącznie działalność polegającą na dystrybucji energii elektrycznej, przy czym zastrzeżenie dotyczące wyłączności oznacza podleganie zakazowi ujętemu w art. 9d ust. 1h ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (tj.. Dz. U. z 2021 r. poz. 716, z późn. zm.).</p>	<p>Oświadczenie Wnioskodawcy o posiadaniu ważnej koncesji na dystrybucję energii elektrycznej wydanej przez Prezesa URE.</p>	<p>Obecne warunki wyłączają z możliwości ubiegania się o wsparcie finansowe przedsiębiorstwa zintegrowane pionowo obsługujące:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) mniej niż sto tysięcy odbiorców przyłączonych do systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego wchodzącego w skład tego przedsiębiorstwa;</li> <li>2) system dystrybucyjny elektroenergetyczny o rocznym zużyciu energii elektrycznej nieprzekraczającym 3 TWh w 1996 r., w którym mniej niż 5% rocznego zużycia energii elektrycznej pochodziło z innych połączonych z nim systemów elektroenergetycznych;</li> </ol> <p>W pkt. 7.5 w ppkt. 2 wymieniono inwestycje, których wykonanie może leżeć w obszarze zainteresowania OSDn, które na mocy obecnych kryteriów nie mają możliwości ubiegania się o wsparcie finansowe. Podmiotami, które mogą być potencjalnie zainteresowane wsparciem finansowym oraz nie podlegają zakazowi ujętemu w art. 9d ust. 1h ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (tj.. Dz. U. z 2021 r. poz. 716, z późn. zm.) są m.in. OSD funkcjonujący przy zakładach przemysłowych, portach morskich albo lotniczych, centrach handlowych czy centrach logistycznych. Proponujemy, aby w przypadku OSD nie objętych zakazem ujętym w art. 9d ust. 1h ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (tj.. Dz. U. z 2021 r. poz. 716, z późn. zm.) zgodność z zasadami pomocy publicznej była oparta na GBER (the general block exemption regulation).</p> <p>Zgodnie z GBER (Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu GBER) rozporządzenie to ma zastosowanie w przypadku pomocy publicznej na infrastrukturę energetyczną, o której mowa w art. 48 o wartości poniżej 70 mln EUR na projekt.</p>	<p>odrzucona</p>	<p>Podtrzymujemy zawężenie grupy OSD mogącej korzystać z finansowania FM do 5 OSD działających w warunkach monopolu naturalnego, czyli obsługujących gospodarstwa domowe w Polsce jako najwrażliwszych odbiorców energii. Ww. zawężenie miało na celu zapewnienie tym OSD pierwszeństwa dostępu do współfinansowania ale i do dostawców, np. liczników energii, magazynów energii etc., czy wyspecjalizowanych wykonawców prac budowlanych, np. instalacji linii energetycznych.</p>
----	--	--	--	--	------------------	--