

Tytuł programu: Przejście na pojazdy zeroemisyjne (ZEV) w instytucjach ochrony środowiska

L.p.	Nazwa organizacji/podmiot zgłaszający uwagi	Treść uwagi/Propozycja przeformułowania fragmentu programu	Uzasadnienie	Status uwagi	Wyjaśnienie
1	WFOŚiGW Poznań	Tytuł programu: Przejście na pojazdy zeroemisyjne (ZEV) i łódzie elektryczne w instytucjach ochrony środowiska.	Łódź nie jest pojazdem tylko jednostką pływającą.	odrzucona	Wszystkie środki transportu, które objęte są dofinansowaniem, wymienione są w pkt 6 Programu Priorytetowego (PP). Łódzie wpisują się w tę definicję - zero-emissions vehicle (ZEV).
2	Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej	Pojazd zeroemisyjny stanowiący przedmiot dofinansowania będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji – o ile obowiązujące przepisy wymagają jego zarejestrowania.	Nie wszystkie pojazdy muszą być rejestrowane – np. rowery, niektóre pojazdy gospodarcze, niektóre łódzie.	przyjęta	Uwaga przyjęta, poprawiono w programie - nie wszystkie środki transportu objęte dofinansowaniem wymagają rejestracji zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami.
3	Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej	Beneficjenci: 1) parki narodowe, 2) parki krajobrazowe i ich zespoły, 3) państwowe jednostki budżetowe: Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, regionalne dyrekcje ochrony środowiska, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska, urzędy morskie, 4) samorządy województw w przypadku zakupów realizowanych na rzecz parków krajobrazowych i ich zespołów.	Parki krajobrazowe to jednostki budżetowe samorządu województwa nie posiadające osobowości prawnej. Przykładowo w województwie warmińsko-mazurskim, kiedy park krajobrazowy chce złożyć wniosek o dofinansowanie do np. WFOŚiGW lub NFOŚiGW, dyrektor parku uzyskuje od Zarządu Województwa pełnomocnictwo do złożenia wniosku w imieniu Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Umowę podpisuje już Zarząd Województwa. Dlatego samorządy województwa powinny znaleźć się wśród beneficjentów – z zaznaczeniem, że inwestycje realizowane mają być na rzecz parków krajobrazowych lub ich zespołów.	odrzucona	Obecny zapis jest wystraszający, ponieważ umożliwia on podpisanie umowy z Zarządem Województwa, który będzie reprezentował parki krajobrazowe i ich zespoły.
4	Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej	W wyniku realizacji inwestycji Wnioskodawca wycofa z użytkowania lub trwale zezłomuje pojazd spalinowy lub nie dokona zakupu nowych pojazdów spalinowych o normie emisji spełniającej wymagania na dzień składania wniosku, w łącznej liczbie odpowiadającej liczbie pojazdów zeroemisyjnych zakupionych w ramach wnioskowanej inwestycji. Dopuszcza się także przekazanie pojazdu spalinowego na rzecz publicznych podmiotów ukraińskich, pod warunkiem udokumentowania wyrejestrowania pojazdu w Polsce i jego wywozu na Ukrainę - wyłącznie w okresie obowiązywania w Ukrainie stanu wojennego.	Pojazdy spalinowe, które służby ochrony przyrody będą chciały wycofać z użytkowania, często będą bardzo wartościowe dla ukraińskiej armii lub ukraińskich służb ochrony przyrody. Oczywiście mamy nadzieję, że wojna w Ukrainie zakończy się do momentu uruchomienia programu, jednak jak faktycznie będzie – nie wiemy. Byłoby bardzo niewłaściwym złomowanie pojazdów, które w Ukrainie się przydadzą – także ratując ludzkie życia. lub nie dokona zakupu nowych pojazdów spalinowych – jak to wykaże?	odrzucona	W obecnym zapisie jest możliwość wycofania z użytkowania pojazdów spalinowych przez Wnioskodawcę na różne cele. Podstawą dofinansowania jest wykazanie efektu ekologicznego. Przekazanie pojazdu emitującego szkodliwe substancje nie powoduje ograniczenia emisji gazów cieplarnianych - dlatego też będzie premiowane zezłomowanie starych pojazdów spalinowych nie spełniających założonych norm emisyjności.
5	Magurski Park Narodowy	1. Cel programu: Ograniczenie zanieczyszczenia powietrza oraz zużycia paliw emisyjnych w transporcie poprzez dofinansowanie zakupu przez instytucje ochrony środowiska: pojazdów zeroemisyjnych, punktów i stacji ładowania oraz Instalacji OZE i magazynów energii.	Zakup samochodu elektrycznego ograniczy zanieczyszczenie powietrza na terenie, gdzie będzie on użytkowany również ograniczy spalanie paliw emisyjnych (ON, benzyny, LPG) natomiast tylko pozornie prowadzi do ograniczenia spalania paliw kopalnych. Rozwiązując nasz problem przenosimy go na wytwórców energii czyli po prostu konwencjonalne elektrownie. Niestety obecnie mikst energetyczny dla naszego dostawcy energii elektrycznej (PGE) wygląda tak: 36% węgla kamiennego, 27% węgla brunatnego, 9% gaz a odnawialne źródła energii tylko 27,5%. Podczas użytkowania samochodu elektrycznego i ładowania go „prądem” z PGE na każde zużyte 100 kW jedynie 27,5 jest „zielone” Dochodzi jeszcze problem dodatkowego obciążenia niewydolnej sieci przesyłowej. Rozwiązaniem problemu byłoby dopuszczenie w ramach naboru finansowania mikro instalacji OZE (mikro instalacje to takie o mocy do 50 kW) niezależnie czy będzie to instalacja PV, turbina wiatrowa czy wodna (jeżeli jakiś beneficjent będzie miał takie warunki). Sama instalacja PV to nie wszystko. Jako Magurski PN jesteśmy w stanie wyprodukować dość dużo energii (nasza instalacja PV o mocy 25 kW zamontowana na dachu Ośrodka Edukacyjno – Muzealnego w ciągu 1 dnia w czerwcu przy dobrych warunkach może wyprodukować ok 200 kW energii elektrycznej). Problemem staje się jej zużycie a rozwiązaniem byłoby magazynowanie. Wówczas korzystałbyśmy z własnej energii i nie obciążali sieci iei przesyłem. Magazyn energii	przyjęta	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono do projektu programu instalacje OZE z magazynem energii, które będą zasilać stacje i punkty ładowania dla pojazdów zeroemisyjnych, zakupionych w programie. Dofinansowanie na zadania związane z instalacją PV i magazynem energii (na potrzeby kupowanych pojazdów ZEV) będzie wynosić do 50% kosztów kwalifikowanych.
6	Magurski Park Narodowy	Dofinansowanie bezwrotne do 100% kosztów kwalifikowanych.	Parki narodowe ze swoim ograniczonym budżetem nie są w stanie podejmować działań, w których koszty własne stanowią znaczny udział w budżecie. Przy dużych inwestycjach koszt własny rzędu 15 % jest zbyt wysoki. Może dojść jeszcze problem niekwalifikowalnego VAT (interpretacja przyszłego zdarzenia podatkowego przez US.	częściowo przyjęta	Dofinansowanie inwestycji zostało podwyższone do 90%. Wkład własny w wysokości 10% zapewni przemyślane zakupy przez Wnioskodawców oraz terminową realizację inwestycji.
7	WFOŚiGW Rzeszów	7.4 Beneficjenci: 1) parki narodowe, 2) parki krajobrazowe i ich zespoły, 3) państwowe jednostki budżetowe: Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, regionalne dyrekcje ochrony środowiska, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska, urzędy morskie, 4) Wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.	Zadania realizowane przez WFOŚiGW związane są pracą w terenie, np.: - prowadzenie kontroli inwestycji wspieranych finansowo przez WFOŚiGW, - działalność edukacyjna oraz promocyjna wśród potencjalnych grup beneficjentów.	odrzucona	Zadania realizowane przez WFOŚiGW nie są związane bezpośrednio z czynną ochroną środowiska, lecz z jej finansowaniem na terenie danego województwa.
8	WFOŚiGW Rzeszów	7.3 Warunki dofinansowania 1)-11); 12) Deklarowany średnioroczny przebieg pojazdu musi wynosić minimum 5000 km	Warto rozważyć wymagania co do minimalnego przebiegu pojazdu, w celu uzasadnienia wydatkowania środków.	odrzucona	Mogłoby to spowodować ograniczenie listy potencjalnych wnioskodawców. Zbyt różne warunki przyrodnicze panujące u potencjalnych wnioskodawców, szeroki katalog możliwych do dofinansowania pojazdów ZEV.
9	WFOŚiGW Rzeszów	Postanowienia dodatkowe 5) W wyniku realizacji inwestycji Wnioskodawca wycofa z użytkowania lub trwale zezłomuje pojazd spalinowy jeżeli pojazd nie posiada Normy EURO 6 lub nie dokona zakupu nowych pojazdów spalinowych o normie emisji spełniającej wymagania na dzień składania wniosku, w łącznej liczbie odpowiadającej liczbie pojazdów zeroemisyjnych zakupionych w ramach wnioskowanej inwestycji.	W myśl zasady gospodarki o obiegu zamkniętym warto rozważyć pozostawienie w taborze aut spalinowych, które spełniają obecne normy.	odrzucona	Obecny zapis w PP nie wymaga pozbycia się wszystkich pojazdów spalinowych przez wnioskodawcę. Celem programu jest zwiększenie udziału pojazdów zeroemisyjnych w jednostkach ochrony środowiska. Nie wszystkie podmioty mogą (zgodnie z przepisami prawa) złomować środki trwałe.
10	WFOŚiGW Rzeszów	6. Koszty kwalifikowane Okres kwalifikowalności kosztów od 01.01.2024 r. do 30.06.2030 r.	Rozszerzenie okresu kwalifikowania kosztów o rok do tyłu, zwiększyłoby szanse zainteresowania Programem.	odrzucona	Możliwe ryzyko realizacji inwestycji, które zostało już zakończone i opłacone.

11	WFOŚiGW Rzeszów	<p>2. Wskaźnik osiągnięcia celu</p> <p>Stopień realizacji celu programu mierzony za pomocą wskaźnika osiągnięcia celu pn.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liczba bezemisyjnych pojazdów: 570</li> <li>• Liczba wybudowanych stacji i punktów ładowania pojazdów elektrycznych: 300</li> <li>• Zmniejszenie emisji CO2: xxx Mg/rok</li> </ul>	Rezygnacja ze wskaźnika – brak czytelnych danych do zweryfikowania.	odrzucona	Wskaźniki zawarte w projekcie PP są ustalone wewnętrznie z departamentem zajmującym się planowaniem i weryfikacją wskaźników.
12	WFOŚiGW Rzeszów	<p>7.2 Intensywność dofinansowania</p> <p>dofinansowanie bezzwrotne do 85% kosztów kwalifikowanych.</p> <p>Koszty kwalifikowane stanowią koszty netto/brutto zakupu.</p>	Doprecyzować zapisy dotyczące podatku od towarów i usług VAT oraz sposób liczenia wysokości dotacji.	odrzucona	Zapisy dotyczące podatku VAT - każdy wnioskodawca, po podpisaniu umowy, będzie zobligowany do złożenia indywidualnej interpretacji podatkowej wydanej przez KAS. Wysokość dotacji - po konsultacjach społecznych - została podniesiona do 90% dla pojazdów ZEV oraz rozszerzono zakres programu o możliwość dofinansowania stacji ładowania na ich potrzeby. Do 50% kosztów kwalifikowanych na instalacje PV oraz magazyny energii elektrycznej.
13	WFOŚiGW Rzeszów	2) dofinansowanie będzie wypłacone w formie refundacji po zakupie pojazdu.	Tylko refundacja czyli dotacja przekazana po zakupie pojazdów.	odrzucona	Zmniejszenie bazy wnioskodawców poprzez ograniczenie formy dofinansowania tylko do refundacji. Państwowe jednostki budżetowe najczęściej otrzymują środki w formie zaliczki.
14	WFOŚiGW Rzeszów	<p>7.5 Rodzaje przedsięwzięć</p> <p>7.5.1</p> <p>(...)</p> <p>7.5.2</p> <p>Inwestycje polegające na zakupie, budowie, instalacji oraz oznakowaniu nowych stacji i punktów ładowania, wykorzystywanych wyłącznie na potrzeby własne Beneficjentów i nie wykorzystywanych do usługi ładowania, pod warunkiem, że będą realizowane łącznie z inwestycjami o których mowa w pkt 7.5.1,</p> <p>W przypadku realizacji łącznej z inwestycjami, o których mowa w pkt. 7.5.1 ich koszt nie przekroczy 20% kosztów całkowitych przedsięwzięcia</p>	Zasadnym wydaje się umożliwienie dofinansowania zakupu, budowy, instalacji oraz oznakowania nowych stacji i punktów ładowania w sytuacji kiedy Wnioskodawca/Beneficjent posiada już pojazdy zeroemisyjne a nie posiada stacji lub punktu ładowania.	odrzucona	Dofinansowanie samych punktów i stacji ładowania nie spełnia celów programu. Jest możliwość dofinansowania stacji ładowania pojazdów jako element inwestycji - obligatoryjnie należy dokonać zakupu pojazdu ZEV w ramach programu.
15	FUNDACJA PROMOCJI POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH	<p>1. Cel programu:</p> <p>Ograniczenie zanieczyszczenia powietrza oraz zużycia paliw emisyjnych w transporcie poprzez dofinansowanie zakupu przez instytucje ochrony środowiska pojazdów zeroemisyjnych pojazdów elektrycznych, pojazdów napędzanych wodorem, innych pojazdów oraz jednostek pływających, wykorzystujących do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, lub energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673 z późn. zm.) oraz punktów i stacji ładowania.</p>	Uzasadnienie zawarte w uwadze o charakterze ogólnym (brak w polskim prawie definicji pojazdu zeroemisyjnego, łódzie nie są pojazdami).	odrzucona	Wszystkie środki transportu, które objęte są dofinansowaniem, wymienione są w pkt 6 PP. W definicji zero-emissions vehicle (ZEV) są uwzględnione również łódzie.
16	FUNDACJA PROMOCJI POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH	<p>1. Należy określić górne limity cenowe dla każdej grupy pojazdów i jednostek pływających, podobnie jak to ma miejsce w przypadku programu „Mój elektryk”.</p> <p>2. Poziom intensywności dofinansowania należy różnicować w zależności od beneficjenta.</p>	<p>Tak wysoki poziom intensywności dofinansowania dotychczas spotykany był jedynie przy zakupie pojazdów komunikacji zbiorowej. Nie jest zrozumiałe, dlaczego tak wysoki poziom dofinansowania proponuje się w przypadku zakupu pojazdów osobowych, dostawczych i ciężarowych oraz innych pojazdów i jednostek pływających. Dotychczasowe programy wsparcia zakupu pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych wodorem oferują wielokrotnie niższy, zupełnie nieporównywalny poziom intensywności dofinansowania.</p> <p>Co więcej, w propozycji nie określono również górnych limitów cenowych dla każdej grupy pojazdów i jednostek pływających – co naszym zdaniem jest absolutnie niezbędne z uwagi na konieczność zapewnienia racjonalności wydatkowania środków publicznych.</p> <p>Zdecydowanie rekomendujemy również obniżenie i różnicowanie poziomu intensywności dofinansowania w zależności od rodzaju beneficjenta. Najwyższy poziom (który proponujemy ustalić na 50%) wydaje się całkowicie uzasadniony w przypadku parków narodowych, gdzie pojazdy lub jednostki pływające będą używane na obszarach wyjątkowo cennych przyrodniczo i zastosowanie pojazdów elektrycznych lub wodorowych ma szczególne uzasadnienie nie tylko z uwagi na brak emisji zanieczyszczeń, ale także na brak emisji hałasu. Niższy poziom intensywności (proponujemy 30%) dla parków krajobrazowych i ich zespołów, gdzie wyżej wymienione kwestie mają mniejsze znaczenie. Natomiast nie widzimy uzasadnienia dla zaoferowania znacząco wyższych poziomów intensywności dla innych beneficjentów, takich jak GDOŚ, RDOŚ, WIOŚ czy urzędów morskich. Te podmioty były i nadal są uprawnione do uzyskania dofinansowania w ramach już funkcjonujących programów wsparcia (Mój elektryk) i nie widzimy uzasadnienia do specjalnego ich traktowania. Jest to istotne biorąc pod uwagę fakt, że np. pojazdy GIOŚ inne niż wykorzystywane wyłącznie do przewozu osób zostały wyłączone z obowiązku zawartego w art. 34 ust. 1 oraz z zakazu zawartego w art. 39 ust. 1 ustawy o elektro mobilności i paliwach alternatywnych. Dlatego też proponujemy, aby dla tej grupy beneficjentów określić poziom intensywności dofinansowania na poziomie 15%, porównywalnym do zawartego w programie Mój elektryk.</p> <p>Sugerujemy również doprecyzowanie i różnicowanie poziomu intensywności dofinansowania w przypadku infrastruktury ładowania, w zależności</p>	odrzucona	Ograniczenie listy wnioskodawców i nie spełnienie celów programu. Wszystkie środki transportu, które objęte są dofinansowaniem, wymienione są w pkt 6 PP. Celem programu jest zwiększenie liczby pojazdów zeroemisyjnych w jednostkach ochrony środowiska. Wskazywanie ceny maksymalnej pojazdu może nieść ryzyko, że wnioskodawcy nie kupią pojazdu odpowiedniego do swoich potrzeb. Zbyt różne warunki przyrodnicze panujące u potencjalnych wnioskodawców.

17	POMORSKI ZESPÓŁ PARKÓW KRAJOBRAZOWYCH	7.3 pkt 9: Okres trwałości wynosi 3 lata od dnia zakończenia inwestycji (zakupu pojazdu).	Proponowana zmiana jest związana z zapisem postanowień dodatkowych pkt 5 „nie dokona zakupu nowych pojazdów spalinowych...” W kontekście dynamicznie rozwijających się technologii, uważamy że kryterium nie dokonania zakupu pojazdów spalinowych w ciągu 5 lat (obecny okres trwałości) jest zbyt restrykcyjne. W związku z tym proponujemy skrócenie trwałości tego zobowiązania, co umożliwi większą elastyczność i dostosowanie do zmieniających się warunków rynkowych oraz technologicznych.	odrzucona	minimum 5 letni okres sprawozdawczości (a tym samym zachowania trwałości inwestycji) do Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI). Warunek wymagany przez EBI.
18	POMORSKI ZESPÓŁ PARKÓW KRAJOBRAZOWYCH	Postanowienia dodatkowe: Pkt 5) W wyniku realizacji inwestycji Wnioskodawca wycofa z użytkowania lub trwale zezłomuje pojazd spalinowy lub nie dokona zakupu nowych pojazdów spalinowych o normie emisji spełniającej wymagania na dzień składania wniosku, w łącznej liczbie odpowiadającej liczbie pojazdów zeroemisyjnych zakupionych w ramach wnioskowanej inwestycji.	Stosunek 1:1 między zakupionymi pojazdami zeroemisyjnymi a wycofanymi z użytkowania lub zezłomowanymi pojazdami spalinowymi jest zbyt rygorystyczny i może stanowić barierę dla realizacji projektu. Jest to również nieuzasadnione w przypadku zakupu rowerów elektrycznych, które mają na celu zmniejszenie korzystania z pojazdów spalinowych, a nie ich bezpośrednie zastępowanie. Proponujemy również o doprecyzowanie zapisu, kiedy dokładnie pojazd ma zostać wycofany z użytkowania lub zezłomowany oraz sprecyzowanie określenia „wycofanie z użytkowania”. Powyższe pozwoli uniknąć nieporozumień i zapewni Wnioskodawcom odpowiedni czas na dostosowanie się do wymogów programu.	odrzucona	Wymóg zawiera alternatywę "lub".
19	WFOŚiGW w Krakowie	Zapis niezrozumiały sugeruje się jego zweryfikowanie i doprecyzowanie zgodnie z uwagą zawartą w uzasadnieniu.	Proszę o weryfikację zapisu pod względem wymienionych punktów (2 do 8 i 10) . Aktualnie brzmiąca treść zapisu wprowadza Beneficjenta w błąd, ponieważ dotyczy potencjalnej możliwości zwrotu dofinansowania z odsetkami, a przywołane punkty 2 do 8 i 10 w głównej mierze warunkują o przyznaniu dofinansowania Beneficjentowi. Dla przykładu: ppkt 10) wskazuje, że dofinansowanie będzie wypłacone w formie refundacji po zakupie pojazdu lub zaliczki - w związku z powyższym trudno w tym przypadku twierdzić o konieczności zwrotu dofinansowania z odsetkami. W związku z powyższym, jeśli Program przewiduje konieczność zwrotu dofinansowania na podstawie niedopełnienia warunków Programu przez Beneficjenta, to proszę o poprawienie punktów, które tego dotyczą.	przyjęta	Uwaga przyjęta. Należy zamienić w punktach od 2 do 7, określono warunki przyznania dofinansowania. Nie spełnienie warunków będzie skutkowało nie przyznaniem dotacji lub jej zwrotem.
20	WFOŚiGW w Krakowie	„Okres trwałości wynosi 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji. Datę zakończenia przedsięwzięcia stanowi data wystawienia ostatniej z faktur lub równoważnego dokumentu księgowego lub innego dokumentu potwierdzającego wykonanie prac oznaczającego rzeczowe zakończenie wszystkich prac objętych umową o dofinansowanie, w zależności, która z tych dat jest późniejsza”.	Proponuje się, aby w zapisie Programu uwzględnić również okres trwałości dla inwestycji dot. zakupu oraz wybudowania instalacji stacji i punktów ładowania. Do rozważenia może pozostać kwestia czy za datę zakończenia przedsięwzięcia rozumie się datę wystawienia czy opłacenia ostatniej z faktur. Proponuje się wskazać co należy rozumieć jako rozpoczęcie i zakończenie inwestycji najlepiej jako odrębne definicje.	odrzucona	5 letni okres sprawozdawczości (a tym samym zachowania trwałości inwestycji) do Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI). Warunek wymagany przez EBI. Za zakończenie realizacji inwestycji uznawana jest data zakupu pojazdu zeroemisyjnego przez beneficjenta programu. Jest to data wystawienia faktury VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta). A w przypadku pojazdów przy których rejestracja pojazdu nie jest wymagana - będzie to data wystawienia FV potwierdzającej zakończenie inwestycji.
21	WFOŚiGW w Krakowie	Zapis niezrozumiały sugeruje się jego zweryfikowanie i doprecyzowanie zgodnie z uwagą zawartą w uzasadnieniu.	Z tego zapisu Programu Priorytetowego można wywnioskować, że wyłącznie zakup pojazdu jest refundowany, natomiast pozostałe koszty związane z zakupem, wybudowaniem, instalacją stacji i punktów ładowania, wydrukiem, oklejeniem oraz oznakowaniem pojazdów oraz stacji i punktów będą finansowane w ramach zaliczki. Jeśli przewidziana jest zaliczka to proponuje się, aby doprecyzować warunki jej udzielenia.	przyjęta	Uwaga uwzględniona w projekcie PP.
22	WFOŚiGW w Krakowie	Proponuje się rozważenie usunięcia zapisu.	Propozycja wynika z wcześniejszego zapisu Programu: <i>“dofinansowanie będzie wypłacone w formie refundacji po zakupie pojazdu”.</i>	odrzucona	W programie dopuszczone są trzy formy wypłaty środków: refundacja, zaliczka oraz przekazanie środków dla PJB.

23	WFOŚiGW w Krakowie	Zapis niezrozumiały sugeruje się jego zweryfikowanie i doprecyzowanie zgodnie z uwagą zawartą w uzasadnieniu.	<p>Sugeruje się, aby zmodyfikować zapis, ponieważ alternatywność działań jest zbyt ogólna (dotyczy zapisu: wycofa z użytkowania LUB trwale zezłomuje pojazd spalinowy LUB nie dokona zakupu nowych pojazdów (...)) Dla przykładu: Jeśli Beneficjent posiada w swojej flocie 1 samochód spalinowy, który spełnia normy emisji Euro, ale równocześnie potrzebuje kupić kolejny samochód i będzie chciał skorzystać z tego Programu, to:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Czy musi wycofać samochód spalinowy, który posiadał już przed dofinansowaniem? (jeśli tak, to w wyniku realizacji Projektu Beneficjentowi zostanie wyłącznie 1 samochód elektryczny sfinansowany z Programu, a celem było zwiększenie floty).</li> <li>2. Jeśli Beneficjent nie wykona warunku 1), to czy musi zezłomować samochód spalinowy, który posiadał już przed dofinansowaniem? (i powtórnie, pozostanie wyłącznie z jednym samochodem elektrycznym)</li> <li>3. Czy, jeśli Beneficjent nie wykona czynności z punktu 1 lub 2 (pozostawi swój samochód spalinowy), a równocześnie nie zakupi nowego samochodu spalinowego, to czy spełniony zostanie warunek z punktu 9.5?? Co w sytuacji, jeśli Beneficjent spełniłby warunek (3) tzn. nie zakupił nowego samochodu spalinowego, a pozostawił samochód, który nie spełnia norm emisji Euro?</li> </ol> <p>Czy zapis o trwałym złomowaniu miałby dotyczyć wszystkich samochodów spalinowych Beneficjenta? Czy w tym przypadku nie lepszym rozwiązaniem byłoby złomowanie samochodów, które nie spełniają odpowiednich norm emisji Euro, które można doprecyzować w treści dokumentu.</p> <p>Jaki sens ma wycofywanie z użytkowania samochodów spalinowych, a w szczególności tych które spełniają normy emisji spalin? Jeśli ten aspekt miałby dotyczyć samochodów, które nie spełniają odpowiednich norm emisji Euro, to lepszym rozwiązaniem byłby złomowanie tych pojazdów.</p> <p>W przypadku pozostawienia w Programie zapisu o wycofaniu z użytkowania samochodów spalinowych, w jaki sposób Beneficjent będzie musiał to udokumentować?</p> <p>Bez określenia terminu, w którym nie będą mogły być dokonywane zakupy nowych pojazdów spalinowych o normie emisji spełniającej wymagania na dzień składania wniosku, zapis będzie mógł być bardzo różnie interpretowany przez strony umowy. W naszej opinii weryfikacja (wyegzekwowanie) zapisu: "...nie dokona zakupu nowych pojazdów spalinowych o normie emisji spełniającej wymagania na dzień składania wniosku, w łącznej liczbie odpowiadającej liczbie pojazdów zeroemisyjnych zakupionych w ramach wnioskowanej inwestycji" będzie bardzo trudne. Czy zapis należy rozumieć jako brak możliwości zakupu dodatkowego pojazdu spalinowego przez cały okres trwałości przedsięwzięcia ?</p>	odrzucona	Uzasadnienie efektu ekologicznego jest podstawą przyznania dofinansowania przez EBI.
24	WFOŚiGW w Krakowie	Beneficjent przedłożył oświadczenie (lub inny dokument) potwierdzający, że zakupione pojazdy zeroemisyjne oraz punkty i stacje ładowania, stanowiące przedmiot dofinansowania, nie będą zbywane przez Wnioskodawcę przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji.	<p>Kryterium w obecnym brzmieniu jest niemożliwe do zweryfikowania na etapie składania wniosku o dofinansowanie lecz dopiero po zakończeniu okresu trwałości. Należy rozważyć zasadność wprowadzenia niniejszego wymogu jako kryterium dopuszczającego, ewentualnie wskazanie dokumentu, który zagwarantuje osiągnięcie pożądanego efektu.</p> <p>Proponuje się przygotować wzór dokumentu stanowiący załącznik do dokumentacji naboru.</p>	odrzucona	Kryterium będzie weryfikowane na podstawie oświadczenia złożonego przez wnioskodawcę, w którym zobowiąże się on do przestrzegania kryterium. Do ogłoszenia o naborze zostaną załączone wzory oświadczeń dla wnioskodawców.
25	WFOŚiGW w Krakowie	Beneficjent przedłożył oświadczenie (lub inny dokument) potwierdzający, że pojazdy stanowiące przedmiot dofinansowania będą zarejestrowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji, na rzecz właściciela pojazdu, który jest beneficjentem dofinansowania w ramach niniejszego programu;	jw.	odrzucona	Kryterium będzie weryfikowane na podstawie oświadczenia złożonego przez wnioskodawcę, w którym zobowiąże się on do przestrzegania kryterium. Do ogłoszenia o naborze zostaną załączone wzory oświadczeń dla wnioskodawców.
26	WFOŚiGW w Krakowie	Beneficjent przedłożył oświadczenie (lub inny dokument) potwierdzający, że pojazdy stanowiące przedmiot dofinansowania będą ubezpieczone od uszkodzeń, zniszczeń oraz utraty na skutek zderzeń, kolizji, zdarzeń losowych, uszkodzeń przez osoby trzecie oraz kradzieży co najmniej w okresie trwałości.	<p>Ubezpieczenie pojazdów zwyczajowo dotyczy okresu jednego roku, a kryterium wymaga potwierdzenia ubezpieczenia pojazdu za okres 5 lat. Podobnie jak powyżej jeśli niniejsze kryterium dopuszczające ma być weryfikowane na etapie składania wniosku o dofinansowanie, należy wskazać dokument, który potwierdzi, że Beneficjent zagwarantuje spełnienie wymogu wskazanego w kryterium.</p>	odrzucona	Kryterium będzie weryfikowane na podstawie oświadczenia złożonego przez wnioskodawcę, w którym zobowiąże się on do przestrzegania kryterium. Do ogłoszenia o naborze zostaną załączone wzory oświadczeń dla wnioskodawców.
27	WFOŚiGW w Krakowie	Beneficjent przedłożył oświadczenie (lub inny dokument) potwierdzający, że koszty dofinansowywane w ramach inwestycji, nie zostały dofinansowane z publicznych środków krajowych lub zagranicznych, w szczególności ze środków budżetu Unii Europejskiej.	<p>Proponuje się uzupełnić zapis o informację na jakiej podstawie kryterium będzie weryfikowane i jeśli to będzie w formie oświadczenia - wzór dokumentu dołączyć do dokumentacji naboru.</p>	odrzucona	Kryterium będzie weryfikowane na podstawie oświadczenia złożonego przez wnioskodawcę, w którym zobowiąże się on do przestrzegania kryterium. Do ogłoszenia o naborze zostaną załączone wzory oświadczeń dla wnioskodawców.
28	WFOŚiGW w Krakowie	Uzupełnić sposób weryfikacji spełnienia kryterium.	<p>Proponuje się uzupełnić zapis o sposób weryfikacji spełnienia kryterium, aby Wnioskodawca posiadał wiedzę w jaki sposób spełnić wymagania w nim zawarte.</p>	odrzucona	Kryterium będzie weryfikowane na podstawie oświadczenia złożonego przez wnioskodawcę, w którym zobowiąże się on do przestrzegania kryterium. Do ogłoszenia o naborze zostaną załączone wzory oświadczeń dla wnioskodawców.
29	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	Należy uzupełnić listę kategorii pojazdów i jednostek pływających, których zakup jest kosztem kwalifikowanym, określając górne limity cenowe dla każdej z kategorii, podobnie, jak jest to rozwiązane w przypadku programu „Mój elektryk”, czy jak ma być rozwiązane w programie „Mój rower elektryczny”, którego projekt niedawno podlegał konsultacjom.	<p>Określenie górnych limitów cenowych dla każdej grupy pojazdów i jednostek pływających jest absolutnie niezbędne z uwagi na konieczność zapewnienia racjonalności wydatkowania środków publicznych. Należy tak sprofilować program, by kupowane były pojazdy i jednostki pływające odpowiadające potrzebom beneficjentów - jednak przede wszystkim umożliwiające wykonywanie prac terenowych związanych z realizacją zadań przez parki narodowe, parki krajobrazowe i ich zespoły. Brak limitów może osłabić efekty programu poprzez zmniejszenie liczby zakupionych pojazdów i jednostek pływających.</p>	odrzucona	<p>Wszystkie środki transportu, które objęte są dofinansowaniem, wymienione są w pkt 6 PP. Celem programu jest zwiększenie liczby pojazdów zeroemisyjnych w jednostkach ochrony środowiska. Wskazywanie ceny maksymalnej pojazdu może nieść ryzyko, że wnioskodawcy nie kupią pojazdu odpowiedniego do swoich potrzeb.</p>

30	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki	Poziom intensywności dofinansowania należy zróżnicować w zależności od beneficjenta.	<p>Tak wysoka intensywność dofinansowania dotychczas była wprowadzona jedynie przy zakupie pojazdów komunikacji zbiorowej. Nie ma żadnego powodu, by tak wysoki procent kosztów zakupu stanowił dofinansowanie bezzwrotne w przypadku zakupu pojazdów osobowych, dostawczych i ciężarowych.</p> <p>Nie musi on również być aż tak wysoki w przypadku innych pojazdów i jednostek pływających. Dotychczasowe programy wsparcia zakupu pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych wodorem oferują znacznie niższy poziom intensywności dofinansowania.</p> <p>Wskazane jest również zróżnicowanie poziomu intensywności dofinansowania w zależności od typu beneficjenta.</p> <p>Najwyższy poziom (optymalnie 50%-75%) wydaje się całkowicie uzasadniony w przypadku parków narodowych, gdzie pojazdy lub jednostki pływające będą używane na obszarach wyjątkowo cennych przyrodniczo i zastosowanie pojazdów elektrycznych lub wodorowych ma szczególne uzasadnienie nie tylko z uwagi na brak emisji zanieczyszczeń, ale także na brak emisji hałasu. Dla parków krajobrazowych i ich zespołów, gdzie wyżej wymienione kwestie mają mniejsze znaczenie, poziom dofinansowania może być niższy.</p> <p>Natomiast w przypadku pozostałych beneficjentów, takich jak GDOŚ, RDOŚ, WIOŚ czy urzędy morskie poziom ten powinien być najniższy. Te podmioty były i nadal są uprawnione do uzyskania dofinansowania w ramach już funkcjonujących programów wsparcia (Mój elektryk). Dlatego dla tej grupy beneficjentów powinno obowiązywać dofinansowanie na poziomie porównywalnym do dostępnego w programie Mój elektryk.</p> <p>Warto również zróżnicować poziom dofinansowania do infrastruktury ładowania, w zależności od rodzaju i mocy stacji (AC lub DC), przy czym zakup i montaż stacji DC powinien wymagać dodatkowego uzasadnienia (np. wymogi związane z dużym przebiegiem dziennym użytkowanych pojazdów lub jednostek pływających).</p>	odrzucona	<p>Ograniczenie listy wnioskodawców i nie spełnienie celów programu.</p> <p>Wszystkie środki transportu, które objęte są dofinansowaniem wymienione są w pkt 6 PP. Celem programu jest zwiększenie liczby pojazdów zeroemisyjnych w jednostkach ochrony środowiska. Wskazywanie ceny maksymalnej pojazdu może nieść ryzyko, że wnioskodawcy nie kupią pojazdu odpowiedniego do swoich potrzeb.</p> <p>Zbyt różne warunki przyrodnicze panujące u potencjalnych wnioskodawców.</p>
----	---	--	--	-----------	---

W zestawieniu proponowanych zmian zapisów projektu Programu „Przejdźcie na pojazdy zeroemisyjne (ZEV) w instytucjach ochrony środowiska” 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 Programu.