

Tytuł dokumentu	Program: Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3.
-----------------	--

Uwagi:

Lp.	Nazwa podmiotu zgłaszającego	Obecne zapisy PP	Proponowane zmiany	Uzasadnienie zmian	KOMENTARZ NFOŚiGW
1	SOBANSKY TRANSPORT Sp. z o.o.	<p>Punkt 7.2.1 oraz 7.2.2</p> <p>a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa¹</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa⁶</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej², nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 600 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3. 	<p>Punkt 7.2.1 oraz 7.2.2</p> <p>a) do 50% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 60% w przypadku średniego przedsiębiorstwa³</p> <p>c) do 80% w przypadku małego przedsiębiorstwa⁶</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej⁴, nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 600 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; 950 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3. 	<p>Zaproponowane wsparcie nie jest w żadnym stopniu wystarczającą zachętą dla przedsiębiorców. Przy zaproponowanym poziomie, różnica kosztów pomiędzy eHDV, a pojazdem zasilanym ON jest nadal 2 krotna. Nie ma możliwości wyrównania TCO poprzez zakup tańszej energii (elektr. vs ON). Zwróć uwagę, że cena zakupu eHDV powoduje 3 krotny wzrost ceny ubezpieczenia OC+AC (liczonego od ceny przed dofinansowaniem), które jest obowiązkowe w okresie trwałości (5 lat). Poddaję też pod uwagę zapis mówiący o „koszcie inwestycji referencyjnej”. Jeśli cena referencyjna nie zostanie ustalona na konkretnym poziomie takim samym dla wszystkich wnioskujących, to zachodzi możliwość porównywania eHDV do pojazdu</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Poziom dofinansowania wynika 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.</p> <p>Pytanie powtórzone (nr 82)</p>

¹ Zgodnie z definicją mikroprzedsiębiorstwa, małego i średniego przedsiębiorstwa zawartą w załączniku I do rozporządzenia Komisji Nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z dnia 26.6.2014, str. 1, z późn. zm.)

² Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne.

³ Zgodnie z definicją mikroprzedsiębiorstwa, małego i średniego przedsiębiorstwa zawartą w załączniku I do rozporządzenia Komisji Nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z dnia 26.6.2014, str. 1, z późn. zm.)

⁴ Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne.

				<p>zasilanego ON o niższej specyfikacji lub zaniżonej cenie ofertowej. W branży pojazdów ciężkich nie ma oficjalnych cenników. Każda oferta i transakcja odbywają się na zasadzie indywidualnych negocjacji. Poza tym zwracam uwagę na to, że moce pojazdów eHDV są z zasady wyższe od mocy ich odpowiedników zasilanych ON. Przykładowo VOLVO FH Electric ma 3 silniki o mocy łącznej 540 kW (666 KM), W rzeczywistości jest on odpowiednikiem modelu FH z silnikiem o mocach od 420 do 540 KM.</p> <p>Kolejnym aspektem, który może zostać potraktowany jako „ograniczenie równego dostępu do zasobów” jest brak „kosztów inwestycji referencyjnej” dla nowych producentów pojazdów eHDV, którzy nie posiadają odpowiedników w postaci samochodów zasilanych ON.</p> <p>Dlatego poddaję do rozważenia model oparty na dofinansowaniu od ceny zakupu, a nie od różnicy w cenie. Szczegóły wyjaśniam w punkcie 2.</p>	
2	SOBANSKY TRANSPORT Sp. z o.o.	<p>Punkt 7.2.1 oraz 7.2.2</p> <p>a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa⁵</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa⁶</p>	<p>Punkt 7.2.1 oraz 7.2.2</p> <p>a) do 45% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 55% w przypadku średniego przedsiębiorstwa⁷</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa⁶</p> <p>kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż:</p>	<p>W przypadku rezygnacji z zapisu o dofinansowaniu do „kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej” proponuję nowe poziomy dofinansowania odpowiednio 45%, 55 % i 60 % od kosztów kwalifikowanych, przy czym należałoby również zmienić punkt 6. podpunkt 2).</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Poziom dofinansowania wynika z GBER - ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w</p>

⁵ Zgodnie z definicją mikroprzedsiębiorstwa, małego i średniego przedsiębiorstwa zawartą w załączniku I do rozporządzenia Komisji Nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z dnia 26.6.2014, str. 1, z późn. zm.)

⁷ Zgodnie z definicją mikroprzedsiębiorstwa, małego i średniego przedsiębiorstwa zawartą w załączniku I do rozporządzenia Komisji Nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z dnia 26.6.2014, str. 1, z późn. zm.)

		<p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej⁶, nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3. 	<ul style="list-style-type: none"> – 600 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; 950 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3. 		<p>zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu.</p> <p>Pytanie powtórzone (nr 83).</p>
3	SOBANSKY TRANSPORT Sp. z o.o.	<p>Punkt 6.2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są:</p> <ul style="list-style-type: none"> • koszty związane z zakupem nowego⁸ pojazdu zeroemisyjnego kategorii⁹ N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); • koszty związane z leasingiem¹⁰ nowego² pojazdu zeroemisyjnego kategorii³ N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu. 	<p>Punkt 6.2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są:</p> <ul style="list-style-type: none"> • koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 (homologacja pojazdu kompletnego lub do skompletowania) lub N3 (homologacja pojazdu kompletnego lub do skompletowania), rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego (z homologacją fabryczną pojazdu kompletnego) lub część wartości przedmiotu 	<p>Jeśli zostanie uwzględniona zmiana opisana powyżej, należy zmienić punkt 6. podpunkt 2), żeby do kosztu kwalifikowanego zaliczać sam koszt podwozia zeroemisyjnego pojazdu niekompletnego. Zabudowa pojazdu nie powinna stanowić kosztu kwalifikowanego.</p> <p>W przypadkach szczególnych np.: pompa do betonu, koszt zabudowy może przewyższać koszt samego podwozia.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Osiągamy ten sam cel tj. zawężenie wspieranego zakresu tylko do podwozia, a nawet tylko do tych elementów które są związane z napędem elektrycznym, ale inaczej – poprzez porównanie kosztu całego pojazdu elektrycznego (łącznie z zabudową) z kosztem analogicznego pojazdu (łącznie z taką samą zabudową) z konwencjonalnym napędem].</p> <p>Pytanie powtórzone (nr 84).</p>

⁶ Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne.

⁸ Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany.

⁹ Zgodnie z kategoriami, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

¹⁰ Przy czym kwalifikowany jest kapitał w ramach umowy leasingu.

			<p>zakupu odpowiadająca wartości podwozia pojazdu zeroemisyjnego do skompletowania (bez zabudowy) oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta);</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z leasingiem¹¹ nowego² pojazdu zeroemisyjnego kategorii³ N2 lub N3 rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu (w całości w przypadku homologacji fabrycznej pojazdu kompletnego lub w jej części odpowiadającej wartości podwozia pojazdu zeroemisyjnego do skompletowania tzn. bez zabudowy). 		
4	SOBANSKY TRANSPORT	Brak zapisów.	Dofinansowanie dodatkowe	W przypadku braku zgody na zmianę zapisów w punktach Punkt 7.2.1 oraz 7.2.2, proponuję dodatkową zachętę dla przedsiębiorców na wybudowanie <u>publicznej stacji ładowania DC</u> o mocy nie mniejszej niż 250 kW. Jedno dofinansowanie do jednego wniosku (niezależnie od ilości pojazdów) w kwocie do	Uwaga nie została uwzględniona. Program nie dotyczy wsparcia budowy stacji ładowania. Dofinansowanie ogólnodostępnych stacji

¹¹ Przy czym kwalifikowany jest kapitał w ramach umowy leasingu.

	Sp. z o.o.			200 000 zł netto. Dzięki temu przedsiębiorca będzie miał dostęp do własnej ładowarki, na której będzie mógł ładować zakupiony w programie pojazd wg własnej stawki za kWh i w ten sposób obniżyć TCO. Powyższa dotacja będzie jednocześnie wspierała rozbudowę infrastruktury dedykowanej eHDV.	ładowania przewidziano w innym programie NFOŚiGW. Pytanie powtórzone (nr 85).
5	SOBANSKY TRANSPORT Sp. z o.o.	Punkt 7.3 12) w przypadku naruszenia zobowiązań, o których mowa w punktach od pkt. 6 do 8, dofinansowanie wraz z należnymi odsetkami, podlega zwrotowi ...	Punkt 7.3 12) w przypadku naruszenia zobowiązań, o których mowa w punktach od pkt. 6 do 9, dofinansowanie wraz z należnymi odsetkami, podlega zwrotowi ...	Pominięto punkt 9) mówiący o zakazie przerejestrowania poza RP 9) pojazd zeroemisyjny, stanowiący przedmiot dofinansowania, będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji;	Uwaga uwzględniona. Pytanie powtórzone (nr 86).
6	BIELSKIE POGOTOWIE RATUNKOWE	Brak odniesienia do istniejących zapisów.	W ramach konsultowanego projektu dysponenti zespołów ratownictwa medycznego będą mogli wnioskować o dofinansowanie w zakupie ambulansów elektrycznych których waga będzie przekraczała 3.5 tony w zabudowie kontenerowej.	Brak przedstawionego uzasadnienia.	Uwaga nie jest precyzyjna – brak konkretnej sugestii. Jeśli podmiot będzie się wpisywał w kategorię Wnioskodawcy (status przedsiębiorcy) oraz zakupiony pojazd będzie pojazdem zeroemisyjnym kat N2 lub N3 będzie mógł zostać zgłoszony do programu. Brak uzasadnienia i brak konkretnego wskazania kierunku zmiany.
7			przebieg średnioroczny powyżej 15.000 km	Pojazdy elektryczne na baterie (BEV) kategorii N2 dysponują realnym zasięgiem wynoszącym od 100 do 200 km. W przeciwieństwie do pojazdów spalinowych realizujących zadania zarówno na krótkich jak i na długich dystansach,	Uwaga częściowo uwzględniona W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na:

	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności (PIRE)	Kryteria jakościowe dopuszczające: przebieg średnioroczny powyżej 50.000 km	oraz 10.000 km dla spółek komunalnych/JST oraz pojazdów wykorzystywanych do krótkodystansowych przewozów (np. wewnątrzzakładowe)	<p>pojazdy elektryczne, z uwagi na zasięg, wykorzystywane są do świadczenia usług ostatniej mili oraz usług komunalnych. Wśród potencjalnych nabywców elektrycznych pojazdów N2 są m. in. przedsiębiorstwa komunalne/JST, dostawcy artykułów spożywczych, firmy kurierskie. Przedsiębiorstwa komunalne realizują najmniejsze przebiegi. Wynoszą one średnio 70 km do 120 km na dobę. Dostawcy artykułów spożywczych planują wykorzystywać pojazdy elektryczne w miastach realizując od 40 do 120 km na dobę, do 6 razy w tygodniu. Firmy kurierskie realizują największe przebiegi – przeciętnie od 100 km do 200 km. Oznacza to, że znaczna część potencjalnych klientów będzie realizować przebiegi w okolicach 15.000 km rocznie. Zachowując limit powyżej 50.000 km wykluczamy większość potencjalnych klientów, szczególnie przedsiębiorstwa komunalne oraz logistyczne świadczące usługi na terenie miast, które powinny być głównym beneficjentem Programu.</p> <p>Ponadto część firm zamierza zastąpić pojazdy spalinowe elektrycznymi w realizacji przewozów wewnątrzzakładowych. Pojazdy te wykonują po kilka do kilkunastu kilometrów na dobę, choć nierzadko specyfika pracy sprawia (niedogrzenie, krótkie dystanse), że ich emisja jest nie mniejsza niż pojazdów wykonujących znacznie większy dystans.</p>	<p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - <p>Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.</p> <p>Pytanie powtórzone (nr 62).</p>
8	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju	Przedmiot dofinansowania: pojazd zeroemisyjny kategorii N2 lub N3.	Przedmiot dofinansowania: pojazd kompletny lub skompletowany zeroemisyjny kategorii N2 lub N3.	Pojazdy N2 i N3 to najczęściej pojazdy typu podwozie. Należy doprecyzować czy dofinansowanie dotyczy pojazdu niekompletnego, kompletnego czy skompletowanego. Proponujemy objąć programem pojazdy kompletne oraz skompletowane. Skompletowanie pojazdu elektrycznego może się wiązać ze znacznie wyższymi kosztami niż skompletowanie pojazdu	Uwaga nie została uwzględniona. Nie ma znaczenia dla wyliczenia wysokości dotacji czy wniosek będzie dotyczył pojazdu niekompletnego, kompletnego czy skompletowanego. Wnioskodawca może sam

	Elektromobilności (PIRE)			spalinowego. Nierzadko urządzenia takie jak agregat chłodnicze, siłowniki hakowca czy wywrotki, itp., wymagają zastosowania dodatkowego źródła energii w postaci kosztownych baterii.	zdecydować. Ten wybór musi zostać odzwierciedlony również w inwestycji referencyjnej. Oznacza to że jeśli wniosek będzie dotyczył niekompletnego samochodu elektrycznego, to inwestycją referencyjną będzie niekompletny (analogiczny) samochód spalinowy]. Pytanie powtórzone (nr 63 i 120).
9	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności (PIRE)	Intensywność dofinansowania: 30%, 50%, 60%	Jednakowa dla wszystkich firm (uśredniona)	a) Uproszczenie zasad b) Propozycja 30% dopłaty do różnicy sprawia, że pojazdy N2 o DMC 4,25T staną się mniej konkurencyjne wobec N1 3,5T. Powód: dopłata z programu „mój elektryk” dla N1 wynosi 70,000 zł, tymczasem dla N2 4.25T dopłata wyniesie ok. 40,000 zł. Jest to rozwiązanie odwrotnie proporcjonalne do ceny pojazdu. Jeśli konieczne jest pozostawienie progów to należy: 1. Dodać grupę: mikroprzedsiębiorstwa - min. 60% 2. Podnieść próg dla dużych firm kosztem pozostałych – obecnie jest zbyt duża dysproporcja, zachowując minimum 70.000 zł dopłaty dla N2 (N2 nie może być słabiej dofinansowane niż N1).	Uwaga nie została uwzględniona Poziom dofinansowania wynika 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. Pytanie powtórzone (nr 64).
10	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności (PIRE)	Intensywność dofinansowania: 30%, 50%, 60%	Procentowo wyższe dofinansowanie dla N2 niż N3, np.: N2 – 70%, N3 – 40%.	W pierwszym etapie transformacji należy wzmocnić wsparcie dla pojazdów N2. Pojazdy te są tańsze, więc nie drenują funduszu. Ponadto pokonują dzienną trasę bez potrzeby ładowania, więc stanowią doskonałe rozwiązanie sprzyjające elektryfikacji transportu.	Uwaga nie została uwzględniona Poziom dofinansowania wynika z GBER - ROZPORZĄDZENIE KOMISJI

	bilności (PIRE)				(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. <u>Pytanie powtórzone (jak nr 65).</u>
11	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności (PIRE)	Inwestycja referencyjna wg obecnej definicji	Inwestycja referencyjna wg nowej, doprecyzowanej definicji	<p>Potrzeba określić konkretne ramy, w których należy się poruszać przy wyborze inwestycji referencyjnej. Obecnie rynek jest bardzo zróżnicowany. Część pojazdów posiada swoje spalinowe odpowiedniki w ramach tej samej marki. Ale jest duża grupa producentów nie posiadająca odpowiednika w wersji spalinowej. Dla przykładu, dużym wyzwaniem jest znalezienie odpowiednika dla pojazdów typu nadwozie z DMC 4,25 lub 6T. Pojazdy spalinowe w tym segmencie nie cieszą się popularnością</p> <p>Kolejnym wyzwaniem jest pozyskanie ceny inwestycji referencyjnej. Po pierwsze cenniki samochodów N2 i N3 nie są ogólnodostępne. Ceny negocjuje się indywidualnie. Przy pojazdach referencyjnych tej samej marki przy ustaleniu ceny referencyjnej będzie mógł pomóc dealer. W przypadku braku takiego w tej samej marce lub braku w ogóle klient może nie mieć możliwości pozyskania ceny. Powinien móc skorzystać z gotowego rozwiązania, na przykład przygotowanej przez przedstawicieli rynku matrycy, która zostałaby zaakceptowana przez NFOŚiGW.</p> <p>Brak takiego rozwiązania może spowodować wykluczenie producentów nieposiadających odpowiedniego modelu referencyjnego. A w</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Definicja inwestycji referencyjnej wynika z GBER. Inwestycja referencyjna nie oznacza koniecznie pojazdu produkowanego przez tego samego producenta, który produkuje samochód elektryczny. Nie wydaje się być możliwe i zasadne opracowanie jednej matrycy dla wszystkich inwestycji (ze względu na różne przeznaczenie pojazdów, np. samochód chłodnia, dostawczy z podnośnikami hydraulicznymi lub bez itp., różny może być również standard wyposażenia pojazdu w zależności od preferencji inwestora, tj. skórzane fotele, system nawigacji, dopłata za kolor lakieru pojazdu, itd.) . Preferowanym potwierdzeniem będzie oferta sprzedaży analogicznego samochodu spalinowego. Gdy</p>

				<p>przypadku wyboru nieodpowiedniego pojazdu wnioski klientów byłyby nagminnie odrzucane.</p>	<p>nie będzie to możliwe, dopuszczalne będzie też przyjęcie ceny z ogólnodostępnych (publikowanych) cenników sprzedawców (o ile będą to pojazdy analogiczne). Trudniej będzie z leasingiem, bo tu oprócz ceny samego samochodu wchodzi w grę dodatkowo warunki leasingu. Głównie chodzi o okres leasingu, który może być różny – przynajmniej w teorii, nie wiem jak wygląda praktyka - dla samochodu elektrycznego i spalinowego. Ale nie tylko okres leasingu ma znaczenie, także % jaki stanowi opłata wstępna i ewentualnie rata końcowa. Jeśli po zbadaniu rynku okazałoby się że warunki leasingu są takie same, to problem ograniczy się tylko do tego co przy zakupie, czyli do ceny (rozkład rat leasingowych analogicznego samochodu spalinowego będzie można przyjąć taki sam jak dla leasingu samochodu elektrycznego)].</p> <p>Pytanie powtórzone (nr 66).</p>
12			<p>jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze <u>wiele wniosków</u> o dofinansowanie, wniosek może</p>	<p>Określenie „kilku inwestycji” może być interpretowane jako ograniczenie do mniej 10 szt. Prosimy zamienić na „wiele”</p> <p>Ograniczenie liczby możliwych do złożenia wniosków do jednego w trakcie naboru</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>„jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek</p>

	<p>Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności (PIRE)</p>	<p>jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</p>	<p>dotyczyć wielu inwestycji różnych marek, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</p>	<p>planowanego na ponad 5 lat stanowi duże ograniczenie dla rozwoju elektromobilności w segmencie N2 i N3. Kluczowe argumenty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Cykl wymiany pojazdów we flocie – część firm wymienia każdego roku część floty 2) Poznawanie nowych produktów, marek i rozwiązań – przewoźnicy zwykle dobrze znają obecnie dostępne samochody spalinowe. Samochody elektryczne dopiero będą poznawać. W pierwszym roku zakupią mniejszą liczbę pojazdów w celu zapoznania się z produktem, aby w kolejnych latach podjąć decyzję o zakupie większej liczby sprawdzonego produktu. <p>Ponadto należy zaznaczyć, że przedsiębiorca będzie mógł w ramach jednego wniosku zakupić/wyleasingować pojazdy różnych marek.</p>	<p>może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja”</p> <p>Pytanie powtórzone (nr 67).</p>
13	<p>ROSSMAN SUPERMARKETY DROGERYJNE POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ</p>	<p>Dofinansowanie w formie zakupu:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa. 	<p>Podwyższenie dofinansowania i zmniejszenie różnicy poziomu.</p>	<p>Poza kosztem samego pojazdu, konieczność zakupu i zainstalowania punktu ładowania o wysokiej mocy (160 kW) dodaje znaczne koszty, które również należy uwzględnić. Przedsiębiorstwo musi brać pod uwagę nie tylko koszty zakupu pojazdu, ale także infrastruktury związanej z jego obsługą. Mimo że elektryczne ciężarówki są zazwyczaj tańsze w eksploatacji niż pojazdy spalinowe, wysoka różnica w kosztach początkowych i konieczność inwestycji w infrastrukturę mogą skutkować dłuższym okresem zwrotu inwestycji. Obecnie ze względu na brak odpowiedniej infrastruktury oraz projekt skupiający się przede wszystkim na strefie TENT-T, powoduje że w wielu przypadkach podmiot gospodarczy musi zainwestować w prywatne ładowarki, co powoduje że różnica inwestycji między pojazdami wzrasta.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Uwaga wykracza poza zakres programu. Inny zakres przedsięwzięcia i inne warunki udzielania pomocy publicznej.</p> <p>Poziom dofinansowania wynika 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.</p>

				<p>Mimo że elektryczne ciężarówki są zazwyczaj tańsze w eksploatacji niż pojazdy spa-linowe, wysoka różnica w kosztach początkowych i konieczność inwestycji w infra-strukturę mogą skutkować dłuższym okresem zwrotu inwestycji. Dofinansowanie mogłoby być dostosowane do uwzględnienia tych kosztów eksploatacyjnych na przestrzeni czasu. Przy wciąż dość wysokich cenach samochodów elektrycznych może być ono niewystarczające.</p> <p>Obecne 30% dofinansowania może jednak stanowić wyzwanie dla dużych przedsiębiorstw, które muszą sprostać potrzebom dużej floty. Koszty zakupu elektrycznych ciężarówek oraz infrastruktury ładowania dla większej liczby pojazdów są proporcjonalnie wyższe, co sprawia, że udział 30% w kosztach różnicy między pojazdem spalinowym, a elektrycznym może być niewystarczający. W przypadku dużych przedsiębiorstw, które planują zakup większej liczby pojazdów, obciążenie finansowe związane z elektryfikacją floty może być nadal znaczne. Zwłaszcza, że elektryczne pojazdy ciężarowe oferują zdecydowanie mniej w obszarze wydajności niż pojazdy spalinowe, co dla przedsiębiorstw stanowi ważne kryterium przy zakupie.</p> <p>W związku z tym, proponujemy zmniejszenie różnicy poziomu dofinansowania, aby bardziej adekwatnie odzwierciedlić skalę inwestycji, które duże przedsiębiorstwa muszą podjąć.</p>	- uwaga nie została uwzględniona
14	ROSSMAN N SUPERMA RKETY DROGERYJ NE POLSKA SPÓŁKA Z	Pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykonania średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km (zarówno w przypadku kategorii N2 i N3).	Rozdzielenie wymaganych kilometrów na kategorię N2 i N3.	<p>Pojazdy ciężarowe kategorii N2 i N3 różnią się pod względem zastosowania. Kategoria N2 obejmuje mniejsze pojazdy, które często są używane w obszarach miejskich do dostaw towarów na krótkie odległości. Z kolei pojazdy kategorii N3 są większe i mogą być wykorzystywane do długodystansowego transportu towarów. Ponadto elektryczne</p>	<p>Uwaga uwzględniona Zmniejszono proponowany limit z 50 tys. km na 25 tys. km dla N2.</p> <p>W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na:</p>

	OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOŚĆ			pojazdy kategorii N2 mają zdecydowanie niższy zasięg. Dlatego minimalna wymagana ilość kilometrów powinna zostać dostosowana do różnych zdolności pojazdów w zakresie zasięgu.	<p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - <p>Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.</p>
15	ROSSMAN SUPERMARKETY DROGERYJNE POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOŚĆ	Brak dofinansowania na prywatną infrastrukturę ładowania.	Uwzględnienie w dofinansowaniu prywatną infrastrukturę ładowania.	Problem wynikający z nowego projektu dofinansowania dla ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych w strefie TEN-T polega na tym, że nie wszystkie firmy transportujące ładunki operują w tej konkretnej strefie. Wiele przedsiębiorstw transportuje ładunki przeważnie w miastach. W rezultacie firmy te, które prowadzą działalność transportową głównie poza obszarem objętym dofinansowaniem, są zmuszone do zaopatrywania się w prywatne punkty ładowania. To z kolei generuje dodatkowe koszty, które kumulują się w różnicy między zakupem pojazdu spalinowego a elektrycznego. Idąc za przykładem innych krajów UE, dofinansowanie do ładowarek mocno	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Uwaga wykracza poza zakres programu. Inny zakres przedsięwzięcia i inne warunki udzielania pomocy publicznej.</p> <p>Niedawno skończył się nabór wniosków na dofinansowanie do stacji ładowania (niekoniecznie ogólnodostępnej) w NFOŚiGW</p>

				przyczyniło się do rozwoju elektromobilności. Dodatkowy wydatek związany z zakupem i montażem ładowarki, często dla firm jest czynnikiem decydującym o zakupie auta elektrycznego.	
16	ROSSMAN SUPERMARKETY DROGERYJNE POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ	Brak dokładnych wytycznych dotyczących obowiązku prowadzenia działań informacyjno – promocyjnych, dotyczących przedmiotowej inwestycji.	Szczegółowe określenie wytycznych w załączniku.	Brak dokładnych wytycznych może prowadzić do różnych interpretacji tego, co obejmuje pojęcie "działań informacyjno-promocyjnych". Bez jasnych wytycznych beneficjent może mieć trudności w określeniu, które konkretne działania są wymagane. Ponadto brak konkretnych kryteriów oceny efektywności działań informacyjno-promocyjnych może utrudnić beneficjentowi raportowanie o wynikach. Bez sprecyzowania, co należy uważać za wypełnienie obowiązków, trudno będzie ocenić, czy cele zostały osiągnięte. Aby uniknąć tych problemów, ważne jest, aby postanowienia zawierały szczegółowe wytyczne dotyczące rodzaju działań, zakresu informacji do przekazania, kanałów komunikacji, oraz ewentualnych kryteriów oceny efektywności działań.	Uwaga uwzględniona. Wykreślono z programu priorytetowego. Obowiązki w zakresie działań informacyjno-promocyjnych określone będą w innych dokumentach (m.in. w UoD – Umowie o Dofinansowaniu).
17	ROSSMAN SUPERMARKETY DROGERYJNE POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ	NFOŚiGW przeprowadzi okresowe oceny efektów i uwarunkowań programu oraz może dokonać kontroli inwestycji u wnioskodawcy/beneficjenta. Brak dokładnej informacji odnośnie jakie efekty będą kontrolowane oraz w jaki sposób.	Szczegółowe określenie efektów oraz kryteriów, które będą oceniane/kontrolowane przez NFOŚiGW.	Brak dokładnych wytycznych dotyczących kontroli inwestycji u beneficjenta może prowadzić do niejasności wśród uczestników programu. Transparentność w zakresie procedur kontroli jest kluczowa dla utrzymania zaufania do programu i zapobiegania podejrzeniom o nieprawidłowości. Aby uniknąć tych problemów, istotne jest precyzyjne zdefiniowanie efektów oceny, kryteriów oraz procedur określających zasady kontroli inwestycji u wnioskodawcy/beneficjenta.	Uwaga nie została uwzględniona. Ocena okresowa uwarunkowań programu będzie miała na celu bieżące dostosowanie do panujących warunków – np. liczba i częstotliwość naboru wniosków (ocena ta będzie dokonywana wewnętrznie). Zakres kontroli i sposób jej prowadzenia u Wnioskodawcy/Beneficjenta zawarte będą w innych dokumentach naboru

					(Regulaminie naboru, umowie o dofinansowanie - dotacji)
18	<p>Polskie Porozumienie Sektorowe na Rzecz Rozwoju Gospodarki</p> <p>Wodorowej - Grupa 3</p> <p>Wykorzystanie wodoru – podgrupa Transport</p>	<p>W punkcie 8 - Szczegółowe kryteria wyboru inwestycji – zapis:</p> <p>„Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.”</p>	<p>Proponuje się wykreślenie tego kryterium</p>	<p>W przypadku małych lub średnich przedsiębiorstw to kryterium jest trudne do spełnienia. Określenie minimalnego, średniorocznego przebiegu pojazdu powinno dotyczyć tylko dużych przedsiębiorstw, których główną działalnością są usługi transportowe.</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Zmniejszono proponowany limit z 50 tys. km na 25 tys. km dla N2.</p> <p>W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na:</p> <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - <p>Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.</p>
19	<p>Polskie Porozumienie Sektorowe na Rzecz Rozwoju</p>	<p>W punkcie 8 - Szczegółowe kryteria wyboru inwestycji – zapis:</p> <p>Oświadczenie, w którym Wnioskodawca zobowiązuje się:</p>	<p>Proponuje się skrócenie okresu niezbywania pojazdu stanowiącego przedmiot dofinansowania do 1 roku.</p>	<p>Działalność gospodarcza w sferze transportu podlega ciągłym zmianom, w związku z tym sztywne określenie okresu eksploatacji nie pozwala firmom na dopasowanie się do zmieniających się sytuacji na rynku. Należy natomiast ustalić zasady odsprzedaży pojazdów</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Mając na uwadze wielkość udzielonego wsparcia oraz efektywność i racjonalność</p>

	Gospodark i Wodorow ej - Grupa 3 Wykorzyst anie wodoru – podgrupa Transport	<i>do niezbywania pojazdu stanowiącego przedmiot dofinansowania przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji;</i>		objętych dotacją, które pozostają na rynku Rzeczypospolitej Polskiej.	wydatkowanych środków zasadne jest utrzymanie co najmniej 5 letniego okresu trwałości.
20	MIROXTR ANS Barbara Krywult	Brak wyraźnych ulg przy zakupie pojazdów ciężarowych N2i N3	Dofinansowanie pojazdów zeroemisyjnych	Konkurencyjność na rynku polskim i europejskim, obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów.	Uwaga nie została uwzględniona. Brak konkretnej propozycji zmiany w programie priorytetowym. Program nie dotyczy dopłat do kosztów eksploatacyjnych pojazdów. Kwestia ulgi np. w prawie podatkowym- zakres działania innych resortów, poza kompetencjami NFOŚiGW.
21	SPIDITRAN S SP. Z O.O. 43-512 Janowice ul. Janowicka 110	Zeroemisyjne pojazdy bez dofinansowania traktowane na równi z pojazdami spalinowymi.	Dofinansowanie do zakupu.	Przy wymianie floty łatwiejsze i szybsze przejście na zeroemisyjność, która skutkuje konkurencyjnością na rynku UE i mniejszymi kosztami eksploatacji pojazdów.	Uwaga nie została uwzględniona. Brak konkretnej propozycji zmiany w programie priorytetowym.
22	F.H.U. Spiditrans Sp. z o.o. Ul. Janowicka 112 43-512 Janowice	Elektryczne pojazdy ciężarowe traktowane na równi z pojazdami spalinowymi – brak zachęty do zmiany floty	Dofinansowanie pojazdów zeroemisyjnych	Przy wymianie floty pójście w kierunku zeroemisyjności, co w rezultacie spowoduje obniżenie kosztów eksploatacji, ochronę środowiska i konkurencyjność na rynkach europejskich	Uwaga nie została uwzględniona. Brak konkretnej propozycji zmiany w programie priorytetowym.
23	SPIDITRAN S	Elektryczne pojazdy ciężarowe traktowane na	Dofinansowanie pojazdów zeroemisyjnych	Przy wymianie floty pójście w kierunku zeroemisyjności, co w rezultacie spowoduje	Uwaga nie została uwzględniona.

	Sp. z o.o. Sp.k. Ul. Janowicka 112 43-512 Janowice	równi z pojazdami spalinowymi – brak zachęty do zmiany floty		obniżenie kosztów eksploatacji, ochronę środowiska i konkurencyjność na rynkach europejskich. Nasi Klienci preferują przy przetargach elektryczne samochody ciężarowe.	Brak konkretnej propozycji zmiany w programie priorytetowym.
24	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych; Fundacja Polski Instytut Transportu Drogowego; Polski Klub Ekologiczny – Okręg Mazowsze ; Grupa Raben	<p>UWAGI OGÓLNE: Uwagi o charakterze ogólnym:</p> <p>Ustanowienie programu wsparcia zakupu lub leasingu zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych stanowić będzie istotny krok w kierunku przekształcenia i utrzymania konkurencyjności polskiego sektora transportu drogowego. Przewoźnicy polscy wyspecjalizowali się w obsłudze przewozów międzynarodowych. Obejmuje ona nie tylko handel międzynarodowy Polski, ale również przewozy kabotażowe na głównych trasach wewnątrz Unii Europejskiej. Przykładowo polskie firmy realizują ponad 1/3 tonokilometrów w transporcie między Francją a Niemcami. Przekłada się to na wysoki popyt na ich usługi przez podmioty zagraniczne, co skutkuje ich wiodącą rolą na rynku kabotażu w Unii. Jednocześnie jednak ponad 30% kilometrażu i prawie 80% tonażu obsługiwanego przez polskie firmy przypada na przewozy wewnątrz Polski. Oznacza to, że choć trendy zagraniczne powinny wspomóc elektryfikację naszej branży, samej Polsce powinno zależeć na wsparciu procesu elektryfikacji również na trasach krajowych i regionalnych. Jednocześnie z perspektywy pozostałych państw unijnych wsparcie Polski w tym procesie byłoby korzystne dla realizacji ich celów klimatycznych. Oznacza to również, że dalsze opóźnienie wdrażania elektryfikacji branży przez Polskę może skutkować utratą pozycji polskich na kluczowych rynkach na rzecz konkurencji i kryzysem branży.</p> <p>Choć branża ma obecnie wysokie potrzeby inwestycji, ich poziom jest ograniczony m.in. w wyniku struktury rynku. Transport drogowy opiera się na mikroprzedsiębiorstwach i jest mocno pracochłonny. Skutkuje to względnie niskim poziomem inwestycji w porównaniu do wartości branży. Jednocześnie potrzeby inwestycyjne rynku są duże. Przejazdy wykonywane są przez polskich przewoźników średnio istotnie starszymi pojazdami. Do tego tempo wymiany floty na nowe pojazdy po pandemii COVID-19 jest w porównaniu do średniej unijnej względnie wolne. Częściowo jest to równoważone importem używanych pojazdów z zagranicy. Polska charakteryzuje się wysokim potencjałem elektryfikacji floty. Choć rynek zdominowany jest przez pojazdy najcięższe (ponad 30 t dopuszczalnej masy), pojazdy 3,5-10 t odgrywają w Polsce wciąż istotną rolę. Powinno to sprzyjać elektryfikacji transportu, gdyż ze względu na krótsze trasy, a co za tym idzie brak potrzeby ładowania na pokonywanej dziennie trasie, są one obecnie najłatwiejsze technologicznie do zastąpienia.</p> <p>Uzupełnieniem polityki dekarbonizacyjnej UE powinien być szereg instrumentów wdrażanych na poziomie krajowym. Pomimo że rozwój zeroemisyjnego transportu ciężkiego stanowi względnie nowy obszar regulacyjny, szereg europejskich państw już wdrożyło polityki w tym zakresie. Wśród krajów europejskich, w których do lutego 2023 r. nastąpił wyraźny wzrost liczby elektrycznych pojazdów ciężarowych, wszystkie wdrożyły kompleksowe polityki wsparcia, stosując instrumenty z co najmniej dwóch spośród pięciu kategorii: dotacje na zakup pojazdu, ulgi podatkowe, dotacje na inwestycje w stacje ładowania, strategie rozwoju infrastruktury, ułatwienia w użytkowaniu. Oprócz tego instrumentem wsparcia mogą być również zielone zamówienia publiczne oraz wprowadzanie ograniczeń w poruszaniu się po obszarach miast i / lub strefach czystego transportu. Doświadczenia innych krajów wskazują, że kompleksowa polityka rozwoju i wsparcia transportu zeroemisyjnego może być skuteczna.</p> <p>Narzędziem o największym potencjalnym wpływie na konkurencyjność pojazdów zeroemisyjnych jest bezpośrednio dofinansowanie ich zakupu, jednak koszt tego instrumentu jest wysoki i jego wykorzystanie powinno być ograniczone wyłącznie do pierwszego okresu transformacji sektora. W szczególności dotyczy to pojazdów elektrycznych o średnim tonażu (kategoria N2), których koszt użytkowania już obecnie zbliża się do kosztu użytkowania pojazdów spalinowych. W związku z tym wsparcie publiczne powinno stosować również inne narzędzia, a ich dobór powinien uwzględniać szereg czynników m.in. istniejące bariery rynkowe, wpływ narzędzia</p>			

	<p>na całkowity koszt posiadania pojazdu, wpływ na finanse publiczne, jak również zróżnicowanie potrzeb konkretnych odbiorców, w szczególności potrzeb mikroprzedsiębiorstw.</p>			
	<p>1) 2. Wskaźnik osiągnięcia celu</p>	<p>Proponujemy uzupełnienie wskaźników osiągnięcia celu o wskaźnik ograniczenia zużycia energii pierwotnej w sektorze transportu drogowego.</p>	<p>Podstawowym celem Funduszu Modernizacyjnego, z którego finansowany będzie proponowany program wsparcia, jest modernizacja systemu energetycznego i poprawa efektywności energetycznej. Obecnie powszechnie stosowane w transporcie drogowym technologie napędowe wewnętrznego spalania cechuje niska efektywność energetyczna, osiągająca maksymalnie 30-35%. Technologia bateryjna stanowi jakościową zmianę efektywności energetycznej na poziomie pojazdu, gdyż umożliwia osiągnięcie ponad 90% sprawności energetycznej zespołu napędowego. Osiągnięte na skutek podjętych działań w tym zakresie redukcje emisji CO2 i innych zanieczyszczeń są istotne, ale mają charakter drugorzędny. Dlatego też uwzględnienie wskaźnika ograniczenia zużycia energii pierwotnej w najpełniejszy sposób adresuje główny cel Funduszu Modernizacyjnego.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Na etapie składania wniosku – Wnioskodawca będzie proszony o podane danych w tym zakresie – zgodnie z metodyką przygotowaną przez NFOŚiW. Dane będzie raportowane do EBI w sprawozdaniu rocznym.</p>
	<p>2) 6. 2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę 	<p>6. 2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem lub najmem długoterminowym spełniającym kryteria leasingu operacyjnego nowego pojazdu zeroemisyjnego 	<p>Najem długoterminowy jest obecnie coraz bardziej popularnym sposobem nabycia nie tylko pojazdów osobowych, ale również ciężarowych. Możliwość uzyskania wsparcia w ramach najmu długoterminowego została uwzględniona już wcześniej w ramach programu „Mój Elektryk” w części dotyczącej przedsiębiorców i podmiotów innych niż osoby fizyczne, o ile najem taki spełnia kryteria leasingu operacyjnego. Taka możliwość została wskazana w wyjaśnieniach (Q&A) NFOŚiGW, zamieszczonych na stronie internetowej Funduszu. Wskazanie wprost takiej możliwości w zapisach niniejszego programu stanowić będzie ułatwienie dla potencjalnych wnioskodawców, ograniczających zapytania, kierowane do Funduszu. Stosownych</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Najem długoterminowy – o ile spełnia warunki leasingu może być uznany za koszt kwalifikowany.</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 25, 69 i 118).</p>

	leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu.	kategori N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu.	uzupełnień należy także dokonać w pozostałych zapisach programu.	
	3)Przypis dolny nr 2: Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany	Przypis dolny nr 2: Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany o maksymalnym przebiegu do 1000 km, który nie był przed zakupem zarejestrowany, z wyłączeniem rejestracji czasowej na okres nieprzekraczający 30 dni.	Sposób odbioru nabywanych pojazdów ciężarowych bardzo często różni się od tego stosowanego w segmencie pojazdów osobowych i dostawczych. Obecna definicja nowego pojazdu kategorii N2 lub N3 nie określa minimalnego przebiegu oraz z uwagi na brak możliwości rejestracji pojazdu przed zakupem, uniemożliwia transport własny pojazdu „na kołach”, co jest często praktyką. W przypadku pojazdów N2 i N3 produkowanych na terenie Polski znaczący odsetek transportu pojazdów do miejsca docelowego odbywa się poprzez rejestrację czasową oraz transport własny. Wyłączenie jednorazowej rejestracji czasowej na okres nie dłuższy niż 30 dni z definicji nowego pojazdu kategorii N2 lub N3 oraz określenie minimalnego przebiegu dla nowego pojazdu na poziomie do 1000 km umożliwia zeroemisyjny transport własny pojazdu od producenta do klienta końcowego.	Uwaga nie została uwzględniona Wprowadzono limit km w wysokości 6 000 km (w dniu zakupu/leasingu). Rejestracja profesjonalna pojazdu nie stanowi wykluczenia zakwalifikowania tego pojazdu jako nowy – zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Pytanie powtórzone (jak nr 70 i 119).
	4) 7.2 Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu: a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż: - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3.	7.2 Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu: a) do 40% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa d) do 70% w przypadku mikroprzedsiębiorstwa kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż: - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2;	Obecnie funkcjonujące w państwach europejskich (Francja, Niemcy, Holandia) systemy wsparcia nabycia pojazdów ciężarowych (sięgające nawet 80% różnicy pomiędzy kosztami nabycia pojazdu z napędem tradycyjnym oraz napędem zeroemisyjnym) znacząco zwiększają konkurencyjność lokalnych przedsiębiorstw na rozwijającym się rynku zeroemisyjnych przewozów międzynarodowych i kabotażowych. Polski program wsparcia powinien przynajmniej w porównywalnym stopniu wspierać polskie przedsiębiorstwa na tym trudnym rynku. W przeciwnym wypadku, wobec rosnącego popytu na usługi transportowe świadczonych z jak najniższym śladem węglowym, będą one zastępowane	Uwaga nie została uwzględniona Poziom dofinansowania wynika z GBER. Pytanie powtórzone (jak nr 25, 71 i 121).

		<p>2. Nabycie w formie leasingu:</p> <p>a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 oraz nie więcej niż opłata wstępna; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3 oraz nie więcej niż opłata wstępna. 	<p>- 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3.</p> <p>2. Nabycie w formie leasingu lub najmu długoterminowego:</p> <p>a) do 40% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>d) do 70% w przypadku mikroprzedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 oraz nie więcej niż opłata wstępna; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3 oraz nie więcej niż opłata wstępna. 	<p>przez lokalne firmy skutecznie wspierane przez dedykowane programy wsparcia. Z tego też powodu uważamy, że zwiększenie intensywności dofinansowania dla dużych przedsiębiorstw, silnie obecnych na rynku międzynarodowych i kabotażowych przewozów od drogowych z 30% do 40% jest jak najbardziej zasadne.</p> <p>Niezmiernie ważne jest również uwzględnienie potrzeb i przygotowanie dedykowanych rozwiązań dla mikroprzedsiębiorstw (często świadczących, usługi transportowe w ramach podwykonawstwa dla większych podmiotów), stanowiących większość podmiotów rynku i mających ograniczone zasoby finansowe, niską dostępność narzędzi z rynków finansowych oraz będących podatnymi na szoki rynkowe. Oznacza to, że rozłożenie wyższego kosztu w czasie przy dużej niepewności jest dla nich większym problemem. Z tej przyczyny narzędzia istotnie obniżające bezpośrednio koszty finansowania i ułatwiające dostęp do finansowania są dla nich kluczowe. Należy przy tym pamiętać, że wymiana floty liczącej najczęściej 1-3 pojazdy jest obciążona znacznie wyższym ryzykiem niż w przypadku większych przedsiębiorstw. Dlatego też zwiększenie intensywności dofinansowania dla tej grupy przedsiębiorstw do 70% jest zasadne i niezwykle istotna.</p> <p>Należy jednak zwrócić uwagę, że zróżnicowanie intensywności dofinansowania w zależności od wielkości przedsiębiorstwa niesie za sobą ryzyko tworzenia małych i mikroprzedsiębiorstw w ramach większej grupy kapitałowej wyłącznie w celu uzyskania wyższego dofinansowania. Dlatego też proponujemy rozważyć konieczność złożenia przez małe i mikroprzedsiębiorstwa, wraz z wnioskiem o dofinansowanie,</p>	
--	--	---	---	--	--

			<p>oświadczenia o braku powiązań kapitałowych ze średnimi i dużymi przedsiębiorstwami działającymi na rynku przewozów drogowych.</p> <p>Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę, że doprecyzowania wymaga sposób określania kosztów inwestycji referencyjnej. Ponieważ obecna oferta producentów pojazdów ciężarowych obejmuje w danej klasie zarówno pojazdy z napędem tradycyjnym jak też coraz częściej z napędem zeroemisyjnym, koszt referencyjny powinien być określany na podstawie oferty cenowej pojazd z napędem tradycyjnym o maksymalnie zbliżonej specyfikacji tego samego producenta co w przypadku oferty cenowej na pojazd zeroemisyjny. Nie można jednak wykluczyć przypadków, w których dany producent nie będzie posiadał w ofercie pojazdu w zbliżonej specyfikacji z napędem tradycyjnym – na rynku już pojawiają się producenci oferujący wyłącznie pojazdy zeroemisyjne. Dlatego też w programie należałoby wskazać, przynajmniej kierunkowo, sposób określania kosztów inwestycji referencyjnej w takim przypadku.</p>	
	<p>5) 7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>1) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje rozpoczęte przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie inwestycji należy rozumieć zaciągnięcie pierwszego prawnie wiążącego zobowiązania do zakupu/leasingu pojazdu zeroemisyjnego lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną;</p> <p>2) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje zakończone przed dniem złożenia wniosku o</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>1) dofinansowanie nie będzie udzielane na inwestycje rozpoczęte po 1 stycznia 2024 roku nie wcześniej niż przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie inwestycji należy rozumieć zaciągnięcie pierwszego prawnie wiążącego zobowiązania do zakupu/leasingu pojazdu zeroemisyjnego lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną;</p>	<p>Proponowany obecnie w projekcie zapis w praktyce przynosi efekt „mrożący” krajowy rynek pojazdów zeroemisyjnych klasy N2 i N3. Każdy podmiot, który obecnie rozważa nabycie zeroemisyjnego pojazdu ciężarowego, odłoży decyzję o zakupie/leasingu do czasu oficjalnego rozpoczęcia naboru wniosków, co może potrwać jeszcze kilka miesięcy. Będzie to niezwykle szkodliwe dla nadal w fazie wstępnego rozwoju krajowego rynku zeroemisyjnych pojazdów. Dlatego też apelujemy o pilną zmianę tego zapisu tak, aby umożliwić złożenie wniosku na dofinansowanie przedsięwzięć rozpoczętych w 2024 roku. Stosownych zmian należy także dokonać w punkcie 6. 1).</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Dofinansowanie stanowi pomoc publiczną, a zgodnie z warunkami jej udzielania, dofinansowanie musi stanowić efekt zachęty, w związku z czym nie może być udzielone na przedsięwzięcia rozpoczęte przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie.</p>

		<p>dofinansowanie. Przez datę zakończenia inwestycji rozumie się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w przypadku zakupu – datę wystawienia faktury VAT, potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącą podstawę do rejestracji pojazdu (przez beneficjenta), - w przypadku leasingu – datę przekazania beneficjentowi (leasingobiorcy) nowego pojazdu do używania albo używania i pobierania pożytków na podstawie protokołu przekazania pojazdu; 	<p>2) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje zakończone przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie, o ile spełniony zostanie warunek zawarty w pkt 1). Przez datę zakończenia inwestycji rozumie się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w przypadku zakupu – datę wystawienia faktury VAT, potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącą podstawę do rejestracji pojazdu (przez beneficjenta), - w przypadku leasingu – datę przekazania beneficjentowi (leasingobiorcy) nowego pojazdu do używania albo używania i pobierania pożytków na podstawie protokołu przekazania pojazdu; 		
		<p>6) 7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>3) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>3) jeden wnioskodawca może złożyć w danym roku kalendarzowym jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</p>	<p>Ograniczenie liczby możliwych do złożenia wniosków do JEDNEGO w trakcie naboru planowanego na ponad 5 lat uważamy za niezasadne. Technologie zeroemisyjne w ciężkim transporcie drogowym dopiero wchodzą na rynek. Przewoźnicy dopiero się z nią zapoznają, badając ich możliwości, koszty operacyjne, przydatność w prowadzonej działalności. Wiele przedsiębiorstw decyduje się na nabycie takich pojazdów w ramach pilotażu, a po potwierdzeniu ich użyteczności i konkurencyjności kosztów operacyjnych decyduje się na dalsze zakupy. Dlatego też uważamy, że ograniczenie liczby możliwych do złożenia wniosków do JEDNEGO w trakcie kilkuletniego naboru jest zbyt daleko idące. Propozycja dająca możliwość złożenia jednego wniosku w każdym roku kalendarzowym trwania naboru umożliwi kontynuację inwestycji po potwierdzeniu użyteczności i zasadności</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Planowane jest ogłaszanie kilku naborów w roku.</p> <p>Wprowadzono zmianę w zakresie „kilku inwestycji” na „wiele inwestycji”</p>

			ekonomicznej pojazdów zeroemisyjnych w ramach wdrożeń pilotowych.	
	<p>7) 8. Szczegółowe kryteria wyboru inwestycji</p> <p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE</p> <p>1. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3: - Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.</p>	<p>8. Szczegółowe kryteria wyboru inwestycji</p> <p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE</p> <p>a) Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3 przeznaczonych wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, - Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 10 000 km.</p> <p>b) Przy zakupie/leasingu pozostałych pojazdów kategorii N2 oraz N3:</p> <p>- Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.</p>	<p>Wskazany w projekcie średnioroczny przebieg wynoszący co najmniej 50 tys. km jest zasadny w przypadku większości pojazdów ciężarowych wykorzystywanych do świadczenia usługi przewozu towarów. Zwracamy jednak uwagę, że takie średnioroczne przebiegi roczne są trudne do osiągnięcia przez pojazdy kategorii N2 oraz N3 używanych do realizacji zadań publicznych realizowanych przez jednostki samorządowe (gminy, powiaty, województwa). Przykładowo średni roczny przebieg pojazdu asenizacyjnego (do wywozu nieczystości płynnych) czy pojazdu do odbioru odpadów stałych nie przekracza najczęściej 20 tys. km rocznie. Dlatego też uważamy za zasadne ustanowienie niższego minimalnego przebiegu średniorocznego dla pojazdów realizujących zadania publiczne (za wyjątkiem publicznego transportu zbiorowego). Umożliwienie przez spółki komunalne oraz przedsiębiorstwa realizujące zadania publiczne na zlecenie JST skorzystania z programu wsparcia jest również zasadne w świetle nałożonego na gminy obowiązku zapewnienia minimalnego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów realizujących te zadania jak również minimalnego udziału takich pojazdów w ramach realizowanych zamówień publicznych (art. 35 ust. 2 oraz art. 68a ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.</p> <p>Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę na zasadność rozważenia mechanizmu wsparcia elektryfikacji grupy pojazdów kategorii N2 i N3 używanych do krótkodystansowych przewozów np. pomiędzy magazynami/zakładami jednego przedsiębiorstwa (tzw. shunting). Pokonane w</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na:</p> <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - <p>Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.</p>

				ten sposób trasy liczą często nie więcej niż 2-3 km, przy czym w każdym punkcie docelowym następuje rozładunek/załadunek. Przy kilkunastu kursach dziennie pokonywany rocznie dystans nie przekracza często 20 tys. km. Dlatego też proponujemy rozważenie możliwości uruchomienia dedykowanego programu wsparcia dla pojazdów realizujących takie zadania. W shuntingu wykorzystywane są głównie 2 rodzaje pojazdów: standardowe ciągniki siodłowe oraz pojazdy typu Terberg. Z uwagi na specyfikę użytkowania, ten segment pojazdów ciężarowych jest również najłatwiejszy do elektryfikacji, gdyż nie wymaga obecności ogólnodostępnej infrastruktury ładowania: pojazdy są ładowane wyłącznie na terenie przedsiębiorstwa.	
		8) 9. Postanowienia dodatkowe 1) beneficjent, realizujący inwestycję, współfinansowaną ze środków Funduszu Modernizacyjnego, ma obowiązek prowadzenia działań informacyjno – promocyjnych, dotyczących przedmiotowej inwestycji;		Proponujemy doprecyzowanie, jaki zakres działań informacyjno-promocyjnych Beneficjent jest zobowiązany zrealizować w związku z otrzymaniem dofinansowania.	Uwaga uwzględniona
25	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	1)6. 2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są: • koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta);	6. 2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są: • koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta);	Przewoźnicy drogowi stosują różne formy finansowania użytkowanych pojazdów. Przy ustalaniu zasad dofinansowania ważne jest uwzględnienie szerokiego wachlarza dostępnych możliwości form zakupu lub prawa użytkownika elektrycznych samochodów ciężarowych. Zasadnym by było również uwzględnienie najmu długoterminowego/leasingu operacyjnego dając w ten sposób przedsiębiorcom możliwość wyboru najkorzystniejszej z ich punktu widzenia opcji.	Uwaga nie została uwzględniona. Najem długoterminowy – o ile spełnia warunki leasingu może być uznany za koszt kwalifikowany. Pytanie powtórzone (jak nr 24, 69 i 118).

	<ul style="list-style-type: none"> koszty związane z leasingiem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu. 	<ul style="list-style-type: none"> koszty związane z leasingiem lub najmem długoterminowym spełniającym kryteria leasingu operacyjnego nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu. 		
	2)Przypis dolny nr 2: Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany	Przypis dolny nr 2: Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany , który nie był przed zakupem zarejestrowany lub był zarejestrowany czasowo w celu dostawy do beneficjenta.	Aby zapewnić możliwość dostawy nowego samochodu ciężarowego np. „na kołach” od producenta do przedsiębiorcy będącego beneficjentem programu należy umożliwić rejestrację czasową. Dostawca lub diler wówczas będzie mógł dostarczyć pojazd bezpośrednio do np. siedziby przedsiębiorcy.	Jak w pkt 24
	<p>3) 7.2 Intensywność dofinansowania</p> <p>1. Nabycie w formie zakupu:</p> <p>a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3. <p>2. Nabycie w formie leasingu:</p> <p>a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p>	<p>7.2 Intensywność dofinansowania</p> <p>1. Nabycie w formie zakupu:</p> <p>a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>d) do 70% w przypadku mikroprzedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3. <p>2. Nabycie w formie leasingu lub najmu długoterminowego:</p>	<p>Wsparcie dla polskich przedsiębiorców powinno być na co najmniej porównywalnym poziomie jednostkowym w odniesieniu do programów wsparcia, które już obowiązują w innych państwach (Francja, Niemcy, Holandia). Jest to niezwykle ważne ze względu na zapewnienie równych warunków konkurencji między polskimi i przewoźnikami z innych państw.</p> <p>Ważne jest również uwzględnienie potrzeb i przygotowanie dedykowanych rozwiązań dla mikroprzedsiębiorstw będących najczęściej podwykonawcami, którzy stanowią większość podmiotów na rynku. Firmy te borykają się barierami w postaci ograniczonych zasobów finansowych, niską dostępnością narzędzi z rynków finansowych oraz wysokiej podatności na kryzysy na rynku. Oznacza to, że rozłożenie wyższego kosztu w czasie przy dużej niepewności jest dla nich większym problemem. Z tej przyczyny narzędzia istotnie obniżające</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Poziom dofinansowania wynika z GBER.</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 24, 71 i 121).</p>


		<p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 oraz nie więcej niż opłata wstępna; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3 oraz nie więcej niż opłata wstępna 	<p>a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa d) do 70% w przypadku mikroprzedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 oraz nie więcej niż opłata wstępna; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3 oraz nie więcej niż opłata wstępna. 	<p>bezpośrednio koszty finansowania i ułatwiające dostęp do finansowania są dla nich bardzo ważne. Wymiana floty liczącej najczęściej 1-3 pojazdów jest obarczona znacznie wyższym ryzykiem niż w przypadku większych przedsiębiorstw. Dlatego wydaje się zasadne uwzględnienie dofinansowania dla nich w wysokości co najmniej 70%.</p> <p>Jednocześnie zróżnicowanie intensywności dofinansowania w zależności od wielkości przedsiębiorstwa może powodować ryzyko tworzenia małych i mikroprzedsiębiorstw w ramach większych grup kapitałowych wyłącznie w celu uzyskania wyższego dofinansowania. Stąd zasadnym było by wdrożenie mechanizmu, który będzie przeciwdziałał takim zjawiskom.</p> <p>Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę, że doprecyzowania wymaga sposób określania kosztów inwestycji referencyjnej. Ponieważ obecna oferta producentów pojazdów ciężarowych obejmuje w danej klasie zarówno pojazdy z napędem tradycyjnym jak też coraz częściej z napędem zeroemisyjnym, koszt referencyjny powinien być określany na podstawie oferty cenowej na pojazd z napędem tradycyjnym o maksymalnie zbliżonej specyfikacji tego samego producenta co w przypadku oferty cenowej na pojazd zeroemisyjny. Nie można jednak wykluczyć przypadków, w których dany producent nie będzie posiadał w ofercie pojazdu w zbliżonej specyfikacji z napędem tradycyjnym – na rynku już pojawiają się producenci oferujący wyłącznie pojazdy zeroemisyjne. Dlatego też w programie należałoby wskazać, przynajmniej kierunkowo, sposób określania kosztów inwestycji referencyjnej w takim przypadku.</p>	
--	--	--	--	--	--

		<p>4)7.3 Warunki dofinansowania 3) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania 3) jeden wnioskodawca może złożyć w danym roku kalendarzowym jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</p>	<p>Ograniczenie liczby możliwych do złożenia wniosków do jednego w trakcie naboru planowanego na ponad 5 lat jest niezasadne. Technologie zeroemisyjne w ciężkim transporcie drogowym dopiero wchodzi na rynek. Przewoźnicy dopiero się z nią zapoznają, badając ich możliwości, koszty operacyjne, przydatność w prowadzonej działalności. Wiele przedsiębiorstw decyduje się na nabycie takich pojazdów w ramach pilotażu, a po potwierdzeniu ich użyteczności i konkurencyjności kosztów operacyjnych może zdecydować na dalsze zakupy. Propozycja dająca możliwość złożenia jednego wniosku w każdym roku kalendarzowym trwania naboru umożliwi kontynuację inwestycji po potwierdzeniu użyteczności i zasadności ekonomicznej pojazdów zeroemisyjnych w ramach wdrożeń pilotowych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Planowane jest ogłaszanie kilku naborów w roku. Wprowadzono zmianę w zakresie „kilku inwestycji” na „wiele inwestycji”</p>
		<p>5)8. Szczegółowe kryteria wyboru inwestycji KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE 1. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3: - Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.</p>	<p>8. Szczegółowe kryteria wyboru inwestycji KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE 1. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3: - Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, z wyłączeniem np. pojazdów wykonujących zadania przewozowe w obszarach zamkniętych.</p>	<p>W pierwszym etapie wdrożenia elektrycznych samochodów ciężarowych szczególnie w kategorii N3, ze względu na brak infrastruktury do ładowania, będzie niezwykle trudne do osiągnięcia wskazanego w projekcie 50 tysięcy km przebiegu średniorocznego w okresie trwałości. Ten warunek będzie możliwy do uzyskania w przypadku uruchomienia sieci publicznych stacji ładowania. Dlatego to kryterium powinno być dopasowane do wstępnych możliwości rynkowych i przedsiębiorców. Poza tym należy zwrócić uwagę na szerokie możliwości zastosowania samochodów ciężarowych. Pojazdy operujące np. w zamkniętych obszarach do ciągnięcia naczep lub przestawiania nadwozi wymiennych nie będą mogły nigdy osiągnąć wskazanego w projekcie limitu. Stąd można zaproponować, aby</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na: Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2: • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3: • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot</p>

				zastosować wyłączenie dla specyficznych przypadków.	dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.
		6)3. Budżet Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 1 000 000 tys. zł.	3. Budżet Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 1 000 000 tys. zł. 80% środków z przeznaczeniem na dofinansowanie zakupów i najmu samochodów ciężarowych N3, pozostała część dla kategorii N2.	Z racji tego, że przewoźnicy międzynarodowi wykorzystują ponad 90% taboru, który stanowią samochody ciężarowe o dmc 40 t wnioskujemy, aby w puli środków przeznaczonych na dofinansowanie zakupu elektrycznych samochodów ciężarowych co najmniej 80% środków przeznaczyć na odrębną część dla finansowania zakupu elektrycznych samochodów ciężarowych N3. Pozostałe 20 % mogłoby być przeznaczone dla pojazdów kategorii N2. Należy zauważyć, że najwięcej pracy przewozowej wykonują pojazdy z kategorii N3, które są najbardziej efektywne w realizacji zadań przewozowych w długodystansowym transporcie drogowym.	Uwaga nie została uwzględniona Ze względu równe traktowanie beneficjentów (program dedykowany jest do każdego przedsiębiorcy, który spełnia definicję podaną w programie) nie jest zasadne wprowadzenie podziału budżetu programu. W zależności od zapotrzebowania rynkowego rozważony zostanie podział alokacji na poziomie naborów.
26	Operator Gazociągów w Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A.	Kryteria jakościowe dopuszczające Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 15 000 km	Wysoki poziom przebiegu oznacza, że z programu mogą skorzystać głównie firmy transportowe. Natomiast operatorzy infrastruktury liniowej używający pojazdów kategorii N2 i N3 będą wykluczeni. Pojazdy służące do czynności eksploatacyjnych, monitorujących stan infrastruktury i wpierające usuwanie awarii nie przejeżdżają bowiem rocznie takich dystansów.	Uwaga częściowo uwzględniona W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na: Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2: • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona

					<p>średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km.</p> <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - <p>Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.</p>
		Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany.	Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany. Przy ewentualnej ponownej rejestracji pojazdu po jego przeróbce przez tego samego właściciela decydujące znaczenie ma jego pierwotna kwalifikacja do kategorii N2 lub N3.	W celu wyjaśnienia ewentualnych wątpliwości proponujemy, by w przypadku dokonania przeróbek samochodów zadaniowych dokonywanych na potrzeby służb decydujące znaczenie miała ich pierwotna kwalifikacja do kategorii N2 i N3. Proponowane doprecyzowanie wynika z niejednolitej praktyki Wydziałów Komunikacji, które po ewentualnych przeróbkach oznaczają te pojazdy jako „bez kategorii”. Spółka posiada obecnie tego rodzaju pojazdy w swojej flocie – kupione jako pojazdy kategorii N2 i N3, ale po dostosowaniu kategorie te nie są wymienione w dowodzie rejestracyjnym.	Jak w pkt 24
27	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodark	Pkt. 7.2 ppt 1 i 2, po wyliczeniach.	Proponuję usunąć zapisy budzące wątpliwości i, tak jak w innych programach dotacyjnych, ustalić % od kosztu zakupu.	1. Czy ten zapis oznacza, że kwota wsparcia jest obliczana tylko jako % od nadwyżki ceny zakupu pojazdu elektrycznego ponad zakup takiego samego pojazdu spalinowego? Ten zapis jest bardzo istotny i może zdecydować o atrakcyjności Programu wśród potencjalnych beneficjentów. Pojęcie tzw. „inwestycji referencyjnej” i odesłanie do przypisu przypomina tzw. Małe druczki i gwiazdki w	Uwaga nie została uwzględniona.

	i Wodnej w Toruniu			<p>umowach, których zadaniem jest wprowadzenie czytelnika w błąd i sprawienie wrażenia, że warunki są korzystniejsze niż w rzeczywistości. Jeśli dofinansowanie ma być obliczone jako % od nadwyżki cen, to proponuję umieścić w tym punkcie zapis, który nie będzie budził wątpliwości czytelnika dotyczących tego, co rzeczywiście stanowi koszt kwalifikowany.</p> <p>2. Kto i w jaki sposób określi koszt inwestycji referencyjnej, biorąc pod uwagę fakt, że różni sprzedawcy tzw. Pojazdów referencyjnych mogą oferować je po różnych cenach? Kryterium sprawia wrażenie uznaniowego lub tworzącego „furtkę” dla NFOŚiGW do arbitralnego zaniżania kwot dofinansowania.</p>	
28	Dolnośląski Ośrodek Ruchu Drogowego	<p>7.4. Beneficjenci</p> <p>Przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców;</p>	<p>7.4. Beneficjenci</p> <p>Przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców oraz wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego;</p>	<p>Dolnośląski Ośrodek Ruchu Drogowego jest samorządową wojewódzką osobą prawną, działającą na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1917 r. Prawo o ruchu drogowym. Jest samofinansującą się jednostką, a nadzór nad nią sprawuje Zarząd Województwa Dolnośląskiego. Nie posiada wpisu do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej ani wpisu do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.</p> <p>Z uwagi na niejednoznaczną możliwość przypisania DORD do przedsiębiorców, w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. wnosimy o naniesienie proponowanej zmiany.</p> <p>DORD w ramach swojej działalności przeprowadza egzaminy państwowe na kat. C i C+E prawa jazdy w granicach województwa dolnośląskiego. Pojazdy wykorzystywane do przeprowadzania egzaminów państwowych najczęściej poruszają się w granicach miast, w których przeprowadzamy ww. egzaminy. Generuje to duży wpływ na emisję zanieczyszczeń powietrza z uwagi na nieekonomiczną jazdę (korki, ograniczenia ruchu, wykonywanie zadań egzaminatorskich). Możliwość wymiany samochodów ciężarowych spalinywych na pojazdy zeroemisyjne pozwoli w znaczący sposób spełnić cele programu.</p> <p>Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, wpływają pośrednio na rodzaj pojazdów wykorzystywanych w szkołach nauki jazdy, które bardzo często dostosowują pojazdy, na których przeprowadzają kurs nauki jazdy, do pojazdów wykorzystywanych do przeprowadzania egzaminów. Tym samym zmiana pojazdu przez Ośrodek wpłynie bezpośrednio na zwiększenie liczby pojazdów zeroemisyjnych na polskich drogach.</p> <p>Nie bez znaczenia pozostaje również fakt, że kierowcy zdobywający prawo jazdy na</p> <hr/> <p>pojeździe zeroemisyjnym, bez obaw korzystać będą z takiego rozwiązania w życiu zawodowym.</p>	Uwaga nie została uwzględniona.
29	Polska Izba Gospodarcza		<p>Propozycja aby dofinansowanie do zakupu pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy dla ośrodka szkolenia</p>	<p>Wg naszych kalkulacji byłoby to zrównoważone z kosztami obecnych pojazdów.</p>	Uwaga nie została uwzględniona

	Ośrodków Szkolenia Kierowców w z siedzibą w Piastowie (PIGOSK)		kierowców wynosiło 70% i wkład własny 30%	Nadmieniam, że specyfika pracy pojazdów w ośrodkach szkolenia kierowców zasadniczo różni się od pracy pojazdów w transporcie drogowym.	Poziom dofinansowania wynika z GBER.
30	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”		1) Podjęta inicjatywa jest w naszej ocenie niekompletna, gdyż pomija przed wykonujących usługi pasażerskiego przewozu osób, wykorzystujących do przewozów. Dlatego też w naszej ocenie dofinansowanie zakupu pojazdów powinno obejmować także pojazdy M3 wykorzystywane w przewozach pasażerskich - komunikacji zbiorowej innej niż miejska.		Uwaga nie została uwzględniona NF prowadzi inne programy wspierające zakup zeroemisyjnych pojazdów kategorii M3 takiej jak Zielony Transport Publiczny.
31	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”		2) Analizując program dochodzimy do wniosku, że poszczególnych segmentów rynku przewozów drogowych specyfiką w zakresie rodzajów przewozów, średnich przebiegów, średnim kosztem pojazdów dla danej kategorii zeroemisyjnych z kategorii N2 wynosi 400+600 tys. złotych, jeszcze droższe są autobusy (M3/), zróżnicowaniem jest tylko ze względu na wielkość przedsiębiorstwa, ale i nie ma inna dla segmentu KEP /kurierzy, e-commerce, poczta zupełnie inna dla przewozów cało pojazdowych, gdzie w naszej ocenie do każdej z tych grup powinien być wyodrębnienie z programu najprawdopodobniej wykonujący przewozy lokalne w ramach dystrybucji lub		Jak wyżej, uwaga nie została uwzględniona. Program jest skierowany do wszystkich przedsiębiorców i nie może być ograniczany do konkretnych branż. Z uwagi na ograniczoną wielkość środków brak jest możliwości utworzenia wielu programów.
32	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”		3) Przewozy wykonywane pojazdami N3 realizowane są na długich i średnich dystansach. Średni dobowy przebieg powinien wynosić od 600 do 800 km. Ten segment charakteryzuje się bardzo silną konkurencyjnością i dlatego jeszcze przez wiele lat celem przewozowe oscylować będą na poziomie 1+1,5 euro za km. W tym stanie rzeczy dane: „Transport i Logistyka Polska” ul. Chałubińskiego 111 / 00-102 Warszawa / www.tlp.org.pl / e-mail: info@tlp.org.pl REGON: 147400599 / KRS: 0000521362  segmente rynku klienci oczekują różnorodności technologicznej, w tym udziałem przewozów pojazdów neutralnych klimatycznie takich, jak pojazdy zasilane bioLNG. w przypadku pojazdów N3 dofinansowanie powinno zostać rozszerzone o wszystkie objęte definicją „pojazdów ekologicznie czystych”, o których mowa w art. 2 pkt 102f rozporządzenia UE/651/2014. Dodatkowo warto w tym miejscu wskazać na zróżnicowanie kosztów pojazdów (cena nowego pojazdu zasilanego ON – +100 tys. euro, pojazdu zasilanego bioLNG – +130 tys. euro a pojazdu elektrycznego +400 tys. euro). Zważywszy na bardzo niski koszt finansowy przewoźników wykonujących przewozy długodystansowe, uwzględnienie w programie pojazdów ekologicznie czystych, obejmujących np. pojazdy zasilane bioLNG, jest najbardziej uzasadnione.		Jak wyżej, uwaga nie została uwzględniona. Celem programu jest wsparcie polskich przedsiębiorstw w nabyciu najnowocześniejszych pojazdów czyli elektrycznych i wodorowych.
33	Związek Pracodawców		4) Obecnie branża motoryzacyjna oferuje autobusy zeroemisyjne (BEV lub FCEV) w przewozach miejskich i lokalnych. Na rynku nie ma jakiegokolwiek opłacalnej ekonomii dotyczącej autobusów przeznaczonych do przewozów na dalszych dystansach regionalne, ponad regionalne i międzynarodowe). Dlatego też także w przypadku M3 dofinansowanie powinno obejmować wszystkie pojazdy objęte definicją „pojazdów ekologicznie czystych”, o których mowa w art. 2 pkt 102f rozporządzenia UE/651/2014.		Jak wyżej, uwaga nie została uwzględniona

	„Transport i Logistyka Polska”				
34	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”		5) W przypadku pojazdów N3 należy rozszerzyć zakres dofinansowania infrastruktury służącej do zasilania tych pojazdów. Dla przykładu można pojazdów elektrycznych z tej kategorii w obecnych warunkach nie będąc uzasadnionym w przypadku przedsiębiorstw niedysponujących własną (równoległy projekt dofinansowania ogólnie dostępnych stacji zasilających innej niż przewoźnicy grupy beneficjentów).		Uwaga nie została uwzględniona. Wsparcie na budowę stacji ładowania przewidziane zostało w komplementarnym programie.
35	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”		6) Należy znacząco zmniejszyć lub zlikwidować zróżnicowanie dofinansowania pojazdów N3 ze względu na kryteria związane z wielkością przedsięwzięcia prowadzonej działalności gospodarczej, gdyż zaproponowany rozrzut dotacji prowadzić będzie do drastycznych zaburzeń w konkurencyjności przedsięwzięcia związane z pojazdem za 1 przejechany kilometr mogą się różnić o około 37 na rynku marża jaką za jeden kilometr może uzyskać przedsiębiorca w eurocentów! (Kalkulacje kosztów związanych z eksploatacją pojazdów zależą od wystąpienia). Efektem będzie wyparcie ze zleceń kontraktowych transportowych dysponujących dużą flotą pojazdów, których miejsce zajmą prace na tzw. spocie małym przewoźnikom. W efekcie na dofinansowaniu skupią się podmioty wykorzystujące podwykonawców, które przejmą rynek przewoźników. Nastąpi swoista „kanibalizacja” na rynku, powstawanie nowych małych firm spedycyjnych operujących na pojazdach elektrycznych z wysoką dotacją. Należy wskazać, że zróżnicowanie wsparcia finansowego w zależności od wielkości nie zostało powszechnie przyjęte w państwach członkowskich UE i funkcjonuje w Holandii i Hiszpanii.		Uwaga nie została uwzględniona Poziom dofinansowania wynika z GBER.
36	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”		7) Bardzo poważne wątpliwości budzą zaproponowane w programie limity w szczególności dla pojazdów N2 (np. dla pojazdów służących do przewożenia dla pojazdów specjalnych i wykorzystywanych dla celów specjalnych z betonowymi, pojazdy asenizacyjne, pojazdy do odbioru odpadów etc.). Należy zaproponowane limity minimalnych rocznych przebiegów określonych w tysiącach kilometrów, w szczególności dla pojazdów kategorii N2. W tej okoliczności proponujemy przyjęcie limitu na poziomie 30 tysięcy kilometrów rocznie.		Uwaga częściowo uwzględniona W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na: Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2: <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3: <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot

					dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.
37	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”		8) Wspomniana w pkt 3 niska zdolność finansowa przewoźników, a także b pojazdów zasilanych energią elektryczną spowodują, że w wielu przypadkach bardziej zainteresowani wynajmem takich pojazdów pod potrzeby kon ramach zawieranych kontraktów (czas trwania przeciętnego kontraktu na to jeden rok) niż ich leasingiem. Dlatego też w naszej ocenie należy o wsparcia także o pojazdy wynajmowane. Nie bez znaczenia jest w tym ryzyko związane z wartością końcową pojazdu (RV wartość rezydualna), wynajmu bierze na siebie podmiot wynajmujący.		Uwaga nie została uwzględniona. Najem długoterminowy – o ile spełnia warunki leasingu może zostać uznany za koszt kwalifikowany. Pożyczka leasingowa traktowana jest jako „środki własne” beneficjenta.
38	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”		9) Wspomniana w pkt 3 i 8 niska zdolność finansowa przewoźników, a także bar pojazdów zeroemisyjnych (szczególnie w ramach kategorii N3 i M3) pow zwiększenia poziomu dopłat nawet do 80% różnicy między BEV (lub FCEV) praktyki niemieckiej, gdzie dotacje sięgają postulowanych 80%.		Uwaga nie została uwzględniona Poziom dofinansowania wynika z GBER.
39	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”		10) W naszych analizach przyjęliśmy wartość inwestycji referencyjnej na poziomie 90 tys. euro dla pojazdu kategorii N3. Niemniej w naszej ocenie ww. wartość inwestycji referencyjnej wymaga dookreślenia w programie wsparcia.		Uwaga nie została uwzględniona.
40	Polska Izba Gospodarki i Odpadami	3. Budżet Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 1 000 000 tys. zł.	3. Budżet Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 1 000 000 tys. zł, w tym 500 000 tys. zł na dofinansowanie zakupu pojazdów realizujących cele gospodarki obiegu zamkniętego.	Pojazdy kategorii N2 i N3 są używane w transporcie dalekobieżnym jak i lokalnym. Funkcjonowanie tych dwóch typów transportu jest odmienne i dlatego wnioskujemy o rozdzielenie programu na dwie części ze względu na następujące powody:	Uwaga nie została uwzględniona. Program przewiduje wsparcie dla wszystkich przedsiębiorców niezależnie

				<p>1. Wymóg osiągnięcia średniorocznego przebiegu w wysokości 50 000 km jest nie do osiągnięcia w transporcie lokalnym, gdzie przebiegi aut są znacząco mniejsze niż w transporcie dalekobieżnym.</p> <p>2. Transport dalekobieżny nie podlega wymogom wprowadzonym przez Ustawę o elektromobilności. Przepisy ustawy o elektromobilności w całej mierze dotyczą pojazdów poruszających się lokalnie, w miastach, wykorzystywanych przy wykonywaniu zadań publicznych (np. wywóz odpadów, nieczystości). Wśród tych przepisów są zarówno te, które wymagają określonych udziałów pojazdów zeroemisyjnych we flocie, jak i te kształtujące ruch w miastach (strefy czystego transportu). Przypominamy, że od 1 stycznia 2025 roku zgodnie z Ustawą o elektromobilności udział pojazdów niskoemisyjnych we flocie pojazdów wykorzystywanych przy wykonywaniu zadań publicznych w jednostkach samorządu terytorialnego o liczbie mieszkańców pow. 50 tys. musi wynosić co najmniej 30%, co stanowi trzykrotny wzrost w porównaniu do przepisów obowiązujących obecnie. Ponadto Ustawa o elektromobilności narzuca także na Zamawiających wymogi uzyskania 7% pojazdów niskoemisyjnych w klasach N2 i N3. Wymóg ten w niedalekiej przyszłości wzrośnie do 9%. Jeśli program dofinansowania nie wesprze zakupu tych pojazdów przez firmy świadczące usługi komunalne, będziemy mieli do czynienia ze wzrostem kosztów wykonywania usług publicznych, co niestety obciąży budżety samorządów i w konsekwencji przełoży się na obciążenia finansowe dla mieszkańców.</p> <p>3. Wsparcie zastosowania elektrycznych pojazdów ciężarowych w transporcie lokalnym może skutkować osiągnięciem lepszych i widoczniejszych efektów środowiskowych.</p>	od realizowanej działalności gospodarczej.
--	--	--	--	--	--

				<p>Pojazdy realizujące cele gospodarki obiegu zamkniętego – śmieciarki, pojazdy do przewozu kontenerów na odpady i inne – w typowym cyklu pracy wykonują niskie przebiegi, przy relatywnie wysokim jednostkowym zużyciu paliwa, determinowanym przez charakter zadań (wolna jazda, częste zatrzymania, poruszanie się w obszarach zurbanizowanych). Wymiana tych pojazdów jest kluczowa dla uzyskania zakładanych efektów środowiskowych.</p> <p>Proponujemy, aby zdefiniować grupę pojazdów realizujących cele gospodarki obiegu zamkniętego, do których zaliczają się:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bezpylne pojazdy służące do odbioru odpadów z pojemników i kontenerów (z tylnym, bocznym bądź przednim załadunkiem) • pojazdy z zabudową hakową służące do odbioru i transportu kontenerów • pojazdy z zabudową bramową służące do odbioru i transportu kontenerów • zmiatarki • pojazdy służące do mycia pojemników • pojazdy recyklingowe charakteryzujące się zabudową skrzyniową wykonaną z burt i siatek służące do odbioru lekkich surowców <p>Ponadto wnioskujemy, aby co najmniej 50% budżetu zostało zarezerwowane dla wyżej wymienionych pojazdów realizujących cele gospodarki obiegu zamkniętego.</p> <p>Uzasadnienie: Przy budżecie 1 000 000 tys. zł zakładając maksymalne dofinansowanie każdego pojazdu w kwocie 750 tys. zł dofinansowanych może zostać ok. 1 300 pojazdów klasy N2 i N3. Na dzień 1 stycznia 2024 roku są w Polsce 82 miasta o liczbie mieszkańców pow. 50 tys., a więc tych, w których wykonywanie zadań publicznych powinno być realizowane przez floty pojazdów</p>	
--	--	--	--	--	--

				składające się od 1 stycznia 2025 roku z 30% pojazdów niskoemisyjnych. Gdyby cały budżet został przeznaczony na dofinansowanie zakupu tych pojazdów, dałoby to po 15 pojazdów na każde z tych miast. Być może wtedy udałoby się uzyskać pożądane efekty środowiskowe. Rozumiemy jednak potrzeby także innych sektorów transportu, więc wnioskujemy, aby co najmniej 50% budżetu zostało zarezerwowane dla wyżej zdefiniowanych pojazdów realizujących cele gospodarki obiegu zamkniętego.	
41	Polska Izba Gospodark i Odpadami	5. Terminy i sposób składania wniosków Nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2024-2028 lub do wyczerpania alokacji.	5. Terminy i sposób składania wniosków Nabór wniosków odbywać się będzie corocznie w latach 2024-2028 (5 naborów). Alokacja zostanie podzielona w równych transzach na roczne nabory.	Wnioskujemy o podział naborów na nabory coroczne i podzielenie dofinansowania na transze. Uzasadnienie: Oferta rynkowa elektrycznych pojazdów ciężarowych pojawiła się i jest rozwijana, natomiast na ten moment są to nadal początki. Żaden producent nie dostarczy na rynek wielu aut w krótkim czasie (także biorąc pod uwagę rozwijający się popyt w innych krajach). Również przedsiębiorcom niełatwo będzie podjąć decyzję o zakupie wielu pojazdów w jednym momencie, gdyż mimo dofinansowania wiąże się to ze znaczącym wydatkiem inwestycyjnym. Oferta rynkowa będzie wzrastać stopniowo w czasie i będzie lepiej dostosowana do potrzeb przedsiębiorstw.	Uwaga częściowo uwzględniona Palowane jest uruchamianie więcej niż jednego naboru w ciągu roku.
42	Polska Izba Gospodark i Odpadami	7.2 Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu: a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa	7.2 Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu: a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa d) do 80% w przypadku pojazdów realizujących cele gospodarki obiegu zamkniętego	Postulujemy, aby pojazdy realizujące zadania gospodarki obiegu zamkniętego mogły uzyskać dofinansowanie na podwyższonym poziomie i niezależnie od statusu wnioskującego. Uzasadnienie: • Możliwość uzyskania znaczących efektów środowiskowych. Branża gospodarowania odpadami generuje relatywnie wysokie emisje realizowane na terenach zamieszkania przez pojazdy realizujące cele gospodarki obiegu zamkniętego – śmieciarki,	Uwaga nie została uwzględniona. Poziom dofinansowania wynika z GBER.

				<p>pojazdy do przewozu kontenerów na odpady i inne. Pojazdy te w typowym cyklu pracy wykonują niskie przebiegi, przy relatywnie wysokim jednostkowym zużyciu paliwa, determinowanym przez charakter zadań (wolna jazda, częste zatrzymania, poruszanie się w obszarach zurbanizowanych). Wymiana tych pojazdów jest kluczowa dla uzyskania zakładanych efektów środowiskowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ograniczenie kosztów uzyskania znaczących efektów środowiskowych i realizacji wymogów ustawy o elektromobilności dla mieszkańców. Przypominamy, że zgodnie z Ustawą o elektromobilności firmy komunalne są zobowiązane do stosowania pojazdów ekologicznych, nawet jeśli nie ma to uzasadnienia ekonomicznego. Tylko w ten sposób urodzi się szansa na to, aby zakup i zastosowanie elektrycznych pojazdów ciężarowych nie miały znaczącego negatywnego wpływu na koszty wykonywania usług publicznych. Z naszych analiz i testów wynika, że wysokie koszty zastosowania pojazdów elektrycznych wynikają nie tylko z ich wysokiej ceny zakupu, ale także ograniczonej użyteczności (mniejsza ładowność, ograniczone zasięgi, konieczność przeznaczaniu czasu pracy pracowników na ładowanie pojazdów). Do tego dochodzi ryzyko usterkowości i awaryjności takich pojazdów oraz na ten moment trudna do przewidzenia żywotność akumulatorów. To wszystko może generować znaczące koszty dla przedsiębiorstw, które znajdują swoje odzwierciedlenie w opłatach za wywóz odpadów, ponoszonych przez samorządy, a w konsekwencji mieszkańców. 	
43	Polska Izba Gospodark	7.2. koszt inwestycji referencyjnej. Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego	7.2. koszt inwestycji referencyjnej. Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.),	Zwracamy uwagę na fakt, że zdefiniowane powyżej pojazdy realizujące cele gospodarki obiegu zamkniętego zazwyczaj składają się z	Ad 7.2 – uwaga nie została uwzględniona

	<p>i Odpadami</p>	<p>niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne.</p> <p>6. Koszty kwalifikowane 2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); 	<p>innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii (także wyposażonego w specjalistyczną zabudowę), spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne.</p> <p>6. Koszty kwalifikowane 2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej lub fakturach VAT potwierdzających (w przypadku pojazdów składających się z podwozia i specjalistycznej zabudowy) zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); 	<p>podwozia oraz specjalistycznej zabudowy. Skutkiem tego jest to, że kupujący taki pojazd otrzymuje dwie lub więcej faktur i na podstawie tych dokumentów pojazd jest rejestrowany.</p>	<p>Ad 6. – uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Osiągamy ten sam cel tj. zawężenie wspieranego zakresu tylko do podwozia, a nawet tylko do tych elementów które są związane z napędem elektrycznym, ale inaczej – poprzez porównanie kosztu całego pojazdu elektrycznego (łącznie z zabudową) z kosztem analogicznego pojazdu (łącznie z taką samą zabudową) z konwencjonalnym napędem].</p>
44	<p>Polska Izba Gospodarki i Odpadami</p>	<p>Kryteria jakościowe „Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.”</p>	<p>Kryteria jakościowe „Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km (15 000 km dla pojazdów realizujących zadania gospodarki obiegu zamkniętego).”</p>	<p>Pojazdy realizujące zadania gospodarki obiegu zamkniętego w typowym cyklu pracy wykonują niskie przebiegi, przy relatywnie wysokim jednostkowym zużyciu paliwa, determinowanym przez charakter zadań (wolna jazda, częste zatrzymania, poruszanie się w obszarach zurbanizowanych). Średnie przebiegi takich pojazdów oscylują wokół 15 000 km rocznie przy relatywnie wysokim wykorzystaniu w trakcie dnia pracy. Wymóg 50 000 km praktycznie wyłącza pojazdy realizujące zadania gospodarki obiegu zamkniętego z</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na:</p> <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie

				dofinansowania. Tym bardziej dlatego, że pojazdy elektryczne będą wymagały czasu na ich naładowanie/doładowanie.	trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3: • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.
45	Fundacja „PRO KOLEJ”	1. Cel programu „Uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, poprzez wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych.”	Uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, poprzez wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych do transportu intermodalnego.	Celem programu powinno być wspieranie rozwoju multimodalnych gałęzi transportu zakładających wykorzystywanie różnych środków przewozu towarów w zależności od dystansu, na jakim jest przewożony ładunek. Zgodnie z zasadami zrównoważonego transportu intermodalnego przewóz ładunku z wykorzystaniem transportu drogowego odbywa się na krótkich odcinkach pomiędzy miejscem nadania lub dostarczenia ładunku, a punktem przeładunkowym towaru na transport kolejowy.	Uwaga nie została uwzględniona. Skutkowałoby to ograniczeniem zakresu wsparcia.
46	Fundacja „PRO KOLEJ”	KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE ZASADNOŚĆ I WYKONALNOŚĆ INWESTYCJI 2. Oświadczenie, w którym wnioskodawca zobowiązuje się: – rozszerzenie zobowiązań w kryterium	Oświadczenie, w którym Wnioskodawca zobowiązuje się” -że pojazd objęty dofinansowaniem będzie wykorzystywany wyłącznie w intermodalnych łańcuchach logistycznych na dystansach „last mile” do 50 km	Wykorzystanie pojazdu powinno odbywać się zgodnie z zasadami zrównoważonego transportu intermodalnego zakładającego transport ładunków z wykorzystaniem kolei na większości trasy oraz transportu drogowego na odcinku „last mile” o długości maksymalnie 50 km od punktu przeładunkowego do miejsca docelowego	Uwaga nie została uwzględniona. Nie ograniczamy katalogu beneficjentów.
47	OGÓLNOP OLSKI	„Wskaźniki osiągnięcia celu” w poszczególnych wskaźnikach nie		Podanie tych wskaźników umożliwiłoby orientację o skali pozytywnego efekty oraz	W wersji finalnej programu wartości wskaźników zostały

	ZAWIAZEK PRACODAWCÓW TRANSPORTU DROGOWEGO	określono planowanych wartości do osiągnięcia.		pokazywałyby skalę problemu w przypadku branży transportu drogowego. W szczególności jeżeli skalę ilości pojazdów dofinansowanych porównamy ze stanem polskiej floty transportowej.	określone. Wartości wskaźników nie były przedmiotem konsultacji społecznych - potwierdzenie skali pozytywnego efektu wdrożenia programu będzie wynikać bezpośrednio z jego realizacji oraz ilości zakupionych/leasingowanych pojazdów elektrycznych.
48	OGÓLNOPOLSKI ZAWIAZEK PRACODAWCÓW TRANSPORTU DROGOWEGO	3. Budżet Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 1 000 000 tys. zł.	Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 5 000 000 tys. zł. rocznie w okresie projektowym.	Projektowana kwota do bezzwrotnego dofinansowania jest zdecydowanie za niska. Przy obecnych cenach ciągników siodłowych elektrycznych 400-450 tys. Euro, analogiczny ciągnik siodłowych spalinowy to koszt 120-130 tys. Euro. Koszt kwalifikowanych po odjęciu kosztu inwestycji referencyjnej to około 300 tys. Euro, przy proponowanym średnim dofinansowaniu 50% czyli 150 tys. Euro (646 tys. zł). Budżet projektu obejmuje zakup około 1500 ciągników siodłowych zeroemisyjnych. Polscy przewoźnicy drogowi posiadają w transporcie drogowym około 400000 ciągników siodłowych. Dofinansowanie zakupu 1500 pojazdów nie jest nawet symboliczne, nie stanowi nawet 1% floty którą będziemy z czasem wymieniać.	Uwaga nie została uwzględniona Kwota środków do dyspozycji jest ograniczona i nie ma możliwości jej zwiększenia na chwilę obecną.
49	OGÓLNOPOLSKI ZAWIAZEK PRACODAWCÓW TRANSPORTU DROGOWEGO	7.1 Formy dofinansowania <ul style="list-style-type: none"> • dotacja do zakupu pojazdu lub • w przypadku leasingu - dopłata do opłaty wstępnej, ustalonej w umowie leasingu w rozumieniu art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy – Prawo ochrony środowiska. 	Proponujemy dodane kolejne tire: <ul style="list-style-type: none"> • w przypadku leasingu - dopłata do rat leasingowych 	Przewoźnicy wymieniający flotę często korzystają z możliwości zwrotu dotychczasowego pojazdu jako formy wniesienia opłaty wstępnej, dlatego w tym przypadku dofinansowana powinna być spłata rat leasingowych.	Uwaga nie została uwzględniona. Brak możliwości finansowania kosztów operacyjnych.
50	OGÓLNOPOLSKI ZAWIAZEK		Dostosowanie programu do realiów polskiego transportu drogowego w	Program „Wsparcia zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3” nie przystaje w swoim wymiarze i założeniach do	Uwaga nie została uwzględniona – brak odniesienia do konkretnych

	PRACODAWCÓW TRANSPORTU DROGOWEGO		<p>toku bezpośrednich konsultacji z ekspertami branży.</p>	<p>rozmiaru polskiej branży transportu drogowego. Autorzy programu nie biorą chyba pod uwagę że branża ta wykonuje około 30% przewozów w UE, jest największą flotą transportową w Europie i wytwarza obecnie 6 do 8% PKB. Wcześniej nawet do 10%. Zaproponowany budżet jest zdecydowanie za niski. Kwoty dofinansowania szybko będą zwracały się do budżetu w płaconych podatkach.</p> <p>Program nie uwzględnia specyfiki transportu drogowego i żywotności eksploatacyjnej pojazdów.</p> <p>Pojazd pracujący w transporcie międzynarodowym wykonuje średnio około od 350 tys. do 500 tys. km rocznie zakładanie 5 letniego okresu zakazu niezbywania pojazdu (przy nieznanym jeszcze trwałości eksploatacyjnej tych pojazdów), to zdecydowanie za długi okres czasu. 3 – 4 lata w przypadku leasingu lub zakupu to wystarczająco długi okres czasu zakazu.</p> <p>Branża transportu drogowego jest branżą wysokiego ryzyka finansowego dlatego „Ocena finansowa” wniosku powinna być oparta także na ocenie ryzyka oraz finansowej wykonywanej przez leasingodawcę.</p> <p>Program powinien wskazywać także w miarę szczegółowe scenariusze w przypadku upadku firmy posiadającej pojazdy zakupione lub leasingowane z udziałem dofinansowania.</p>	<p>zapisów w programie. W związku z wysokim możliwym do uzyskania maksymalnym dofinansowaniem 400 tys. zł (N2) oraz 700 tys. (N3) nie jest zasadne w naszej ocenie skracanie okresu trwałości inwestycji.</p> <p>Kwestia budżetu pozostaje otwarta – jeśli program będzie cieszył się popularnością, będzie istniała możliwość ubiegania się o dodatkowe środki z EBI.</p>
51	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie	Str. 3, pkt 7.2 ppkt 1 a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa	<p>a) do 30% kosztów kwalifikowanych - w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% kosztów kwalifikowanych - w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% kosztów kwalifikowanych - w przypadku małego przedsiębiorstwa</p>	<p>Proponujemy dodać słowa: “kosztów kwalifikowanych” tak, aby nie było żadnych wątpliwości, od której kwoty wliczać dotację</p>	Zapis zgodny z GBER.

52	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie	<p>Str 3. pkt 7.2 kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej[1], nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3. <hr/> <p>[1] Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne.</p>	<p>Proponujemy doprecyzować w jaki sposób ma zostać określona inwestycja referencyjna. Czy sposób przyjmowania i wyliczania inwestycji referencyjnej będzie załącznikiem do Programu czy można przyjąć dowolną metodykę?</p>	<p>Brak doprecyzowania w tym zakresie może spowodować wiele zapytań ze strony potencjalnych beneficjentów. Z obecnych zapisów nie wynika, w jaki sposób oszacować inwestycje referencyjną. Definicja z przepisu 7, tj.: Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne”, daje bardzo szerokie możliwości interpretacyjne. Należy, mieć na względzie, że pojazdy tej samej kategorii, produkowane przez różnych producentów mają dużą rozbieżność cenową. Może warto zastanowić się nad rozwiązaniem modelowym, aby zastosować jednolite podejście dla wszystkich Wnioskodawców ubiegających się o dofinansowanie.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Proponowane w programie zapisy są zgodne z GBER.</p>
53	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie	<p>Str. 4, pkt 7.3 ppkt 7 “zakupiony/leasingowany pojazd zeroemisyjny musi być oznakowany w okresie trwałości”;</p>	<p>zakupiony/leasingowany pojazd zeroemisyjny musi być oznakowany w okresie trwałości, zgodnie z.....</p>	<p>Z proponowanego zapisu nie wynika jakie oznakowanie powinno zostać zastosowane. Wobec powyższego proponujemy uzupełnić zapis i dodać: “zgodnie z... (np. załącznikiem nr..., albo księgą logotypów, etc..)</p>	<p>Sposób oznakowania inwestycji (pojazdu) zostanie określony na etapie ogłoszenia naboru wniosków o dofinansowanie – wzór oznakowania dostępny będzie na stronie wraz z innymi dokumentami naborowymi.</p>
54	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie	<p>Str. 4, pkt 7.3 ppkt 12 “w przypadku naruszenia zobowiązań, o których mowa w punktach od pkt. 6 do 8, dofinansowanie wraz z należnymi odsetkami, podlega zwrotowi na warunkach określonych w umowie dotacji; umowa może określać w szczególności....”</p>	<p>“w przypadku naruszenia zobowiązań, o których mowa w punktach od pkt. 6 do 11, dofinansowanie wraz z należnymi odsetkami, podlega zwrotowi na warunkach określonych w umowie dotacji; umowa może określać w szczególności....”</p>	<p>Zobowiązania Beneficjenta wskazano także, w pkt 9-11, których zacytowany zapis nie uwzględnia (czyli przy aktualnym projekcie dokumentu nie jest sankcjonowane naruszenie wymogów określonych w pkt 9-11). Można także podkreślić, że w pkt 8 nie jest określone zobowiązanie Beneficjenta lecz zdefiniowana została długość okresu trwałości oraz sposób wyliczenia tego okresu.</p>	<p>Uwaga uwzględniona - zapis usunięty.</p>

55	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie	Str. 4 pkt 7.3 ppkt 13 wyплата dotacji będzie uzależniona od ustanowienia zabezpieczenia zwrotu środków	Brak wskazania w treści Programu form "ustanowienia zabezpieczenia zwrotu środków"	Proponujemy aby rozważyć wpisanie do treści Programu dopuszczalnych form zabezpieczenia zwrotu środków.	Dopuszczalne formy zabezpieczenia zwrotu środków zostaną określone na etapie uruchomienia naboru wniosków o dofinansowanie.
56	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie	Str. 4/5, pkt 7.3 ppkt 16 (proponowane jego dodanie) brak punktu w warunkach dofinansowania dot. konieczności wykonania pojazdem podlegającym dofinansowaniu w okresie trwałości średniorocznego przebiegu 50 000 km	Proponujemy dodać w pkt 7.3 punkt 16 (w warunkach dofinansowania) zapisu dotyczącego konieczności wykonania w okresie trwałości średniorocznie ponad 50 000 km przez pojazd podlegający dofinansowaniu	W katalogu kryteriów jakościowych dopuszczających, służących weryfikacji wniosku o dofinansowanie, jest zapis dotyczący konieczności złożenia przez beneficjenta oświadczenia, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km. Powyżej wymieniony wymóg, w naszej opinii, powinien również zostać zawarty w warunkach udzielenia dofinansowania (w pkt 7.3).	Uwaga nie została uwzględniona – brak uzasadnienia dla dublowania zapisów w treści programu.
57	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie	Str. 4 pkt 7.3 ppkt 11 "pojazd zeroemisyjny objęty dofinansowaniem musi być ubezpieczony od <u>uszkodzeń, zniszczeń</u> oraz utraty na skutek zderzeń, kolizji, <u>zdarzeń losowych</u> , uszkodzeń przez osoby trzecie oraz kradzieży, w tym polisą OC oraz AC (autocasco), co najmniej w okresie trwałości".	Proponujemy zapis: "pojazd zeroemisyjny objęty dofinansowaniem musi być ubezpieczony <u>od zdarzeń w ruchu lądowym z jego udziałem, zniszczeń, kolizji, uszkodzeń przez osoby trzecie oraz kradzieży, w tym polisą OC oraz AC (autocasco), co najmniej w okresie trwałości;</u>	W kodeksie o ruchu drogowym są pojęcia kolizji oraz wypadku tzn: oo kolizji mówi się, gdy w zdarzeniu drogowym nikt nie ucierpiał, natomiast o wypadku, gdy są poszkodowani. Gdy dojdzie do kolizji, nie trzeba wzywać policji na miejsce zdarzenia, a wystarczy spisać oświadczenie ze sprawcą, aby móc ubiegać się o odszkodowanie z jego OC.	Uwaga nie została uwzględniona – zawarta obowiązkowa polisa OC powinna określać warunek ubezpieczenia od zdarzeń w ruchu lądowym.
58	PreZero Polska Sp. z o.o.	KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE Pkt 1. „Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.”	„Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania, który jest używany w celach w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km. Warunek określony w zdaniu poprzednim nie ma zastosowania do beneficjentów, którzy używają pojazdów w ramach działalności związanej ze	Pojazdy, które zostałyby zakupione przez PreZero (pojazdy elektryczne) nie będą wykorzystywane standardowo – będą wykorzystywane głównie w większych miastach, gdzie Spółka świadczy usługi. Pojazdy używane w branży, którą zajmuje się PreZero (głównie: działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów, odzyskiem surowców), nie generują takiej liczby kilometrów jak podana w założeniach projektu	Uwaga częściowo uwzględniona. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2: • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona

			<p>zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów.” Lub: „Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania, który jest używany w celach w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km. W przypadku pojazdów używanych w ramach działalności związanej ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów przebieg ten powinien wynosić co najmniej 10 000 km rocznie”</p>	<p>(przebieg powyżej 50 000 km rocznie). Średnioroczny przebieg tych pojazdów utrzymuje się na poziomie 10 000 km rocznie. W miastach pojazdy elektryczne pokonują bowiem mniejszą liczbę kilometrów pomiędzy odcinkami, gdzie zbierane są odpady. Nie oznacza to jednak, że efekt emisji spalin z tego transportu nie zostanie osiągnięty. Pomimo, że pojazdy elektryczne do przewozu odpadów i śmieciarki pokonują dziennie dystans około kilkudziesięciu kilometrów, to jednak pojazdy elektryczne PreZero pracują 8 godzin dziennie. Pojazdy do przewozu odpadów i śmieciarki są duże i ciężkie, co siłą rzeczy zwiększa ich średnie zużycie i emisję spalin. Prosimy zatem o umożliwienie wzięcia udziału w programie priorytetowego również przedsiębiorcom, których pojazdy są wykorzystywanym w branży odpadowej, jak zaproponowano w kolumnie drugiej.</p>	<p>średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km.</p> <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - <p>Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.</p>
59	<p>Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć</p>	<p>2. Wskaźnik osiągnięcia celu</p> <p>Zmniejszenie emisji CO2 Planowana wartość wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej XXX Mg/rok.</p> <p>Ograniczenie emisji pyłów o średnicy mniejszej niż 10 mikrometrów (PM10)1 Planowana wartość wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej XXX Mg/rok.</p> <p>Ograniczenie emisji tlenków azotu1 Planowana wartość wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej XXX Mg/rok.</p>	<p>Uzupełnienie planowanych redukcji emisji wraz z przedstawieniem wyliczeń na których podstawie zostały oszacowane. Dodanie wskaźnika osiągnięcia celu o wskaźnik ograniczenia zużycia energii pierwotnej w sektorze transportu drogowego.</p>	<p>Bez przedstawienia prognozowanych redukcji ww. emisji niemożliwe jest stwierdzenie efektów programu, efektywności kosztowej programu (wobec zakładanych celów) i realizacji celów Funduszu Modernizacyjnego. Również dodanie wyliczeń w zakresie redukcji zapotrzebowania na energię pierwotną pozwoli lepiej uzasadnić program w świetle celów Funduszu Modernizacyjnego.</p>	<p>W wersji finalnej programu wartości wskaźników zostały określone. Wartości wskaźników nie były przedmiotem konsultacji społecznych - potwierdzenie skali pozytywnego efektu wdrożenia programu będzie wynikać bezpośrednio z jego realizacji oraz ilości zakupionych/leasingowanych pojazdów elektrycznych.</p>

60	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	nie dotyczy	<p>Dodanie kryteriów rankingujących (punktowych) - kryterium rankingujące: Zasilanie pojazdu energią ze źródeł odnawialnych.</p> <p>Dodatkowe punkty zyskuje wnioskodawca, który dysponuje instalacją do ładowania pojazdu niskoemisyjnego podłączoną do OZE.</p>	<p>Wzmocnienie efektów dekarbonizacyjnych programu poprzez promowanie projektów wykorzystujących czystą energię.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Celem programu jest dofinansowanie elektro mobilności. Promowanie OZE jest realizowane w ramach innych programów wdrażanych przez NFOŚiGW.</p>
61	Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć	nie dotyczy	<p>Dodanie kryteriów rankingujących (punktowych) - kryterium rankingujące: zastąpienie pojazdu wysokoemisyjnego pojazdem zeroemisyjnym</p> <p>Wnioskodawca oświadcza, że pojazd zeroemisyjny zakupiony/wyleasingowany w ramach projektu zastąpi dotychczas użytkowany pojazd na paliwa kopalne. zezłomuje jeden z pojazdów ze swojej floty poruszających się za pomocą paliwa wytwarzanego z paliw kopalnych. TAK/NIE</p>	<p>Celem kryterium jest zwiększenie efektu dekarbonizacyjnego programu poprzez wspieranie usuwania z rynku pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi. Bez tego kryterium, zakupione w ramach programu pojazdy zeroemisyjne mogą być jedynie uzupełnieniem dotychczasowej floty przedsiębiorcy. Premiowanie projektów zakładających zastąpienie dotychczas używanego pojazdu emisyjnego przyczyni się do realnego ograniczenia zapotrzebowania na energię pierwotną oraz redukcji emisji. Metodą weryfikacji zastąpienia może być wymóg zezłomowania lub wyrejestrowania takiego starego pojazdu.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>NFOŚiGW jako instytucja wdrażająca program nie ma podstaw prawnych aby wymagać od wnioskodawców złomowania użytkowanych przez nich dotychczas pojazdów napędzanych paliwami konwencjonalnymi.</p>
62	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	Kryteria jakościowe dopuszczające: przebieg średnioroczny powyżej 50.000 km	<p>Zwiększenie minimalnego przebiegu średnioroczny powyżej 15.000 km oraz 10.000 km dla spółek komunalnych/JST oraz pojazdów wykorzystywanych do krótkodystansowych przewozów (np. wewnątrzzakładowe)</p>	<p>Pojazdy elektryczne na baterie (BEV) kategorii N2 dysponują realnym zasięgiem wynoszącym od 100 do 200 km. W przeciwieństwie do pojazdów spalinowych realizujących zadania zarówno na krótkich jak i na długich dystansach, pojazdy elektryczne, z uwagi na zasięg, wykorzystywane są do świadczenia usług ostatniej mili oraz usług komunalnych.</p> <p>Wśród potencjalnych nabywców elektrycznych pojazdów N2 są m. in. przedsiębiorstwa komunalne/JST, dostawcy artykułów spożywczych, firmy kurierskie. Przedsiębiorstwa komunalne realizują najmniejsze przebiegi. Wynoszą one średnio 70 km do 120 km na dobę. Dostawcy artykułów spożywczych planują</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3:</p>

				<p>wykorzystywać pojazdy elektryczne w miastach realizując od 40 do 120 km na dobę, do 6 razy w tygodniu. Firmy kurierskie realizują największe przebiegi – przeciętnie od 100 km do 200 km. Oznacza to, że znaczna część potencjalnych klientów będzie realizować przebiegi w okolicach 15.000 km rocznie.</p> <p>Zachowując limit powyżej 50.000 km wykluczmy większość potencjalnych klientów, szczególnie przedsiębiorstwa komunalne oraz logistyczne świadczące usługi na terenie miast, które powinny być głównym beneficjentem Programu.</p> <p>Ponadto część firm zamierza zastąpić pojazdy spalinowe elektrycznymi w realizacji przewozów wewnątrzzakładowych. Pojazdy te wykonują po kilka do kilkunastu kilometrów na dobę, choć nierzadko specyfika pracy sprawia (niedogrzanie, krótkie dystanse), że ich emisja jest nie mniejsza niż pojazdów wykonujących znacznie większy dystans.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - <p>Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.</p> <p><u>Pytanie powtórzone (jak nr 7).</u></p>
63	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	Przedmiot dofinansowania: pojazd zeroemisyjny kategorii N2 lub N3.	Przedmiot dofinansowania: pojazd kompletny lub skompletowany zeroemisyjny kategorii N2 lub N3.	<p>Pojazdy N2 i N3 to najczęściej pojazdy typu podwozie. Należy doprecyzować, czy dofinansowanie dotyczy pojazdu niekompletnego, kompletnego czy skompletowanego. Proponujemy objąć programem pojazdy kompletne oraz skompletowane. Skompletowanie pojazdu eklektycznego może się wiązać ze znacznie wyższymi kosztami niż skompletowanie pojazdu spalinowego. Nierzadko urządzenia takie jak agregat chłodnicze, siłowniki hakowca czy wywrotki, itp., wymagają zastosowania dodatkowego źródła energii w postaci kosztownych baterii.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Nie ma znaczenia dla wyliczenia wysokości dotacji czy wniosek będzie dotyczył pojazdu niekompletnego, kompletnego czy skompletowanego.</p> <p>Wnioskodawca może sam zdecydować. Ten wybór musi zostać odzwierciedlony również w inwestycji referencyjnej. Oznacza to że jeśli wniosek będzie dotyczył niekompletnego samochodu</p>

					elektrycznego, to inwestycją referencyjną będzie niekompletny (analogiczny) samochód spalinowy]. Pytanie powtórzone (jak nr 8 i 120).
64	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	Intensywność dofinansowania: 30%, 50%, 60%	Jednakowa dla wszystkich firm (uśredniona)	<p>a) Uproszczenie zasad</p> <p>b) Propozycja 30% dopłaty do różnicy sprawia, że pojazdy N2 o DMC 4,25T staną się mniej konkurencyjne wobec N1 3,5T. Powód: dopłata z programu „mój elektryk” dla N1 wynosi 70,000 zł, tymczasem dla N2 4.25T dopłata wyniesie ok. 40,000 zł. Jest to rozwiązanie odwrotnie proporcjonalne do ceny pojazdu.</p> <p>Jeśli konieczne jest pozostawienie progów to należy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dodać grupę: mikroprzedsiębiorstwa - min. 60% 2. Podnieść próg dla dużych firm kosztem pozostałych – obecnie jest zbyt duża dysproporcja, zachowując minimum 70.000 zł dopłaty dla N2 (N2 nie może być słabiej dofinansowane niż N1). 	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Poziom dofinansowania wynika z GBER.</p> <p><u>Pytanie powtórzone (jak nr 9).</u></p>
65	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	Intensywność dofinansowania: 30%, 50%, 60%	Procentowo wyższe dofinansowanie dla N2 niż N3, np.: N2 – 70%, N3 – 40%.	<p>W pierwszym etapie transformacji należy wzmocnić wsparcie dla pojazdów N2. Pojazdy te są tańsze, więc nie drenują funduszu. Ponadto pokonują dzienną trasę bez potrzeby ładowania, więc stanowią doskonałe rozwiązanie sprzyjające elektryfikacji transportu.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Poziom dofinansowania wynika z GBER.</p> <p><u>Pytanie powtórzone (jak nr 10).</u></p>
66	Polskie Stowarzyszenie	Inwestycja referencyjna wg obecnej definicji	Inwestycja referencyjna wg nowej, doprecyzowanej definicji	Potrzeba określić konkretne ramy, w których należy się poruszać przy wyborze inwestycji referencyjnej. Obecnie rynek jest bardzo	Uwaga nie została uwzględniona.

<p>Paliw Alternatywnych</p>		<p>+ uwzględnienie różnicy w DMC między pojazdem elektrycznym i spalinowym minimum 750 km</p>	<p>zróżnicowany. Część pojazdów posiada swoje spalinowe odpowiedniki w ramach tej samej marki. Ale jest duża grupa producentów nie posiadająca odpowiednika w wersji spalinowej. Dla przykładu, dużym wyzwaniem jest znalezienie odpowiednika dla pojazdów typu nadwozie z DMC 4,25 lub 6T. Pojazdy spalinowe w tym segmencie nie cieszą się popularnością. Z uwagi na różnice w masie pojazdów elektrycznych i spalinowych prosimy o uwzględnienie możliwości wskazania pojazdu referencyjnego lżejszego do 1.000 kg dla N2 i do 2.000 kg dla N3.</p> <p>Kolejnym wyzwaniem jest pozyskanie ceny inwestycji referencyjnej. Po pierwsze cenniki samochodów N2 i N3 nie są ogólnodostępne. Ceny negocjuje się indywidualnie. Przy pojazdach referencyjnych tej samej marki przy ustaleniu ceny referencyjnej będzie mógł pomóc dealer. W przypadku braku takiego w tej samej marce lub braku w ogóle klient może nie mieć możliwości pozyskania ceny. Powinien móc skorzystać z gotowego rozwiązania, na przykład przygotowanej przez przedstawicieli rynku matrycy, która zostałaby zaakceptowana przez NFOŚiGW.</p> <p>Brak takiego rozwiązania może spowodować wykluczenie producentów nieposiadających odpowiedniego modelu referencyjnego. A w przypadku wyboru nieodpowiedniego pojazdu wnioski klientów byłyby nagminnie odrzucane.</p>	<p>Definicja inwestycji referencyjnej wynika z GBER. Inwestycja referencyjna nie oznacza koniecznie pojazdu produkowanego przez tego samego producenta, który produkuje samochód elektryczny. Nie wydaje się być możliwe i zasadne opracowanie jednej matrycy dla wszystkich inwestycji (ze względu na różne przeznaczenie pojazdów, np. samochód chłodnia, dostawczy z podnośnikami hydraulicznymi lub bez itp., różny może być również standard wyposażenia pojazdu w zależności od preferencji inwestora, tj. skórzane fotele, system nawigacji, dopłata za kolor lakieru pojazdu, itd.) . Preferowanym potwierdzeniem będzie oferta sprzedaży analogicznego samochodu spalinowego. Gdy nie będzie to możliwe, dopuszczalne będzie też przyjęcie ceny z ogólnodostępnych (publikowanych) cenników sprzedawców (o ile będą to pojazdy analogiczne). Trudniej będzie z leasingiem, bo tu oprócz ceny samego samochodu wchodzi w grę dodatkowo warunki leasingu. Głównie chodzi o okres leasingu, który może być różny – przynajmniej w teorii, nie</p>
------------------------------------	--	---	---	---

					<p>wiem jak wygląda praktyka - dla samochodu elektrycznego i spalinowego. Ale nie tylko okres leasingu ma znaczenie, także % jaki stanowi opłata wstępna i ewentualnie rata końcowa. Jeśli po zbadaniu rynku okazałoby się że warunki leasingu są takie same, to problem ograniczy się tylko do tego co przy zakupie, czyli do ceny (rozkład rat leasingowych analogicznego samochodu spalinowego będzie można przyjąć taki sam jak dla leasingu samochodu elektrycznego)]</p> <p><u>Pytanie powtórzone (jak nr 11).</u></p>
67	<p>Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych</p>	<p>jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</p>	<p>jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze wiele wniosków o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji różnych marek, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</p>	<p>Określenie „kilku inwestycji” może być interpretowane jako ograniczenie do mniej 10 szt. Prosimy zamienić na „wiele”</p> <p>Ograniczenie liczby możliwych do złożenia wniosków do jednego w trakcie naboru planowanego na ponad 5 lat stanowi duże ograniczenie dla rozwoju elektromobilności w segmencie N2 i N3. Kluczowe argumenty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Cykl wymiany pojazdów we flocie – część firm wymienia każdego roku część floty 2) Poznawanie nowych produktów, marek i rozwiązań – przewoźnicy zwykle dobrze znają obecnie dostępne samochody spalinowe. Samochody elektryczne dopiero będą poznawać. W pierwszym roku zakupią mniejszą liczbę pojazdów w celu zapoznania się z produktem, aby w kolejnych latach podjąć 	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>„jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja”</p> <p><u>Pytanie powtórzone (jak nr 12).</u></p>

				decyzję o zakupie większej liczby sprawdzonego produktu. Ponadto należy zaznaczyć, że przedsiębiorca będzie mógł w ramach jednego wniosku zakupić/wyleasingować pojazdy różnych marek.	
68	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	Program dotyczy zakupu/leasingu nowego pojazdu „Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany.”	Należy objąć programem pojazdy, które otrzymały profesjonalne tymczasowe rejestracyjne dla samochodów testowych dealera.	Istotnym punktem promocji pojazdów elektrycznych są pojazdy demonstracyjne, które są udostępnianie na testy różnym grupom klientem przed ich finalną sprzedażą. Przy rejestracji tego pojazdu na importera/dealera i przykładowym testowaniu pojazdu przez okres kilku miesięcy i kilku tysięcy kilometrów przebiegu wykluczamy możliwość uzyskania dofinansowania na ten pojazd przez docelowego nabywcę (beneficjenta rzeczywistego) jako pojazdu nowego. Dopuszczając nawet możliwość uzyskania takiego dofinansowania przez importera/dealera taki pojazd musiałby pozostać we flocie przez okres co najmniej 5 (pięciu) lat. Taka praktyka nie jest prowadzona. Ponadto tymczasowe tablice rejestracyjne są niezbędne w celu dostarczenia pojazdu na kołach do miejsca wykonania zabudowy i z powrotem do punktu sprzedaży. Tym samym wnioskuję o dopisanie powyższego punktu, aby nie wykluczyć z założenia możliwości uzyskania dofinansowania na pojazdy zarejestrowane tymczasowo oraz demonstracyjne.	Rejestracja profesjonalna pojazdu nie stanowi wykluczenia zakwalifikowania tego pojazdu jako nowy – zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
69	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	6. 2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są: • koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz	6. 2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są: • koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz	Najem długoterminowy jest powszechnie stosowany w przypadku pojazdów użytkowych, a w kwestii napędów zeroemisyjnych można zaobserwować rosnące zainteresowanie klientów formą najmu. Wskazanie wprost takiej możliwości w zapisach niniejszego programu stanowić będzie ułatwienie dla potencjalnych wnioskodawców, ograniczających zapytania, kierowane do Funduszu. Stosownych	Uwaga nie została uwzględniona. Najem długoterminowy – o ile spełnia warunki leasingu może być uznany za koszt kwalifikowany.

		stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); • koszty związane z leasingiem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu.	stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); • koszty związane z leasingiem lub najmem długoterminowym spełniającym kryteria leasingu operacyjnego nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu.	uzupełnień należy także dokonać w pozostałych zapisach programu.	Pytanie powtórzone (jak nr 24, 25 i 118).
70	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	Przypis dolny nr 2: Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany	Przypis dolny nr 2: Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany o maksymalnym przebiegu do 1000 km, który nie był przed zakupem zarejestrowany. Z wyłączeniem rejestracji czasowej na okres nieprzekraczający 30 dni.	Obecna definicja nowego pojazdu kategorii N2 lub N3 nie określa minimalnego przebiegu oraz z uwagi na brak możliwości rejestracji pojazdu przed zakupem, uniemożliwia transport własny „na kołach”. W przypadku pojazdów N2 i N3 produkowanych na terenie Polski znaczący odsetek transportu pojazdów do miejsca docelowego odbywa się poprzez rejestrację czasową oraz transport własny. Wyłączenie jednorazowej rejestracji czasowej na okres nie dłuższy niż 30 dni z definicji nowego pojazdu kategorii N2 lub N3 oraz określenie minimalnego przebiegu dla nowego pojazdu na poziomie do 1000 km umożliwi zeroemisyjny transport własny pojazdu od producenta do klienta końcowego.	Uwaga nie została uwzględniona Wprowadzono limit km w wysokości 6 000 km (w dniu zakupu/leasingu). Rejestracja profesjonalna pojazdu nie stanowi wykluczenia zakwalifikowania tego pojazdu jako nowego – zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Pytanie powtórzone (jak nr 24 i 119).
71	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	7.2 Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu: a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:	7.2 Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu: a) do 40% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa d) do 70% w przypadku mikroprzedsiębiorstwa	Obecnie funkcjonujące w państwach europejskich systemy wsparcia nabycia samochodów ciężarowych (sięgające nawet 80% różnicy pomiędzy kosztami nabycia pojazdu z silnikiem wysokoprężnym oraz napędem zeroemisyjnym) znacząco zwiększają konkurencyjność lokalnych przedsiębiorstw na rozwijającym się rynku zeroemisyjnych przewozów międzynarodowych i kabotażowych. W celu podtrzymania pozycji lidera Polski na arenie międzynarodowej program wsparcia powinien przynajmniej w porównywalnym stopniu wspierać polskie przedsiębiorstwa na	Uwaga nie została uwzględniona Poziom dofinansowania wynika z GBER. Pytanie powtórzone (jak nr 24, 25 i 121).

		<p>- 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3.</p> <p>2. Nabycie w formie leasingu: a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż: - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 oraz nie więcej niż opłata wstępna; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3 oraz nie więcej niż opłata wstępna.</p>	<p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż: - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3.</p> <p>2. Nabycie w formie leasingu lub najmu długoterminowego: a) do 40% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa d) do 70% w przypadku mikroprzedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż: - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 oraz nie więcej niż opłata wstępna; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3 oraz nie więcej niż opłata wstępna.</p>	<p>tym trudnym rynku. Z tego też powodu uważamy, że zwiększenie intensywności dofinansowania dla dużych przedsiębiorstw z 30% do 40% jest jak najbardziej zasadne. Ponadto, wymiana floty liczącej najczęściej 1-3 pojazdy jest obciążona znacznie wyższym ryzykiem niż w przypadku większych przedsiębiorstw. Dlatego też zwiększenie intensywności dofinansowania dla mikroprzedsiębiorstw do 70% jest zasadne i niezwykle istotne. Należy jednak zwrócić uwagę, że różnicowanie intensywności dofinansowania w zależności od wielkości przedsiębiorstwa niesie za sobą ryzyko tworzenia małych i mikroprzedsiębiorstw w ramach większej grupy kapitałowej wyłącznie w celu uzyskania wyższego dofinansowania.</p>	
72	<p>Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania 3) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania 3) jeden wnioskodawca może złożyć w danym roku kalendarzowym jednym naborze tylko jeden dwa wnioski o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</p>	<p>Czas realizacji procesu dostaw nowych pojazdów użytkowych trwa od kilku do maksymalnie kilkunastu miesięcy od momentu zamówienia. Przewoźnicy z uwagi na dynamicznie zmieniającą się sytuację na rynku transportowym składają zamówienia nawet do kilku razy w jednym roku kalendarzowym roku. Dodatkowo, z uwagi fakt, że technologie zeroemisyjne są nowością na rynku, dla większości przewoźników pierwsze zamówienia będą wynosić maksymalnie kilka sztuk, co w przypadku jednorazowej możliwości złożenia</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>„jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja”</p>

				wniosku wyklucza realizację dostaw w kolejnych latach. Proponujemy, aby jeden wnioskodawca mógł złożyć wniosek maksymalnie dwa razy w ciągu jednego roku kalendarzowego. Dodatkowo, chcielibyśmy zwrócić się z prośbą o doprecyzowanie zwrotu „kilku”, który pozostawia szerokie pole to interpretacji co do liczby inwestycji znajdujących się w jednym wniosku.	<u>Pytanie powtórzone (jak nr 110).</u>
73	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	<p>8. Szczegółowe kryteria wyboru inwestycji</p> <p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE</p> <p>1. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3: - Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.</p>	<p>8. Szczegółowe kryteria wyboru inwestycji</p> <p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE</p> <p>a) Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3 przeznaczonych wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, - Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 10 000 km.</p> <p>b) Przy zakupie/leasingu pozostałych pojazdów kategorii N2 oraz N3: - Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot</p>	<p>Średnioroczne przebiegi roczne na poziomie 50 000 km są trudne do osiągnięcia przez pojazdy kategorii N2 oraz N3 używanych do realizacji zadań publicznych realizowanych przez jednostki samorządowe (gminy, powiaty, województwa). Dlatego też uważamy za zasadne ustanowienie niższego minimalnego przebiegu średniorocznego dla pojazdów realizujących zadania publiczne (z wyjątkiem publicznego transportu zbiorowego).</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - <p>Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.</p>

			dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.		
74	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	<p>4. Okres wdrażania Program realizowany będzie w latach 2024-2029, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> okres wydatkowania środków do 30.06.2029 r. 	Okres wydatkowania środków do 31.12.2029 r.	<p>Proponujemy wydłużenie okresu wydatkowania środków ze względu na terminy realizacji zamówień na pojazdy ciężkie (czas produkcji i dostępności komponentów, a także doposażenie pojazdów w elementy zabudowy w przypadku pojazdów skompletowanych). Dotyczy zarówno N2 jak i N3.</p> <p>Dodatkowo warto rozważyć okres przejściowy zaliczania zamówień pojazdów powstałych np. od 1.01.2024, które zostaną wyprodukowane/dostarczone uruchomieniu programu dopłat.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Program może trwać maksymalnie 5 lat. W tym okresie musi się zawierać całkowite rozliczenie programu.</p>
75	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	<p>² Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany.</p>	Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany lub pojazd zakupiony na Dealera/FL, który został zarejestrowany i stan licznika nie przekracza XXX km.	Rekomendujemy zmianę zapisu dyskwalifikującego 0/1 sytuację, gdzie pojazd był zarejestrowany na dealera, nawet jeśli jego przebieg jest niewielki.	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Wprowadzono limit km w wysokości 6 000 km (w dniu zakupu/leasingu).</p> <p>Rejestracja profesjonalna pojazdu nie stanowi wykluczenia zakwalifikowania tego pojazdu jako nowy – zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.</p>
76	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	<p>6.2. kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz 	Doprecyzowanie definicji dla pojazdów skompletowanych np. podwozie + zabudowa posiadających w przypadku zakupu kilka fv z różnych źródeł.	Jak traktowana będzie kwestia doposażenia do pojazdu, które w przypadku pojazdów tej kategorii stanowi dużą wartości w całej inwestycji?	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Dofinansowanie udzielone będzie zgodnie z GBER.</p> <p>Nie jest to zasadne. Osiągamy ten sam cel tj. zawężenie wspieranego zakresu tylko do podwozia, a nawet tylko do</p>

		<p>stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta);</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z leasingiem nowego2 pojazdu zeroemisyjnego kategorii3 N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu. 			<p>tych elementów które są związane z napędem elektrycznym, ale inaczej – poprzez porównanie kosztu całego pojazdu elektrycznego (łącznie z zabudową) z kosztem analogicznego pojazdu (łącznie z taką samą zabudową) z konwencjonalnym napędem].</p>
77	<p>Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych</p>	<p>7.1 Formy dofinansowania</p> <ul style="list-style-type: none"> dotacja do zakupu pojazdu lub w przypadku leasingu - dopłata do opłaty wstępnej, ustalonej w umowie leasingu w rozumieniu art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy – Prawo ochrony środowiska. 	<ul style="list-style-type: none"> w przypadku leasingu i pożyczki leasingowej - dopłata do opłaty wstępnej, ustalonej w umowie leasingu w rozumieniu art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy – Prawo ochrony środowiska <p>Dodać punkt dot. firm wynajmujących przedmiot dofinansowania innym podmiotom</p>	<p>Rekomendujemy dodanie pożyczki leasingowej. Pożyczka leasingowa stanowi ok 13% procent wartości finansowania wszystkich assetów w Polsce, z czego 14% to finansowanie pojazdów powyżej 3,5T. W głównej mierze jest ona wykorzystywana przez przedsiębiorców biorących udział w transporcie międzynarodowym.</p> <p>Czy wynajem jako forma finansowania również może zostać wpisany? Uważamy, że jest to istotne dla firm finansujących jak Truck Care. Zakładamy, że firmy wynajmujące pojazdy kwalifikują się na formę finansowania „zakup” i one są beneficjentem dofinansowania (niezależnie od użytkownika końcowego).</p> <p>Bez wypracowania dla takich firm odrębnego podejścia będą one podlegać klasyfikacji wg rozmiaru przedsiębiorstwa, co może negatywnie wpłynąć na wysokość uzyskanej dotacji, czyniąc późniejszą ofertę najmu niekonkurencyjną.</p> <p>Rekomendujemy doprecyzowanie warunków dla firm wynajmujących (niezależne od użytkownika końcowego)</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Najem długoterminowy – o ile spełnia warunki leasingu może zostać uznany za koszt kwalifikowany.</p> <p>Pożyczka leasingowa traktowana jest jako „środki własne” beneficjenta.</p>
78	<p>Polskie Stowarzyszenie</p>	<p>⁷ Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem</p>			<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p>

	zenie Paliw Alternatywnych	przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne.		<p>Rekomendujemy doprecyzowanie czym jest inwestycja referencyjna, kto pozyskuje dane, w jaki sposób porównać pojazdy BEV i ICE pod kątem osiąarów, wyposażenia. Czy miałyby być porównane pojazdy tej samej marki / segmentu/ dmc itp. Może to prowadzić do nadużyć lub wręcz przeciwnie – do niedoszacowania.</p> <p>Kolejnym problem to pojazdy marek, które występują jedynie jako pojazdy elektrycznie i nie mają odpowiednika ICE, np. BYD. Jak tu ustalać referencję?</p> <p>Rekomendujemy cykliczne (np. na dany rok) ustalanie i opublikowanie wartości referencyjnych per segment & dmc do których mają się odnosić wyliczenia.</p>	Definicja inwestycji referencyjnej jest podana w programie i wynika z zapisów GBER.
79	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	⁸ Inwestycją referencyjną jest wartość bieżąca rat kapitałowych leasingu analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii spełniającego obowiązujące już normy unijne. Na potrzeby określenia kosztów kwalifikowalnych nie uwzględnia się kosztów operacyjnych związanych z eksploatacją pojazdu, w tym kosztów energii, kosztów ubezpieczenia i kosztów konserwacji, niezależnie od tego, czy zostały one uwzględnione w umowie leasingu.		<p>W jaki sposób FL mają weryfikować i dokumentować wartość inwestycji referencyjnej? Jest to również informacja zmienna w czasie, tzn. na moment wnioskowania o dotację a nie na moment weryfikacji kosztów inwestycji czy ubiegania się o dotację.</p> <p>Rekomendujemy doprecyzowanie czym jest inwestycja referencyjna, kto pozyskuje dane, w jaki sposób porównać pojazdy BEV i ICE pod kątem osiąarów, wyposażenia. Czy miałyby być porównane pojazdy tej samej marki / segmentu/ dmc itp. Może to prowadzić do nadużyć lub wręcz przeciwnie – do niedoszacowania.</p> <p>Kolejnym problem to pojazdy marek, które występują jedynie jako pojazdy elektrycznie, np. BYD. Jak tu ustalać referencję?</p> <p>Rekomendujemy cykliczne (np. na dany rok) ustalanie i opublikowanie wartości referencyjnych per segment & dmc do których mają się odnosić wyliczenia.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Definicja inwestycji referencyjnej jest podana w programie i wynika z zapisów GBER.</p>

80	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	7.2 Intensywność dofinansowania 1. Nabycie w formie zakupu: a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż: ☒ 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; ☒ 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3. 2. Nabycie w formie leasingu: a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż: ☒ 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 oraz nie więcej niż opłata wstępna; ☒ 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3 oraz nie więcej niż opłata wstępna.	<ul style="list-style-type: none"> • Zrezygnować z dywersyfikacji względem wielkości przedsiębiorstwa • Zwiększenie % dofinansowania Dodać punkt dot. firm wynajmujących przedmiot dofinansowania innym podmiotom.	Rekomendujemy rezygnację z klasyfikacji względem statusu wielkości przedsiębiorstwa. Jest to podyktowane tym, że w naszej ocenie dywersyfikacja może wpłynąć negatywnie na konkurencyjność firm transportowych, które zamierzają rozpocząć przygodę z elektrycznymi pojazdami ciężarowymi. Niżej przedstawiono przykład porównania wyliczenia dotacji dla dużego i małego przedsiębiorstwa, która wykazuje, iż to drugie zyskuje finalnie pojazd o znacznie niższej wartości kapitału do spłaty. W praktyce może to doprowadzić do kanibalizmu na rynku, powstawania nowych małych firm i rynku spedycji, operujących na ciężarowych pojazdach elektrycznych pozyskanych z dotacją. Warto poprzeć to analizą rynku polskiego – nie tylko w zakresie kto wynajmuje pojazdy (jakie przedsiębiorstwa) lecz również jakie firmy już zakupiły / zamówiły pojazdy elektryczne. Do tej pory były to zazwyczaj duże przedsiębiorstwa, które poza korzyściami wizerunkowymi, chcą wypływać na konkurencyjność PL transportu (koszty & bariera technologiczna). W innych europejskich programach dofinansowania model oparty o wielkość przedsiębiorstwa funkcjonuje jedynie w Holandii i Hiszpanii. Firmy wynajmujące przedmiot dofinansowania innym podmiotom traktowane na równi z przedsiębiorcami, którzy podlegają klasyfikacji wg wielkości przedsiębiorstwa. Firma Truck Care ma status dużego przedsiębiorstwa, co oznacza, że maksymalna dotacja to 30% kosztów kwalifikowanych	Uwaga nie została uwzględniona Poziom dofinansowania wynika z GBER.
----	--	--	--	---	--

				<p>pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej.</p> <p>Małe przedsiębiorstwo zyskuje dotację w wysokości do 60% tych samych kosztów.</p> <p>Przy takich zapisach wartość koszty zakupu i skompletowania pojazdu do wynajmu są znacznie wyższe niż koszty, które może ponieść klient. Pomimo, że sam nie kupi lub nie sfinansuje leasingiem elektrycznego pojazdu ciężarowego (zbyt wysokie koszty), to i tak przeliczy ten koszt przy porównaniu go z ofertą wynajmu analogicznego pojazdu od firmy wynajmującej. Zdecydowanie uczyni to ofertę nieatrakcyjną.</p> <p><u>Przykład:</u></p> <p>Analiza cen dla ciągnika siodłowego eActros BEV oraz Actros 1845 z kategorii N3: Cena pojazdu BEV: 282.000 EUR Cena pojazdu ICE: 99.500 EUR (koszt inwestycji referencyjnej)</p> <p>Koszty kwalifikowane pomniejszone o koszt inwestycji referencyjnej to w tym przypadku: 282.000 – 99.500 = 182.500 EUR, a w przeliczeniu na PLN to ok. 785.000 PLN (co stanowi ok.65% ceny zakupu BEV i nie uwzględnia np. zwiększonych kosztów użytkowania i kosztów kontraktu serwisowego).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dofinansowanie pojazdu N3 dla dużego przedsiębiorstwa to 30% powyższej kwoty i nie więcej niż 750.000 PLN, co daje 30% x 784.750 PLN = 235.425 PLN • Dofinansowanie pojazdu N3 dla średniego przedsiębiorstwa to 50% powyższej kwoty i nie więcej niż 750.000 PLN, co daje 50% x 784.750 PLN = 392.375 PLN 	
--	--	--	--	--	--

				<ul style="list-style-type: none"> Dofinansowanie pojazdu N3 dla małego przedsiębiorstwa to 60% powyższej kwoty i nie więcej niż 750.000 PLN, co daje $60\% \times 784.750 \text{ PLN} = 470.850 \text{ PLN}$ <p>Rekomendujemy również zwiększenie % dopłaty bez dywersyfikacji, zbliżając się do praktyki niemieckiej, tj. poziomowi dopłat nawet do 80%. różnicy między BEV a ICE.</p> <p>Sugerujemy zbliżenie się do praktyki niemieckiej, gdzie dotacji podlega nawet 80% różnicy między BEV a ICE.</p> <p>Analiza powyższych cen wykazała, że w praktyce przy tej przykładowej cenie ciągnika siodłowego elektrycznego średnie przedsiębiorstwo wykorzysta 52% max możliwego dofinansowania założonego przez NFOŚiGW. Zasadne jest więc wnioskowanie o wyższe %, nawet do 80% jak w Niemczech, ponieważ 80% powyższej kwoty (Koszty kwalifikowane pomniejszone o koszt inwestycji referencyjnej) $\times 784.750 \text{ PLN} = 627.800 \text{ PLN}$, które nadal spełnia kryterium $\leq 750.000 \text{ PLN}$.</p> <p>Pozwala to na lepsze wykorzystanie dotacji (z punktu widzenia klienta, a nie organu udzielającego dotację).</p> <p>Dodatkowo, jeżeli nie będzie możliwości rezygnacji z dywersyfikacji, albo też dodania odrębnych zasad dla firm wynajmujących pojazdy – sugerujemy w przypadku firm wynajmujących zapewnienie możliwości przyznania % dotacji, uwzględniając końcowego użytkownika pojazdu, czyli klienta wynajmującego pojazd (przy założeniu najmu na okres 5 lat przez tego użytkownika).</p>	
81	Polskie Stowarzys	6. Koszty kwalifikowane (...)	Proponujemy, by w programie wsparcia zakupu lub leasingu	Konwersja napędów spalinowych na elektryczne jest rozwiązaniem, które w przystępny	Uwaga nie została uwzględniona.

	zenie Paliw Alternatywnych	<p>2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem nowego2 pojazdu zeroemisyjnego kategorii3 N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu. 	<p>pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uwzględnić również konwersje napędów spalinowych na elektryczne.</p>	<p>(stosunkowo tani i szybki sposób) pozwala na elektryfikację floty pojazdów. Konwersja jest kilkukrotnie tańsza niż zakup nowego pojazdu, pozwala uniknąć długiego czasu oczekiwania na dostawę samochodu (wciąż istotny w branży problem) i znacząco zmniejsza wyzwania dotyczące recyklingu zużytych pojazdów.</p> <p>W procesie konwersji pojazdu zachowywane są wszystkie podstawowe elementy konstrukcyjne, a napęd całkowicie zamieniany jest na odpowiednik elektryczny. W efekcie otrzymujemy w pełni funkcjonalny pojazd zeroemisyjny, jednocześnie przedłużając czas jego eksploatacji. Pojazd po konwersji może być dopuszczony do ruchu, zarejestrowany i objęty gwarancją producenta.</p> <p>W przypadku pojazdów spalinowych, nawet długo eksploatowanych, trwałość elementów konstrukcyjnych często znacznie przewyższa trwałość układów napędowych. Wycofywanie takiego pojazdu z użytku i złomowanie oraz zastępowanie go nowo wyprodukowanym pojazdem elektrycznym nie jest optymalnym sposobem zarządzania zasobami.</p> <p>Ponadto konwersja pojazdów specjalistycznych, robionych na specjalne zamówienie lub wycofanych z produkcji jest często jedynym sposobem na ich dalsze użytkowanie w zeroemisyjnej formie.</p>	<p>Program nie jest dedykowany dla tego typu przedsięwzięć/inwestycji.</p>
82	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	<p>Punkt 7.2.1 oraz 7.2.2</p> <p>a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa6</p>	<p>Punkt 7.2.1 oraz 7.2.2</p> <p>a) do 50% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 60% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 80% w przypadku małego przedsiębiorstwa6</p>	<p>Zaproponowane wsparcie nie jest w żadnym stopniu wystarczającą zachętą dla przedsiębiorców. Przy zaproponowanym poziomie, różnica kosztów pomiędzy eHDV, a pojazdem zasilanym ON jest nadal 2 krotna. Nie ma możliwości wyrównania TCO poprzez zakup tańszej energii (elektr. vs ON). Zwróć uwagę, że cena zakupu eHDV powoduje 3 krotny wzrost</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Poziom dofinansowania wynika z GBER - ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające</p>

		<p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <p>☒ 600 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2;</p> <p>☒ 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3.</p>	<p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <p>☒ 600 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2;</p> <p>☒ 950 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3.</p>	<p>ceny ubezpieczenia OC+AC (liczonego od ceny przed dofinansowaniem), które jest obligatoryjne w okresie trwałości (5 lat). Poddaję też pod uwagę zapis mówiący o „koszcie inwestycji referencyjnej”. Jeśli cena referencyjna nie zostanie ustalona na konkretnym poziomie takim samym dla wszystkich wnioskujących, to zachodzi możliwość porównywania eHDV do pojazdu zasilanego ON o niższej specyfikacji lub zaniżonej cenie ofertowej. W branży pojazdów ciężkich nie ma oficjalnych cenników. Każda oferta i transakcja odbywają się na zasadzie indywidualnych negocjacji. Poza tym zwracam uwagę na to, że moce pojazdów eHDV są z zasady wyższe od mocy ich odpowiedników zasilanych ON. Przykładowo VOLVO FH Electric ma 3 silniki o mocy łącznej 540 kW (666 KM), W rzeczywistości jest on odpowiednikiem modelu FH z silnikiem o mocach od 420 do 540 KM. Kolejnym aspektem, który może zostać potraktowany jako „ograniczenie równego dostępu do zasobów” jest brak „kosztów inwestycji referencyjnej” dla nowych producentów pojazdów eHDV, którzy nie posiadają odpowiedników w postaci samochodów zasilanych ON. Dlatego poddaję do rozważenia model oparty na dofinansowaniu od ceny zakupu, a nie od różnicy w cenie. Szczegóły wyjaśniam w punkcie 2.</p>	<p>niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu.</p> <p><u>Pytanie powtórzone (jak nr 1).</u></p>
83	<p>Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych</p>	<p>Punkt 7.2.1 oraz 7.2.2</p> <p>a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p>	<p>Punkt 7.2.1 oraz 7.2.2</p> <p>a) do 45% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 55% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż:</p>	<p>W przypadku rezygnacji z zapisu o dofinansowaniu do „kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej” proponuję nowe poziomy dofinansowania odpowiednio 45%, 55 % i 60 % od kosztów kwalifikowanych, przy czym należałoby również zmienić punkt 6. podpunkt 2).</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Poziom dofinansowania wynika z GBER.</p> <p><u>Pytanie powtórzone (jak nr 2).</u></p>

		kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż: ☒ 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3.	☒ 600 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; 950 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3.		
84	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	Punkt 6.2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są: • koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem nowego2 pojazdu zeroemisyjnego kategorii3 N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu.	Punkt 6.2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są: • koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 (homologacja pojazdu kompletnego lub do skompletowania) lub N3 (homologacja pojazdu kompletnego lub do skompletowania), rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego (z homologacją fabryczną pojazdu kompletnego) lub część wartości przedmiotu zakupu odpowiadająca wartości podwozia pojazdu zeroemisyjnego do skompletowania (bez zabudowy) oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem nowego2 pojazdu zeroemisyjnego kategorii3 N2 lub N3 rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu (w całości w przypadku homologacji fabrycznej pojazdu kompletnego lub w jej części odpowiadającej wartości podwozia pojazdu zeroemisyjnego do skompletowania tzn. bez zabudowy).	Jeśli zostanie uwzględniona zmiana opisana powyżej, należy zmienić punkt 6. podpunkt 2), żeby do kosztu kwalifikowanego zaliczać sam koszt podwozia zeroemisyjnego pojazdu niekompletnego. Zabudowa pojazdu nie powinna stanowić kosztu kwalifikowanego. W przypadkach szczególnych np.: pompa do betonu, koszt zabudowy może przewyższać koszt samego podwozia.	Uwaga nie została uwzględniona. Osiągamy ten sam cel tj. zawężenie wspieranego zakresu tylko do podwozia, a nawet tylko do tych elementów które są związane z napędem elektrycznym, ale inaczej – poprzez porównanie kosztu całego pojazdu elektrycznego (łącznie z zabudową) z kosztem analogicznego pojazdu (łącznie z taką samą zabudową) z konwencjonalnym napędem]. <u>Pytanie powtórzone (jak nr 3).</u>

85	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	Dofinansowanie dodatkowe		W przypadku braku zgody na zmianę zapisów w punktach Punkt 7.2.1 oraz 7.2.2, proponuję dodatkową zachętę dla przedsiębiorców na wybudowanie publicznej stacji ładowania DC o mocy nie mniejszej niż 250 kW. Jedno dofinansowanie do jednego wniosku (niezależnie od ilości pojazdów) w kwocie do 200 000 zł netto. Dzięki temu przedsiębiorca będzie miał dostęp do własnej ładowarki, na której będzie mógł ładować zakupiony w programie pojazd wg własnej stawki za kWh i w ten sposób obniżyć TCO. Powyższa dotacja będzie jednocześnie wspierała rozbudowę infrastruktury dedykowanej eHDV.	Uwaga nie została uwzględniona. Program nie dotyczy wsparcia budowy stacji ładowania. Dofinansowanie ogólnodostępnych stacji ładowania przewidziano w innym programie NFOŚiGW. <u>Pytanie powtórzone (jak nr 4).</u>
86	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	7.3 12) w przypadku naruszenia zobowiązań, o których mowa w punktach od pkt. 6 do 8, dofinansowanie wraz z należnymi odsetkami, podlega zwrotowi ...	12) w przypadku naruszenia zobowiązań, o których mowa w punktach od pkt. 6 do 9, dofinansowanie wraz z należnymi odsetkami, podlega zwrotowi ...	Pominięto punkt 9) mówiący o zakazie przerejestrowania poza RP 9) pojazd zeroemisyjny, stanowiący przedmiot dofinansowania, będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji;	Uwaga uwzględniona. <u>Pytanie powtórzone (jak nr 5).</u>
87	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	7.2 1 Intensywność dofinansowania a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa	a) do 40% w przypadku dużego przedsiębiorstwa	W poprzednim projekcie dofinansowanie nie było uzależnione od wielkości przedsiębiorstwa, a od zadeklarowanego przebiegu samochodu. Różnica % między małym przedsiębiorstwem a średnim jest tylko 10% a w przypadku średniego i dużego to już 20% co jest nieproporcjonalnie większe i nie ma żadnego uzasadnienia	Uwaga nie została uwzględniona Poziom dofinansowania wynika z GBER.
88	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	7.3 Warunki dofinansowania 8) okres trwałości wynosi 5 lat liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu/leasingu pojazdu) 9) pojazd zeroemisyjny, stanowiący przedmiot dofinansowania, będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji;	7.3 Warunki dofinansowania 8) okres trwałości wynosi 3 lat liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu/leasingu pojazdu) 9) pojazd zeroemisyjny, stanowiący przedmiot dofinansowania, będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez co najmniej 3 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji;	- W poprzednim projekcie było oświadczenie, w którym Wnioskodawca zobowiązuje się do niezbywania pojazdu stanowiącego przedmiot dofinansowania przez co najmniej 2 lata od dnia zakończenia realizacji przedsięwzięcia. Proponowany okres 5 letni jest o wiele za długi, okres gwarancyjny na obecnie dostępne samochody na rynku to 2 lata w większej części bez możliwości przedłużenia gwarancji, okres gwarancyjny baterii to średnio ok 8 lat, ale z	Uwaga nie została uwzględniona Program może trwać maksymalnie 5 lat. W tym okresie musi się zawierać całkowite rozliczenie programu. Mając na uwadze wielkość udzielonego wsparcia oraz

				<p>limitem kilometrów do średnio ok 150 tys. Co oznacza, że użytkowanie samochodu przez okres 5 lat może nie być możliwy, skoro sami producenci nie są w stanie zaoferować możliwości wydłużenia gwarancji jak to jest w przypadku zwykłych samochodów dostawczych z napędem diesla.</p> <p>Firmy leasingowe również mogą nie chcieć udzielić Lessingu na okres 5 lat na samochód, którego wcześniej nie było na rynku i jego „testy” będą odbywać się teraz na konsumentach</p>	<p>efektywność i racjonalność wydatkowanych środków zasadne jest utrzymanie co najmniej 5 letniego okresu trwałości.</p>
89	<p>Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych</p>	<p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE</p> <p>1. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 ora N3:</p> <p>- Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km</p>	<p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE</p> <p>1. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 ora N3:</p> <p>- Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 30 000 km</p>	<p>Samochody elektryczne mają ograniczony zasięg, zasięg maleje również w okresie jesienno-zimowym. Uzyskanie minimum 50 000 km rocznie nawet przy dużej eksploatacji może być nie możliwe. Naprawy samochodów są wydłużone przez brak zapasu części wymiennych w serwisach oraz przez brak wystarczającą odpowiednio przeszkolonych mechaników w serwisach co powoduje, że samochód stoi długo nie użytkowany.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - <p>Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.</p>

90	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE 2. Oświadczenie, w którym Wnioskodawca zobowiązuje się: - do niezbywania pojazdu stanowiącego przedmiot dofinansowania przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji; - że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji;	KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE 2. Oświadczenie, w którym Wnioskodawca zobowiązuje się: - do niezbywania pojazdu stanowiącego przedmiot dofinansowania przez co najmniej 3 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji; - że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 3 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji;	Jw. Pozycja 2	Uwaga nie została uwzględniona. Z uwagi na przewidywaną wielkość pomocy dla przedsiębiorców uzasadnione jest utrzymanie 5-letniego okresu trwałości.
91	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	7.3 Warunki dofinansowania 3) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;	7.3 Warunki dofinansowania 3) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze kilka wniosków o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;	Jeden wniosek dla jednego wnioskodawcy to jest duże ograniczenie dla przedsiębiorcy i zniechęcenie go do rozwoju i inwestycji. W chwili obecnej nie wszystkie modele i kategorie N2 i N3 są dostępne w tych samych terminach. Różnica między dostawami może wynieść ponad 12 miesięcy. Wnioskodawca zamawiając większą ilość samochodów nie będzie odbierał ich od sprzedawców w miarę dostępności a całościowo (czyli sprzedawcy samochodów mogą zostać zasypani samochodami, których nie będą mogli na bieżąco wydawać i zablokuje to im stoki). Natomiast jeżeli wnioskodawca zdecyduje się na odbiór częściowy to będzie zmuszony do zamrożenia kwota równej kwocie dofinansowania a to prawdopodobnie przełoży się na mniejszą inwestycję, czyli mniejsze zamówienie. Oraz co z przedsiębiorcami, którzy pierwszy raz będą chcieli sprawdzić się w nowym projekcie i ten projekt okaże się sukcesem i będą chcieli ten projekt rozwijać? poprzez jeden wniosek ograniczamy możliwości rozwoju.	Uwaga częściowo uwzględniona. „jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja”
92	Polskie Stowarzyszenie	1) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje rozpoczęte	Całkowite wykreślenie niniejszego ustępu.	Pomimo polepszenie się dostępności pojazdów na rynku, na dostawy wielu z nich nadal czeka się	Uwaga nie uwzględniona.

	zenie Paliw Alternatywnych	przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie inwestycji należy rozumieć zaciągnięcie pierwszego prawnie wiążącego zobowiązania do zakupu/leasingu pojazdu zeroemisyjnego lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną;		miesiącami. Często jednak zdarza się sytuacja, że podmiot sprzedający posiada pojazd danego typu w ograniczonej ilości od ręki dla kupców z różnych krajów. W takiej sytuacji bardzo ważnym jest podjęcie szybkiej decyzji nabywcę. Pozostawienie niniejszego zapisu będzie powodowało, że wiele transakcji nie dojdzie do skutku, ponieważ potencjalny nabywca z Polski będzie musiał jeszcze wypełnić stosowny wniosek. Sam pojazd trafi natomiast do innego kraju.	Wymóg ten wynika z przepisów GBER.
93	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	Pojęcie/definicja „kosztu inwestycji referencyjnej”, odnośnik 7 Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne.	Usunięcie zapisu, wprowadzenie kryterium kosztów kwalifikowanych analogicznie jak w przypadku samochodów osobowych	Kto będzie dokonywał oceny czy pojazd jest analogiczny czy nie? Co w sytuacji, kiedy pojazd zeroemisyjny nie ma analogicznego pojazdu? Co w sytuacji różnic cenowych pomiędzy pojazdami? Zbyt wysoki poziom skomplikowania do wyliczenia kosztów kwalifikowanych a co za tym idzie poziomu dotacji.	Uwaga nie została uwzględniona. Definicja inwestycji referencyjnej jest podana w programie i wynika z zapisów GBER. Pytanie powtórzone (jak nr 94 i 133).
94	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	Pojęcie/definicja „kosztu inwestycji referencyjnej”, odnośnik 8 Inwestycją referencyjną jest wartość bieżąca rat kapitałowych leasingu analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii spełniającego obowiązujące już normy unijne. Na potrzeby określenia kosztów kwalifikowanych nie uwzględnia się kosztów operacyjnych związanych z eksploatacją pojazdu, w tym kosztów energii, kosztów ubezpieczenia i kosztów konserwacji, niezależnie od tego, czy zostały one uwzględnione w umowie leasingu.	Usunięcie zapisu, wprowadzenie kryterium kosztów kwalifikowanych analogicznie jak w przypadku samochodów osobowych	Kto będzie dokonywał oceny czy pojazd jest analogiczny czy nie? Co w sytuacji, kiedy pojazd zeroemisyjny nie ma analogicznego pojazdu? Co w sytuacji różnic cenowych/wartości bieżących rat kapitałowych pomiędzy pojazdami? Zbyt wysoki poziom skomplikowania do wyliczenia kosztów kwalifikowanych a co za tym idzie poziomu dotacji.	Uwaga nie została uwzględniona. Definicja inwestycji referencyjnej jest podana w programie i wynika z zapisów GBER. Pytanie powtórzone (jak nr 93 i 133).

95	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	Kryteria wyboru inwestycji Ocena finansowa	Zastąpienie obecnych zapisów, zapisami analogicznymi jak z PP Mój elektryk	Proces oceny w ścieżce leasingowej właściwy dla firmy leasingowej, zgodny z praktyką rynkową; obszar bardzo dobrze przepracowany przez branżę leasingową z BOŚ.	Uwaga nie została uwzględniona. Jeśli możliwe będzie uruchomienie ścieżki aplikowania takiej jak w PP Mój Elektryk, doprecyzowanie zasad oceny finansowej nastąpi w innych dokumentach. Pytanie powtórzone (jak nr 134).
96	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych		Zmniejszenie wymaganego przebiegu średniorocznego do 15.000 km oraz 10.000 km dla spółek komunalnych/JST oraz pojazdów wykorzystywanych do krótkodystansowych przewozów (np. wewnątrzzakładowe)	50 000km limitu przebiegu oznacza, że pojazd musi przejeżdżać średnio około 200km dziennie (w każdy dzień roboczy). Na obecnym poziomie zaawansowania technicznego to wg. mnie za dużo- szczególnie że pojazdy tej kategorii uzyskują przebiegi na 1 ładowaniu w okolicy 200km w porze letniej. Dodatkowo pojazdy elektryczne kat. N2 w wielu przypadkach służą do dystrybucji miejskiej (a tam przebiegi dzienne kształtują się na poziomie 50-100km). Reasumując 50 000km to za dużo	Uwaga uwzględniona Zmniejszono proponowany limit z 50 tys. km na 25 tys. km dla N2. W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na: Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2: <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3: <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg

					powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.
97	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE 1. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 ora N3: - Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km	Propozycja zmian warunku dotyczącego minimalnego limitu przebiegu realizowanego rocznie przez pojazdy kategorii N2 i N3. Rozróżnienie wysokości dofinansowania w zależności od deklaracyjnego przebiegu rocznego pojazdu: dla kategorii N2 i N3: • do przebiegu 20 tys km – dofinansowanie stanowiące 80% wysokości poziomu przedstawionego w konsultacjach • powyżej przebiegu 20 tys km – dofinansowanie w 100 % zgodnie z poziomem przedstawionym w konsultacjach	Średni przebieg roczny pojazdów dystrybucyjnych kategorii N2 wynosi 25 tys km rocznie, jest to naturalny przebieg dla pojazdów realizujących dostawy do sklepów czy dystrybucje dóbr. Pojazdy ze względu na środowisko, w którym są eksploatowane, gęste zaludnienie, powinny mieć dostęp do skorzystania z dotacji w celu polepszenia warunków życia mieszkańców. Należy wziąć pod uwagę fakt, że przedstawione statystyki dotyczą napędów konwencjonalnych, gdzie nie ma potrzeby planowania czasu na ładowanie. Mając to na uwadze proponujemy limity jak wyżej. Pojazdy komunalne, ze względu na swoją specyfikację, kompleksowe zabudowy np. do wywozu śmieci potrzebują podwozia z kategorii N3, stąd też wnioskuję o wprowadzenie również dla kategorii N3 rozróżnienia wysokości dofinansowania ze względu na ilość deklarowanych rocznych przebiegów. Utrzymanie w mocy kryterium przebiegu rocznego 50 tys km wykluczy branżę najbardziej podatną na wprowadzenie samochodów zeroemisyjnych, ponieważ technologia oraz dostępne zasięgi w pełni odpowiadają potrzebom biznesowym.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2: • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3: • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.
98	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE 1. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 ora N3: - Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w	Zmniejszenie liczby kilometrów z 50.000 na 30.000 dla pojazdów kat. N2 Wyłączenie z limitu kilometrów pojazdów specjalistycznych jak śmieciarki, betonomieszarki,		Jak wyżej.

		okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km	zamiatarki, pojazdu służące do utrzymania dróg.		
		Definicja nowego pojazdu	Rozszerzenie definicji pojazdu nowego o pojazd zarejestrowany z przebiegiem niższym niż 500 km.	W przypadku programu Mój Elektryk istnieje wymóg przebiegu niższego niż 50km, wydaje się to dość problematyczne, ponieważ pojazdy ciężarowe przed rejestracją mogą posiadać konieczność przemieszczenia się pomiędzy firmami zabudowującymi lub mogą np. wymagać testów drogowych, propozycja o ile limit zostanie wprowadzony, aby nowy pojazd mógł być rejestrowany z przebiegiem do 500km	Wprowadzono limit km w wysokości 6 000 km (w dniu zakupu/leasingu). Rejestracja profesjonalna pojazdu nie stanowi wykluczenia zakwalifikowania tego pojazdu jako nowy – zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
		Formy finansowania	Rozszerzenie form finansowania o umowy najmu z zachowaniem wskazania beneficjenta dopłaty, podobnie jak w przypadku programu Mój Elektryk. a. dla najmów 5 letnich i dłuższych beneficjentem będzie użytkownik końcowy jak w przypadku leasingu [wsparcie w postaci opłaty wstępnej] b. dla najmów krótszych beneficjentem będzie firma wynajmująca dany pojazd z uwzględnieniem wcześniej wymienionych kryteriów c. wprowadzenie dodatkowej formy finansowania jako najem jest o tyle istotne, iż pojazdy EV wymagają bardziej złożonego podejścia do zarządzania a z kolei Klienci w obszarze EV oczekują rozwiązań kompleksowych, których umowa leasingu nie może im zapewnić.		Uwaga nie została uwzględniona. Najem długoterminowy – o ile spełnia warunki leasingu może zostać uznany za koszt kwalifikowany.

		Intensywność dofinansowania	<p>ujednoczenie procentowego udziału dofinansowania bez względu na wielkość przedsiębiorstwa małe, średnie czy duże. Proponowana wartości to 50%.</p> <p>Powyższa zmiana uprości, usprawni i wprowadzi pełną transparentność programu. Dodatkowo motorem napędowym w rozbudowie floty pojazdów zeroemisyjnych będą duże firmy.</p> <p>Dla małych przedsiębiorstw czy to będzie 60% to i tak na koniec dnia to będzie go drożej kosztowało, nie osiągnie wspomnianego na spotkaniu parytetu.</p>		<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Poziom dofinansowania wynika z GBER.</p>
		Rozszerzenie przedmiotu finansowania	<p>Uwzględnienie w dofinansowaniu maszyn roboczych (koparki, kołoadowarki, ładowarki teleskopowe itp.)</p> <p>objęcie dofinansowaniem ubezpieczenia albo różnicy w koszcie ubezpieczenia między pojazdem zeroemisyjnym, a pojazdem spalinowym.</p>		<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Program dotyczy wsparcia pojazdów elektrycznych kategorii N2 / N3.</p>
			<p>Rozszerzenie programu dofinansowania o pojazdy używane</p>	<p>Rynek europejski pokazuje, że coraz większa liczba pojazdów 1-2 letnich zaczyna pojawiać się dostępnych w II obiegu.</p>	<p>Zgodnie z zapisami programu dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje rozpoczęte przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie – wynika to z przepisów GBER.</p> <p>Wprowadzono limit km w wysokości 6 000 km (w dniu zakupu/leasingu).</p>

					Rejestracja profesjonalna pojazdu nie stanowi wykluczenia zakwalifikowania tego pojazdu jako nowy – zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
		Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km	Należałoby uwzględnić sytuację, kiedy samochód stoi w serwisie i wpływa to na realne możliwości spełnienia tego warunku.	Sytuacja nie jest zbyt częsta, ale nasz przypadek pokazuje, że się zdarza (kwestia skali). Powinien być zapis (wzór), który wyłącza dni kiedy samochód stoi w serwisie i obniża ten wymóg. Np. - deklarowany przebieg 50k km - średnio dziennie 138.5km - 30 dni w serwisie – 4155 km - wymagana przebieg 50000 – 4155 = 45845km	Uwaga częściowo uwzględniona – patrz punkt 7.
99	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych		Przy pojazdach ciężarowych potencjalnych zachęt podatkowych jest mniej ze względu na to, że te pojazdy nie są objęte takimi obostrzeniami w zakresie odliczania VAT i zaliczania do KUP jakim podlegają auta osobowe.		Nie uwzględniono – brak odniesienia do konkretnych zapisów w programie.
101	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych		Jednym z postulatów może być możliwość skrócenia okresu amortyzacji – choć dla samochodów ciężarowych dostępna jest i tak amortyzacja degresywna. Można byłoby natomiast zaproponować rozszerzenie amortyzacji jednorazowej od ciężarówek elektrycznych na wszystkich podatników + podwyższenie limitu kwotowego – obecnie dostępna jako pomoc de minimis dla zaczynających działalność i dla małych podatników do wysokości 50.000 eur na rok (od środków trwałych z grupy 3-8 KŚT z wyłączeniem samochodów osobowych).		Nie uwzględniono – brak odniesienia do konkretnych zapisów w programie.

			Ewentualnie można rozważyć wprowadzenie preferencji działających podobnie jak np. ulga B+R, tzn. możliwość odliczenia wydatków na pojazdy elektryczne od podstawy opodatkowania (dodatkowo, oprócz możliwości zaliczania ich do KUP poprzez amortyzację).		
102	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych		Można powtórzyć zgłaszany już przy autach osobowych postulat wprowadzenia zwolnienia lub preferencji w stawce akcyzy w odniesieniu do energii elektrycznej zużywanej do napędu pojazdów samochodowych – choć wydaje się potencjalnie trudny w realizacji, bo zapewne trudno będzie wyodrębnić energię zużywaną do napędu tych pojazdów od energii zużywanej na inne cele.		Nie uwzględniono – brak odniesienia do konkretnych zapisów w programie.
103	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3: Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.	Usunięcie wymagania w zakresie przebiegu. Ewentualnie znaczące zmniejszenie wymaganego przebiegu do 10-15 tys. km. Ale to może też nie uwzględnić części z możliwych zastosowań.	Utrzymanie w mocy kryterium przebiegu rocznego 50 tys. km wykluczy szereg branż i klientów ze wsparcia i utrudni wymianę floty obecnych pojazdów na zeroemisyjne. Najlepszym rozwiązaniem byłaby rezygnacja z tego limitu, pojazdy objęte programem służą do wykonywania działalności gospodarczej i w interesie właściciela jest maksymalizacja wykorzystania pojazdu. Warunek przebiegu będzie eliminować klientów elektrycznych samochodów realizujących dostawy oraz pojazdy komunalne, które operują na krótkich trasach i nie realizują tak wysokich przebiegów. Pojazdy ze względu na środowisko, w którym są eksploatowane, powinny mieć dostęp do skorzystania z dotacji pomimo braku realizacji zakładanych w programie przebiegów. Pojazdy realizujące lokalne dostawy osiągają średnioroczne przebiegi w granicach 20-25 tys.	Uwaga częściowo uwzględniona – patrz punkt 7.

				<p>km. I należy wziąć pod uwagę fakt, że przedstawione statystyki dotyczą napędów konwencjonalnych, gdzie nie ma potrzeby planowania czasu na ładowanie. W przypadku pojazdów komunalnych (śmieciarki) dzienne przebiegi potrafią się wahać w zależności od miejsca w którym operują (w zależności od odległości baza-rejon-punkt wyładunku) i mogą nie przekraczać 30-50km dziennie ale często pracują po 10-12h. W przypadku śmieciarek bardziej miarodajny niż przebieg byłby minimalny limit godzin pracy.</p> <p>W programie należałoby również uwzględnić pojazdy realizujące dystrybucję lokalną, pomiędzy zakładami oraz pojazdy specjalne np. betonomieszarki lub pompo-gruszki, które obsługują w zakresie dostaw betonu lokalne rynki tj. budowy w promieniu 30-40 km od wytwórni betonu, gdzie osiągalny i realistyczny jest przebieg na poziomie 15 tys. Km.</p>	
104	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	6) zakupiony/leasingowany pojazd zeroemisyjny musi być nowy ² ;	<ul style="list-style-type: none"> - rozszerzenie definicji pojazdu nowego o pojazd zarejestrowany z przebiegiem niższym niż 1000 km - włączenie do programu samochodów dealerskich podemonstracyjnych już rejestrowanych w wieku do 6-9 miesięcy 	<p>Objęcie wsparciem większego katalogu pojazdów zwiększy atrakcyjność programu.</p> <p>W przypadku programu Mój Elektryk istnieje wymóg przebiegu niższego niż 50km, który powinien zostać wykorzystany w programie uwzględniając specyfikę pojazdów kategorii N2 i N3 oraz proces ich produkcji.</p> <p>W przypadku pojazdów N2 i N3 produkowanych na terenie Polski znaczący odsetek transportu pojazdów do miejsca docelowego odbywa się poprzez rejestrację czasową oraz transport własny. Określenie minimalnego przebiegu dla nowego pojazdu na poziomie do 1000 km umożliwia zeroemisyjny transport własny pojazdu od producenta do klienta końcowego.</p>	<p>Wprowadzono limit km w wysokości 6 000 km (w dniu zakupu/leasingu).</p> <p>Rejestracja profesjonalna pojazdu nie stanowi wykluczenia zakwalifikowania tego pojazdu jako nowy – zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.</p>
105	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	8) okres trwałości wynosi 5 lat liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu/leasingu pojazdu). 9) pojazd zeroemisyjny, stanowiący przedmiot dofinansowania,	Zmniejszenie okresu niezbywalności i rejestracji pojazdu w RP do 3 lat.	<p>Program obejmuje bardzo szeroką kategorię pojazdów (N2 i N3) o różnym przeznaczeniu i specyfice. Część z beneficjentów może prowadzić częstszą rotację floty pojazdów niż 5 lat. Wprowadzenie większej elastyczności w tym</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Mając na uwadze wielkość udzielonego wsparcia oraz</p>

		<p>będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji;</p> <p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE</p> <p>Oświadczenie, w którym Wnioskodawca zobowiązuje się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - do niezbywania pojazdu stanowiącego przedmiot dofinansowania przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji - że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji; 		zakresie zwiększy jego atrakcyjność dla beneficjentów.	<p>efektywność i racjonalność wydatkowanych środków zasadne jest utrzymanie co najmniej 5 letniego okresu trwałości.</p> <p>Program może trwać maksymalnie 5 lat. W tym okresie musi się zawierać całkowite rozliczenie programu.</p>
106	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	<p>1. Cel Programu</p> <p>6. Koszty kwalifikowane</p> <p>7. Formy i warunki udzielania dofinansowania</p> <p>- postanowienia dotyczące wsparcia zakup lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych oraz kwalifikowalności kosztów</p>	Rozszerzenie form finansowania i kwalifikowalności kosztów o umowy najmu	Wprowadzenie dodatkowej formy finansowania jako najem jest o tyle istotne, iż pojazdy EV wymagają bardziej złożonego podejścia do zarządzania a z kolei klienci w obszarze EV oczekują rozwiązań kompleksowych, których umowa leasingu nie może im zapewnić. Najem długoterminowy jest powszechnie stosowany w przypadku pojazdów użytkowych, a w kwestii napędów zeroemisyjnych można zaobserwować rosnące zainteresowanie klientów formą najmu.	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Najem długoterminowy – o ile spełnia warunki leasingu może zostać uznany za koszt kwalifikowany.</p>
107	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	<p>7.2 Intensywność dofinansowania</p> <p>1. Nabycie w formie zakupu:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p>	Podniesienie progu dofinansowania dla wszystkich firm.	Głównym motorem napędowym w rozbudowie floty pojazdów zeroemisyjnych będą, szczególnie w pierwszym etapie, duże i średnie firmy. Wsparcie zwiększania zapotrzebowania na pojazdy wśród największych odbiorców będzie kluczowym bodźcem dla upowszechniania zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych. Ale również wymiana floty liczącej najczęściej 1-3 pojazdy jest obarczona znacznie wyższym ryzykiem niż w przypadku większych przedsiębiorstw. Dlatego też zwiększenie	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Poziom dofinansowania wynika z przepisów GBER.</p>

		<p>- 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3.</p> <p>2. Nabycie w formie leasingu: a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż: - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 oraz nie więcej niż opłata wstępna; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3 oraz nie więcej niż opłata wstępna.</p>		intensywności dofinansowania dla mikroprzedsiębiorstw też jest uzasadnione.	
108	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	<p>⁷ Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne.</p> <p>⁸ Inwestycją referencyjną jest wartość bieżąca rat kapitałowych leasingu analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii spełniającego obowiązujące już normy unijne. Na potrzeby określenia kosztów kwalifikowalnych nie uwzględnia się kosztów operacyjnych związanych z eksploatacją pojazdu, w tym kosztów energii, kosztów ubezpieczenia i kosztów konserwacji,</p>	Doprecyzowanie referencyjnej” „inwestycji	Doprecyzowania wymaga sposób określania kosztów inwestycji referencyjnej. Obecna oferta producentów pojazdów ciężarowych obejmuje w danej klasie zarówno pojazdy z silnikami wysokoprężnymi oraz coraz częściej z napędem zeroemisyjnym ale nie są to pojazdy z analogicznymi parametrami. Wydaje się, że koszt referencyjny powinien być określany na podstawie oferty cenowej pojazd z napędem tradycyjnym o maksymalnie zbliżonej specyfikacji tego samego producenta co w przypadku oferty cenowej na pojazd zeroemisyjny. Definicja z programu jednak nie wskazuje tego wyraźnie i potrzebne jest doprecyzowanie.	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Definicja inwestycji referencyjnej jest podana w programie i wynika z zapisów GBER.</p>

		niezależnie od tego, czy zostały one uwzględnione w umowie leasingu.			
109	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	7.1 Formy dofinansowania <ul style="list-style-type: none"> • dotacja do zakupu pojazdu lub • w przypadku leasingu - dopłata do opłaty wstępnej, ustalonej w umowie leasingu w rozumieniu art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy – Prawo ochrony środowiska. 	Wprowadzenie mechanizmu gwarancji płatności dopłaty, tzn. po pozytywnej analizie wniosku, beneficjent otrzymywałby „promesę” dopłaty.	Beneficjenci programu Mój Elektryk, zgłaszają, że istnieją duże opóźnienia w wypłacie środków dotacji do pojazdów zeroemisyjnych, z uwagi na możliwy wysoki poziom dopłaty w postaci pierwszej wpłaty istnieje ryzyko zablokowania możliwości finansowania po stronie instytucji finansowych.	Uwaga nie została uwzględniona. Brak uzasadnienia dla wprowadzania do programu dodatkowych „promes dopłaty”.
110	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	7.3 Warunki dofinansowania 3) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;	Usunięcie lub zwiększenie limitu wniosków w naborze.	Nabór w programie jest realizowany w trybie ciągłym w latach 2024-2028 natomiast program wprowadza limit 1 wniosku na nabór. Czas realizacji procesu dostaw nowych pojazdów użytkowych trwa od kilku do maksymalnie kilkunastu miesięcy od momentu zamówienia. Przewoźnicy z uwagi na dynamicznie zmieniającą się sytuację na rynku transportowym składają zamówienia nawet do kilku razy w jednym roku kalendarzowym roku. Dodatkowo, z uwagi fakt, że technologie zeroemisyjne są nowością na rynku, dla większości przewoźników pierwsze zamówienia będą wynosić maksymalnie kilka sztuk, co w przypadku jednorazowej możliwości złożenia wniosku wyklucza realizację dostaw w kolejnych latach.	Uwaga nie została uwzględniona. „jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja” Pytanie powtórzone (jak nr 72).
		7.3 Warunki dofinansowania 2) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje rozpoczęte przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie inwestycji należy rozumieć zaciągnięcie pierwszego prawnie wiążącego zobowiązania do zakupu/leasingu pojazdu zeroemisyjnego lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną;	Rozszerzenie programu na transakcję rozpoczętą lub zakończoną po dniu 1 stycznia 2024 r.	Ogłoszenie prac nad naborem i projektu wsparcia zakupu spowoduje wstrzymanie jakichkolwiek działań zakupowych przez przedsiębiorców do czasu ogłoszenia programu. Będzie to miało negatywny wpływ na rynek, szczególnie biorąc pod uwagę początkowy okres rozwoju rynku pojazdów zeroemisyjnych. Możliwość otrzymania dofinansowania za pojazdy zakupione od początku 2024 r. umożliwi utrzymanie bieżącej sprzedaży oraz może pomóc w ograniczeniu kumulacji zamówień i ewentualnych problemów z dostępnością pojazdów po wejściu w życie programu.	Uwaga nie uwzględniona. Zgodnie z zapisami programu dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje rozpoczęte przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie – wynika to z przepisów GBER.

		<p>3) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje zakończone przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez datę zakończenia inwestycji rozumie się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w przypadku zakupu - datę wystawienia faktury VAT, potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącą podstawę do rejestracji pojazdu (przez beneficjenta), - w przypadku leasingu - datę przekazania beneficjentowi (leasingobiorcy) nowego pojazdu do używania albo używania i pobierania pożytków na podstawie protokołu przekazania pojazdu; <p>KRYTERIA DOSTĘPU</p> <p>11. Realizacja inwestycji nie została rozpoczęta przed dniem złożenia wniosku</p>			
111	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	<p>2. Budżet</p> <p>Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 1 000 000 tys. zł.</p>	Przydzielenie alokacji oddzielnie dla pojazdów N2 i N3	Rynek i przeznaczenie pojazdów ciężarowych powyżej 3.5 ton nie są jednorodne. Występujące różnice wymagają odrębnych alokacji na obie grupy pojazdów, tak, żeby wspierać obie kategorie przy jednoczesnym zapewnieniu, że każda kategoria będzie miała swoją dedykowaną alokację.	Uwaga nie została uwzględniona.
112	Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce	<p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3:</p> <p>Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.</p>	<p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3:</p> <p>Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, a dla kategorii N3 wraz ze szczególnymi wariantami (np. N3G pojazd ciężarowy towarowy) średnioroczny przebieg powyżej 15 000 km.</p>	<p>Celem programu jest uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza, w tym ograniczenie emisji pyłów o średnicy mniejszej niż 10 mikrometrów (PM10). Emisja tego typu jest główną składową smogu w miastach. W programie należałoby uwzględnić pojazdy realizujące dystrybucję lokalną np. betonmieszarki lub pompogruszki, które obsługują w zakresie dostaw betonu lokalne rynki tj. budowy w promieniu do 30-40 km od wytwórni betonu.</p> <p>Z tego powodu trudno im uzyskać średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, zaś realistyczny i</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na:</p> <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona

				osiągalny dla nich jest średnioroczny przebieg na poziomie 15 000 km. Zróżnicowanie warunku średniorocznego przebiegu dla pewnych podkategorii pojazdów przewożących towary wydaje się w pełni uzasadnione, gdyż w innym przypadku podmioty używające tych pojazdów w tym producenci betonu towarowego przewożący beton własną flotą oraz firmy przewożące beton na ich zlecenie będą z góry wykluczone z programu. Nadto co bardzo istotne ca. 50 % czasu swojej pracy betonmieszarki i pompogruszki poświęcają na załadunek lub rozładunek mieszanki betonowej na wytwórni betonu lub placu budowy, gdzie nie wykonują przebiegu a ich silnik musi być włączony – emitując zanieczyszczenia. Jest to tym bardziej istotne, że 70 % dostaw betonu realizowane jest w obrębie aglomeracji miejskich, gdzie jakość powietrza jest szczególnie istotna. Nieuwzględnienie proponowanych zapisów to swoista dyskryminacja tych kilkuset podmiotów względem innych posiadaczy pojazdów N2 i N3, utrudniająca planowaną przez podmioty z branży betonu towarowego wymianę obecnych emisyjnych pojazdów na zeroemisyjne.	średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3: <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3. Pytanie powtórzone (jak nr 140).
113	FM Polska	Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 1 000 000 tys. zł.	Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 3 000 000 tys. zł.	Budżet powinien być większy od budżetu dofinansowania stacji ładowania ponieważ wartość zakupu ciągnika jest większa niż stacji. Drugim argumentem jest to iż dzieląc budżet przez możliwe dofinansowanie to okaże się iż ilość aut ciężarowych nie będzie oszałamiająca. Zaproponowane rządowe wsparcie i moja zmiana powinny znacznie przyspieszyć transformację a na tym nam zależy.	Uwaga nie uwzględniona.
114	FM Polska	a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa	b) do 40% w przypadku dużego przedsiębiorstwa	W mojej ocenie w pierwszym etapie to duże firmy będą inwestować w ciągniki i infrastrukturę. Będą motywowane własnymi celami strategicznymi jak i również celami globalnych klientów. Dlatego aby przyspieszyć	Uwaga nie została uwzględniona Poziom dofinansowania wynika z GBER.

				transformację należy im to ułatwić. Na bazie infrastruktury i działań dużych firm będą stopniowo podążać mniejsze firmy zwłaszcza te, które z nimi będą współpracować.	
115	FM Polska	1) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;	2) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko kilka wniosków o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;	Prognozuje, iż firmy będą preferować składanie więcej niż jeden wniosek i inwestować wraz z rozwojem infrastruktury oraz potrzebami klientów. Ta zmiana da możliwość elastycznego podejścia, zminimalizuje ryzyka.	Uwaga częściowo uwzględniona. „jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja”
116	FM Polska	1) okres trwałości wynosi 5 lat liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu/leasingu pojazdu).	3) okres trwałości wynosi 4,5 lub 6 lat liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu/leasingu pojazdu).	Najczęściej inwestycje firmy będą realizować pod konkretne projekty, kontrakty z klientami a tu powinna być pewna elastyczność, możliwość dostosowania się.	Uwaga nie została uwzględniona Program może trwać maksymalnie 5 lat. W tym okresie musi się zawierać całkowite rozliczenie programu. Mając na uwadze wielkość udzielonego wsparcia oraz efektywność i racjonalność wydatkowanych środków zasadne jest utrzymanie co najmniej 5 letniego okresu trwałości.
117	FM Polska	Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3: Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.	Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3: Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd kategorii N2 stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 20 000 km a pojazd	Pojazdy w kategorii N2 częstą będą wykonywać dystrybucję lokalną czyli dostawy do miast. Taki transport cechuje ilość kilometrów, duża ilość punktów dostaw. Z drugiej strony możliwości techniczne tych aut też często nie pozwalają na pokonywanie dużych odległości, pomijając brak opłacalności.	Uwaga częściowo uwzględniona. W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na:

			N3 wykona średnioroczny przebieg powyżej 40 000		<p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - <p>Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.</p>
118	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	<p>6. 6. Koszty kwalifikowane</p> <p>2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena 	<p>6. 6. Koszty kwalifikowane</p> <p>2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem lub najmem długoterminowym spełniającym kryteria leasingu 	<p>Najem długoterminowy jest jednym z popularniejszych sposobów nabywania pojazdów. Możliwość uzyskania takiego wsparcia znana jest już z programu „Mój Elektryk”. Udzielenie możliwości nabycia posiadania pojazdu w ramach najmu długoterminowego spełniającego kryteria leasingu operacyjnego przyczyni się do zainteresowania programem większej liczby przedsiębiorców.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Najem długoterminowy – o ile spełnia warunki leasingu może być uznany za koszt kwalifikowany.</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 24, 25 i 69).</p>

		nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu.	operacyjnego nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu.		
119	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany	Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany o maksymalnym przebiegu do 1000 km, który nie był przed zakupem zarejestrowany* * nie dotyczy rejestracji tymczasowych	W przypadku pojazdów N2 i N3 w wielu przypadkach istnieje konieczność wykonania specjalnych zabudów, czy przewiezenie pojazdu „na kołach” np. z fabryki. Proponujemy wskazanie maksymalnego przebiegu pojazdu kat. N2 i N3, który jednoznacznie potwierdzi status pojazdu jako nowy. Zwracamy również uwagę, że bardzo często pojazdy ciężarowe korzystają z tablic profesjonalnych na określone czasowe dopuszczenia do ruchu i okres ten oraz przebyta ilość km nie powinna być zaliczana do limitu km pojazdu nowego.	Uwaga nie została uwzględniona Wprowadzono limit km w wysokości 6 000 km (w dniu zakupu/leasingu). Rejestracja profesjonalna pojazdu nie stanowi wykluczenia zakwalifikowania tego pojazdu jako nowy – zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Pytanie powtórzone (jak nr 24 i 70).
120	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	Przedmiot dofinansowania: pojazd zeroemisyjny kategorii N2 lub N3	Przedmiot dofinansowania: pojazd kompletny lub skompletowany zeroemisyjny kategorii N2 lub N3.	Pojazdy N2 i N3 to nierzadko pojazdy typu podwozie. Należy doprecyzować czy dofinansowanie dotyczy pojazdu niekompletnego, kompletnego czy skompletowanego. Proponujemy objąć programem pojazdy kompletne oraz skompletowane. Skompletowanie pojazdu eklektycznego może się wiązać ze znacznie wyższymi kosztami niż skompletowanie pojazdu spalinowego. Nierzadko urządzenia takie jak chłodnie, siłowniki hakowca czy wywrotki, itp., wymagają zastosowania dodatkowego źródła energii w postaci kosztownych baterii.	Uwaga nie została uwzględniona Nie ma znaczenia dla wyliczenia wysokości dotacji czy wniosek będzie dotyczył pojazdu niekompletnego, kompletnego czy skompletowanego. Wnioskodawca może sam zdecydować. Ten wybór musi zostać odzwierciedlony również w inwestycji referencyjnej. Oznacza to że jeśli wniosek będzie dotyczył niekompletnego samochodu elektrycznego, to inwestycją referencyjną będzie

					niekompletny (analogiczny samochód spalinowy]. Pytanie powtórzone (jak nr 8 i 63).
121	<p>Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)</p>	<p>7.2 Intensywność dofinansowania</p> <p>1. Nabycie w formie zakupu:</p> <p>a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3. <p>2. Nabycie w formie leasingu:</p> <p>a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 oraz nie więcej niż opłata wstępna; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3 oraz nie więcej niż opłata wstępna. 	<p>7.2 Intensywność dofinansowania</p> <p>1. Nabycie w formie zakupu:</p> <p>a) do 40% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>d) do 70% w przypadku mikroprzedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3. <p>2. Nabycie w formie leasingu lub najmu długoterminowego:</p> <p>a) do 40% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>d) do 70% w przypadku mikroprzedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p>	<p>Uwaga ogólna: Intensywność dofinansowania powinna zostać zwiększona z uwagi na wrażliwość sektora transportu i znaczenie dla krajowej gospodarki. Podniesienie poziomu dofinansowania dla dużych przedsiębiorców z obecnych 30% jest oczekiwane przez branżę. 40% to propozycja minimum, a prowadzone przez PIRE rozmowy z firmami transportowymi wskazały, że oczekiwane dofinansowanie powinno mieć jeszcze większą intensywność. Jednym z przytaczanych przez firmy argumentów było to, że obecnie najczęściej średnie i duże firmy inwestują w nowy tabor głównie z przeznaczeniem międzymiastowym oraz dalekobieżnym i to ta kategoria przedsiębiorców może mieć największy wpływ na szybkie i skuteczne wdrażanie pojazdów zeroemisyjnych i osiąganie celów środowiskowych.</p> <p>Ponadto zwracamy uwagę na pewna dysproporcję względem pojazdów kategorii N1. Propozycja 30% dopłaty dla dużych przedsiębiorców do różnicy w cenie sprawia, że pojazdy N2 o DMC 4,25t staną się mniej konkurencyjne wobec N1 3,5t, które zostaną objęte dopłatą z programu „mój elektryk” (dla N1 wynosi 70 000 zł, tymczasem dla N2 4.25t dopłata wyniesie ok. 40 000 zł). Jest to rozwiązanie odwrotnie proporcjonalne do ceny pojazdu, które może sprawić, że kategoria N2 nie będzie chętnie wybierana przez duże pomioty, szczególnie pojazdy o masie 4,25t oraz 6t. Jednym z rozwiązań będzie zwiększenie</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Poziom dofinansowania wynika z GBER.</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 24, 25 i 71).</p>

			<p>- 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 oraz nie więcej niż opłata wstępna;</p> <p>- 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3 oraz nie więcej niż opłata wstępna.</p>	<p>intensywności dofinansowania lub zróżnicowanie intensywności dla kategorii N2 względem N3 lub wprowadzenie stałej kwoty dofinansowania.</p> <p>Jednocześnie należy pamiętać o mikroprzedsiębiorcach, którzy stanowią duży odsetek w tej branży. W ich przypadku intensywność dofinansowania powinna sięgać 70%.</p>	
122	<p>Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)</p>	<p>7.2 Intensywność dofinansowania – koszt inwestycji referencyjnej</p>	<p>Uwaga ogólna</p>	<p>Ze względu na to, że niektóre z pojazdów nie będą miały odzwierciedlenia na rynku pojazdów spalinowych (konstrukcja pojazdu elektrycznego była projektowana i wyprodukowana jedynie w wersji elektrycznej i z użyciem komponentów temu dedykowanych, szczególnie w kategorii N2 o masie 4,25t i 6t) sugerujemy, aby powstała spójna lista referencji prowadzona przez NFOŚiGW lub zaproponowana przez branżę i zaakceptowana przez NFOŚiGW. Dodatkowo chcemy zaznaczyć, że wiele z projektów wdrożeń pojazdów ciężarowych jest bardzo indywidualnych (m.in. na przeznaczenie pojazdu, ilość osi, rodzaj kabiny, itp.). Również niemożliwym jest porównanie pojazdów ICE (spalinowych) oraz EV (elektrycznych) różnych producentów. Z uwagi na różnice w masie pojazdów elektrycznych i spalinowych wnioskujemy o uwzględnienie możliwości wskazania pojazdu referencyjnego lżejszego do 1.000 kg dla N2 i do 2.000 kg dla N3.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Definicja inwestycji referencyjnej wynika z GBER. Inwestycja referencyjna nie oznacza konieczności pojazdu produkowanego przez tego producenta, który produkuje samochód elektryczny. Nie wydaje się być możliwe i zasadne opracowanie jednej matrycy dla wszystkich inwestycji (ze względu na różne przeznaczenie pojazdów, np. samochód chłodnia, dostawczy z podnośnikami hydraulicznymi lub bez itp., różny może być również standard wyposażenia pojazdu w zależności od preferencji inwestora, tj. skórzane fotele, system nawigacji, dopłata za kolor lakieru pojazdu, itd.) . Preferowanym potwierdzeniem będzie oferta sprzedaży analogicznego samochodu spalinowego. Gdy nie będzie to możliwe,</p>

					dopuszczalne będzie też przyjęcie ceny z ogólnodostępnych (publikowanych) cenników sprzedawców (o ile będą to pojazdy analogiczne). Trudniej będzie z leasingiem, bo tu oprócz ceny samego samochodu wchodzi w grę dodatkowo warunki leasingu. Głównie chodzi o okres leasingu, który może być różny – przynajmniej w teorii, nie wiem jak wygląda praktyka - dla samochodu elektrycznego i spalinowego. Ale nie tylko okres leasingu ma znaczenie, także % jaki stanowi opłata wstępna i ewentualnie rata końcowa. Jeśli po zbadaniu rynku okazałoby się że warunki leasingu są takie same, to problem ograniczy się tylko do tego co przy zakupie, czyli do ceny (rozkład rat leasingowych analogicznego samochodu spalinowego będzie można przyjąć taki sam jak dla leasingu samochodu elektrycznego)]
123	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	7.3 Warunki dofinansowania 3) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;	7.3 Warunki dofinansowania 3) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;	Nabór wniosków powinien być nieograniczony, ze względu na dynamikę wdrażania projektów zeroemisyjnych przez firmy transportowe. Wdrażając pojazdy elektryczne najczęściej odpowiadają na zmieniające się potrzeby swoich klientów i dlatego też ważne jest, aby umożliwić budowanie przewagi konkurencyjnej w sposób odpowiadający potrzebom rynkowym. Ponadto	Uwaga częściowo uwzględniona. „jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć wielu

				<p>cykl wymiany flot odbywa się odbywa się sukcesywnie. Należy mieć również na uwadze, że firmy będą poznawały pojazdy elektryczne, budowały know-how zwykle podczas realizacji projektów pilotażowych, a następnie nastąpi wdrożenie na większą skalę (podobnie jak w projektach transportu publicznego).</p> <p>Przedsiębiorca w ramach jednego wniosku powinien mieć możliwość zakupu/leasingu pojazdów różnych marek.</p>	<p>inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja”</p>
124	<p>Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania okres trwałości wynosi 5 lat liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu/leasingu pojazdu).</p>	<p>okres trwałości wynosi od 4,5 lub 6 lat liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu/leasingu pojazdu).</p>	<p>Proponujemy wprowadzenie elastyczności w podejściu do okresu trwałości. Wynika to z faktu, że w większości realizacji na samym początku programu, pojazdy będą wykorzystywane do konkretnych projektów. Elastyczność w tym względzie, będzie dawała większe możliwości dopasowania się do programu i realiów rynkowych.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Program może trwać maksymalnie 5 lat. W tym okresie musi się zawierać całkowite rozliczenie programu.</p> <p>Mając na uwadze wielkość udzielonego wsparcia oraz efektywność i racjonalność wydatkowanych środków zasadne jest utrzymanie co najmniej 5 letniego okresu trwałości.</p>
125	<p>Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)</p>	<p>8. Szczegółowe kryteria wyboru inwestycji</p> <p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE</p> <p>1. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3: - Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.</p>	<p>8. Szczegółowe kryteria wyboru inwestycji</p> <p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE</p> <p>a) Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3 przeznaczonych wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia</p>	<p>Należy zwrócić uwagę na szczególne wykorzystanie pojazdów do realizacji zadań publicznych. W przypadku pojazdów komunalnych, średnioroczny przebieg w wysokości 50 000 km będzie nierealny do zrealizowania, a tego typu pojazdy (np. elektryczne pojazdy do wywozu nieczystości stałych, płynnych) są jak najbardziej pożądane.</p> <p>Ponadto chcemy również zwrócić uwagę na inne kategorie zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych, które wykorzystywane są do</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na:</p> <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona

			<p>5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego,</p> <p>- Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 10 000 km.</p> <p>b) Przy zakupie/leasingu pozostałych pojazdów kategorii N2 oraz N3:</p> <p>- Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 15 000 km.</p>	<p>realizacji zadań transportowych, a ich przebiegi nie osiągną wartości pow. 50 000 km rocznie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pojazdy budowlane jak wywrotki, betoniarki operujące głównie w miastach, dzienny dystans tych pojazdów to kilkanaście - kilkadziesiąt km, - pojazdy specjalistyczne do przewozu kontenerów w terminalach intermodalnych lub portach (tzw. terminal tracktor/shunt truck), są to pojazdy operujące przy przeładunkach kontenerów i są coraz częściej zastępowane są przez elektryczne ciężarówki, pojazdy te pokonują zaledwie kilka do kilkunastu km dziennie, - pojazdy wewnętrznych łańcuchów logistycznych (krótkie trasy np. magazyn-magazyn, magazyn-fabryka, terminal intermodalny – magazyn), pojazdy te wykonują po kilka do kilkunastu kilometrów na dobę, choć nierzadko charakterystyka pracy pojazdu spalinowego (niedogrzenie, krótkie dystanse) sprawia, że ich emisja jest nie mniejsza niż pojazdów wykonujących znacznie większy dystans i wymaga interwencji w celu wymiany na pojazd zeroemisyjny, - pojazdy dystrybucyjne kategorii N2 – średni przebieg roczny dla pojazdów wynosi średnio 12-15 tys. km rocznie (pojazdy realizujące dostawy do sklepów, czy dystrybucję towarów do klientów ostatecznych – tzw. home delivery, a także kurierskie), pojazdy te posiadają często zasięg w zakresie 100-200 km na jednym ładowaniu, przez co ich techniczne możliwości są również ograniczone i poruszają się na mniejsze odległości. <p>Proponujemy utworzenie oddzielnej kategorii dla tych pojazdów ustanawiając osobne kryteria przebiegów lub innych wskaźników.</p>	<p>średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km.</p> <p>Przy zakupie/leasingu pojazdów kategorii N3:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - <p>Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.</p>
--	--	--	--	--	---

126	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	9. Postanowienia dodatkowe 1) beneficjent, realizujący inwestycję współfinansowaną ze środków Funduszu Modernizacyjnego, ma obowiązek prowadzenia działań informacyjno – promocyjnych, dotyczących przedmiotowej inwestycji;	Uwaga ogólna	Czy działania informacyjno – promocyjne ograniczać się będą do używania oznakowania pojazdu widoczną naklejką na pojeździe analogiczna jak w programie „Mój Elektryk”, czy przedsiębiorca będzie zobowiązany prowadzić lub uczestniczyć w dodatkowej kampanii informacyjnej?	Obowiązki w zakresie działań informacyjno-promocyjnych określone będą w innych dokumentach (m.in. w UoD – Umowie o Dofinansowaniu).
127	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	Uwaga ogólna	Mechanizm gwarancji płatności	Sugerujemy możliwość wprowadzenia mechanizmu gwarancji płatności dopłaty, tzn. po pozytywnej analizie wniosku, operator programu udziela „promesy” na otrzymanie dopłaty. Otrzymaliśmy informacje z rynku, że w programie Mój Elektryk istnieją duże opóźnienia w wypłacie środków dotacji z BOŚ Bank do firm leasingujących do pojazdów zeroemisyjnych, z uwagi na możliwy bardzo wysoki poziom dopłaty w postaci pierwszej wpłaty istnieje ryzyko zablokowania możliwości finansowania po stronie instytucji finansowych (znacznie większe koszty inwestycji, ryzyko utraty płynności poprzez wielomiesięczne oczekiwanie na zwrot). Czy w związku z tym jest możliwość ustalenia „terminu maksymalnego”, w jakim najdłuższym okresie dopłaty zostaną wpłacone przez operatora środków do instytucji finansujących lub bezpośrednio beneficjentom?	Uwaga nie została uwzględniona.
128	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	Uwaga ogólna	Alokacja budżetu	Proponujemy wprowadzenie podziału budżetu na osobne alokacje dla pojazdów kategorii N2 i N3.	Uwaga nie została uwzględniona.
129	Stowarzyszenie „Polska Izba	Uwaga ogólna	Uruchomienie programu dofinansowań	Zwracamy szczególną uwagę na zagrożenie „zamrożenia rynku” wynikające z tempa wdrażania programu od konsultacji do ogłoszenia pierwszego naboru. W oczekiwaniu	Uwaga nie została uwzględniona.

	Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)			na program dofinansowań wiele firm może przesunąć swoje decyzje inwestycyjne z początku roku 2024 na miesiące następne co opóźni wdrożenia i korzyści środowiskowe. W związku z powyższym proponujemy, aby program uwzględniał finansowanie projektów wdrożeniowych rozpoczętych od stycznia 2024. Takie podejście pozwoli na rozwój rynku w tempie jakie określiły firmy bez generowania sztucznego popytu wywołanego programem dofinansowań w momencie jego pełnego uruchomienia.	
130	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	Uwaga ogólna	Dofinansowanie używanych pojazdów	Zwracamy uwagę na rosnący rynek zeroemisyjnych pojazdów używanych kat. N3 w Europie i coraz większą dostępność pojazdów 1-2 letnich. Pojazdy używane obecnie nie mogą być objęte programem wsparcia, lecz poprzez utworzenie dedykowanego programu można zwiększyć efekt środowiskowy z ich wykorzystaniem.	Uwaga nie została uwzględniona.
131	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	Uwaga ogólna	Dofinansowanie konwersji	Zwracamy uwagę również na możliwości technologiczne wymiany napędu ze spalinowego na elektryczny tzw. konwersję, która obecnie nie może być objęta programem wsparcia, lecz poprzez utworzenie dedykowanego programu można zwiększyć efekt środowiskowy z wykorzystaniem tej technologii	Uwaga nie została uwzględniona.
132	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	Uwaga ogólna	Możliwość realizacji infrastruktury ładowania	Pojawiły się wnioski, aby wraz z zakupem/leasingiem pojazdu była możliwość sfinansowania nieogólnodostępnej infrastruktury ładowania	Uwaga nie została uwzględniona. Program nie dotyczy wsparcia budowy stacji ładowania. Dofinansowanie ogólnodostępnych stacji ładowania przewidziano w innym programie NFOŚiGW.

133	ING Lease (Polska) Sp. z o.o.	Pojęcie/definicja „kosztu inwestycji referencyjnej”, odnośnik 7 Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne.	Usunięcie zapisu, wprowadzenie kryterium kosztów kwalifikowanych analogicznie jak w przypadku samochodów osobowych	Kto będzie dokonywał oceny czy pojazd jest analogiczny czy nie? Co w sytuacji kiedy pojazd zeroemisyjny nie ma analogicznego pojazdu? Co w sytuacji różnic cenowych pomiędzy pojazdami? Zbyt wysoki poziom skomplikowania do wyliczenia kosztów kwalifikowanych a co za tym idzie poziomu dotacji.	Uwaga nie została uwzględniona. Definicja inwestycji referencyjnej jest podana w programie i wynika z zapisów GBER. Pytanie powtórzone (jak nr 93 i 94).
134	ING Lease (Polska) Sp. z o.o.	Kryteria wyboru inwestycji Ocena finansowa	Zastąpienie obecnych zapisów, zapisami analogicznymi jak z PP Mój elektryk		Uwaga nie została uwzględniona. Jeśli możliwe będzie uruchomienie ścieżki aplikowania takiej jak w PP Mój Elektryk, doprecyzowanie zasad oceny finansowej nastąpi w innych dokumentach. Pytanie powtórzone (jak nr 95).
135	ING Lease (Polska) Sp. z o.o.	wypłata dotacji będzie uzależniona od ustanowienia zabezpieczenia zwrotu środków;	Obszar wymaga doprecyzowania, w scenariuszu leasingu musimy znać dopuszczalne formy zabezpieczenia		Dopuszczalne formy zabezpieczenia zwrotu środków zostaną określone na etapie uruchomienia naboru wniosków o dofinansowanie.
136	ING Lease (Polska) Sp. z o.o.	Waluta leasingu	Branża transportowa funkcjonuje w dużej mierze w środowisku europejskim, więc logicznym będzie udostępnienie finansowania również w walucie EURO		Uwaga nie została uwzględniona. Projekt jest realizowany w PLN.
137	ING Lease (Polska) Sp. z o.o.	Wysokość dofinansowania w przypadku leasingu w skrajnych przypadkach może przekraczać maksymalną Opłatę	Konieczne wypracowanie stanowiska regulującego kwestie charakterystyczne dla branży leasingowej		Uwaga nie została uwzględniona.

		Wstępną jaką przewiduje leasing operacyjny			Dofinansowanie wypłacane jest na pokrycie części lub całości opłaty wstępnej. Ustalenie opłaty wstępnej niższej niż możliwa dotacja, spowoduje ograniczenie wynikającego z programu maksymalnego dofinansowania. Przedstawiona do refundacji faktura nie musi być opłacona.
138	Konfederacja Lewiatan	Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3: Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km	Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3: Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 30 000 km	Zbyt duży, szczególnie dla pojazdów N2, deklarowany z góry średnioroczny przebieg pojazdu, którego zagwarantowanie nie leży do końca w mocy przedsiębiorcy, rodzi duże ryzyko niespełnienia tego warunku i utraty dofinansowania.	Uwaga uwzględniona. W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na: Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2: <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3: <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem -

					Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.
139	<p>Konfederacja Lewiatan</p>	<p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3: Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.</p>	<p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3: Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 30 000 km, a dla kategorii N3 wraz ze szczególnymi wariantami (np. N3G pojazd ciężarowy towarowy) średnioroczny przebieg powyżej 15 000 km.</p>	<p>Celem programu jest uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza, w tym ograniczenie emisji pyłów o średnicy mniejszej niż 10 mikrometrów (PM10). Emisja tego typu jest główną składową smogu w miastach. W programie należałoby uwzględnić pojazdy realizujące dystrybucję lokalną np. betonomieszarki lub pompo-gruszki, które obsługują w zakresie dostaw betonu lokalne rynki tj. budowy w promieniu 30-40 km od wytwórni betonu. Z tego powodu trudno im uzyskać średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, zaś realistyczny i osiągalny dla nich jest średnioroczny przebieg na poziomie 15 000 km. Zaznaczyć przy tym należy, że z monitoringu czasu pracy betonomieszarek oraz pompo-gruszek prowadzonego przez jednego z większych producentów betonu w Polsce wynika, że pojazdy te pracują na tzw. biegu jałowym od 55 do 60% łącznego czasu pracy silnika. Praca silnika na biegu jałowym w tak dużym zakresie jest konieczna z uwagi na specyfikę przewożonego towaru tj. płynnej mieszanki betonowej i ma miejsce m.in. w trakcie załadunku, oczekiwania na rozładunek, samego rozładunku oraz czasu mycia pojazdu po dostawie. Podkreślić też należy, że zdecydowana większość dostaw betonu odbywa się w obszarach gęstej zabudowy, więc wpływ ww. pojazdów na jakość powietrza w tych obszarach może być znaczący. Zróżnicowanie warunku średniorocznego przebiegu dla pewnych podkategorii pojazdów przewożących towary wydaje się w pełni uzasadnione, gdyż w innym przypadku podmioty używające tych pojazdów w tym producenci betonu towarowego</p>	<p>Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.</p> <p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>W wyniku konsultacji proponuje się zmianę na:</p> <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. <p>Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N3:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km, za wyjątkiem - <p>Usługi komunalne - JST przebieg średnioroczny co najmniej 25 tys. dla kat. N3.</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 112).</p>

				przewoźcy beton własną flotą oraz firmy przewozowe przewożące beton na ich zlecenie będą z góry wykluczone z programu. Byłaby to swoista dyskryminacja tych kilkuset podmiotów względem innych posiadaczy pojazdów N2 i N3, utrudniająca planowaną przez podmioty z branży betonu towarowego wymianę obecnych emisyjnych pojazdów na zeroemisyjne.	
140	Konfederacja Lewiatan	7.3 Warunki dofinansowania 8) okres trwałości wynosi 5 lat liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu/leasingu pojazdu). 9) pojazd zeroemisyjny, stanowiący przedmiot dofinansowania, będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji;	7.3 Warunki dofinansowania 8) okres trwałości wynosi 3 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu/leasingu pojazdu). 9) pojazd zeroemisyjny, stanowiący przedmiot dofinansowania, będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez co najmniej 3 lata od dnia zakończenia realizacji inwestycji;	Zbyt długi okres trwałości przedsięwzięcia zmniejsza elastyczność zarządzania flotą pojazdów przedsiębiorcy.	Uwaga nie została uwzględniona Program może trwać maksymalnie 5 lat. W tym okresie musi się zawierać całkowite rozliczenie programu. Mając na uwadze wielkość udzielonego wsparcia oraz efektywność i racjonalność wydatkowanych środków zasadne jest utrzymanie co najmniej 5 letniego okresu trwałości.
141	Konfederacja Lewiatan		4.1 Beneficjent może wnieść tylko jeden raz w ramach naboru (czyli jeśli zdecyduje się uzyskać dopłatę, to może to zrobić raz na całą flotę/pojedyncze auto i więcej razy nie będzie mógł złożyć wniosku w ramach tego programu)	- może to być kłopotliwe do weryfikacji i ewidencjonowania.	Uwaga uwzględniona. „jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja”
142	Konfederacja Lewiatan		4.2 Brakuje informacji o możliwych formach zabezpieczenia zwrotu dotacji	- doświadczenia z programem Mój elektryk dowodzą, że zabezpieczenia te mogą stanowić kłopot, a przy kwotach dofinansowania na poziomie kilkuset tysięcy złotych w ramach	Uwaga nie została uwzględniona.

				jednego klienta może być sporym wyzwaniem, żeby firmy leasingowe poręczały transakcje za takich klientów (co w przypadku elektryka może stanowić jedyne zabezpieczenie zwrotu i upraszcza proces). To zagadnienie na pewno wymaga konsultacji z firmami leasingowymi.	Formy dofinansowania ustalane w umowach dotacji. Katalog NFOŚiGW, dotyczący możliwych form zabezpieczenia dotacji, jest co do zasady otwarty.
143	Konfederacja Lewiatan		4.3 Proces wnioskowania będzie zdecydowanie bardziej skomplikowany niż w przypadku wnioskowania o dotację z programu Mój elektryk.		Uwaga nie jest precyzyjna – brak konkretnej sugestii. Brak uzasadnienia i brak konkretnego wskazania kierunku zmiany.
144	Konfederacja Lewiatan		4.4 Nowe pojęcie inwestycji referencyjnej również wymaga dalszej konsultacji, gdyż definicja ta nie była stosowana w ramach programu Mój elektryk, a ma wpływ na wysokość udzielonego dofinansowania.		Uwaga nie została uwzględniona Definicja inwestycji referencyjnej wynika z GBER. Inwestycja referencyjna nie oznacza koniecznie pojazdu produkowanego przez tego samego producenta, który produkuje samochód elektryczny. Nie wydaje się być możliwe i zasadne opracowanie jednej matrycy dla wszystkich inwestycji (ze względu na różne przeznaczenie pojazdów, np. samochód chłodnia, dostawczy z podnośnikami hydraulicznymi lub bez itp., różny może być również standard wyposażenia pojazdu w zależności od preferencji inwestora, tj. skórzane fotele, system nawigacji, dopłata za kolor lakieru pojazdu, itd.) . Preferowanym

					potwierdzeniem będzie oferta sprzedaży analogicznego samochodu spalinowego. Gdy nie będzie to możliwe, dopuszczalne będzie też przyjęcie ceny z ogólnodostępnych (publikowanych) cenników sprzedawców (o ile będą to pojazdy analogiczne). Trudniej będzie z leasingiem, bo tu oprócz ceny samego samochodu wchodzi w grę dodatkowo warunki leasingu. Głównie chodzi o okres leasingu, który może być różny – przynajmniej w teorii, nie wiem jak wygląda praktyka - dla samochodu elektrycznego i spalinowego. Ale nie tylko okres leasingu ma znaczenie, także % jaki stanowi opłata wstępna i ewentualnie rata końcowa. Jeśli po zbadaniu rynku okazałoby się że warunki leasingu są takie same, to problem ograniczy się tylko do tego co przy zakupie, czyli do ceny (rozkład rat leasingowych analogicznego samochodu spalinowego będzie można przyjąć taki sam jak dla leasingu samochodu elektrycznego)].
145	Konfederacja Lewiatan		4.5 Biorąc pod uwagę obecne ceny zakupu pojazdów i poziomy dofinansowania, budżet programu w wysokości 1 mld może nie być		Uwaga nie została uwzględniona Poziom dofinansowania wynika z GBER

			wystarczającym, ale na pewno jest to dobry początek.		(rozporządzenie dotyczące pomocy publicznej).
146	Konfederacja Lewiatan		4.6 W treści programu nie mowy o zaangażowaniu Banku (dowolnego) w ścieżkę leasingową , jak ma to miejsce w przypadku dopłat Mój elektryk, które obsługuje BOŚ.	Czy to oznacza, że firmy leasingowe będą współpracowały bezpośrednio z NFOŚiGW?	Uwaga nie została uwzględniona. Procedura naboru wniosków zostanie określona w regulaminie naborów.
147	Konfederacja Lewiatan		4.7 Wyzwaniem są też zakresy poziomów dofinansowania .	W skrajnym przypadku, do jednego pojazdu klient może uzyskać dopłatę do opłaty wstępnej w wysokości 60%, co przy leasingu operacyjnym jest niemożliwe. Ze względów prawnopodatkowych maksymalna opłata wstępna w leasingu operacyjnym wynosi 45%.	Uwaga nie została uwzględniona Poziom dofinansowania wynika z GBER (rozporządzenie dotyczące pomocy publicznej).
148	Konfederacja Lewiatan		4.8 Czy umowy leasingu będą dopuszczalne w EUR?	W programie mój elektryk dopuszczalne są wyłącznie umowy w PLN. Branża transportowa w dużej mierze bazuje na przychodach w EUR, a więc finansowania również podpisują w EUR.	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt jest realizowany w PLN.
149	Konfederacja Lewiatan		5.1 Dofinansowanie zakupu pojazdów w naszej ocenie powinno obejmować następujące grupy pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym – wskazane w przedstawionej propozycji pojazdy N2 i N3 , uzupełnione o pojazdy M3 wykorzystywane w drogowych przewozach pasażerskich – komunikacji zbiorowej innej niż miejska.		Uwaga nie została uwzględniona NF prowadzi inne programy wspierające zakup zeroemisyjnych pojazdów kategorii M3 takiej jak Zielony Transport Publiczny.
150	Konfederacja Lewiatan		5.2 Do każdej z tych grup powinien być dedykowany odrębny program , gdyż beneficjentami są różne segmenty rynku , charakteryzujące się odmienną specyfiką w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> • rodzajów przewozów, • średnich dobowych dystansów, 		Uwaga nie została uwzględniona. Program przewiduje wsparcie dla wszystkich przedsiębiorców niezależnie od realizowanej działalności gospodarczej.

			<ul style="list-style-type: none"> • rocznych przebiegów, • średnim kosztem pojazdów dla danej kategorii • (dla przykładu koszt najbardziej popularnych pojazdów zeroemisyjnych z kategorii N2 wynosi 400÷600 tys. zł a z kategorii N3 1,7÷1,9 mln złotych, jeszcze droższe są autobusy /M3/), • zróżnicowaniem zdolności finansowej beneficjentów nie tylko ze względu na wielkość przedsiębiorstwa, ale i na rodzaj prowadzonej działalności (np. inna dla segmentu KEP wykorzystującego pojazdy N2 a inna dla przewozów całopojazdowych, gdzie wykorzystywane są pojazdy N3). 		
151	Konfederacja Lewiatan		<p>5.3 W przypadku pojazdów N3 i M3 dofinansowanie powinno zostać rozszerzone o wszystkie pojazdy objęte definicją „pojazdów ekologicznie czystych”, o których mowa w art. 2 pkt 102f rozporządzenia UE/651/2014, ze względu na specyfikę przewozów wykonywanych tymi pojazdami (praca na długich dystansach, gdzie np. dobowy przebieg pojazdów N3 powinien wynosić od 600 do 800 km, co zapewniają takie typy zasilania jak HVO100 lub BioLNG), a także obecne ceny pojazdów (pojazd zasilany ON ÷100 tys. euro, pojazd zasilany BioLNG ÷130 tys. euro a pojazd elektryczny ÷400 tys. euro).</p>		<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Program wsparcia dedykowany tylko dla pojazdów zeroemisyjnych.</p>
152	Konfederacja Lewiatan		<p>5.4 W przypadku pojazdów N3 należy zakreślenie zakresu dofinansowania o zakładową infrastrukturę służącą do zasilania</p>		<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p>

			<p>tych pojazdów. Dla przykładu można wskazać, że zakup pojazdów elektrycznych z tej kategorii w obecnych warunkach nie będzie ekonomicznie uzasadniony w przypadku przedsiębiorstw nie dysponujących własną stacją ładowania (równoległy projekt dofinansowania ogólnie dostępnych stacji zasilających jest skierowany do innej niż przewoźnicy grupy beneficjentów)</p>		<p>Program nie dotyczy wsparcia budowy stacji ładowania.</p> <p>Dofinansowanie ogólnodostępnych stacji ładowania przewidziano w innym programie NFOŚiGW.</p>
153	<p>Konfederacja Lewiatan</p>		<p>5.5 Należy znacząco zmniejszyć zróżnicowanie dofinansowania do nabycia pojazdów N3 ze względu na kryteria związane z wielkością przedsiębiorstwa i skalą prowadzonej działalności gospodarczej, gdyż zaproponowany rozrzut dotacji od 30% do 60% prowadzić będzie do drastycznych zaburzeń w konkurencyjności przedsiębiorstw. Koszty związane z pojazdem za 1 przejechany kilometr różnić się będą o 37 eurocentów, gdy na rynku marża jaką za jeden kilometr może uzyskać przedsiębiorca wynosi od 1 do 4 eurocentów! Efektem będzie wyparcie ze zleceń kontraktowych dużych przedsiębiorstw transportowych, których miejsce zajmą pośrednicy (spedycje) zlecający pracę na spocie małym przewoźnikom. W efekcie na dofinansowaniu skorzystają głównie firmy spedycyjne, które przejmą rynek przewozów kontraktowych.</p>		<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Poziom dofinansowania wynika z GBER (rozporządzenie dotyczące pomocy publicznej).</p>