

Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 – formularz w ramach konsultacji społecznych projektu programu priorytetowego

Podmiot zgłaszający uwagi:

Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych



Fundacja Polski Instytut Transportu Drogowego



Polski Klub Ekologiczny – Okręg Mazowsze



Grupa Raben



Osoba do kontaktu: Jacek Mizak

Tel. Kontaktowy: 728 990 990

e-mail: jacek.mizak@fppe.pl

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

to pojazdów elektrycznych o średnim tonażu (kategoria N2), których koszt użytkowania już obecnie zbliża się do kosztu użytkowania pojazdów spalinowych. W związku z tym wsparcie publiczne powinno stosować również inne narzędzia, a ich dobór powinien uwzględniać szereg czynników m.in. istniejące bariery rynkowe, wpływ narzędzia na całkowity koszt posiadania pojazdu, wpływ na finanse publiczne, jak również zróżnicowanie potrzeb konkretnych odbiorców, w szczególności potrzeb mikroprzedsiębiorstw.

1.	2. Wskaźnik osiągnięcia celu	Proponujemy uzupełnienie wskaźników osiągnięcia celu o wskaźnik ograniczenia zużycia energii pierwotnej w sektorze transportu drogowego	Podstawowym celem Funduszu Modernizacyjnego, z którego finansowany będzie proponowany program wsparcia, jest modernizacja systemu energetycznego i poprawa efektywności energetycznej. Obecnie powszechnie stosowane w transporcie drogowym technologie napędowe wewnętrznego spalania cechuje niska efektywność energetyczna, osiągająca maksymalnie 30-35%. Technologia bateryjna stanowi jakościową zmianę efektywności energetycznej na poziomie pojazdu, gdyż umożliwia osiągnięcie ponad 90% sprawności energetycznej zespołu napędowego. Osiągnięte na skutek podjętych działań w tym zakresie redukcje emisji CO2 i innych zanieczyszczeń są istotne, ale mają charakter drugorzędny. Dlatego też uwzględnienie wskaźnika ograniczenia zużycia energii pierwotnej w najpełniejszy sposób adresuje główny cel Funduszu Modernizacyjnego.
2.	6. 2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są: <ul style="list-style-type: none"> • koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do 	6. 2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są: <ul style="list-style-type: none"> • koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako wartość przedmiotu zakupu ujęta na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji 	Najem długoterminowy jest obecnie coraz bardziej popularnym sposobem nabycia nie tylko pojazdów osobowych, ale również ciężarowych. Możliwość uzyskania wsparcia w ramach najmu długoterminowego została uwzględniona już wcześniej w ramach programu „Mój Elektryk” w części dotyczącej przedsiębiorców i podmiotów innych niż osoby fizyczne, o ile najem taki spełnia kryteria leasingu operacyjnego. Taka możliwość została wskazana w wyjaśnieniach (Q&A) NFOŚiGW, zamieszczonych na stronie internetowej Funduszu. Wskazanie wprost takiej możliwości w zapisach niniejszego programu stanowić będzie ułatwienie dla potencjalnych wnioskodawców, ograniczających zapytania, kierowane do Funduszu. Stosownych uzupełnień należy także dokonać w pozostałych zapisach programu.

	<p>rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta);</p> <ul style="list-style-type: none">koszty związane z leasingiem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu.	<p>pojazdu (przez Beneficjenta);</p> <ul style="list-style-type: none">koszty związane z leasingiem lub najmem długoterminowym spełniającym kryteria leasingu operacyjnego nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze zakupu.	
--	--	--	--

3.	Przypis dolny nr 2: Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany	Przypis dolny nr 2: Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany o maksymalnym przebiegu do 1000 km, który nie był przed zakupem zarejestrowany, z wyłączeniem rejestracji czasowej na okres nieprzekraczający 30 dni.	Sposób odbioru nabywanych pojazdów ciężarowych bardzo często różni się od tego stosowanego w segmencie pojazdów osobowych i dostawczych. Obecna definicja nowego pojazdu kategorii N2 lub N3 nie określa minimalnego przebiegu oraz z uwagi na brak możliwość rejestracji pojazdu przed zakupem, uniemożliwia transport własny pojazdu „na kołach”, co jest często praktyką. W przypadku pojazdów N2 i N3 produkowanych na terenie Polski znaczący odsetek transportu pojazdów do miejsca docelowego odbywa się poprzez rejestrację czasową oraz transport własny. Wyłączenie jednorazowej rejestracji czasowej na okres nie dłuższy niż 30 dni z definicji nowego pojazdu kategorii N2 lub N3 oraz określenie minimalnego przebiegu dla nowego pojazdu na poziomie do 1000 km umożliwia zeroemisyjny transport własny pojazdu od producenta do klienta końcowego.
----	---	---	--

4.	<p>7.2 Intensywność dofinansowania</p> <p>1. Nabycie w formie zakupu:</p> <p>a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3. <p>2. Nabycie w formie leasingu:</p> <p>a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p>	<p>7.2 Intensywność dofinansowania</p> <p>1. Nabycie w formie zakupu:</p> <p>a) do 40% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p> <p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>d) do 70% w przypadku mikroprzedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2; - 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3. <p>2. Nabycie w formie leasingu lub najmu długoterminowego:</p> <p>a) do 40% w przypadku dużego przedsiębiorstwa</p>	<p>Obecnie funkcjonujące w państwach europejskich (Francja, Niemcy, Holandia) systemy wsparcia nabycia pojazdów ciężarowych (sięgające nawet 80% różnicy pomiędzy kosztami nabycia pojazdu z napędem tradycyjnym oraz napędem zeroemisyjnym) znacząco zwiększają konkurencyjność lokalnych przedsiębiorstw na rozwijającym się rynku zeroemisyjnych przewozów międzynarodowych i kabotażowych. Polski program wsparcia powinien przynajmniej w porównywalnym stopniu wspierać polskie przedsiębiorstwa na tym trudnym rynku. W przeciwnym wypadku, wobec rosnącego popytu na usługi transportowe świadczone z jak najniższym śladem węglowym, będą one zastępowane przez lokalne firmy skutecznie wspierane przez dedykowane programy wsparcia. Z tego też powodu uważamy, że zwiększenie intensywności dofinansowania dla dużych przedsiębiorstw, silnie obecnych na rynku międzynarodowych i kabotażowych przewozów od drogowych z 30% do 40% jest jak najbardziej zasadne.</p> <p>Niezmiernie ważne jest również uwzględnienie potrzeb i przygotowanie dedykowanych rozwiązań dla mikroprzedsiębiorstw (często świadczących, usługi transportowe w ramach podwykonawstwa dla większych podmiotów), stanowiących większość podmiotów rynku i mających ograniczone zasoby finansowe, niską dostępność narzędzi z rynków finansowych oraz będących podatnymi na szoki rynkowe. Oznacza to, że rozłożenie wyższego kosztu w czasie przy dużej niepewności jest dla nich większym problemem. Z tej przyczyny narzędzia istotnie obniżające bezpośrednio koszty finansowania i ułatwiające dostęp do finansowania są dla nich kluczowe. Należy przy tym pamiętać, że wymiana floty liczącej najczęściej 1-3 pojazdy jest obarczona znacznie wyższym ryzykiem niż w przypadku większych przedsiębiorstw. Dlatego też zwiększenie intensywności dofinansowania dla tej grupy przedsiębiorstw do 70% jest zasadne i niezwykle istotna.</p> <p>Należy jednak zwrócić uwagę, że zróżnicowanie intensywności dofinansowania w zależności od wielkości przedsiębiorstwa niesie za sobą ryzyko tworzenia małych i mikroprzedsiębiorstw w ramach większej grupy kapitałowej wyłącznie w celu uzyskania wyższego dofinansowania. Dlatego też proponujemy rozważyć konieczność złożenia przez małe i mikroprzedsiębiorstwa, wraz z wnioskiem o dofinansowanie, oświadczenia o</p>
----	---	--	---

	<p>- 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 oraz nie więcej niż opłata wstępna;</p> <p>- 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3 oraz nie więcej niż opłata wstępna.</p>	<p>b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa</p> <p>c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa</p> <p>d) do 70% w przypadku mikroprzedsiębiorstwa</p> <p>kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej, nie więcej niż:</p> <p>- 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 oraz nie więcej niż opłata wstępna;</p> <p>- 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3 oraz nie więcej niż opłata wstępna.</p>	<p>braku powiązań kapitałowych ze średnimi i dużymi przedsiębiorstwami działającymi na rynku przewozów drogowych.</p> <p>Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę, że doprecyzowania wymaga sposób określania kosztów inwestycji referencyjnej. Ponieważ obecna oferta producentów pojazdów ciężarowych obejmuje w danej klasie zarówno pojazdy z napędem tradycyjnym jak też coraz częściej z napędem zeroemisyjnym, koszt referencyjny powinien być określany na podstawie oferty cenowej pojazd z napędem tradycyjnym o maksymalnie zbliżonej specyfikacji <u>tego samego producenta</u> co w przypadku oferty cenowej na pojazd zeroemisyjny. Nie można jednak wykluczyć przypadków, w których dany producent nie będzie posiadał w ofercie pojazdu w zbliżonej specyfikacji z napędem tradycyjnym – na rynku już pojawiają się producenci oferujący wyłącznie pojazdy zeroemisyjne. Dlatego też w programie należałoby wskazać, przynajmniej kierunkowo, sposób określania kosztów inwestycji referencyjnej w takim przypadku.</p>
5.	<p>7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>1) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje rozpoczęte przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie inwestycji należy rozumieć zaciągnięcie pierwszego prawnie wiążącego zobowiązania do zakupu/leasingu pojazdu</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>1) dofinansowanie nie będzie udzielane na inwestycje rozpoczęte po 1 stycznia 2024 roku nie wcześniej niż przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie inwestycji należy rozumieć zaciągnięcie pierwszego</p>	<p>Proponowany obecnie w projekcie zapis w praktyce przynosi efekt „mrożący” krajowy rynek pojazdów zeroemisyjnych klasy N2 i N3. Każdy podmiot, który obecnie rozważa nabycie zeroemisyjnego pojazdu ciężarowego, odłoży decyzję o zakupie/leasingu do czasu oficjalnego rozpoczęcia naboru wniosków, co może potrwać jeszcze kilka miesięcy. Będzie to niezwykle szkodliwe dla nadal w fazie wstępnego rozwoju krajowego rynku zeroemisyjnych pojazdów. Dlatego też apelujemy o pilną zmianę tego zapisu tak, aby umożliwić złożenie wniosku na dofinansowanie przedsięwzięć rozpoczętych w 2024 roku. Stosownych zmian należy także dokonać w punkcie 6. 1).</p>

	<p>zeroemisyjnego lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną;</p> <p>2) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje zakończone przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez datę zakończenia inwestycji rozumie się:</p> <ul style="list-style-type: none">- w przypadku zakupu – datę wystawienia faktury VAT, potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiąca podstawę do rejestracji pojazdu (przez beneficjenta),- w przypadku leasingu – datę przekazania beneficjentowi (leasingobiorcy) nowego pojazdu do używania albo używania i pobierania pożytków na podstawie protokołu przekazania pojazdu;	<p>prawnie wiążącego zobowiązania do zakupu/leasingu pojazdu zeroemisyjnego lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną;</p> <p>2) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje zakończone przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie, o ile spełniony zostanie warunek zawarty w pkt 1). Przez datę zakończenia inwestycji rozumie się:</p> <ul style="list-style-type: none">- w przypadku zakupu – datę wystawienia faktury VAT, potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiąca podstawę do rejestracji pojazdu (przez beneficjenta),- w przypadku leasingu – datę przekazania beneficjentowi (leasingobiorcy) nowego pojazdu do używania albo używania i pobierania pożytków na podstawie	
--	---	---	--

		protokołu przekazania pojazdu;	
6.	7.3 Warunki dofinansowania 3) <i>jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</i>	7.3 Warunki dofinansowania 3) <i>jeden wnioskodawca może złożyć w danym roku kalendarzowym jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć kilku inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</i>	Ograniczenie liczby możliwych do złożenia wniosków do JEDNEGO w trakcie naboru planowanego na ponad 5 lat uważamy za niezasadne. Technologie zeroemisyjne w ciężkim transporcie drogowym dopiero wchodzą na rynek. Przewoźnicy dopiero się z nią zapoznają, badając ich możliwości, koszty operacyjne, przydatność w prowadzonej działalności. Wiele przedsiębiorstw decyduje się na nabycie takich pojazdów w ramach pilotażu, a po potwierdzeniu ich użyteczności i konkurencyjności kosztów operacyjnych decyduje się na dalsze zakupy. Dlatego też uważamy, że ograniczenie liczby możliwych do złożenia wniosków do JEDNEGO w trakcie kilkuletniego naboru jest zbyt daleko idące. Propozycja dająca możliwość złożenia jednego wniosku w każdym roku kalendarzowym trwania naboru umożliwi kontynuację inwestycji po potwierdzeniu użyteczności i zasadności ekonomicznej pojazdów zeroemisyjnych w ramach wdrożeń pilotowych.
7.	8. Szczegółowe kryteria wyboru inwestycji KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE 1. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3: - Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny	8. Szczegółowe kryteria wyboru inwestycji KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE a) Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3 przeznaczonych wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca	Wskazany w projekcie średnioroczny przebieg wynoszący co najmniej 50 tys. km jest zasadny w przypadku większości pojazdów ciężarowych wykorzystywanych do świadczenia usługi przewozu towarów. Zwracamy jednak uwagę, że takie średnioroczne przebiegi roczne są trudne do osiągnięcia przez pojazdy kategorii N2 oraz N3 używanych do realizacji zadań publicznych realizowanych przez jednostki samorządowe (gminy, powiaty, województwa). Przykładowo średni roczny przebieg pojazdu asenizacyjnego (do wywozu nieczystości płynnych) czy pojazdu do odbioru odpadów stałych nie przekracza najczęściej 20 tys. km rocznie. Dlatego też uważamy za zasadne ustanowienie niższego minimalnego przebiegu średniorocznego dla pojazdów realizujących zadania publiczne (za wyjątkiem publicznego transportu zbiorowego). Umożliwienie przez spółki komunalne oraz przedsiębiorstwa realizujące zadania publiczne na zlecenie JST skorzystania z programu wsparcia jest również zasadne w świetle nałożonego na gminy obowiązku zapewnienia minimalnego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów realizujących te zadania jak również minimalnego udziału takich pojazdów w ramach realizowanych zamówień publicznych (art. 35 ust. 2 oraz art.

	przebieg powyżej 50 000 km.	<p>1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego,</p> <p>- Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona Średnioroczny przebieg powyżej 10 000 km.</p> <p>b) Przy zakupie/leasingu pozostałych pojazdów kategorii N2 oraz N3:</p> <p>- Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona Średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km.</p>	<p>68a ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.</p> <p>Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę na zasadność rozważenia mechanizmu wsparcia elektryfikacji grupy pojazdów kategorii N2 i N3 używanych do krótkodystansowych przewozów np. pomiędzy magazynami/zakładami jednego przedsiębiorstwa (tzw. shunting). Pokonane w ten sposób trasy liczą często nie więcej niż 2-3 km, przy czym w każdym punkcie docelowym następuje rozładunek/załadunek. Przy kilkunastu kursach dziennie pokonywany rocznie dystans nie przekracza często 20 tys. km. Dlatego też proponujemy rozważenie możliwości uruchomienia dedykowanego programu wsparcia dla pojazdów realizujących takie zadania. W shuntingu wykorzystywane są głównie 2 rodzaje pojazdów: standardowe ciągniki siodłowe oraz pojazdy typu Terberg. Z uwagi na specyfikę użytkowania, ten segment pojazdów ciężarowych jest również najłatwiejszy do elektryfikacji, gdyż nie wymaga obecności ogólnodostępnej infrastruktury ładowania: pojazdy są ładowane wyłącznie na terenie przedsiębiorstwa.</p>
8.	9. Postanowienia dodatkowe		<p>Proponujemy doprecyzowanie, jaki zakres działań informacyjno-promocyjnych Beneficjent jest zobowiązany zrealizować w związku z otrzymaniem dofinansowania.</p>

	1) beneficjent, realizujący inwestycję, współfinansowaną ze Środków Funduszu Modernizacyjnego, ma obowiązek prowadzenia działań informacyjno – promocyjnych, dotyczących przedmiotowej inwestycji;		

Uwagi proszę kierować na maila: FM@nfosigw.gov.pl

w tytule maila proszę wpisać: **Konsultacje społeczne „elektryczne samochody ciężarowe”**

Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z siedzibą w Warszawie, ul. Konstruktorska 3A, 02-673 Warszawa. Inspektorem ochrony danych w NFOŚiGW jest Pan Robert Andrzejczuk inspektorochronydanych@nfosigw.gov.pl. Więcej informacji na temat zasad przetwarzania danych osobowych i przysługujących Państwu praw znajduje się w [Polityce prywatności](#).