

Tytuł dokumentu	Projekt Programu: Wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego
-----------------	---

Uwagi:

Lp.	Nazwa podmiotu zgłaszającego	Obecne zapisy PP	Proponowane zmiany	Uzasadnienie zmian	KOMENTARZ NFOŚiGW
1	Ministerstwo Finansów			Należałoby rozważyć wymóg dłuższego okresu trwałości projektu, wobec natury urządzeń i ich kluczowej roli w elektryfikacji transportu (zwłaszcza w sieci TEN-T).	Uwaga nie została uwzględniona. Pojawiały się różne sugestie – również te dotycząca znacznego skrócenia okresu trwałości inwestycji- np. do jednego roku. Pozostaje zapis 5 lat.
2	Ministerstwo Infrastruktury	Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury do ładowania dla zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych, zlokalizowanych przy trasach sieci bazowej TEN-T , centrach logistycznych oraz terminalach intermodalnych, aby zmniejszyć liczbę pojazdów emitujących CO2 i NOx, a tym samym poprawić jakość powietrza.	Proponujemy wykreślenie słowa „bazowej” i dopisanie węzłów miejskich i zastąpienie zdaniem: Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury do ładowania dla zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych, zlokalizowanych przy trasach sieci TEN-T ¹ , centrach logistycznych, terminalach intermodalnych oraz węzłach miejskich , aby zmniejszyć liczbę pojazdów emitujących CO ₂ i NO _x , a tym samym poprawić jakość powietrza.	Cele AFIR dla HDV w perspektywie 2025, 2027 i 2030 roku dotyczą całej sieci TEN-T – nie tylko sieci bazowej. Cel pośredni na 2027 rok mówi o 50% całej sieci TEN-T, a więc w przypadku Polski mówimy o całej istniejącej (już wybudowanej lub w tym momencie będącej w budowie w standardzie A lub S) sieci TEN-T zarówno bazowej jak i kompleksowej. Warto podkreślić, że tylko na takich odcinkach są MOP i inwestycje bezpośrednio na sieci TEN-T lub jej bezpośrednim sąsiedztwie nie będą stracone (i będą jednocześnie gwarantować spełnienie przez PL wymogów AFIR). Zgodnie z AFIR cele HDV są wyznaczone również dla węzłów miejskich (do 2025 r. o mocy 900 kW, a do 2030 r. 1800 kW).	Uwaga nie została uwzględniona Program dedykowany wsparciu rozwoju stacji ładowania przy trasach sieci bazowej TEN-T , centrach logistycznych, terminalach intermodalnych oraz bazach eksploatacyjnych (<u>dodano bazy eksploatacyjne po konsultacjach społ.</u>). Priorytetowe traktowanie sieci bazowej TEN-T wynika z obowiązków wynikających z rozporządzenia AFIR - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego oraz Rady UE i - Alternative Fuels Infrastructure Regulation (rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych). W przyszłości rozważymy, w przypadku dostępności

¹ Oznacza istniejącą lub będącą w budowie drogę klasy A lub S na sieci TEN-T, według mapy dostępnej w serwisie TEN-Tec uzgodnionej w podejściu ogólnym Rady ST 15058/22 (<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>).

					środków, ewentualne dalsze rozszerzenie zakresu programu priorytetowego.
3	Ministerstwo Infrastruktury	² Oznacza sieć bazową TEN-T w rozumieniu art. 38 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013	² Oznacza istniejącą lub będącą w budowie drogę klasy A lub S na sieci TEN-T, według Aneksu I do nowego rozporządzenia TEN-T opublikowanego przez KE w dniu 19 grudnia 2023 r (https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/provisional-agreement-more-sustainable-and-resilient-trans-european-transport-network-brings-europe-2023-12-19_en).	Rozporządzenie 1315/2013 wkrótce zostanie zastąpione nowym dokumentem, który jest obecnie na etapie ostatecznego czyszczenia poszczególnych zapisów po trilogu. W dniu 19 grudnia 2023 r. na stronie komisji zostały opublikowane uzgodnione Aneksy do tego rozporządzenia, które już nie ulegną zmianie https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/provisional-agreement-more-sustainable-and-resilient-trans-european-transport-network-brings-europe-2023-12-19_en . Wśród tych aneksów są również mapy TEN-T (Aneks I) a także wyznaczone węzły miejskie (Aneks II). Doprecyzowanie w tym zakresie pozwoli uniknąć inwestycji utraconych , którymi staną się instalacje na istniejącej sieci po oddaniu odcinka klasy A lub S do ruchu. Z uwagi na intensywny program inwestycyjny na sieci TEN-T zapisy takie są niezbędne do tego, aby stacje powstały w zgodzie z AFIR i jednocześnie zgodnie z pragmatyką biznesową. Warto przy tym podkreślić, że nowe przebiegi dróg klasy A lub S nie zawsze są realizowane w ciągu istniejącej drogi i szczególnie w przypadku obwodnic miast mogą być oddalone od starodroża nawet o kilka lub nawet kilkanaście kilometrów (przykład: autostradowa obwodnica Częstochowy w ciągu A1 lub S6/S11 w Koszalinie).	Uwaga nie została uwzględniona Dokument rzezony nie jest dokumentem obowiązującym.

				Problem ten został zauważony podczas opiniowania wniosków dofinansowywanych z CEF dla LDV. Jednak w przypadku LDV lokalizowanie stacji w centrum miasta nie jest aż takim dużym problemem jak w przypadku HDV, gdzie w wielu miastach mają (lub będą mieć) zakaz wjazdu do miasta lub jego centrum/wybranych dzielnic, a więc lokalizowanie stacji ładowania w nim nie powinno mieć miejsca.	
4	Ministerstwo Infrastruktury	1) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania musi być zlokalizowana wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T lub bezpośrednio na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminalu intermodalnego;	Proponujemy wykreślenie słowa „bazowej” i zastąpienie zdaniem: 1) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania musi być zlokalizowana wzdłuż dróg sieci TEN-T tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T lub bezpośrednio na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminalu intermodalnego;	Cele AFIR dla HDV w perspektywie 2025, 2027 i 2030 roku dotyczą całej sieci TEN-T – nie tylko sieci bazowej. Cel pośredni na 2027 rok mówi o 50% całej sieci TEN-T, a więc w przypadku Polski mówimy o całej istniejącej (już wybudowanej lub w tym momencie będącej w budowie w standardzie A lub S) sieci TEN-T zarówno bazowej jak i kompleksowej. Warto podkreślić, że tylko na takich odcinkach są Miejsca Obsługi Podróżnych i inwestycje bezpośrednio na sieci TEN-T lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie nie będą utracone (i będą jednocześnie gwarantować spełnienie przez PL wymogów AFIR).	Uwaga nie została uwzględniona Program dedykowany wsparciu rozwoju stacji ładowania przy trasach sieci bazowej TEN-T, centrach logistycznych, terminalach intermodalnych oraz bazach eksploatacyjnych (dodano bazy eksploatacyjne po konsultacjach społ.). Priorytetowe traktowanie sieci bazowej TEN-T wynika z obowiązków wynikających z rozporządzenia AFIR AFIR - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego oraz Rady UE i - Alternative Fuels Infrastructure Regulation (rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych). W przyszłości rozważymy, w przypadku dostępności środków, ewentualne dalsze rozszerzenie zakresu programu priorytetowego.
5	Ministerstwo Infrastruktury	- do 20% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych na	- do 20% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych na obszarze centrum logistycznego,	Węzły miejskie zostały wymienione w opublikowanym w dniu 19 grudnia 2023 r. Aneksie II do nowego rozporządzenia TEN-T (https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/provisional-agreement-	Uwaga nie została uwzględniona Program dedykowany wsparciu rozwoju stacji ładowania przy trasach sieci bazowej TEN-T, centrach

		obszarze centrum logistycznego lub terminalu intermodalnego.	terminalu intermodalnego lub węzła miejskim.	more-sustainable-and-resilient-trans-european-transport-network-brings-europe-2023-12-19_en). Zgodnie z AFIR dla HDV są wyznaczone cele również dla węzłów miejskich (do 2025 r. o mocy 900 kW, a do 2030 r. 1800 kW). O ile poprzednie zapisy pokrywają się z większymi ośrodkami miejskimi, to mogą pomijać takie miasta jak np. węzeł Kalisz.	logistycznych, terminalach intermodalnych oraz bazach eksploatacyjnych (dodano bazy eksploatacyjne po konsultacjach społ.). Priorytetowe traktowanie sieci bazowej TEN-T wynika z obowiązków wynikających z rozporządzenia AFIR AFIR - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego oraz Rady UE i - Alternative Fuels Infrastructure Regulation (rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych). W przyszłości rozważymy, w przypadku dostępności środków, ewentualne dalsze rozszerzenie zakresu programu priorytetowego.
6	Kempower Sp. z o.o.	(...) rozbudowanych ogólnodostępnych stacji ładowania prądem stałym o mocy nie mniejszej niż 350 kW	(...)rozbudowanych ogólnodostępnych systemów ładowania prądem stałym o mocy umożliwiającej ładowanie pojazdów mocą stałą minimum 350 kW	Mocno sugerujemy stosowanie określeń „system ładowania” lub „infrastruktura ładowania”. Określenie „stacja” może sugerować, iż akceptowane, lub promowane będą rozwiązania bazujące na wolnostojących stacjach ładowania, co ze względu na ergonomię było by niewskazane. Takie nazewnictwo dopuszcza zarówno klasyczne „stacje”, jak i warianty „hubowe”. Zmienione nazewnictwo ze względu na fakt, iż wiele obecnych instalacji umożliwia ładowanie mocą 350 kW w krótkim okresie czasu (10 minutowy peak). Istotne jest tutaj także efektywne wykorzystanie dostępnych mocy przyłączeniowych i ładowanie większej ilości pojazdów przy zachowaniu możliwości ładowania mocami powyżej 350 kW.	Uwzględniono sugestie/uspójniono/doprecyzowano nazewnictwo. Pytanie powtórzone (jak nr 29), od Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów.

7	Kempower Sp. z o.o.	okres trwałości wynosi minimum 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji, przy czym dniem zakończenia realizacji inwestycji jest uzyskanie pozwolenia na użytkowanie (po uprzednim badaniu technicznym przeprowadzonym przez Urząd Dozoru Technicznego lub Transportowy Dozór Techniczny (UDT lub TDT));	okres trwałości wynosi minimum 7 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji, przy czym dniem zakończenia realizacji inwestycji jest uzyskanie pozwolenia na użytkowanie (po uprzednim badaniu technicznym przeprowadzonym przez Urząd Dozoru Technicznego lub Transportowy Dozór Techniczny (UDT lub TDT));	Przy tak dużym dofinansowaniu ze środków publicznych, okres trwałości wynoszący 5 lat jest zdecydowanie zbyt krótki. Sugerujemy minimum 7. Jest to liczba z którą poradzi sobie większość poważnych dostawców technologii funkcjonujących na rynku.	Uwaga nie została uwzględniona. Pojawiały się różne sugestie – również te dotycząca znacznego skrócenia okresu trwałości inwestycji - np. do jednego roku. Pozostaje zapis 5 lat. Pytanie powtórzone (jak nr 30), od Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów.
8	Kempower Sp. z o.o.	Kryteria jakościowe oceny wniosku	Dodatkowe kryteria techniczne MCS: • Możliwość późniejszego wyposażenia instalacji w złącze MCS, umożliwiające ładowanie z mocą co najmniej 1MW – 10p. • Brak możliwości wyposażenia instalacji w złącze MCS bez konieczności wymiany kluczowych komponentów – 1p.	Mocno sugerujemy dodanie kolejnego kryterium technicznego lub uwzględnienia możliwości doposażenia stacji w złącze standardu MCS (Megawatt Charging Solution) w inny sposób i promowania takiej możliwości. MCS oczekuje aktualnie na oficjalne zatwierdzenie standardu. Wielu producentów ciężarówek zamierza korzystać z niego dla swoich pojazdów długodystansowych. Warto było by promować rozwiązania, które umożliwiają bezproblemową rozbudowę urządzeń o jeszcze wyższe moce ładowania.	Uwaga niezasadna - nie została uwzględniona. Umożliwiamy również doposażanie w złącze tego standardu. Nie ograniczamy możliwości doposażenia stacji w złącze standardu MCS (Megawatt Charging Solution) ani maksymalnej mocy stacji ładowania. Nie jest zasadne punktowanie jednego rozwiązania – tym bardziej czekającego na zatwierdzenie tegoż standardu. Pytanie powtórzone (jak nr 31), od Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów.
9	Kempower Sp. z o.o.	Kryteria jakościowe oceny wniosku	Dodatkowe kryteria techniczne, dodatkowe punkty ładowania: • Możliwość wyposażenia stacji ładowania w 5 i więcej punktów ładowania o wyjściowej mocy ładowania wynoszącej co najmniej 250 kW – 10p. • Możliwość wyposażenia stacji ładowania w 3 i więcej punktów ładowania o wyjściowej mocy ładowania wynoszącej co najmniej 250 kW – 5p.	Aktualnie, maksymalna moc ładowania większości producentów pojazdów ciężarowych to maksymalnie 250 kW. W ramach hubów szybkiego ładowania dla ciężarówek, mogą znajdować się również stanowiska zapewniające ładowania takimi mocami. Jest to maksymalnie efektywne wykorzystanie dostępnych mocy przyłączeniowych (jeżeli pojazdy nie są w stanie	Uwaga częściowo uwzględniona - doprecyzowano zapisy w danym kryterium. Program dedykowany stacjom ładowania prądem stałym o mocy nie mniejszej niż 350 kW (zgodnie z AFIR), więc nie będziemy w kryteriach uwzględniać punktów ładowania o mniejszej mocy niż w programie.

			<ul style="list-style-type: none"> Możliwość wyposażenia stacji ładowania w 2 i więcej punktów ładowania o wyjściowej mocy ładowania wynoszącej co najmniej 250 kW – 1p. 	maksymalnie wykorzystać możliwości ładowania 350 kW i większych).	Pytanie powtórzone (jak nr 32), od Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów.
10	Kempower Sp. z o.o.	<p>Inwestycje, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia najlepszego efektu rzeczowego, rozumianego jako wybudowanie/rozbudowanie ogólnodostępnej stacji ładowania o największej zainstalowanej mocy wyjściowej.</p> <p>Sposób przyznawania punktów:</p> <ul style="list-style-type: none"> dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T: Ogólnodostępna stacja ładowania wyposażona: <ul style="list-style-type: none"> w 3 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 1 p. 	<p>Inwestycje, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia najlepszego efektu rzeczowego, rozumianego jako wybudowanie/rozbudowanie ogólnodostępnej stacji ładowania o największej zainstalowanej mocy wyjściowej.</p> <p>Sposób przyznawania punktów:</p> <ul style="list-style-type: none"> dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T: Ogólnodostępna infrastruktura ładowania wyposażona: <ul style="list-style-type: none"> w 2 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej umożliwiającej ładowanie mocą stałą minimum 350 kW – 1 p. 	<p>Minimalne wymagania są spełnione, tak więc powinien zostać przyznany przynajmniej minimalny poziom punktów.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Program ma charakter konkursowy, wybrane zostaną najefektywniejsze projekty.</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 33), od Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów.</p>
11	Kempower Sp. z o.o.	<ul style="list-style-type: none"> dla inwestycji realizowanych dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego: Ogólnodostępna stacja ładowania wyposażona: <ul style="list-style-type: none"> w 2 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 1 p. 	<ul style="list-style-type: none"> dla inwestycji realizowanych dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego: Ogólnodostępna stacja ładowania wyposażona: <ul style="list-style-type: none"> w 1 punkt2 ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej umożliwiający ładowanie mocą stałą minimum 350 kW – 1 p. 	<p>Minimalne wymagania są spełnione, tak więc powinien zostać przyznany przynajmniej minimalny poziom punktów.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Program ma charakter konkursowy, wybrane zostaną najefektywniejsze projekty.</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 34), od Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów.</p>
12	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Toruniu	Pkt 7.3 ppt 2)	„liczba złożonych przez jednego wnioskodawcę wniosków jest nieograniczona, z zastrzeżeniem pkt 3”	Użycie bardziej precyzyjnego sformułowania. Usunięcie pojęcia względnego.	<u>Częściowo uwzględniono uwagę - sformułowanie „kilka” wniosków, zastąpiono „wiele wniosków”.</u>

13	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Toruniu	Pkt 7.3 ppt 9)	Proponuję wymienić konkretne sytuacje, w których NFOŚiGW uzna, że inwestycja jest nieodwracalna.	Użycie obecnego sformułowania stwarza duże pole do interpretacji.	Uwaga nie została uwzględniona. Ewentualne doprecyzowanie zostanie rozważone na dalszym etapie prac (np. dokumentach naborowych). Ograniczenie katalogu (wyminienie konkretnych sytuacji może powodować problem, gdyż w trakcie funkcjonowania programu pojawią się inne sytuacje, które nie zostały uwzględnione.
14	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Toruniu	7.5. – wstęp do wyliczanki	„W ramach Programu udziela się wsparcia na inwestycje polegające na:”	Poprawa błędu językowego.	Uwaga została uwzględniona
15	VGE Consulting sp. z o.o.	<ul style="list-style-type: none"> koszt budowy magazynu energii, pod warunkiem magazynowania w nim energii OZE wytworzonej na miejscu i wykorzystania magazynu wyłącznie na potrzeby budowanej/rozbudowywanej stacji ładowania. 	<ul style="list-style-type: none"> koszt budowy magazynu energii, pod warunkiem magazynowania w nim energii OZE wytworzonej na miejscu i wykorzystania magazynu wyłącznie na potrzeby budowanej/rozbudowywanej stacji ładowania. Koszt budowy źródła OZE pod warunkiem, iż instalacja OZE będzie służyła tylko i wyłącznie do ładowania magazynów energii wykorzystywanych wyłącznie na potrzeby budowanej/rozbudowywanej stacji ładowania. 	<p>Obecny zapis jest półśrodkiem, choć bardzo ważnym krokiem, niemniej jednak, nie wspiera możliwości ograniczenia emisyjności CO2 i innych zanieczyszczeń, bowiem energia z OZE do magazynów energii będzie „tylko dla wybranych”, czyli tych którzy mają instalacje OZE. W związku z koniecznością lokalizacji stacji ładowarek przy drogach TEN-T, to w mej ocenie brak możliwości sfinansowania źródła wytwórczego jako kosztu kwalifikowanego, będzie zapisem martwym.</p> <p>W mej ocenie, jeśli nie będzie można ładować magazynów energii energią z sieci tylko z OZE, to żadne źródło OZE nie zapewni stabilności i ciągłości pracy ładowarek z zastosowaniem magazynów energii, i już w tym momencie ten punkt jest martwy.</p> <p>Podsumowując:</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>W ramach programu wspierane może być magazynowanie energii, nie przewidujemy w ramach tego programu budowy źródeł wytwarzania OZE. Finansowanie magazynów w ramach innych instrumentów wsparcia. Beneficjent już posiadający źródło OZE- np. instalację PV będzie jako koszt kwalifikowany mógł uznać budowę magazynu na potrzeby stacji ładowania.</p>

				Jeśli magazyny energii mogą być kosztem kwalifikowanym , to powinny mieć możliwość doładowywania się energią z sieci + dodatkowo kosztem kwalifikowanym powinny być koszty budowy instalacji OZE które byłyby tylko źródłem energii dla ładowania magazynów Jednocześnie energia z magazynów energii powinna być w 100% przeznaczona na potrzeby stacji ładowania pojazdów bez możliwości jej odsprzedawania i ponownego wprowadzania do sieci.	
16	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	1. Cel programu Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury do ładowania dla zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych, zlokalizowanych przy trasach sieci bazowej TEN-T , centrach logistycznych oraz terminalach intermodalnych (...)	Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury do ładowania dla zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych, wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T , centrach logistycznych, terminalach intermodalnych oraz bezpiecznych i chronionych parkingach (...)	Proponowana zmiana zapewni pełną zgodność z zapisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE: <ul style="list-style-type: none"> art. 2 pkt 3) „wzdłuż sieci drogowej TEN-T oznacza: a) w odniesieniu do stacji ładowania pojazdów elektrycznych – że znajdują się one przy sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T” art. 2 pkt 63) „bezpieczny i chroniony parking oznacza strefę parkingową dostępną dla kierowców przewożących towary lub osoby, która uzyskała certyfikat zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/1012”	Uwaga nie została uwzględniona Program dedykowany wsparciu rozwoju stacji ładowania przy trasach sieci bazowej TEN-T , centrach logistycznych, terminalach intermodalnych oraz bazach eksploatacyjnych (<u>dodano bazy eksploatacyjne po konsultacjach społ.</u>). Priorytetowe traktowanie sieci bazowej TEN-T wynika z obowiązków wynikających z rozporządzenia AFIR. W przyszłości rozważymy, w przypadku dostępności środków, ewentualne dalsze rozszerzenie zakresu programu priorytetowego.
17	Polskie Stowarzyszenie	6. Koszty kwalifikowane	koszty montażu i robót budowlanych, w tym budowa miejsca parkingowego i	Budowa drogi dojazdowej i miejsca parkingowych może być niezbędna dla funkcjonowania stacji ładowania.	Uwaga nie została uwzględniona

	Paliw Alternatywnych	(...) koszty montażu i robót budowlanych;	drogi dojazdowej dostosowanych dla pojazdów kategorii N3		W przyszłości rozważymy ewentualne rozszerzenie zakresu programu priorytetowego.
18	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	7.3 Warunki dofinansowania, pkt 4) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana, zlokalizowana na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego, musi posiadać co najmniej jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW;	objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana, zlokalizowana na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego, musi posiadać co najmniej jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW; Stacja może zostać wymieniona na późniejszym etapie inwestycji na stacje o większej mocy ładowania. Zmiana stacji ładowania nie wpłynie na wysokość przyznanej już dotacji.	Obecnie technologia ładowania rozwija się w szybkim tempie i w następnych latach planowane jest wdrożenie stacji ładowania MCS o większej mocy. Projekt powinien dopuszczać możliwość zmiany wybranej technologii na aktualnie dostępne lepsze rozwiązanie.	Uwaga nie została uwzględniona. Okres trwałości zaprojektowano na 5 lat. Wytworzone w ramach dofinansowania mienie nie może ulec zniszczeniu/wymianie. Jednakże nie zabrania się beneficjentowi dokonania rozbudowania lub przebudowania stacji ładowania, ale w taki sposób by nie naruszyć infrastruktury dofinansowanej w PP.
19	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych	Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury do ładowania dla zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych, zlokalizowanych przy trasach sieci bazowej TEN-T ² , centrach logistycznych oraz terminalach intermodalnych	Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury do ładowania dla zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych, zlokalizowanych przy trasach sieci bazowej TEN-T ³ T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi sieci bazowej TEN-T, centrach logistycznych lub w odległości do 3 km jazdy oraz terminalach intermodalnych lub w odległości do 3 km jazdy.		<u>Uwaga uwzględniona – dodano + 3 km</u>
20	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE Przygotowanie instytucjonalne do wdrożenia przyjętego	Przygotowanie instytucjonalne do wdrożenia przyjętego rozwiązania (możliwość wdrożenia inwestycji oraz utrzymania jej trwałości instytucjonalnej, w tym przejrzysta	Uwzględnienie w kryteriach doświadczenia w budowie stacji ładowania przyłączonej bezpośrednio do sieci SN pozwoli na podniesienie jakości wybudowanej infrastruktury i ograniczy	Uwaga nie została uwzględniona. Proponowana zmiana kryterium skutkuje, iż stanie się ono uznaniowe i nieobiektywne.

² Oznacza sieć bazową w rozumieniu art. 38 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013

³ Oznacza sieć bazową w rozumieniu art. 38 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013

		rozwiązania (możliwość wdrożenia inwestycji oraz utrzymania jej trwałości instytucjonalnej, w tym przejrzysta struktura własnościowa, forma prawna, czytelne relacje kontraktowe, itp.).	struktura własnościowa, forma prawna, czytelne relacje kontraktowe, doświadczenie w budowie stacji ładowania przyłączonych do sieci SN, itp.).	ryzyko niedostępności stacji ładowania na etapie jej eksploatacji.	
21	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	7.3 Warunki dofinansowania, pkt 7) okres trwałości wynosi 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji, przy czym dniem zakończenia realizacji inwestycji jest uzyskanie pozwolenia na użytkowanie (po uprzednim badaniu technicznym przeprowadzonym przez Urząd Dozoru Technicznego lub Transportowy Dozór Techniczny (UDT lub TDT));	okres trwałości wynosi 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji, przy czym dniem zakończenia realizacji inwestycji jest uzyskanie pozwolenia na użytkowanie (po uprzednim badaniu technicznym przeprowadzonym przez Urząd Dozoru Technicznego lub Transportowy Dozór Techniczny (UDT lub TDT)) lub badaniu technicznym przeprowadzonym przez UDT	Zgodnie z prawem budowlanym budowa stacji ładowania nie wymaga pozwolenia na użytkowanie. Proponujemy alternatywnie wpisać wymóg badania technicznego UDT, które jest niezbędne dla uruchomienia stacji ładowania jako ogólnodostępnej.	Uwaga uwzględniona. Uzgodnienie UDT jest potrzebne dla stacji ogólnodostępnej. Dopisano zgodnie z przepisami prawa –czas trwania programu 5 lat- jeśli zmienią się przepisy- dodano zapis „w zależności od wymagań prawnych”
22	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	7.3 Warunki dofinansowania	Dodanie podpunktu: <i>Miejsca parkingowe przypisane ogólnodostępnym stacjom ładowania powinny posiadać wymiary</i> <i>3,5 x 18 m</i>	Wybrane lokalizacje powinny posiadać wystarczająco miejsca na wyznaczenie miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych	Uwaga nie została uwzględniona Program nie wyklucza tworzenia odpowiednich miejsc parkingowych przez beneficjenta.
23	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	6. Koszty kwalifikowane (...) koszty instalacji przyłączeniowej;	koszty instalacji przyłączeniowej, w tym koszty wybudowania stacji transformatorowej o maksymalnej mocy 3,6 MVA	Wybudowane w ramach projektu stacje transformatorowe powinny posiadać wystarczającą moc, by spełnić wymagania AFIR dot. mocy strefy ładowania do końca 2030 roku.	W ramach programu kosztami kwalifikowanymi mogą być koszty poniesione na budowę stacji transformatorowych. Moc stacji musi być odpowiednio dobrana, aby spełnić wymagania programu.

24	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	7.3 Warunki dofinansowania	<p>Dodanie podpunktu:</p> <p><i>Droga dojazdowa do ogólnodostępnej stacji ładowania powinna umożliwiać przejazd pojazdom kategorii N3</i></p>	Wybrane lokalizacje powinny umożliwiać dojazd pojazdów ciężarowych do stacji ładowania.	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Uwzględnienie uwagi skutkowałooby inwestycjami, które w wielu przypadkach nie byłyby związane z budową stacji ładowania pojazdów.</p>
25	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	<p>1.</p> <p><i>Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury do ładowania dla zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych, zlokalizowanych przy trasach sieci bazowej TEN-T, centrach logistycznych oraz terminalach intermodalnych, aby zmniejszyć liczbę pojazdów emitujących CO₂ i NO_x, a tym samym poprawić jakość powietrza.</i></p>	<p>Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury do ładowania dla zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych, zlokalizowanych głównie przy trasach sieci bazowej TEN-T, centrach logistycznych, terminalach intermodalnych oraz w innych ogólnie dostępnych lokalizacjach służących do obsługi/postoju pojazdów ciężarowych, aby zmniejszyć liczbę pojazdów emitujących CO₂ i NO_x, a tym samym poprawić jakość powietrza.</p>	<p>Zastosowane w dokumencie ograniczenie lokalizacji budowy stacji ładowania dla zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych, utrudnia możliwość budowy tego rodzaju infrastruktury w innych niż wymienione miejscach postoju pojazdów, w tym przede wszystkim na parkingach zlokalizowanych np. przy strefach przemysłowych.</p> <p>Przez zmianę tego zapisu wnioskujemy o nieograniczenie katalogu lokalizacji, które mogą zostać objęte dofinansowaniem do budowy infrastruktury ładowania.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano bazy eksploatacyjne - rozszerzono katalog miejsc.</p>
26	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	<p>3.</p> <p><i>- do 20% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych na obszarze centrum logistycznego lub terminalu intermodalnego.</i></p>	<p>- do 20% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych na obszarze centrum logistycznego, terminalu intermodalnego lub innej ogólnie dostępnej lokalizacjach służącej do obsługi/postoju pojazdów ciężarowych</p>	j.w.	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano bazy eksploatacyjne - rozszerzono katalog miejsc.</p>

27	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	<p>7.1.</p> <ul style="list-style-type: none"> - dotacja do budowy i/lub rozbudowy stacji ładowania, lub <p>dotacja z przeznaczeniem na dopłaty do rat kapitałowych ustalanych w umowie leasingu finansowego w rozumieniu art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy – Prawo ochrony środowiska.</p>	Proponujemy dodanie do form finansowania: leasingu operacyjnego (refinansowanie do x% kosztów leasingu) oraz pożyczki leasingowej (rata kapitałowa)	Głównym źródłem finansowania maszyn i urządzeń, w tym zakupu stacji ładowania pojazdów elektrycznych jest leasing operacyjny, który daje firmę dodatkowe zalety związane z podatkami (możliwość zaliczenia części odsetkowej i kapitałowej rat leasingowych, opłatę wstępną oraz wykup sprzętu po okresie umowy do kosztów pozyskania przychodu).	W ramach programu finansowany będzie leasing finansowy. część kapitałowa rat leasingowych – koszty dotyczące środków trwałych bezpośrednio związanych z budową stacji ładowania, z wyłączeniem kosztów budowy i modernizacji instalacji odnawialnych źródeł energii. Raty i opłaty, o których mowa w zdaniu poprzedzającym muszą być ustalone w umowach leasingu, które muszą również zawierać zobowiązanie korzystającego/leasingobiorcy (beneficjenta dofinansowania) do zakupu środków trwałych po upływie okresu leasingu i wskazanie, że środki trwałe będą umiejscowione na terenie stacji ładowania - co najmniej w okresie trwałości inwestycji.
28	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	7.3, 7.5,	oraz w innych ogólnie dostępnych lokalizacjach służących do obsługi/postoju pojazdów ciężarowych	Uzupełnienie zapisów o inne dostępne lokalizacje dopuszczone do budowy infrastruktury ładowania pojazdów ciężarowych zgodnie z pkt. 1 niniejszego formularza	Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano bazy eksploatacyjne - rozszerzono katalog miejsc.
29	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	(...) rozbudowanych ogólnodostępnych stacji ładowania prądem stałym o mocy nie mniejszej niż 350 kW	(...)rozbudowanych ogólnodostępnych systemów ładowania prądem stałym o mocy umożliwiającej ładowanie pojazdów mocą stałą minimum 350 kW	Mocno sugerujemy stosowanie określeń „system ładowania” lub „infrastruktura ładowania”. Określenie „stacja” może sugerować, iż akceptowane, lub promowane będą rozwiązania bazujące na wolnostojących stacjach ładowania, co ze względu na ergonomię było by niewskazane. Takie nazewnictwo dopuszcza zarówno klasyczne „stacje”, jak i warianty „hubowe”. Zmienione nazewnictwo ze względu na fakt, iż wiele obecnych instalacji umożliwia ładowanie mocą 350 kW w krótkim okresie czasu (10 minutowy peak). Istotne jest tutaj	Uwzględniono sugestie/uspójniono/doprecyzowano nazewnictwo.

				także efektywne wykorzystanie dostępnych mocy przyłączeniowych i ładowanie większej ilości pojazdów przy zachowaniu możliwości ładowania mocami powyżej 350 kW.	
30	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	okres trwałości wynosi minimum 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji, przy czym dniem zakończenia realizacji inwestycji jest uzyskanie pozwolenia na użytkowanie (po uprzednim badaniu technicznym przeprowadzonym przez Urząd Dozoru Technicznego lub Transportowy Dozór Techniczny (UDT lub TDT));	okres trwałości wynosi minimum 7 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji, przy czym dniem zakończenia realizacji inwestycji jest uzyskanie pozwolenia na użytkowanie (po uprzednim badaniu technicznym przeprowadzonym przez Urząd Dozoru Technicznego lub Transportowy Dozór Techniczny (UDT lub TDT));	Przy tak dużym dofinansowaniu ze środków publicznych, okres trwałości wynoszący 5 lat jest zdecydowanie zbyt krótki. Sugerujemy minimum 7. Jest to liczba z którą poradzi sobie większość poważnych dostawców technologii funkcjonujących na rynku.	Uwaga nie została uwzględniona. Pojawiały się różne sugestie – również te dotycząca znacznego skrócenia okresu trwałości inwestycji- np. do jednego roku. Pozostaje zapis 5 lat.
31	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	Kryteria jakościowe oceny wniosku	Dodatkowe kryteria techniczne MCS: • Możliwość późniejszego wyposażenia instalacji w złącze MCS, umożliwiające ładowanie z mocą co najmniej 1MW – 10p. Brak możliwości wyposażenia instalacji w złącze MCS bez konieczności wymiany kluczowych komponentów – 1p.	Mocno sugerujemy dodanie kolejnego kryterium technicznego lub uwzględnienia możliwości doposażenia stacji w złącze standardu MCS (Megawatt Charging Solution) w inny sposób i promowania takiej możliwości. MCS oczekuje aktualnie na oficjalne zatwierdzenie standardu. Wielu producentów ciężarówek zamierza korzystać z niego dla swoich pojazdów długodystansowych. Warto było by promować rozwiązania, które umożliwiają bezproblemową rozbudowę urządzeń o jeszcze wyższe moce ładowania.	Nie ograniczamy możliwości doposażenia stacji w złącze standardu MCS (Megawatt Charging Solution) ani maksymalnej mocy stacji ładowania. Nie jest zasadne punktowanie jednego rozwiązania – tym bardziej czekającego na zatwierdzenie tegoż standardu.
32	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	Kryteria jakościowe oceny wniosku	Dodatkowe kryteria techniczne, dodatkowe punkty ładowania: • Możliwość wyposażenia stacji ładowania w 5 i więcej punktów ładowania o wyjściowej mocy ładowania wynoszącej co najmniej 250 kW – 10p.	Aktualnie, maksymalna moc ładowania większości producentów pojazdów ciężarowych to maksymalnie 250 kW. W ramach hubów szybkiego ładowania dla ciężarówek, mogą znajdować się również stanowiska zapewniające ładowania takimi mocami. Jest mo	Uwaga częściowo uwzględniona - doprecyzowano zapisy w danym kryterium. Program dedykowany stacjom ładowania prądem stałym o mocy nie mniejszej niż 350 kW (zgodnie z AFIR),

			<ul style="list-style-type: none"> Możliwość wyposażenia stacji ładowania w 3 i więcej punktów ładowania o wyjściowej mocy ładowania wynoszącej co najmniej 250 kW – 5p. Możliwość wyposażenia stacji ładowania w 2 i więcej punktów ładowania o wyjściowej mocy ładowania wynoszącej co najmniej 250 kW – 1p. 	maksymalnie efektywne wykorzystanie dostępnych mocy przyłączeniowych (jeżeli pojazdy nie są w stanie maksymalnie wykorzystać możliwości ładowania 350 kW i większych).	więc nie będziemy w kryteriach uwzględniać punktów ładowania o mniejszej mocy niż w programie.
33	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	<p>Inwestycje, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia najlepszego efektu rzeczowego, rozumianego jako wybudowanie/rozbudowanie ogólnodostępnej stacji ładowania o największej zainstalowanej mocy wyjściowej.</p> <p>Sposób przyznawania punktów:</p> <ul style="list-style-type: none"> dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T: Ogólnodostępna stacja ładowania wyposażona: <ul style="list-style-type: none"> w 3 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 1 p. 	<p>Inwestycje, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia najlepszego efektu rzeczowego, rozumianego jako wybudowanie/rozbudowanie ogólnodostępnej stacji ładowania o największej zainstalowanej mocy wyjściowej.</p> <p>Sposób przyznawania punktów:</p> <ul style="list-style-type: none"> dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T: Ogólnodostępna infrastruktura ładowania wyposażona: <ul style="list-style-type: none"> w 2 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej umożliwiającej ładowanie mocą stałą minimum 350 kW – 1 p. 	Minimalne wymagania są spełnione, tak więc powinien zostać przyznany przynajmniej minimalny poziom punktów.	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Program ma charakter konkursowy, wybrane zostaną najefektywniejsze projekty.</p>
34	Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – uwagi Partnerów	<ul style="list-style-type: none"> dla inwestycji realizowanych dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego: <p>Ogólnodostępna stacja ładowania wyposażona:</p>	<ul style="list-style-type: none"> dla inwestycji realizowanych dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego: Ogólnodostępna stacja ładowania wyposażona: <ul style="list-style-type: none"> w 1 punkt2 ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej umożliwiający ładowanie mocą stałą minimum 350 kW – 1 p. 	Minimalne wymagania są spełnione, tak więc powinien zostać przyznany przynajmniej minimalny poziom punktów.	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p> <p>Program ma charakter konkursowy, wybrane zostaną najefektywniejsze projekty.</p>

		- w 2 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 1 p.			
35	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie	Str.2, pkt 6	Proponuje się rozważyć dodanie ppkt 3, w którym określono by jaki procent dotacji można maksymalnie przeznaczyć na koszty związane z przygotowaniem dokumentacji technicznej inwestycji.	W wielu programach dotacyjnych wspierających projektu infrastrukturalne, w których kosztem kwalifikowanym może być między innymi koszt przygotowania dokumentacji projektowej/technicznej, określa się maksymalny procent dotacji jaka może być udzielona na taki cel. Zapisy planowanego programu uwzględniają w pkt 6, ppkt 2 kwalifikowanie kosztów dokumentacji technicznej. W programie nie wskazano natomiast jaki procent dotacji może zostać maksymalnie przeznaczony na finansowanie kosztów przygotowania dokumentacji technicznej inwestycji.	Uwaga nie została uwzględniona Mamy zapis ograniczający w innych dokumentach.
36	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie	Str.2, pkt 6 ppkt 2) - wykaz kosztów kwalifikowanych		Sugeruje się, aby rozważyć czy koszty związane ubezpieczeniem od uszkodzeń, zniszczeń oraz utraty na skutek zdarzeń losowych mogą być kwalifikowane. Jeśli mają być niekwalifikowane, to ewentualnie w punkcie 7.3. ppkt 8 można wskazać wprost, że koszty te są niekwalifikowane.	Uwaga nie została uwzględniona
37	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie	str. 3, pkt. 7.1 “- dotacja z przeznaczeniem na dopłaty do rat kapitałowych ustalanych w umowie leasingu finansowego w rozumieniu art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy – Prawo ochrony środowiska”.	Proponuje się doprecyzować, że jest to: “dotacja z przeznaczeniem na dopłaty do rat kapitałowych ustalanych w umowie leasingu finansowego w rozumieniu art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy – Prawo ochrony środowiska dotyczącego zakupu środków trwałych bezpośrednio związanych z budową stacji ładowania, z wyłączeniem kosztów budowy i modernizacji instalacji odnawialnych źródeł energii.”.	Brak doprecyzowania, że dotacja z przeznaczeniem na dopłaty do rat leasingowych dotyczy zakupu środków trwałych bezpośrednio związanych z budową stacji ładowania (a nie do leasingu innych kosztów) - powyższa uwaga wynika też z zapisu w pkt 6 ppkt 2.	Uwaga nie została uwzględniona Ewentualne doprecyzowanie zapisów może znaleźć się w dokumentacji naborowej.

38	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie	Str. 4, pkt 7.3, ppkt 10) "dofinansowanie musi być zgodne z przepisami rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia ... r. w sprawie szczegółowych warunków udzielania przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej horyzontalnej pomocy publicznej na inwestycje w infrastrukturę ładowania i tankowania (Dz. U.)";		Aktualnie, obowiązujące rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 24 listopada 2021 r. w sprawie szczegółowych warunków udzielania pomocy publicznej na infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastrukturę do tankowania wodoru (Dz.U. 2021 poz. 2247) przytacza inne warunki uzyskania pomocy publicznej niż te wskazane w przedłożonym do konsultacji projekcie Programu. Dlatego budzi wątpliwość zapis "że dofinansowanie musi być zgodne z przepisami ww. rozporządzenia". Powyższa uwaga może być nieaktualna w przypadku przyjęcia nowego/zmienionego rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska, z którym to zapisy programu „Wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego ” będą zgodne.	Rozporządzenie opublikowane. zostało
39	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie	Str.8 tabela: "KRYTERIA JAKOŚCIOWE PUNKTOWE" w pkt 2. "Termin zakończenia realizacji inwestycji rozumianej jako data przekazania do eksploatacji: - przed 31.12.2026 r. – 4 pkt; - przed 31.12.2027 r. – 2 pkt; - po 31.12.2027 r. -1 pkt;"	"Termin zakończenia realizacji inwestycji rozumianej jako data przekazania do eksploatacji: - do 31.12.2026 r. – 4 pkt; - do 31.12.2027 r. – 2 pkt; - po 31.12.2027 r. – 1 pkt";	Proponuje się wskazać korektę (w dwóch przypadkach zastąpienie przyimka "przed", przyimkiem "po") z uwagi na to, że przy obecnym brzmieniu trudno byłoby ustalić liczbę punktów dla dnia 31.12.2027r – to główny cel proponowanej zmiany, która wyeliminuje powyższy problem. Jej skutkiem dodatkowym będzie też to, iż w przypadku dnia 31.12.2026r. Wnioskodawca otrzyma 4 pkt (w przypadku pozostawienia zapisu w aktualnym brzmieniu, za dzień 31.12.2026r. przysługiwałyby Wnioskodawcy 2 pkt).	Uwaga nie została uwzględniona
40	Wojewódzki Fundusz Ochrony	Str.10, pkt 8, ppkt 1	"Beneficjent, realizujący inwestycję współfinansowaną ze środków Funduszu	Z proponowanego zapisu nie wynika jakiego rodzaju obowiązki w zakresie	Uwaga uwzględniona, wykasowano z projektu programu,

	Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie	<i>“Beneficjent, realizujący inwestycję współfinansowaną ze środków Funduszu Modernizacyjnego, ma obowiązek prowadzenia działań informacyjno – promocyjnych, dotyczących przedmiotowej inwestycji”;</i>	<i>Modernizacyjnego, ma obowiązek prowadzenia działań informacyjno – promocyjnych, dotyczących przedmiotowej inwestycji, zgodnie z...”;</i>	działań informacyjno – promocyjnych ma prowadzić Beneficjent. Wobec powyższego proponujemy uzupełnić zapis i dodać: “zgodnie z... (np. załącznikiem nr..., albo księggą logotypów, etc..) .	doszczegółowienie zapisów promocyjnych znajdzie się w UoD.
41	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	1. Budżet Budżet na realizację celu programu, na dofinansowanie w formie bezzwrotnej, wynosi do 2 000 000 tys. zł, przy czym: - co najmniej 80% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych wzdłuż sieci TEN-T; - do 20% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych na obszarze centrum logistycznego lub terminalu intermodalnego.	1. Budżet Budżet na realizację celu programu, na dofinansowanie w formie bezzwrotnej, wynosi do 2 000 000 tys. zł, przy czym: - co najmniej 80% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych wzdłuż sieci TEN-T; - do 20% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych na obszarze centrum logistycznego lub terminalu intermodalnego lub bazy eksploatacyjnej ¹ .	Zdefiniowanie lokalizacji dofinansowanych projektów budowy stacji ładowania do obszaru centrum logistycznego lub terminalu intermodalnego będzie stanowiło istotną barierę dla przewoźników drogowych, którzy byliby zainteresowani taką inwestycją. Proponujemy rozszerzenie określonych obszarów o co najmniej „bazy transportowe” zgodnie z definicją ustawy o transporcie drogowym (Dz.U. 2022 poz. 2201) z art. 4 pkt. 21a. ¹ „21a) baza eksploatacyjna – miejsce będące w dyspozycji przedsiębiorcy, przystosowane do prowadzenia działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły, w skład którego wchodzi co najmniej jeden z następujących elementów: miejsce postojowe dla pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym, miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków, miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów; przez bazę eksploatacyjną ...	Uwaga uwzględniona – rozszerzono o bazy eksploatacyjne.
42	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycje polegające na:	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycje polegające na:	Ze względu na ograniczenia stawiane przez dostawców infrastruktury i energii łatwiej będzie umiejscowić i wydać pozwolenie na warunki przyłączenia dla	Uwaga nie została uwzględniona Program dedykowany stacjom ładowania prądem stałym o mocy nie

		1) budowie ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym posiadającej co najmniej: - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T, - jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego;	1) budowie ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym posiadającej co najmniej: - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T, - jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 150kW dla początkowego okresu trwania programu i 350 kW – dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego lub bazy transportowej;	stacji ładowania do poboru 150kW niż 350kW. W ten sposób inwestorzy będą mogli w początkowym etapie oddać do użytku stacje, o mniejszej mocy, ale za to w potencjalnie większej liczbie lokalizacji. Docelowo w programie dofinansowania powinny być określone moce pojedynczego punktu ładowania na wielokrotności 350 kW i więcej.	mniejszej niż 350 kW, więc nie będziemy w kryteriach uwzględniać punktów ładowania o mniejszej mocy niż w programie.
43	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Koszty kwalifikowane pkt. 2 tiret 4: koszt instalacji przyłączeniowej	Należy doprecyzować co należy rozumieć przez pojęcie koszt instalacji przyłączeniowej	Zapis jest zbyt ogólny, należy wskazać, czy koszty dotyczą wybudowania przyłącza elektroenergetycznego, stacji transformatorowej oraz kosztów związanych z przeprowadzeniem przyłącza po gruntach prywatnych.	Zostanie doprecyzowane na dalszych etapach prac - nad dokumentacją naborową.
44	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Koszty kwalifikowane	Dostosowanie terenu pod budowę stacji ładowania i dedykowane temu miejsca postojowe	W ocenie GDDKiA należy uwzględnić w kosztach kwalifikowanych koszty związane z budową i dostosowaniem terenu. Wskazać należy, że MOP na której mają zostać wybudowane stacje ładowania są małej powierzchni, a tereny, na których mogą być wybudowane stacje ładowania są terenami zielonymi które należy zaadoptować i wybudować dedykowane miejsca postojowe do przedmiotowej infrastruktury.	Uwaga nie została uwzględniona W przyszłości rozważymy ewentualne rozszerzenie zakresu programu priorytetowego.
45	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Cel programu	Należy rozważyć rozszerzenie projektu o sieć kompleksową	Z uwagi na wymagania AFIR które dotyczą również sieci kompleksowej w zakresie budowy stacji ładowania,	Uwaga nie została uwzględniona. Program dedykowany wsparciu rozwoju stacji ładowania przy trasach sieci bazowej TEN-T , centrach

				zasadnym jest rozszerzenie programu o przedmiotową sieć.	logistycznych, terminalach intermodalnych oraz bazach eksploatacyjnych (dodano bazy eksploatacyjne po konsultacjach społ.). Priorytetowe traktowanie sieci bazowej TEN-T wynika z obowiązków wynikających z rozporządzenia AFIR. W przyszłości rozważymy, w przypadku dostępności środków, ewentualne dalsze rozszerzenie zakresu programu priorytetowego.
46	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Kryteria jakościowe punktowe lp.3 efektywność rzeczowa inwestycji	Należy zmienić sposób przyznawania punktów, tj. nie liczone od ilości punktów ładowania tylko mocy stacji, która będzie spełniała wymagania AFIR	W ocenie GDDKiA MOP-y posiadają ograniczoną powierzchnię. W związku z czym uzależnienie dofinansowania od ilości punktów (1 punkt równia się jedno miejsce postojowe zgodnie z wymaganiami AFIR), może skutkować tym, że przedmiotowe lokalizacje z uwagi na powierzchnię i brak możliwości wybudowania dużej liczby punktów z góry zostaną zakwalifikowane jako mniej atrakcyjne, przez co dostaną mniejszą ilość punktów. Z uwagi na to, że AFIR nie przewiduje, ile dokładnie ma być punktów ładowania na danej stacji w ocenie GDDKiA punktację należy uzależnić od mocy stacji (w tym minimalnej liczny punktów zgodnie z AFIR).	Uwaga nie została uwzględniona. Punktowana będzie również liczba punktów ładowania o określonej mocy wyjściowej.
47	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Warunki dofinansowania pkt 9)	Należy zmodyfikować wymaganie w zakresie w udzielenia dofinansowania, tj., że „dofinansowanie nie może być udzielone na inwestycje, w których rozpoczęcie prac nastąpiło przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie prac należy rozumieć podjęcie robót budowlanych[1]” pozostałą część, tj. „lub zaciągnięcie pierwszego prawnie wiążącego zobowiązania do zamówienia urządzeń	W ocenie GDDKiA zapis o tym, iż udzielenie dofinansowania nie może być udzielone na zaciągnięte pierwsze prawnie wiążące zobowiązania, może negatywnie wpłynąć na wyniki obecnie realizowanego postępowania przez GDDKiA w zakresie dzierżawy części MOP, na których zgodnie z mapą MKiŚ mają powstać stacje ładowania dla	Uwaga nie została uwzględniona – Kwestia rozpoczęcia inwestycji wynika z rozporządzenie 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.

			lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną”, należy usunąć.	pojazdów osobowych i ciężarowych. Podkreślić należy, że budowa infrastruktury ładowania dla pojazdów ciężarowych wymaga znacznych nakładów finansowych, w związku z tym pozostawienie zapisu o tym, iż dany podmiot nie może mieć zawartych prawnie wiążących zobowiązań (przez co należy rozumieć np. złożenie oferty przetargowej), może spowodować, że do GDDKiA nie zostanie złożona żadna oferta w obecnie trwającym postępowaniu przetargowym i finalnie skutkować problem z zapewnieniem infrastruktury w terminach i o mocach określonych w AFIR.	
48	Kraków Nowa Huta Przyszłości S.A.	1) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania musi być zlokalizowana wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T lub bezpośrednio na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminalu intermodalnego;	1) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania musi być zlokalizowana wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T tj. w granicach administracyjnych miasta stanowiącego węzeł miejskiej sieci bazowej lub na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 10 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T lub bezpośrednio na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminalu intermodalnego lub w ich najbliższym otoczeniu, bądź pomiędzy centrum logistycznym lub terminalem intermodalnym a zjazdem z drogi TEN-T;		Uwaga częściowo uwzględniona- dopisano +3 km. W przyszłości rozważymy ewentualne rozszerzenie zakresu programu priorytetowego.
49	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Celem programu jest wsparcie rozwoju infrastruktury do ładowania dla zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych,	Projekt nie zawiera definicji „centrum logistycznego” oraz „terminalu intermodalnego”.	Wydaje się, że dla pewności podmiotów przygotowujących wnioski do konkursu, program mógłby zawierać wytyczne dotyczące rozumienia pojęć centrum	Możliwe ewentualne doszczegółowienie pojęcia na dalszy etapie prac nad dokumentacją.

		zlokalizowanych przy trasach sieci bazowej TEN-T, centrach logistycznych oraz terminalach intermodalnych.		logistycznego” oraz „terminalu intermodalnego”.	
50	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	4) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana zlokalizowana wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T musi posiadać najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW;	Doprecyzowanie indywidualnej mocy wyjściowej w kontekście ładowania więcej niż 1 pojazdu na stacji ładowania i dzielenia mocy.	W punkcie 7.3 ustęp 4 jest mowa o minimum 2 punktach ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – czy każdy z tych punktów ładowania musi dostarczyć min. 350 kW mocy w tym samym czasie? Czy stacja ładowania (typu All-in-one lub stacja bazowa połączona z dwoma satelitami) np. o mocy 400 kW, zawierająca 2 punkty ładowania z których każdy może indywidualnie dostarczyć moc 400 kW, ale nie w przypadku ładowania równoczesnego 2 pojazdów (w takim przypadku wystąpi podział mocy pomiędzy punkty ładowania 200 kW + 200 kW) będzie kwalifikowała się do objęcia dofinansowaniem? Analogiczna uwaga dot. pkt 5 (stacji ładowania zlokalizowanej na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego).	Uwaga uwzględniona – doprecyzowano: Inwestycje, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia najlepszego efektu rzeczowego, rozumianego jako utworzenie jak największej liczby ogólnodostępnych stacji ładowania, posiadających co najmniej jeden punkt o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW. Sposób przyznawania punktacji: • dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T: - powstanie co najmniej 3 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 1 pkt - powstanie 4 do 5 punktów ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 2 pkt - powstanie 6 do 7 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 3 pkt - powstanie co najmniej 8 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy

					<p>wyjściowej co najmniej 350 kW – 5 pkt</p> <ul style="list-style-type: none"> • dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT), bazie eksploatacyjnej lub terminala intermodalnego w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów: <ul style="list-style-type: none"> - powstanie co najmniej 2 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 1 pkt - powstanie co najmniej 3 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 2 pkt - powstanie co najmniej 4 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 3 pkt - powstanie co najmniej 5 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 5 pkt
51	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Kryterium jakościowe punktowe – Efektywność rzeczowa inwestycji		Ile punktów zostanie przyznane ogólnodostępnej stacji ładowania wyposażonej w 2 punkty ładowania? – Zgodnie z podanym kryterium liczba przyznanych punktów może się wahać w granicach od 1 do 5, przy czym zgodnie z definicją kryterium punkty przyznawane są stacjom wyposażonym w co najmniej	jw.

				<p>3 punkty ładowania. Czy stacja ładowania z 2 punktami w ogóle nie będzie podlegała ocenie w tym kryterium?</p> <p>Analogiczna uwaga dot. oceny stacji ładowania zlokalizowanej na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego.</p>	
52	Baltic Hub Container Terminal Sp. z o.o.	<p>7.3 Warunki dofinansowania:</p> <p>1) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania musi być zlokalizowana wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T lub bezpośrednio na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminalu intermodalnego;</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania:</p> <p>1) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania musi być zlokalizowana wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T lub bezpośrednio na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminalu intermodalnego; ogólnodostępna stacja ładowania znajdująca się bezpośrednio na terenie terminalu intermodalnego może być obwarowana dodatkowymi procedurami ochrony ze względu na krajowe i międzynarodowe przepisy ochrony Obiektu Portowego/ Portów Morskich.</p>	<p>Baltic Hub Container Terminal zobowiązany jest do przestrzegania krajowej Ustawy z dnia 4 września 2008 r.o ochronie żeglugi i portów morskich oraz Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego (ISPS). W związku z tym każdy wjazd pojazdu (w tym ciężarowego) na teren terminalu obarczony jest obowiązkiem zaawizowania przyjazdu. Warunek awizacji może stać w sprzeczności z rozumieniem pojęcia ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z definicją ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych zgodnie z art. 2 pkt 45) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylecia dyrektywy 2014/94/UE.</p> <p>Doszczegółowienie, że Dofinansowanie nie stoi w sprzeczności z innymi regulacjami dotyczącymi ochrony Obiektu Portowego/ Portów Morskich pozwoli Baltic Hub Container Terminal ubiegać się o dofinansowanie „Wsparcia budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego”, o co uprzejmie prosi wnioskodawca.</p>	<p>Dofinansowywana stacja musi spełniać wymagania ogólnodostępności.</p>

53	bp Europa SE oddział w Polsce	pkt. 7.3.4 „...ogólnodostępna stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana zlokalizowana wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T musi posiadać najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW”	„...zainstalowana infrastruktura ładowania ogólnodostępna – stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana zlokalizowana wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T musi posiadać najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW”	W przypadku infrastruktury do ładowania pojazdów ciężarowych należy doprecyzować i rozróżnić dwa pojęcia: infrastrukturę ładowania w danej lokalizacji - może to być grupa „ładowarek” i stację ładowania („pojedyncza ładowarka”). W danej lokalizacji może znajdować się kilka stacji ładowania tzw. Hub. W przedstawionym projekcie rozumienie tych pojęć zostało zmiksowane, co może uniemożliwić realizację programu, gdyż występuje oczekiwanie, aby stacja ładowania (pojedyncza ładowarka) posiadała 2,3,4,5 bądź więcej punktów ładowania o bardzo dużej mocy (350kW każdy), co może być technicznie nie do spełnienia (brak takich rozwiązań i urządzeń). Na podstawie pozostałych zapisów zakładamy, że chodzi raczej o zabezpieczenie min dwóch punktów ładowania o mocy 350kW w <u>danej lokalizacji</u> , a <u>nie w pojedynczej „ładowarce”</u> (stacji ładowania). W przypadku pojazdów ciężarowych (inaczej niż dla osobowych) należy zapewnić większą moc oferowaną przez pojedynczy punkt ładowania (350kW a w przyszłości więcej) niż dwa punkty ładowania <u>w jednej stacji (ładowarce)</u> , co może spowodować podzielenie mocy i nie zapewni szybkiego ładowania takim pojazdom.	Uwaga uwzględniona – doprecyzowania pojęcia – stacja ładowania, punkt ładowania. Pytanie powtórzone (jak nr 56), od Konfederacji Lewiatan .
54	bp Europa SE oddział w Polsce	1) Pkt 7.5.1 „budowie ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym posiadającej co najmniej: - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW	2) Pkt 7.5.1 „budowie ogólnodostępnej stacji ładowania bądź grupy stacji ładowania prądem stałym posiadającej co najmniej: - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji	Uzasadnienie jak wyżej	Uwaga uwzględniona – doprecyzowania pojęcia – stacja ładowania, punkt ładowania. Pytanie powtórzone (jak nr 57), od Konfederacji Lewiatan .

		– dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T,	realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T,		
55	bp Europa SE oddział w Polsce	<i>oraz kolejne punkty gdzie występuje odniesienie do stacji ładowania (tabela Kryteria jakościowe pkt 3)</i>		Uzasadnienie jak wyżej	Uwaga uwzględniona – doprecyzowania pojęcia – stacja ładowania, punkt ładowania. Pytanie powtórzone (jak nr 58), od Konfederacji Lewiatan .
56	Konfederacja Lewiatan	pkt. 7.3.4 „...ogólnodostępna stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana zlokalizowana wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T musi posiadać najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW”	„...zainstalowana infrastruktura ładowania ogólnodostępna – stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana zlokalizowana wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T musi posiadać najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW”	W przypadku infrastruktury do ładowania pojazdów ciężarowych należy doprecyzować i rozróżnić dwa pojęcia: infrastrukturę ładowania w danej lokalizacji - może to być grupa „ładowarek” i stację ładowania („pojedyncza ładowarka”). W danej lokalizacji może znajdować się kilka stacji ładowania tzw. Hub. W przedstawionym projekcie rozumienie tych pojęć zostało zmiksowane, co może uniemożliwić realizację programu, gdyż występuje oczekiwanie, aby stacja ładowania (pojedyncza ładowarka) posiadała 2,3,4,5 bądź więcej punktów ładowania o bardzo dużej mocy (350kW każdy), co może być technicznie nie do spełnienia (brak takich rozwiązań i urządzeń). Na podstawie pozostałych zapisów zakładamy, że chodzi raczej o zabezpieczenie min dwóch punktów ładowania o mocy 350kW w <u>danej lokalizacji</u> , a <u>nie w pojedynczej</u> „ładowarce” (stacji ładowania). W przypadku pojazdów ciężarowych (inaczej niż dla osobowych) należy zapewnić większą moc oferowaną przez	Uwaga uwzględniona – doprecyzowania pojęcia – stacja ładowania, punkt ładowania.

				pojedynczy punkt ładowania (350kW a w przyszłości więcej) niż dwa punkty ładowania w jednej stacji (ładowarce), co może spowodować podzielenie mocy i nie zapewni szybkiego ładowania takim pojazdom.	
57	Konfederacja Lewiatan	1) Pkt 7.5.1 „budowie ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym posiadającej co najmniej: - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T,	2) Pkt 7.5.1 „budowie ogólnodostępnej stacji ładowania bądź grupy stacji ładowania prądem stałym posiadającej co najmniej: - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T,	Uzasadnienie jak wyżej	Uwaga uwzględniona – doprecyzowania pojęcia – stacja ładowania, punkt ładowania.
58	Konfederacja Lewiatan	<i>oraz kolejne punkty gdzie występuje odniesienie do stacji ładowania (tabela Kryteria jakościowe pkt 3)</i>		Uzasadnienie jak wyżej	Uwaga uwzględniona – doprecyzowania pojęcia – stacja ładowania, punkt ładowania.
59	Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej	KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE Kryteria 1-7	Postulujemy o dodanie Kryterium nr 8 o następującym brzmieniu: Przedstawienie dokumentu stanowiącego zapewnienie Operatora Sytemu Dystrybucyjnego o możliwości przyłączenia stacji ładowania/hubu ładowania.	Wymóg dołączenia do Wniosku o dofinansowanie zapewnienia od Operatora Systemu Dystrybucyjnego (OSD) o możliwości przyłączenia instalacji do sieci elektroenergetycznej pozwoli OSD poznać z odpowiednim wyprzedzeniem lokalizację planowanych inwestycji, obejmujących budowę i/lub rozbudowę ogólnodostępnych stacji ładowania, co z kolei umożliwi wcześniejsze planowanie rozbudowy sieci pod kątem przyłączenia tego typu inwestycji.	Uwaga na tym nie została uwzględniona. Możliwe ewentualne doprecyzowanie na etapie ogłaszania naboru oraz dokumentacji naborowej.
60	Polska Izba Gospodarki Odpadami	7.3 Warunki dofinansowania 1) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja	7.3 Warunki dofinansowania 1) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania musi	W naszym rozumieniu instalacje zajmujące się przetądunkiem bądź przetwarzaniem (w tym także	Uwaga częściowo uwzględniona. W programie dodano „baza logistyczna: 1) objęta

		<p>ładowania musi być zlokalizowana wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T lub bezpośrednio na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminalu intermodalnego;</p>	<p>być zlokalizowana wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T lub bezpośrednio na terenie centrum logistycznego (DEPOT), terminalu intermodalnego lub przy instalacji zajmującej się przeładunkiem bądź przetwarzaniem (w tym także termicznym) odpadów.</p>	<p>termicznym) odpadów (które możemy nazwać także centrami logistycznymi w zakresie gospodarowania odpadami) mieszczą się w definicji „centrum logistycznego” (DEPOT), ale celem doprecyzowania proponujemy wprowadzenie dokładnego zapisu. Chcemy uzyskać w tym zakresie pewność, ponieważ widzimy istotny potencjał na rozwój sieci ładowania pojazdów ciężarowych przy wszystkich instalacjach zajmujących się przeładunkiem bądź przetwarzaniem (w tym także termicznym) odpadów. Szacujemy, że liczba instalacji zajmujących się przeładunkiem bądź przetwarzaniem odpadów (w tym także termicznym), dokąd są dowożone odpady pojazdami ciężarowymi, a które znajdują się w dalszej odległości od sieci TEN-T niż wymagana, wynosi ponad 600 lokalizacji. W zależności od zaprojektowanych możliwości przetwórczych tych instalacji w czasie jednego dnia może odbywać się nawet 100-150 transportów do i z tych instalacji, co stwarza ogromny potencjał na wykorzystanie tam ulokowanych stacji szybkiego ładowania.</p>	<p>dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania musi być zlokalizowana:</p> <ul style="list-style-type: none"> wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T; lub na obszarze centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów.” <p>W przyszłości rozważymy ewentualne rozszerzenie zakresu programu priorytetowego o inne lokalizacje.</p> <p>W ramach oferty NFOŚiGW w 2023 r. był program dedykowany budowie ładowarek bez określonej lokalizacji (ładowarki różnej mocy).</p>
61	<p>Polska Izba Gospodarki Odpadami</p>	<p>3. Budżet - co najmniej 80% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych wzdłuż sieci TEN-T; - do 20% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy</p>	<p>3. Budżet - co najmniej 50% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych wzdłuż sieci TEN-T; - do 50% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych</p>	<p>W związku z widocznym potencjałem na rozwój sieci ładowania pojazdów ciężarowych przy wszystkich instalacjach zajmujących się przeładunkiem bądź przetwarzaniem (w tym także termicznym) odpadów, wnioskujemy o zmianę alokacji budżetu i podział go w proporcji 50:50. Alternatywnie wnioskujemy o zwiększenie ogólnego budżetu, aby alokacja dla punktów ładowania poza drogami TEN-T była</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Priorytetem jest wypełnienie zobowiązań AFIR i budowa infrastruktury wzdłuż sieci TEN-T. Możliwe ewentualne rozszerzenie/zmiana zakresu programu.</p>

		ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych na obszarze centrum logistycznego lub terminalu intermodalnego.	na obszarze centrum logistycznego lub terminalu intermodalnego.	większa niż 400 000 tys. zł (20%). Szacujemy, że liczba instalacji zajmujących się przeładunkiem bądź przetwarzaniem odpadów (w tym także termicznym), dokąd są dowożone odpady pojazdami ciężarowymi, a które znajdują się w dalszej odległości od sieci TEN-T niż wymagana, wynosi ponad 600 lokalizacji, a spodziewamy się, że oczywiście inne branże i sektory gospodarki także zgłoszą w tym zakresie wysokie zapotrzebowanie.	
62	Polska Izba Gospodarki Odpadami	5. Terminy i sposób składania wniosków Nabór wniosków o dofinansowanie inwestycji, polegających na budowie lub rozbudowie ogólnodostępnych stacji ładowania jest prowadzony w trybie konkursowym. Terminy, sposób składania i rozpatrywania wniosków określone zostaną odpowiednio: w Regulaminie naboru lub w ogłoszeniu o naborze, które zamieszczone będą na stronie internetowej NFOŚiGW.	Wnioskujemy o podział naborów na nabory coroczne i podzielenie dofinansowania na transze.	Uzasadnienie: Umożliwi to stopniowy rozwój infrastruktury oraz optymalne jej rozłożenie w przestrzeni. Dzięki kryteriom jakościowym podział naborów umożliwi wybór najlepszych inwestycji. Przedsiębiorcy będą mogli uwzględnić budowę stacji także w inwestycjach będących w trakcie planowania i rozwoju na przyszłe lata. Realizacja wielu inwestycji w jednym czasie spowoduje wąskie gardła np. w odbiorach stacji.	Uwaga częściowo uwzględniona. W trakcie trwania programu planowane jest kilka naborów wniosków o dofinansowanie.
63	Polska Izba Gospodarki Odpadami	7.3 Warunki dofinansowania 5) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana, zlokalizowana na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego, musi posiadać co najmniej jeden punkt ładowania o	7.3 Warunki dofinansowania 5) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana, zlokalizowana na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego, musi posiadać co najmniej jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 150 kW ;	Obawiamy się, że w czasie trwania naborów w niewielu miejscach będzie istniała możliwość przyłączenia do stacji ładowania wystarczającej mocy, aby punkty ładowania mogły ładować pojazdy mocą 350 kW, a będzie to niezależnie od Beneficjenta. Ewentualnie wnioskujemy o taką modernizację zapisów, które zobowiążą Beneficjentów do wybudowania takich	Uwaga nie została uwzględniona AFIR zobowiązuje nas do konkretnych mocy.

		indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW;	Alternatywnie: 5) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana, zlokalizowana na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego, musi posiadać co najmniej jeden punkt ładowania o technicznie możliwej do uzyskania indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW, która będzie mogła zostać uruchomiona w momencie, gdy dostępna moc przyłączeniowa na to pozwoli.	stacji ładowania, które będą mogły ładować pojazdy z mocą co najmniej 350 kW w momencie, gdy umożliwi to sieć przyłączeniowa.	
64	Polska Izba Gospodarki Odpadami	Kryteria jakościowe punktowe / Termin realizacji inwestycji Kryterium mierzone będzie zadeklarowanym terminem realizacji inwestycji. Sposób przyznawania punktacji: Termin zakończenia realizacji inwestycji rozumianej jako data przekazania do eksploatacji: - przed 31.12.2026 r. - 4 pkt; - przed 31.12.2027 r. - 2 pkt; - po 31.12.2027 r. - 1 pkt; Waga 5 Maksymalna liczba punktów 20	Kryteria jakościowe punktowe / Termin realizacji inwestycji Kryterium mierzone będzie zadeklarowanym terminem realizacji inwestycji. Sposób przyznawania punktacji: Termin zakończenia realizacji inwestycji rozumianej jako data przekazania do eksploatacji: - przed 31.12.2026 r. - 2 pkt; - przed 31.12.2027 r. - 1 pkt; - po 31.12.2027 r. - 0 pkt; Waga 1 Maksymalna liczba punktów 2	W związku z tym, że termin przekazania eksploatacji w dużej mierze nie zależy od Beneficjenta, wnioskujemy o zmniejszenie punktacji i wagi tego kryterium.	Uwaga nie została uwzględniona 70%- największy udział - efektywność ekonomiczna inwestycji 20% termin realizacji 10% efektywność rzeczowa
65	Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE	Uwaga o charakterze ogólnym	Uwaga o charakterze ogólnym	Równoległe do rozwoju sieci publicznie dostępnej infrastruktury ładowania dla HDV, zasadnym jest również wspieranie budowy nieogólnodostępnych stacji ładowania, z przeznaczeniem dla	Uwaga nie została uwzględniona. Program skierowany jest tylko i wyłącznie na budowę stacji ogólnodostępnych, celem realizacji zobowiązań Polski w zakresie

	<p>(1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności 2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych 3. Scania Polska 4. FM Logistics 5. Ekoenergetyka Polska 6. Sylwia Jagódka Magazyny 123 7. BP Polska)</p>			<p>transportu ciężarowego. Firmy, które skorzystają z programu wsparcia zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 wskazywały, że brakuje również wsparcia budowy tego rodzaju infrastruktury.</p> <p>Nieogólnodostępne stacje ładowania będą mogły dostarczyć energię elektryczną w znacznie niższych cenach (zgodnych z zamówioną taryfą) niż na ogólnodostępnych stacjach ładowania, czyniąc projekty wdrożeń ciężarówek elektrycznych ekonomicznie uzasadnionymi.</p> <p>Dlatego wnioskujemy o możliwość ustanowienia nowego programu dofinansowania z przeznaczeniem wsparcia budowy i/lub rozbudowy nieogólnodostępnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego</p> <p>lub program kombinowany uwzględniający zarówno Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów ciężarowych kategorii N2 i N3 oraz wsparcia budowy i/lub rozbudowy nieogólnodostępnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego z przeznaczeniem dla:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wykonujących określone, krótkie trasy kursując wahadłowo tzw. shunting - pojazdów budowlanych jak wywrotki, betoniarki - pojazdów specjalistycznych do przewozu kontenerów na terenie terminali intermodalnych, - pojazdów realizujących dostawy towarów do/z centrum logistycznego 	<p>efektywnej transformacji transportu w kierunku zeroemisyjności. DO programu dodano lokalizację „baza eksploatacyjna” (Zgodnie z art. 4, pkt 21a Ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r.) Niemniej jednak musi to być nadal stacja ogólnodostępna.</p> <p>W 2023 r. w ofercie NF był program dedykowany rozwojowi stacji ładowania.</p>
--	---	--	--	---	---

				(ładowanie przy rampach załadunkowych). [pojazdy te ładują się w miejscach postoju lub załadunku/rozładunku pojazdów]	
66	Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE (1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności 2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych 3. Scania Polska 4. FM Logistics 5. Ekoenergetyka Polska 6. Sylwia Jagódka Magazyny 123 7. BP Polska)	Uwaga o charakterze ogólnym	Uwaga o charakterze ogólnym	<p>Wymaga doprecyzowania zakresu definicji ujętych w programie, które mają swoje źródło w The alternative fuels infrastructure regulation (AFIR), lecz nie mają odzwierciedlenia w polskim ustawodawstwie - Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, co może powodować rozbieżności w interpretacji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stacja ładowania - ogólnodostępność (za AFIR ogólnodostępna infrastruktura paliw alternatywnych Art. 2, pkt. 45) - punkt ładowania <p>Projekt programu priorytetowego również nie precyzuje definicji usługi ładowania w rozumieniu Ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych</p> <p>Ponadto wydaje się, że proponowana Efektywność rzeczowa inwestycji odnosi się do definicji AFIR strefa ładowania, niewystępującej w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych.</p> <p>Proponujemy pilne dostosowanie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zgodnie z obecnymi wytycznymi AFIR</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona – doprecyzowano pojęcia stacja ładowania/ punkt ładowania.</p> <p>Zmiana ustawy w gestii resortu - MKiŚ.</p>

67	<p>Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE (1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności 2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych 3. Scania Polska 4. FM Logistics 5. Ekoenergetyka Polska 6. Sylwia Jagódka Magazyny 123 7. BP Polska)</p>	Uwaga o charakterze ogólnym	Uwaga o charakterze ogólnym	Doprecyzowanie definicji <i>centrum logistyczne</i> , obecnie brakuje definicji tego terminu lub odniesienia się do obowiązujących regulacji	Uwaga na tym nie została uwzględniona. Możliwe ewentualne doprecyzowanie na etapie ogłaszania naboru oraz dokumentacji naborowej.
68	<p>Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE (1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności 2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych 3. Scania Polska 4. FM Logistics 5. Ekoenergetyka Polska 6. Sylwia Jagódka Magazyny 123 7. BP Polska)</p>	Uwaga o charakterze ogólnym	Uwaga o charakterze ogólnym	Doprecyzowanie definicji <i>terminal intermodalny</i> , obecnie brakuje definicji tego terminu lub odniesienia się do obowiązujących regulacji	Uwaga na tym nie została uwzględniona. Możliwe ewentualne doprecyzowanie na etapie ogłaszania naboru oraz dokumentacji naborowej.
69	<p>Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE (1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności</p>	<p>2. Wskaźnik osiągnięcia celu Liczba wybudowanych lub rozbudowanych ogólnodostępnych stacji ładowania prądem stałym o mocy nie mniejszej niż 350 kW</p>	<p>2. Wskaźnik osiągnięcia celu Liczba wybudowanych lub rozbudowanych ogólnodostępnych stacji ładowania prądem stałym o mocy nie mniejszej niż a) 100 kW dla ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu</p>	Proponujemy rozszerzenie wskaźnika realizacji o możliwość budowy stacji ładowania o mocy 100 kW zlokalizowanych wyłącznie na terenie „bezpiecznych i chronionych parkingów”, które staną się ważnym elementem sieci TEN-T	Uwaga częściowo uwzględniona – dodano bazy eksploatacyjne – w skład których wchodzi co najmniej jeden z następujących elementów: miejsce postojowe, miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków, miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów. Program dedykowany

	<p>2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych 3. Scania Polska 4. FM Logistics 5. Ekoenergetyka Polska 6. Sylwia Jagódka Magazyny 123 7. BP Polska)</p>		<p>ciężkiego, zlokalizowanych bezpiecznych i chronionych parkingach</p> <p>b) 350kW dla ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych wzdłuż sieci TEN-T oraz zlokalizowanych na obszarze centrum logistycznego lub terminalu intermodalnego.</p>	<p>AFIR stosuje definicję: „bezpieczny i chroniony parking” oznacza strefę parkingową dostępną dla kierowców przewożących towary lub osoby, która uzyskała certyfikat zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/10121. (Art. 2, pkt 63).</p> <p>Przewiduje także dedykowaną „bezpiecznym i chronionym parkingom” ogólnodostępną infrastrukturę ładowania.</p> <p>AFIR: Art. 4, pkt 1.</p> <p>e) do dnia 31 grudnia 2027 r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu oddano do użytku co najmniej dwie ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów ciężkich o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 100 kW;</p> <p>f) do dnia 31 grudnia 2030 r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu oddano do użytku co najmniej cztery ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów ciężkich o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 100 kW;</p> <p>Mając na uwadze powyższe proponujemy rozszerzyć program również o dopuszczenie do finansowania stacji ładowania o mocy 100 kW dla bezpiecznych i chronionych parkingów. Prosimy również o doprecyzowanie czy w przypadku kiedy</p>	<p>stacjom ładowania prądem stałym o mocy nie mniejszej niż 350 kW.</p>
--	---	--	---	---	---

				każdorzazowo jest mowa o bezpiecznym i chronionym parkingu wówczas zgodnie z wymogami AFIR mówimy o stacjach ładowania, a nie samych punktach ładowania.	
70	<p>Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE (1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności 2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych 3. Scania Polska 4. FM Logistics 5. Ekoenergetyka Polska 6. Sylwia Jagódka Magazyny 123 7. BP Polska)</p>	<p>3. Budżet - do 20% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych na obszarze centrum logistycznego lub terminalu intermodalnego.</p>	<p>3. Budżet - do 20% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych na obszarze centrum logistycznego lub terminalu intermodalnego lub bezpiecznego i chronionego parkingu</p>	<p>Zgodnie z uwagą nr 5. Proponujemy dodanie bezpiecznego i chronionego parkingu do Budżetu w kategorii 20% dedykowanym centróm logistycznym i terminalom intermodalnym. W naszej ocenie pozwoli to na zagęszczenie infrastruktury ładowania z wykorzystaniem nowego elementu przewidzianego w AFIR jakim jest bezpieczny i chroniony parking.</p> <p>Ponadto zwracamy szczególną uwagę na zapewnienie szerokiej dostępności infrastruktury ładowania dla podmiotów trzecich w zlokalizowanych na obszarach centrów logistycznych lub terminali intermodalnych, gdyż w naszej ocenie wiele z tych obiektów nie wpuszcza na teren podmiotów trzecich niebędących wynajmującymi powierzchnię, właścicielami/zarządcami obiektów lub firmami przewozowymi, świadczącymi usługi transportowe na rzecz podmiotów związanych z tymi centrami lub terminalami.</p>	<p>Jw.</p> <p>W przyszłości rozważymy ewentualne rozszerzenie zakresu programu priorytetowego.</p>
71	<p>Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE (1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności 2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych 3. Scania Polska</p>	<p>6. Koszty kwalifikowane 1. okres kwalifikowalności kosztów danej inwestycji rozpoczyna się nie wcześniej niż w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie i trwa do 30.06.2029 r.;</p> <p>7.3 Warunki dofinansowania</p>	<p>6. Koszty kwalifikowane 1. okres kwalifikowalności kosztów danej inwestycji rozpoczyna się 1.01.2023 nie wcześniej niż w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie i trwa do 30.06.2029 r.;</p> <p>7.3 Warunki dofinansowania 9. dofinansowanie nie może być udzielone na inwestycje, w których</p>	<p>Wnioskujemy o rozszerzenie okresu kwalifikowalności kosztów o czas przed złożeniem wniosku o dofinansowanie. W naszej ocenie należy uwzględnić również etap prac projektowych, niezbędnych do uzyskania warunków przyłączeniowych i samych przyłączy. Stanowią one nawet do 10% inwestycji kosztów związanych z uzyskaniem przyłącza. Zwykle jest to również moment, kiedy inwestor</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona – nie jest możliwe rozszerzenie kwalifikowalności kosztów przed złożeniem wniosku o dofinansowanie – zapisy pomocy publicznej – brak efektu zachęty.</p>

	<p>4. FM Logistics 5. Ekoenergetyka Polska 6. Sylwia Jagódka Magazyny 123 7. BP Polska)</p>	<p>9) dofinansowanie nie może być udzielone na inwestycje, w których rozpoczęcie prac nastąpiło przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie prac należy rozumieć podjęcie robót budowlanych lub zaciągnięcie pierwszego prawnie wiążącego zobowiązania do zamówienia urządzeń lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną;</p>	<p>rozpoczęcie prac nastąpiło przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie prac należy rozumieć podjęcie robót budowlanych lub podpisanie umowy z Operatorem Sieci Dystrybucyjnej na wykonanie przyłącza lub zaciągnięcie pierwszego prawnie wiążącego zobowiązania do zamówienia urządzeń lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną;</p>	<p>posiada co najmniej promesę lub pełnomocnictwo właściciela gruntu lub nierzadko umowę dzierżawy. Cały proces inwestycyjny trwa od ok. pół roku do nawet kilku lat, dlatego zasadnym jest ustanowienie daty kwalifikowalności kosztów od 1 stycznia 2023.</p> <p>Najczęściej pierwszym prawnie wiążącym zobowiązaniem, które czyni inwestycję nieodwracalną jest moment zawarcia umowy z OSD, skutkuje ona konieczność pokrycia kosztów nawet w przypadku rezygnacji z przyłącza.</p>	
72	<p>Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE (1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności 2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych 3. Scania Polska 4. FM Logistics 5. Ekoenergetyka Polska 6. Sylwia Jagódka Magazyny 123 7. BP Polska)</p>	<p>6. Koszty kwalifikowane koszt budowy magazynu energii, pod warunkiem magazynowania w nim energii OZE wytworzonej na miejscu i wykorzystania magazynu wyłącznie na potrzeby budowanej/rozbudowywanej stacji ładowania.</p>	<p>6. Koszty kwalifikowane koszt budowy magazynu energii, pod warunkiem magazynowania w nim energii OZE wytworzonej na miejscu i wykorzystania magazynu wyłącznie na potrzeby budowanej/rozbudowywanej stacji ładowania.</p>	<p>Wnoskujemy o uwzględnienie magazynów energii jako elementu wspomagającego inwestycję, szczególnie w miejscach w których nie ma możliwości uzyskania wymaganej mocy przyłączeniowej a nie tylko i wyłącznie jako magazynowanie energii OZE wytworzonej na miejscu. W naszej ocenie magazyn energii stanowiący element infrastruktury sieciowej może rozwiązać wiele problemów dostępności przyłączy i przyspieszyć budowę infrastruktury. Magazyn ten będzie wykorzystywany tylko i wyłącznie na potrzeby budowanej/rozbudowywanej stacji ładowania. Obecny średni stopień utylizacji ogólnodostępnej infrastruktury ładowania (do 10%) również sprzyja zastosowaniu magazynów energii, pozwalając im na uzupełnienie w przerwach między ładowniami pojazdów.</p>	<p>Można finansować magazyn, jednakże pod warunkiem magazynowania w nim energii OZE wytworzonej na miejscu, musi on być dedykowany konkretnej stacji ładowania.</p>
73	<p>Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania 1) objęta dofinansowaniem</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania 1) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania musi</p>	<p>Zgodnie z uwagą nr 5. Proponujemy dodanie bezpiecznego i chronionego parkingu do warunków dofinansowania.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona</p>

	<p>(1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności 2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych 3. Scania Polska 4. FM Logistics 5. Ekoenergetyka Polska 6. Sylwia Jagódka Magazyny 123 7. BP Polska)</p>	<p>ogólnodostępna stacja ładowania musi być zlokalizowana wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T lub bezpośrednio na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminalu intermodalnego;</p> <p>5) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana, zlokalizowana na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego, musi posiadać co najmniej jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW;</p>	<p>być zlokalizowana wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T lub bezpośrednio na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminalu intermodalnego; lub bezpiecznego i chronionego parkingu</p> <p>5) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana, zlokalizowana na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego, musi posiadać co najmniej jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW; lub 100 kW w przypadku bezpiecznego i chronionego parkingu</p>		<p>W przyszłości rozważymy ewentualne rozszerzenie zakresu programu priorytetowego.</p>
74	<p>Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE (1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności 2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych 3. Scania Polska 4. FM Logistics 5. Ekoenergetyka Polska 6. Sylwia Jagódka Magazyny 123</p>	<p>7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycje polegające na: 1) budowie ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym posiadającej co najmniej: - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T, - jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW</p>	<p>7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycje polegające na: 1) budowie ogólnodostępnej stacji ładowania lub za AFIR (strefa ładowania) prądem stałym posiadającej co najmniej: - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T, - jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych na terenie</p>	<p>Zgodnie z uwagą nr 5. Proponujemy dodanie wymogów dla stacji ładowania zlokalizowanych na terenie bezpiecznego i chronionego parkingu do rodzajów inwestycji</p> <p>Proponujemy doprecyzować pojęcie stacji ładowania w rozumieniu AFIR czy jest to strefa ładowania</p>	<p>W przyszłości rozważymy ewentualne rozszerzenie zakresu programu priorytetowego.</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Doprecyzowano/uspójniono nazewnictwo.</p>

	7. BP Polska)	<p>– dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego;</p> <p>2) przebudowie ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym, skutkującej przyrostem jej mocy w taki sposób, aby utworzone zostały co najmniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T, - jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego. 	<p>centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego;</p> <p>2) przebudowie ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym, skutkującej przyrostem jej mocy w taki sposób, aby utworzone zostały co najmniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T, - jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego. <p>3) budowie ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym posiadającej co najmniej: dwie ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów ciężkich o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 100 kW;</p>		
75	<p>Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE</p> <p>(1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności</p> <p>2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych</p> <p>3. Scania Polska</p> <p>4. FM Logistics</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>4) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana zlokalizowana wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T musi posiadać najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>4) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania (lub za AFIR strefa ładowania) wybudowana lub rozbudowana zlokalizowana wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T musi posiadać najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW;</p>	<p>W naszej ocenie punkt ten wymaga doprecyzowania, czy wymogiem będzie posiadanie minimum dwóch punktów o indywidualnej mocy wyjściowej co najmniej 350 kW na każdy punkt, czy jednej stacji ładowania z dwoma punktami ładowania o łącznej mocy 350 kW ze stałym lub dynamicznym podziałem mocy między punktami (np. stacji ładowania o mocy 350 kW dzielona na dwa punkty).</p>	<p>Uwaga uwzględniona – doprecyzowano: Inwestycje, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia najlepszego efektu rzeczowego, rozumianego jako utworzenie jak największej liczby ogólnodostępnych stacji ładowania, posiadających co najmniej jeden punkt o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW. Sposób przyznawania punktacji:</p>

	<p>5. Ekoenergetyka Polska 6. Sylwia Jagódka Magazyny 123 7. BP Polska)</p>	<p>wynoszącej co najmniej 350 kW;</p>		<p>Prosimy również o doprecyzowanie czy każdy z punktów ładowania musi dostarczyć min. 350 kW mocy w tym samym czasie? Czy stacja ładowania np. o mocy 400 kW typu stand alone lub stacja bazowa (power unit) połączona z dwoma satelitami, zawierająca 2 punkty ładowania z których każdy może indywidualnie dostarczyć moc 400 kW, ale nie w przypadku ładowania równoczesnego 2 pojazdów (w takim przypadku wystąpi statyczny lub dynamiczny podział mocy pomiędzy punkty ładowania np. 200 kW + 200 kW) będzie kwalifikowała się do objęcia dofinansowaniem?</p> <p>Punkt ten jest niespójny z celem programu:</p> <p>Liczba wybudowanych lub rozbudowanych ogólnodostępnych stacji ładowania prądem stałym o mocy nie mniejszej niż 350 kW</p> <p>W przypadku infrastruktury do ładowania pojazdów ciężarowych należy doprecyzować i rozróżnić dwa pojęcia: infrastrukturę ładowania w danej lokalizacji - może to być grupa „ładowarek” (właściwie za AFIR strefa ładowania) i stację ładowania („pojedyncza ładowarka”). W danej lokalizacji może znajdować się kilka stacji ładowania w branży elektromobilności zwany hub/hub ładowania (w charging hub/charging hub). W przedstawionym projekcie rozumienie tych pojęć zostało zmodyfikowane na tyle, że może</p>	<ul style="list-style-type: none"> • dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T: <ul style="list-style-type: none"> - powstanie co najmniej 3 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 1 pkt – powstanie 4 do 5 punktów ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 2 pkt – powstanie 6 do 7 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 3 pkt – powstanie co najmniej 8 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 5 pkt • dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminala intermodalnego w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów: <ul style="list-style-type: none"> - powstanie co najmniej 2 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 1 pkt
--	---	---------------------------------------	--	--	---

				obecnie uniemożliwić realizację programu, gdyż występuje oczekiwanie, aby stacja ładowania (pojedyncza ładowarka) posiadała 2,3,4,5 bądź więcej punktów ładowania o bardzo dużej mocy (350kW każdy), co może być technicznie nie do spełnienia (obecnie brakuje takich rozwiązań i urządzeń). Na podstawie pozostałych zapisów projektu programu priorytetowego zakładamy, że intencją było zabezpieczenie minimum dwóch punktów ładowania o mocy 350kW w danej lokalizacji, a nie w pojedynczej „ładowarce” (stacji ładowania). W przypadku pojazdów ciężarowych (inaczej niż dla osobowych) należy zapewnić większą moc oferowaną przez pojedynczy punkt ładowania (350kW a w przyszłości więcej) niż dwa punkty ładowania w jednej stacji (ładowarce), co może spowodować podzielenie mocy i nie zapewni szybkiego ładowania takim pojazdom.	<ul style="list-style-type: none"> – powstanie co najmniej 3 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 2 pkt – powstanie co najmniej 4 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 3 pkt – powstanie co najmniej 5 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 5 pkt
76	Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE (1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności 2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych 3. Scania Polska 4. FM Logistics 5. Ekoenergetyka Polska 6. Sylwia Jagódka Magazyny 123 7. BP Polska)	7.3 Warunki dofinansowania Przypis 4: Przy czym decyduje kolejność złożenia poszczególnych wniosków	Uwaga o charakterze ogólnym	<p>W naszej ocenie punkt ten wymaga doprecyzowania w jaki sposób będzie funkcjonowała kolejność złożenia wniosków w trybie konkursowym.</p> <p>Chcemy zwrócić szczególną uwagę, że kolejność złożenia wniosków będzie miała znaczenie wyłącznie w przypadku gdy podmioty będą miały taką samą ilość punktów po ocenie projektu, a kryterium rozstrzygające jest niejasne.</p>	<p>Kolejność złożenia wniosku nie będzie wpływała na usytuowanie na liście rankingowej. Regulamin naboru wniosków i zasady oceny, zostaną opublikowane wraz z ogłoszeniem naboru.</p>

77	<p>Po Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE (1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności 2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych 3. Scania Polska 4. FM Logistics 5. Ekoenergetyka Polska 6. Sylwia Jagódka Magazyny 123 7. BP Polska)</p>	<p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE PUNKTOWE</p> <p>3. Efektywność rzeczowa inwestycji</p> <p>Ogólnodostępna stacja ładowania wyposażona:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w 3 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 1 p. - w 4 do 5 punktów ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 2 p. - w 6 do 7 punktów ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 3 p. - w co najmniej 8 punktów ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 5 p. <ul style="list-style-type: none"> • dla inwestycji realizowanych dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego: Ogólnodostępna stacja ładowania wyposażona: <ul style="list-style-type: none"> - w 2 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 1 p. - w 3 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 2 p. 	<p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE PUNKTOWE</p> <p>3. Efektywność rzeczowa inwestycji</p> <p>Ogólnodostępna stacja ładowania wyposażona:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w 3 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 1 p. - w 4 do 5 punktów ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 2 p. - w 6 do 7 punktów ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 3 p. - w co najmniej 8 punktów ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 5 p. <ul style="list-style-type: none"> • dla inwestycji realizowanych dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego: Ogólnodostępna stacja ładowania wyposażona: <ul style="list-style-type: none"> - w 2 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 1 p. - w 3 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 2 p. - w 4 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 3 p. - w co najmniej 5 punktów ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 5 p. 	<p>Zgodnie z uwagą nr 5. Proponujemy dodanie wymogów dla stacji ładowania zlokalizowanych na terenie bezpiecznego i chronionego parkingu do kryteriów</p> <p>Ponadto w naszej ocenie punkt ten wymaga doprecyzowania, czy wymogiem będzie posiadanie punktów o indywidualnej mocy wyjściowej co najmniej 350 kW na każdy punkt, czy stacji ładowania o łącznej mocy 350 kW, ponieważ punkt ten jest obecnie niespójny z celem programu:</p> <p>Liczba wybudowanych lub rozbudowanych ogólnodostępnych stacji ładowania prądem stałym o mocy nie mniejszej niż 350 kW.</p> <p>Większość obecnie stosowanych stacji ładowania typu stand alone posiada moc łączną w zakresie 300-480 kW i ma możliwość podziału mocy na złącza ładowania (2-3 złączy typu CCS Combo 2, podział mocy na sztywno lub dynamiczny) lub stacje typu power unit + indywidualne satelity ze złączami. W zastosowanych kryteriach można odczytać intencję NFOŚiGW o wybudowanie jak największej ilości punktów ładowania o mocy 350 kW zgodnie z wytycznymi AFIR i definicją punktów ładowania.</p> <p>W naszej ocenie brakującą definicją w programie jest strefa ładowania, która została zastosowana w AFIR i adresuje wymogi w zakresie dostępności danej ilości punktów ładowania o mocy 350</p>	<p>Uwaga dotycząca parkingów nie została uwzględniona na tym etapie prac. W przyszłości rozważymy ewentualne rozszerzenie zakresu programu priorytetowego.</p> <p>Uwaga uwzględniona – doprecyzowano: Inwestycje, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia najlepszego efektu rzeczowego, rozumianego jako utworzenie jak największej liczby ogólnodostępnych stacji ładowania, posiadających co najmniej jeden punkt o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW. Sposób przyznawania punktacji: <ul style="list-style-type: none"> • dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T: <ul style="list-style-type: none"> - powstanie co najmniej 3 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 1 pkt - powstanie 4 do 5 punktów ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 2 pkt - powstanie 6 do 7 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 3 pkt </p>
----	---	--	---	---	---

		<ul style="list-style-type: none"> - w 4 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 3 p. - w co najmniej 5 punktów ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 5 p. 	<ul style="list-style-type: none"> • dla inwestycji realizowanych na terenie bezpiecznych i chronionych parkingów - w 2 stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 100 kW – 1 p. – w 4 stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – 3 p. 	<p>kW w strefie. Obecnie nie ma technicznej możliwości, aby zrealizować inwestycję z zastosowaniem stacji ładowania typu stand alone o łącznej mocy 700 kW z podziałem na dwa złącza. Obserwacje hubów/stref ładowania na zachodzie wskazuje, że stosowane są stacje 300-400 kW z podziałem na 2 złącza, ale dostarczające tylko 1 złącze o mocy 350 kW, lub moc deklarowaną 350 kW/złącze. Dlatego wnioskujemy o ponowne rozpatrzenie kryteriów i doprecyzowanie wymogów względem możliwości rynkowych.</p> <p>Obecnie zaproponowane kryteria pomijają punktacją wnioski, które posiadają tylko dwa punkty ładowania dla sieci TEN-T lub jeden dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego. Czy zatem minimalne ilości punktów ładowania określone w programie będą również punktowane wg kryteriów?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - powstanie co najmniej 8 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 5 pkt • dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminala intermodalnego w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów: <ul style="list-style-type: none"> - powstanie co najmniej 2 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 1 pkt - powstanie co najmniej 3 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 2 pkt - powstanie co najmniej 4 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 3 pkt - powstanie co najmniej 5 ogólnodostępnych stacji ładowania, z których każda posiada co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 350 kW – 5 pkt
78	Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE	KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE	KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE	Proponujemy ujednoczyć stosowanie definicji.	Doszczęgółowiono/ doprecyzowano pojęcie stacji i punktu ładowania.

	<p>(1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności</p> <p>2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych</p> <p>3. Scania Polska</p> <p>4. FM Logistics</p> <p>5. Ekoenergetyka Polska</p> <p>6. Sylwia Jagódka Magazyny 123</p> <p>7. BP Polska)</p>	<p>3. Poprawność kalkulacji kosztów inwestycyjnych pod warunkiem zaakceptowania ich kwalifikowalności w poszczególnych kategoriach, w tym kosztów eksploatacyjnych infrastruktury. Należy również precyzyjnie wskazać kategorie kosztów wraz z podaniem podstawowych danych technicznych dotyczących urządzeń.</p>	<p>3. Poprawność kalkulacji kosztów inwestycyjnych pod warunkiem zaakceptowania ich kwalifikowalności w poszczególnych kategoriach, w tym kosztów eksploatacyjnych infrastruktury (lub za AFIR strefy ładowania). Należy również precyzyjnie wskazać kategorie kosztów wraz z podaniem podstawowych danych technicznych dotyczących urządzeń.</p>		
79	<p>Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE</p> <p>(1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności</p> <p>2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych</p> <p>3. Scania Polska</p> <p>4. FM Logistics</p> <p>5. Ekoenergetyka Polska</p> <p>6. Sylwia Jagódka Magazyny 123</p> <p>7. BP Polska)</p>	<p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE PUNKTOWE</p> <p>2. Termin realizacji inwestycji</p> <p>Kryterium mierzone będzie zadeklarowanym terminem realizacji inwestycji.</p> <p>Sposób przyznawania punktacji:</p> <p>Termin zakończenia realizacji inwestycji rozumianej jako data przekazania do eksploatacji:</p> <p>- przed 31.12.2026 r. - 4 pkt;</p> <p>- przed 31.12.2027 r. - 2 pkt;</p> <p>- po 31.12.2027 r. - 1 pkt;</p>	<p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE PUNKTOWE</p> <p>2. Termin realizacji inwestycji</p> <p>Kryterium mierzone będzie zadeklarowanym terminem realizacji inwestycji.</p> <p>Sposób przyznawania punktacji:</p> <p>Termin zakończenia realizacji inwestycji rozumianej jako data przekazania do eksploatacji:</p> <p>- przed 31.12.2026 r. - 4 pkt;</p> <p>- przed 31.12.2027 r. - 2 pkt;</p> <p>- po 31.12.2027 r. - 1 pkt;</p>	<p>Proponujemy, aby zlikwidować to kryterium ze względu na deklaratywność i braku sankcji w przypadku nie dotrzymania terminów.</p> <p>W przypadku tak dużych i wieloetapowych inwestycji opóźnienia często nie wynikają ze złej woli beneficjenta, lecz czynników zewnętrznych takich jak: opóźnienia w realizacji przyłączy. Ten fakt nabiera szczególnego znaczenia w przypadku realizacji przyłączy z sieci średniego i wysokiego napięcia, gdzie terminy realizacji są dłuższe oraz stopień skomplikowania budowy przyłączy jest większy ze względu na konieczność uzyskania służebności gruntów przez które przyłączy będzie przebiegało.</p>	<p>Dofinansowanie do 100%, program ma charakter konkursowy. W przypadku niedotrzymania zadeklarowanego terminu Beneficjent będzie zobligowany do zwrotu dofinansowania (w odpowiedniej części lub całości).</p>
80	<p>Polska Izba Rozwoju Elektromobilności – PIRE</p> <p>(1. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności</p>	<p>Postanowienia dodatkowe</p> <p>1) Beneficjent, realizujący inwestycję współfinansowaną ze środków Funduszu Modernizacyjnego, ma obowiązek prowadzenia działań informacyjno –</p>	<p>Uwaga o charakterze ogólnym</p>	<p>Wnioskujemy o doprecyzowanie charakteru i zakresu działań promocyjno-informacyjnych przez beneficjentów.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Wykasowano z programu. Doprecyzowanie znajdzie się w UoD (Umowie o Dofinansowaniu).</p>

	<p>2. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych</p> <p>3. Scania Polska</p> <p>4. FM Logistics</p> <p>5. Ekoenergetyka Polska</p> <p>6. Sylwia Jagódka Magazyny 123</p> <p>7. BP Polska)</p>	promocyjnych, dotyczących przedmiotowej inwestycji;			
81	ING Lease (Polska) Sp. z o.o.	11) wypłata dotacji może nastąpić wyłącznie w formie refundacji	11) wypłata dotacji może nastąpić wyłącznie w formie refundacji na rachunek Beneficjenta lub Instytucji Finansującej. W przypadku firm leasingowych na podstawie wystawionych faktur lub not.	Dla firm leasingowych bądź banków może być istotny aspekt zabezpieczenia finansowania Beneficjenta poprzez cesję z Umowy o dofinansowanie wraz z bezpośrednią wypłatą środków przez NFOŚiGW na rzecz instytucji finansującej.	Uwaga nie została uwzględniona. Refundacja środków przez NFOŚiGW następuje na podstawie przyjętej i zatwierdzonej do wypłaty, przez inwestora, faktury VAT, która nie musi być jeszcze opłacona, w momencie składania do NFOŚiGW (odroczonej termin zapłaty).
82	ING Lease (Polska) Sp. z o.o.	-	12) NFOŚiGW dopuszcza możliwość dokonywania przelewu praw z tytułu Umowy o Dofinansowanie na rzecz Instytucji Finansującej.	j.w.	Refundacja środków przez NFOŚiGW następuje na podstawie przyjętej i zatwierdzonej do wypłaty, przez inwestora, faktury VAT, która nie musi być jeszcze opłacona, w momencie składania do NFOŚiGW (odroczonej termin zapłaty).
83	Toyota Central Europe sp. z o. o.	<p>Pkt. 2 Wskaźnik osiągnięcia celu</p> <p>Stopień realizacji celu programu mierzony za pomocą wskaźnika osiągnięcia celu pn.: Liczba wybudowanych lub rozbudowanych ogólnodostępnych stacji ładowania prądem stałym o mocy nie mniejszej niż 350 kW Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej formy</p>	<p>1)</p> <p>Pkt. 2 Wskaźnik osiągnięcia celu</p> <p>Stopień realizacji celu programu mierzony za pomocą wskaźnika osiągnięcia celu pn.: Liczba wybudowanych lub rozbudowanych ogólnodostępnych stacji ładowania prądem stałym o mocy nie mniejszej niż 350 kW oraz ogólnodostępnych stacji tankowania wodorem o ciśnieniu 35 i 70 MPa Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej XXX</p>	<p>Pojazdy ciężarowe zasilane wodorem są tak pojazdy ciężarowe zasilane energią zgromadzoną w akumulatorach trakcyjnych pojazdami elektrycznymi, zeroemisyjnymi i mają ten sam wpływ na zmniejszenie liczby pojazdów emitujących CO2 i NOx, a tym samym na poprawę jakość powietrza.</p> <p>Pominięcie w tym programie rozwoju infrastruktury tankowania wodorem pojazdów ciężarowych uniemożliwienie ich wprowadzenie na rynek, dyskryminując ich rozwój oraz nie jest zgodne z podejściem do programu</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Program uwzględnia stacje ładowania pojazdów prądem stałym – w obecnym kształcie programu nie przewidujemy stacji tankowania wodorem. Kwestia finansowania inwestycji wodorowych jest przedmiotem innych programów w ofercie NFOŚiGW, jak również wspierany jest obszar wodorowy w KPO oraz FEnKS.</p>

		dofinansowania wynosi co najmniej XXX sztuk.	sztuk stacji ładowania oraz YYY sztuk stacji tankowania.	poprawy jakości powietrza z zachowaniem neutralności technologicznej. Równoległy rozwój dwóch typów infrastruktury przyspiesza oraz wzmacnia oddziaływanie na jakość środowiska naturalnego. Daje także możliwość dywersyfikacji energii zmniejszając ryzyko związane dostarczeniem jej.	
84	Toyota Central Europe sp. z o. o.	3. Budżet - co najmniej 80% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych wzdłuż sieci TEN-T; - do 20% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych na obszarze centrum logistycznego lub terminalu intermodalnego.	- co najmniej 80% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji tankowania wodorem dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych wzdłuż sieci TEN-T; - do 20% budżetu przeznaczona będzie na wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji tankowania wodorem dla transportu ciężkiego, zlokalizowanych na obszarze centrum logistycznego lub terminalu intermodalnego.	Jw. Budżet winien uwzględniać obydwie sposoby uzupełniania energii w pojazdach.	Uwaga nie została uwzględniona. Program uwzględnia stacje ładowania pojazdów prądem stałym – w obecnym kształcie programu nie przewidujemy stacji tankowania wodorem. Kwestia finansowania inwestycji wodorowych jest przedmiotem innych programów w ofercie NFOŚiGW, jak również wspierany jest obszar wodorowy w KPO oraz FEnIKS.
85	Toyota Central Europe sp. z o. o.	5. Terminy i sposób składania wniosków Nabór wniosków o dofinansowanie inwestycji ¹ , polegających na budowie lub rozbudowie ogólnodostępnych stacji ładowania jest prowadzony w trybie konkursowym.	Nabór wniosków o dofinansowanie inwestycji ² , polegających na budowie lub rozbudowie ogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji tankowania wodorem jest prowadzony w trybie konkursowym.	Jak w punkcie 1 ¹ Przez inwestycję należy rozumieć budowę i/lub rozbudowę stacji ładowania w określonej lokalizacji. Wniosek o dofinansowanie może obejmować tylko jedną inwestycję. ² Przez inwestycję należy rozumieć budowę i/lub rozbudowę stacji ładowania w określonej lokalizacji. Wniosek o dofinansowanie może obejmować tylko jedną inwestycję.	Uwaga nie została uwzględniona. Program uwzględnia stacje ładowania pojazdów prądem stałym – w obecnym kształcie programu nie przewidujemy stacji tankowania wodorem. Kwestia finansowania inwestycji wodorowych jest przedmiotem innych programów w ofercie NFOŚiGW, jak również wspierany jest obszar wodorowy w KPO oraz FEnIKS.

86	Toyota Central Europe sp. z o. o.	6. Koszty kwalifikowane <ul style="list-style-type: none"> • koszty nabycia środków trwałych bezpośrednio związanych z budową/rozbudową stacji ładowania lub koszt ich wytworzenia przez beneficjenta, z wyłączeniem kosztów budowy i modernizacji instalacji OZE; • część kapitałowa rat leasingowych – koszty dotyczące środków trwałych bezpośrednio związanych z budową stacji ładowania, z wyłączeniem kosztów budowy i modernizacji instalacji odnawialnych źródeł energii. Raty i opłaty, o których mowa w zdaniu poprzedzającym muszą być ustalone w umowach leasingu, które muszą również zawierać zobowiązanie korzystającego/leasingobiorcy (beneficjenta dofinansowania) do zakupu środków trwałych po upływie okresu leasingu i wskazanie, że środki trwałe będą umiejscowione na terenie stacji ładowania - co najmniej w okresie trwałości inwestycji; • koszt budowy magazynu energii, pod warunkiem magazynowania w nim energii OZE wytworzonej na miejscu i wykorzystania magazynu wyłącznie na potrzeby budowanej/rozbudowywanej stacji ładowania. 	<ul style="list-style-type: none"> • koszty nabycia środków trwałych bezpośrednio związanych z budową/rozbudową stacji ładowania oraz stacji tankowania wodorem lub koszt ich wytworzenia przez beneficjenta, z wyłączeniem kosztów budowy i modernizacji instalacji OZE; • część kapitałowa rat leasingowych – koszty dotyczące środków trwałych bezpośrednio związanych z budową stacji ładowania oraz stacji tankowania wodorem, z wyłączeniem kosztów budowy i modernizacji instalacji odnawialnych źródeł energii. Raty i opłaty, o których mowa w zdaniu poprzedzającym muszą być ustalone w umowach leasingu, które muszą również zawierać zobowiązanie korzystającego/leasingobiorcy (beneficjenta dofinansowania) do zakupu środków trwałych po upływie okresu leasingu i wskazanie, że środki trwałe będą umiejscowione na terenie stacji ładowania - co najmniej w okresie trwałości inwestycji; • koszt budowy magazynu energii lub wodoru, pod warunkiem magazynowania w nim energii OZE lub wodoru, wytworzonej/wytworzonego na miejscu i wykorzystania magazynu wyłącznie na potrzeby budowanej/rozbudowywanej stacji ładowania oraz stacji tankowania wodorem. 	Jak w punkcie 1	Uwaga nie została uwzględniona. Program uwzględnia stacje ładowania pojazdów prądem stałym – w obecnym kształcie programu nie przewidujemy stacji tankowania wodorem. Kwestia finansowania inwestycji wodorowych jest przedmiotem innych programów w ofercie NFOŚiGW, jak również wspierany jest obszar wodorowy w KPO oraz FENIKS.
----	--	---	---	-----------------	---

87	Toyota Central Europe sp. z o. o.	7.1 Forma dofinansowania - dotacja do budowy i/lub rozbudowy stacji ładowania, lub	- dotacja do budowy i/lub rozbudowy stacji ładowania, lub tankowania wodorem	Jak w pkt. 1. Sam dokument źródłowy sugeruje lub	Uwaga nie została uwzględniona. Program uwzględnia stacje ładowania pojazdów prądem stałym – w obecnym kształcie programu nie przewidujemy stacji tankowania wodorem. Kwestia finansowania inwestycji wodorowych jest przedmiotem innych programów w ofercie NFOŚiGW, jak również wspierany jest obszar wodorowy w KPO oraz FEnIKS.
88	Toyota Central Europe sp. z o. o.	7.3 Warunki dofinansowania 1) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania musi być zlokalizowana wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T lub bezpośrednio na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminalu intermodalnego; 4) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana zlokalizowana wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T musi posiadać najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW; 5) objęta dofinansowaniem	1) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania lub tankowania wodorem musi być zlokalizowana wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T lub bezpośrednio na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminalu intermodalnego; 4) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania lub tankowania wodorem wybudowana lub rozbudowana zlokalizowana wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T musi posiadać najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW lub dwa punkty tankowania wodorem o ciśnieniu 35 MPa i dwa punkty tankowania wodorem ciśnieniu 70 MPa; 5) objęta dofinansowaniem ogólnodostępna stacja ładowania lub tankowania wodorem wybudowana lub rozbudowana, zlokalizowana na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego, musi	Jak w pkt. 1. Pojazdy ciężarowe zasilane wodorem na rynku europejskim tworzone są w dwóch standardach – dotychczasowym 35MPa oraz obecnie obowiązującym na świecie 70MPa.	Uwaga nie została uwzględniona. Program uwzględnia stacje ładowania pojazdów prądem stałym – w obecnym kształcie programu nie przewidujemy stacji tankowania wodorem. Kwestia finansowania inwestycji wodorowych jest przedmiotem innych programów w ofercie NFOŚiGW, jak również wspierany jest obszar wodorowy w KPO oraz FEnIKS.

		ogólnodostępna stacja ładowania wybudowana lub rozbudowana, zlokalizowana na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego, musi posiadać co najmniej jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW; 8) infrastruktura ładowania objęta dofinansowaniem musi być ubezpieczona od uszkodzeń, zniszczeń oraz utraty na skutek zdarzeń losowych, uszkodzeń przez osoby trzecie oraz kradzieży przez cały okres trwałości;	posiadać co najmniej jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW lub jeden punkt tankowania wodorem o ciśnieniu 35 MPa i jeden punkty tankowania wodorem ciśnieniu 70 MPa; 8) infrastruktura ładowania lub tankowania wodorem objęta dofinansowaniem musi być ubezpieczona od uszkodzeń, zniszczeń oraz utraty na skutek zdarzeń losowych, uszkodzeń przez osoby trzecie oraz kradzieży przez cały okres trwałości;		
89	Toyota Central Europe sp. z o. o.	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycje polegające na: 1) budowie ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym posiadającej co najmniej: - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T, - jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych	Inwestycje polegające na: 1) budowie ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym posiadającej co najmniej: - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW lub dwa punkty tankowania wodorem o ciśnieniu 35 MPa i dwa punkty tankowania wodorem ciśnieniu 70 MPa – dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T, - jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW lub jeden punkt tankowania wodorem o ciśnieniu 35 MPa i jeden punkty	Jak w punkcie 6	Uwaga nie została uwzględniona. Program uwzględnia stacje ładowania pojazdów prądem stałym – w obecnym kształcie programu nie przewidujemy stacji tankowania wodorem. Kwestia finansowania inwestycji wodorowych jest przedmiotem innych programów w ofercie NFOŚiGW, jak również wspierany jest obszar wodorowy w KPO oraz FENIKS.

		<p>na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego;</p> <p>2) przebudowie ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym, skutkującej przyrostem jej mocy w taki sposób, aby utworzone zostały co najmniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T, - jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego. 	<p>tankowania wodorem ciśnieniu 70 MPa – dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego;</p> <p>2) przebudowie ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym, skutkującej przyrostem jej mocy w taki sposób, aby utworzone zostały co najmniej :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW dwa punkty tankowania wodorem o ciśnieniu 35 MPa i dwa punkty tankowania wodorem ciśnieniu 70 MPa – dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T, - jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW lub jeden punkt tankowania wodorem o ciśnieniu 35 MPa i jeden punkty tankowania wodorem ciśnieniu 70 MPa – dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT) lub terminala intermodalnego. 		
90	<p>Toyota Central Europe sp. z o. o.</p>	<p>8. Szczegółowe kryteria wyboru inwestycji</p> <p>KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZALNE</p> <p>4. Zgodność stacji ładowania z co najmniej z następującymi wymogami:</p> <p>punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały (DC) przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być wyposażone, do celów interoperacyjności, co najmniej w złącza połączonego systemu ładowania „Combo 2”,</p>	<p>4. Zgodność stacji ładowania z co najmniej z następującymi wymogami:</p> <ul style="list-style-type: none"> - punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały (DC) przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być wyposażone, do celów interoperacyjności, co najmniej w złącza połączonego systemu ładowania „Combo 2”, jak opisano w normie EN 62196-3:2014 - stacje tankowania pojazdów powinny być wyposażone w punkty tankowania spełniające standardy ciśnień 35 oraz 70 MPa z godne ze standardami normy EN 17127 	Jak w punkcie 6	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Program uwzględnia stacje ładowania pojazdów prądem stałym – w obecnym kształcie programu nie przewidujemy stacji tankowania wodorem. Kwestia finansowania inwestycji wodorowych jest przedmiotem innych programów w ofercie NFOŚiGW, jak również wspierany jest obszar wodorowy w KPO oraz FEnIKS.</p>

		jak opisano w normie EN 62196-3:2014.	KRYTERIA JAKOŚCIOWE PUNKTOWE Kryteria te dla stacji tankowania wodorem wymagają opracowania zgodnego z normami: EN 17127, EN 17124, EN ISO 17268		
91	PZPM – spotkanie stacjonarne			Przedstawienie i podsumowanie elektromobilności w Polsce – omówienie spraw związanych z pojazdami i infrastrukturą.	
92	Ministerstwo Finansów			Należałoby rozważyć wymóg dłuższego okresu trwałości projektu, wobec natury urzędzeń i ich kluczowej roli w elektryfikacji transportu (zwłaszcza w sieci TEN-T)	W toku konsultacji społecznych przedstawiciele sektora postulowali skrócenie okresu trwałości do 3 lat. Pozostawiliśmy 5 lat jako standard stosowany przez NFOŚiGW w podobnych programach wsparcia, w tym ramach Polityki Spójności UE.