

Konsultacje społeczne projektu programu priorytetowego: „Mój rower elektryczny”

Podmiot zgłaszający uwagi	FUNDACJA PROMOCJI POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH
Osoba do kontaktu	Aleksander Szałański
Tel. kontaktowy	
e-mail:	Aleksander.szalanski@fppe.pl

L.p.	Obecne zapisy	Proponowane zmiany	Uzasadnienie
1.	<p>3. Budżet</p> <p>Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł.</p>	<p>3. Budżet</p> <p>Łączna kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 300 000 000 zł</p> <p>Łączna kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania w podziale na grupy beneficjentów:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Osoby fizyczne: do 30 000 mln. zł. b) Przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024, poz. 236): 210 000 mln. zł. c) Jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305): do 60 000 000 zł. 	<p>Głównym celem programu jest uniknięcie niskiej emisji poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie. Cel ten zostanie osiągnięty przede wszystkim dzięki zmianie środka transportu z samochodu spalinowego na pojazdy objęte dotacją. Największy potencjał do takiej zmiany, a co za tym idzie do ograniczania emisji jest po stronie przedsiębiorców wykorzystujących samochód spalinowy jako narzędzie pracy. Dlatego w zdecydowanej większości środki powinny być skierowane do tej grupy.</p> <p>W przypadku Jednostek samorządu terytorialnego proponujemy rozszerzenie definicji, tak aby grupa beneficjentów obejmowała wszystkie jednostki</p>

Współfinansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (Funduszu Modernizacyjnego)

L.p.	Obecne zapisy	Proponowane zmiany	Uzasadnienie
			sektora finansów publicznych, w tym także jednostki budżetowe, samorządowe zakłady budżetowe, agencje wykonawcze, instytucje gospodarki budżetowej itp.
2.	<p>Przez rower elektryczny transportowy (cargo) należy rozumieć nowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower transportowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.</p> <p>Przez wózek rowerowy należy rozumieć (...) – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602).</p>	<p>Przez rower elektryczny towarowy (cargo) należy rozumieć nowy 2- lub 3-kołowy pojazd zbudowany lub przystosowany do przewozu towarów lub osób o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower towarowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.</p> <p>Pojazd 2-kołowy musi być przystosowany do przewozu ładunku o masie minimum 60 kg (nie licząc masy roweru i kierowcy)</p> <p>Pojazd 3-kołowy musi być przystosowany do przewozu ładunku o masie minimum 150 kg (nie licząc masy roweru i kierowcy)</p> <p>Przez wózek rowerowy należy rozumieć (...) – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602).</p> <p>Wózek rowerowy spełniający kryteria programu musi być przystosowany do przewozu ładunku o masie minimum 150 kg (nie licząc masy roweru i kierowcy).</p>	<p>Proponujemy używanie terminu „rower towarowy” w miejsce terminu „rower transportowy” oraz doprecyzowanie co w ramach programu rozumiemy pod tym pojęciem. Proponujemy wyłączenie możliwości dofinansowania rowerów 4-kołowych – jest ich bardzo mało na rynku, a poruszając się po drogach dla rowerów mogą stanowić zagrożenie. Proponujemy ograniczenie się do rowerów towarowych 2- i 3-kołowych dodatkowo stosując kryterium minimalnego ładunku. Celem jest uniknięcie tanich przeróbek zwykłych rowerów (np. poprzez dodanie małego bagażnika) w celu uzyskania na ich zakup wyższego dofinansowania. To samo kryterium minimalnego ładunku proponujemy zastosować w odniesieniu do wózków rowerowych.</p>

Współfinansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (Funduszu Modernizacyjnego)

L.p.	Obecne zapisy	Proponowane zmiany	Uzasadnienie
3.	<p>7.2 Intensywność dofinansowania</p> <p>Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł.</p>	<p>Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego przez:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) osoby fizyczne – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. b) przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 tys. zł. c) jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305); w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305); – do 75% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 7,5 tys. zł. 	<p>Proponujemy wprowadzenie zróżnicowanych kryteriów dofinansowania w zależności od typu beneficjenta. W przypadku zwykłych rowerów elektrycznych (nie cargo) największy potencjał na redukcję emisji (poprzez zmianę środka transportu z samochodu spalinowego) dostrzegamy wśród jednostek samorządu terytorialnego, które tak zakupione pojazdy udostępniłyby do wypożyczenia mieszkańcom.</p>
4.	<p>7.2 Intensywność dofinansowania</p> <p>Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego transportowego (cargo) oraz wózka rowerowego - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł.</p>	<p>7.2 Intensywność dofinansowania</p> <p>Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego towarowego (cargo) 2-kołowego przez:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) osoby fizyczne – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł. b) przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) - do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł. c) jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305); w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 	<p>Proponujemy wprowadzenie zróżnicowanych kryteriów dofinansowania w zależności od typu beneficjenta oraz typu roweru towarowego (cargo).</p> <p>Cena rynkowa 2-kołowego roweru towarowego oscyluje w granicach 20 tys. zł., a roweru 3-kołowego 50 tys. zł. Rowery trójkołowe przeznaczone są do przewozu cięższych towarów, a jednocześnie mają potencjał by w najskuteczniej realizować cele programu. To właśnie takie rowery mogą w największym stopniu zastąpić samochody w dostawach, logistyce itp. Podobnie wysoki potencjał</p>

Współfinansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (Funduszu Modernizacyjnego)

L.p.	Obecne zapisy	Proponowane zmiany	Uzasadnienie
		<p>2021 r. poz. 305);- do 75% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 10 tys. zł.</p> <p>Nabycie w formie zakupu roweru elektrycznego towarowego (cargo) 3-kołowego:</p> <p>a) osoby fizyczne – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 15 tys. zł.</p> <p>b) przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) – do 75%, lecz nie więcej niż 15 tys. zł.</p> <p>c) przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) prowadzących działalność gospodarczą oznaczoną PKD: 49.41.Z - transport drogowy towarów; 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska - do 75%, lecz nie więcej niż 20 tys. zł.</p> <p>d) jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305); w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305);- do 75% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 15 tys. zł.</p>	<p>w dostawach specjalistycznych mają wózki rowerowe.</p> <p>Rowery cargo 2-kołowe mogą być z powodzeniem wykorzystywane przez osoby fizyczne w codziennych zakupach czy dowozach dzieci. Jednocześnie proponujemy wyższy próg dofinansowania dla jednostek sektora finansów publicznych, w tym jednostek samorządu terytorialnego, które tak zakupione pojazdy udostępniłyby do wypożyczenia mieszkańcom.</p> <p>W przypadku przedsiębiorców, szczególnie specjalizujących się w transporcie towarów, działalności pocztowej i kurierskiej nacisk powinien być położony na droższe rowery 3-kołowe, stąd propozycja jeszcze bardziej atrakcyjnych warunków dla tych właśnie grup beneficjentów.</p>

Współfinansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (Funduszu Modernizacyjnego)

L.p.	Obecne zapisy	Proponowane zmiany	Uzasadnienie
		<p>Nabycie w formie zakupu wózka rowerowego przez:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) osoby fizyczne – do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 9 tys. zł. b) przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) - do 50%, lecz nie więcej niż 12 tys. zł. c) jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305); w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305);- do 75% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 12 tys. zł. 	
5.	<p>7.3. Warunki dofinansowania (...)</p> <p>5) okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu);</p>	<p>7.3. Warunki dofinansowania (...)</p> <p>5) okres trwałości wynosi 2 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu pojazdu) i oznacza, że pojazd w tym czasie nie może być użytkowany poza granicami kraju (z wyjątkiem beneficjentów z grupy „osoby fizyczne”) i nie może podlegać żadnym zmianom konstrukcyjnym, w szczególności dotyczącym napędu.</p>	<p>Rowery elektryczne mogą stanowić zagrożenie dla ruchu i pieszych w przypadku samodzielnie wprowadzanych zmian, szczególnie zmian w napędzie pozwalających na wyłączenie limitu prędkości oraz jazdę bez użycia siły mięśni wyłącznie z wykorzystaniem silnika – pojazd taki zgodnie z prawem przestaje być rowerem. Niestety jest to nagminna praktyka, szczególnie często w przypadku osób realizujących dostawy z wykorzystaniem takich rowerów. Doprecyzowanie ma na celu zmniejszenie ryzyka takich działań wśród beneficjentów programu, a także uniknięcie wywozu pojazdu do innego kraju i komercyjne jego tam użytkowanie.</p>
6.	<p>7.3. Warunki dofinansowania</p>	<p>7.3. Warunki dofinansowania</p>	<p>Proponujemy zwiększenie limitu zakupu do 10 pojazdów w ramach jednego przedsięwzięcia/</p>

Współfinansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (Funduszu Modernizacyjnego)

L.p.	Obecne zapisy	Proponowane zmiany	Uzasadnienie
	<p>11) wnioskodawcy mogą ubiega się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym zakup każdego pojazdu traktowane jest jako osobne przedsięwzięcie</p> <p>W przypadku złożenia wniosku o dofinansowanie przez osobę fizyczną, na więcej niż jeden pojazd wymagane będzie wskazanie we wniosku o dofinansowanie współwłaścicieli pojazdów ze wskazaniem ich numerów PESEL tj. osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej, może otrzymać jedno dofinansowanie obejmujące jeden pojazd</p>	<p>11) wnioskodawcy mogą ubiega się o dofinansowanie więcej niż jednego pojazdu przy czym w przypadku</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Osób fizycznych - zakup każdego pojazdu traktowany jest jako osobne przedsięwzięcie. W przypadku złożenia wniosku o dofinansowanie przez osobę fizyczną wymagane jest podanie numeru PESEL, a w przypadku złożenia wniosku na więcej niż jeden pojazd wymagane będzie wskazanie we wniosku o dofinansowanie współwłaścicieli pojazdów ze wskazaniem ich numerów PESEL tj. osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej, może otrzymać jedno dofinansowanie obejmujące jeden pojazd w trakcie trwania naboru. b) Przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) – jako osobne przedsięwzięcie traktowany jest zakup maksymalnie do 10 pojazdów c) jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305); w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305) - jako osobne przedsięwzięcie traktowany jest zakup maksymalnie do 10 pojazdów 	<p>wniosku dla podmiotów innych niż osoby fizyczne. Ułatwi to dokonywanie tzw. zakupów flotowych, a tym samym uzyskanie niższych cen za pojedyncze pojazdy oraz większy potencjał do zmiany środka transportu z samochodu spalinowego na rower. Limit nie powinien być zbyt wysoki, aby utrudnić wykorzystanie środków przez kilka bardzo dużych podmiotów, które zakupią setki pojazdów. Jednocześnie proponujemy możliwość składania więcej niż 1 wniosku w ramach programu dla podmiotów innych niż osoby fizyczne i utrzymanie limitu 1 pojazdu na jedną osobę w przypadku tej ostatniej grupy.</p> <p>Jednocześnie, w przypadku osób fizycznych proponujemy dodanie obowiązku podania numeru PESEL także w przypadku wniosku o dofinansowanie jednego pojazdu. Celem jest ograniczenie możliwości uzyskiwania dofinansowania z wykorzystaniem tzw. „słupów” np. przez podmioty współpracujące z firmami dowozowymi i kurierami rowerowymi zatrudniające często osoby nieświadome swoich praw i obowiązujących w kraju przepisów, w tym często cudzoziemców.</p>

Współfinansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (Funduszu Modernizacyjnego)

L.p.	Obecne zapisy	Proponowane zmiany	Uzasadnienie
7.	<p>7.3. Warunki dofinansowania</p> <p>7) beneficjent jest obowiązany do niezwłocznego zwrotu całości albo części dofinansowania, jeżeli wykorzystał je niezgodnie z warunkami określonymi we wniosku o dofinansowanie lub w umowie o dofinansowanie, w tym pobranych przez niego nienależnie lub w nadmiernej wysokości</p>	<p>7.3. Warunki dofinansowania</p> <p>7) beneficjent jest obowiązany do niezwłocznego zwrotu całości albo części dofinansowania, jeżeli wykorzystał je niezgodnie z warunkami określonymi we wniosku o dofinansowanie lub w umowie o dofinansowanie, w tym pobranych przez niego nienależnie lub w nadmiernej wysokości.</p> <p>W przypadku beneficjentów należących do grupy Przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) i dofinansowania przedsięwzięć obejmujących łącznie więcej niż 10 pojazdów lub więcej niż NFOŚiGW zastrzega sobie prawo do możliwości przeprowadzenia kontroli mającej na celu weryfikacji wykorzystania przez beneficjenta dofinansowania zgodnie z warunkami określonymi we wniosku</p>	<p>Celem jest zminimalizowanie ryzyka wprowadzania nielegalnych zmian, szczególnie zmian w napędzie pozwalających na wyłączenie limitu prędkości oraz jazdę bez użycia siły mięśni wyłącznie z wykorzystaniem silnika – pojazd taki zgodnie z prawem przestaje być rowerem. Niestety jest to nagminna praktyka, szczególnie często w przypadku osób realizujących dostawy z wykorzystaniem takich rowerów.</p>
8.	<p>7.3. Warunki dofinansowania (...)</p>	<p>7.3. Warunki dofinansowania (...)</p> <p>13) W przypadku beneficjentów należących do grupy przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) minimalny roczny przebieg pojazdu wynosi 600 km</p>	<p>Celem jest zapobieżenie sytuacji, w której beneficjenci programu zakupią rowery bez intencji korzystania ich, a jedynie odsprzedania z zyskiem po okresie trwałości programu. Wprowadzenie niewielkiego limitu przebiegu (w przypadku grupy przedsiębiorców) minimalizuje ryzyko, że pojazd taki będzie mógł być odsprzedany jako „nowy”/nieużywany po zakończeniu okresu trwałości projektu.</p>
9.	<p>7.4 Beneficjenci</p>	<p>7.4 Beneficjenci</p>	<p>Proponujemy zniesienie limitu dot. PKD w przypadku przedsiębiorców – pojazdy objęte dofinansowaniem</p>

Współfinansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (Funduszu Modernizacyjnego)

L.p.	Obecne zapisy	Proponowane zmiany	Uzasadnienie
	<p>1) osoby fizyczne;</p> <p>2) jednostki samorządu terytorialnego;</p> <p>3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236). Przedsiębiorstwa, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie muszą prowadzić działalność gospodarczą oznaczoną PKD:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 49.41.Z - transport drogowy towarów; - 53.10.Z - działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego); - 53.20.Z - pozostała działalność pocztowa i kurierska; - 77.21.Z - wypożyczanie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego. 	<p>1) osoby fizyczne;</p> <p>2) jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 305);;</p> <p>3) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236).</p>	<p>mogą z powodzeniem być wykorzystywane przez osoby prowadzące bardzo różnorodną działalność gospodarczą. W przypadku rowerów towarowych (cargo) dotyczy to przede wszystkim odbiorców dostaw – właścicieli sklepów, restauracji, punktów usługowych itp.</p> <p>W przypadku Jednostek samorządu terytorialnego proponujemy rozszerzenie definicji, tak aby grupa beneficjentów obejmowała wszystkie jednostki sektora finansów publicznych, w tym także jednostki budżetowe, samorządowe zakłady budżetowe, agencje wykonawcze, instytucje gospodarki budżetowej itp. Rowery towarowe mogą być wykorzystywane nie tylko do realizacji dostaw i dowozów, ale także przewozu odpadów i realizacji innych zadań o charakterze użyteczności publicznej.</p>
10.	<p>7.5 Rodzaje inwestycji</p> <p>Inwestycja polegająca na zakupie (...)</p> <p>Ponadto:</p>	<p>7.5 Rodzaje inwestycji</p> <p>Inwestycja polegająca na zakupie (...)</p> <p>Ponadto:</p>	<p>Doprecyzowanie dot. certyfikacji baterii uwzględniające ich niepalność ma zapewnić</p>

Współfinansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (Funduszu Modernizacyjnego)

L.p.	Obecne zapisy	Proponowane zmiany	Uzasadnienie
	(...) 2. pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym	(...) 2. pojazd musi być wyposażony w akumulator w technologii litowo-jonowej lub podobnej, o pojemności minimum 10Ah, umieszczony w sposób utrudniający jego wyciągnięcie osobom postronnym i posiadać europejski certyfikat zgodności zgodny z Rozporządzeniem Rady i Parlamentu Europejskiego 2023/1542 z 12 lipca 2023 w sprawie baterii i zużytych baterii	bezpieczeństwo użytkowników pojazdów objętych dotacją.
11.	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...) 3. pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go przez producenta pochodzącego z kraju UE	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...) pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku wyprodukowania go na terenie kraju UE	Celem jest wyeliminowanie możliwości dofinansowywania pojazdów w większości produkowanych poza granicami UE nawet w przypadku kiedy sam producent „pochodzi z UE”.
12.	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...) 7. zestaw elementów niezbędnych do ładowania akumulatora (np. kable, adapter, ładowarka) powinny być w komplecie z pojazdem	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...) 7. zestaw elementów niezbędnych do ładowania akumulatora (np. kable, adapter, ładowarka) muszą być w komplecie z pojazdem	
13.	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie (...)	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie (...)	Celem jest zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników pojazdów i innych uczestników ruchu

Współfinansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (Funduszu Modernizacyjnego)

L.p.	Obecne zapisy	Proponowane zmiany	Uzasadnienie
	Ponadto: (...)	Ponadto: (...) 8. Pojazd kwalifikuje się do dofinansowania w przypadku posiadania ubezpieczenie OC	pieszo-rowerowego, ale też impuls do rozwoju rynku ubezpieczeń rowerowych i promowanie odpowiedzialnych postaw wśród użytkowników.
14.	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...)	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...) 9. Pojazd musi obowiązkowo zawierać mechanizm zabezpieczający przed kradzieżą. Koszt takiego wyposażenia również jest kosztem kwalifikowanym.	Celem jest zmniejszenie ryzyka kradzieży pojazdu.
15.	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: (...)	7.5 Rodzaje inwestycji Inwestycja polegająca na zakupie (...) Ponadto: 10) W przypadku beneficjentów należących do grupy przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j.: Dz.U. 2024 poz. 236) – każdy pojazd musi zostać wyposażony w urządzenie GPS śledzące prędkość i moc silnika (zmiany napięcia) a także roczny przebieg pojazdu. Dane pochodzące z GPS przekazywane będą NFOŚiGW lub innemu wskazanemu przez NFOŚiGW podmiotowi.	Uzasadnieniem wprowadzenia urządzeń GPS dla przedsiębiorców jest zapobieganie zmianom w napędzie, w tym pozwalającym na wyłączenie limitu prędkości oraz jazdę bez użycia siły mięśni wyłącznie z wykorzystaniem silnika – pojazd taki zgodnie z prawem przestaje być rowerem, a także może stanowić zagrożenie dla innych uczestników ruchu szczególnie na drogach dla rowerów i pieszych. Dane pochodzące z odbiornika monitorujące prędkość i zmiany napięcia pozwolą na bardzo szybkie zidentyfikowanie pojazdów, w których takie nielegalne zmiany zostały wprowadzone. Dodatkowo, zbierane w ten sposób dane mogłyby być udostępniane jednostkom samorządu terytorialnego (w tym miastom) w zanonimizowanej formie i służyć do planowania zmian w organizacji ruchu i rozwoju infrastruktury drogowej.

Współfinansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (Funduszu Modernizacyjnego)

L.p.	Obecne zapisy	Proponowane zmiany	Uzasadnienie
16.	<p>7.5 Rodzaje inwestycji</p> <p>Inwestycja polegająca na zakupie (...) W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu</p>	<p>7.5 Rodzaje inwestycji</p> <p>Inwestycja polegająca na zakupie (...) W ramach programu kwalifikowane są pojazdy nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż 24 miesiące przed datą zakupu i znajdujące się na afiliowanej przy NFOSiGW liście.</p> <p>Zgłoszenia na listę kierować mogą producenci, sprzedawcy i dystrybutorzy. Aby zostać włączonym na listę podmiot zgłaszający musi przedstawić kartę produktu wraz z ceną dla klientów detalicznych oraz cennikami z poprzednich lat (jeśli takowe istnieją).</p> <p>NFOŚiGW zastrzega sobie prawo do usunięcia wybranych pojazdów z listy objętej dopłatą w przypadku udokumentowanego sztucznego zawyżania ceny.</p>	<p>Cel to wprowadzenie mechanizmu zapobiegającego sztuczemu zawyżaniu cen pojazdów (przykład: Przedsiębiorca A zakłada przedsiębiorstwo B produkujące tanie rowery elektryczne o wartości rynkowej 2000 zł. (w praktyce np. składające rowery z Azji). Firma B sprzedaje rowery firmie C również należące do przedsiębiorcy A (lub działa z nim w porozumieniu) rowery za cenę 10000 zł za sztukę i uzyskuje dofinansowanie na poziomie 5000 zł. Zysk przedsiębiorcy A to 3000 tysięcy złotych pozyskane z dotacji).</p> <p>Podobne rozwiązania z „listą” producentów/ dystrybutorów/ sprzedawców funkcjonują w Nowej Zelandii i Irlandii.</p>

Uwagi/sugestie proszę kierować do dnia 18.07.2024 r. na adres e mail: mojrowerelektryczny@nfosigw.gov.pl w tytule wiadomości proszę wpisać: „**Konsultacje społeczne PP Mój rower elektryczny**”

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 inspektorochronydanym@nfosigw.gov.pl. Więcej informacji na temat zasad przetwarzania danych osobowych i przysługujących Państwu praw znajduje się w [Polityce Prywatności](#): [Polityka prywatności - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej - Portal Gov.pl \(www.gov.pl\)](https://www.gov.pl/web/nfosigw/polityka-prywatnosci-narodowy-fundusz-ochrony-srodowiska-i-gospodarki-wodnej)

KLAUZULA INFORMACYJNA

Współfinansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (Funduszu Modernizacyjnego)

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych, dalej RODO) informujemy, iż:

- 1) administratorem Pani/Pana danych osobowych w prowadzonych konsultacjach społecznych jest Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z siedzibą w Warszawie, ul. Konstruktorska 3A, 02 – 673 Warszawa (dalej NFOŚiGW);
- 2) inspektorem ochrony danych w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej jest Pan Robert Andrzejczuk inspektorochronydanych@nfosigw.gov.pl;
- 3) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w związku z Pani/Pana udziałem w procesie konsultacji społecznych, na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c) RODO w związku z art. 50e ust. 5 pkt 9 ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (przetwarzanie jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego, który ciąży na administratorze danych), a także lit. f) RODO (tzn. przetwarzanie jest niezbędne do ustalenia, dochodzenia lub obrony roszczeń);
- 4) podanie przez Pana/Panią danych osobowych jest dobrowolne, ale konieczne dla wzięcia udziału w konsultacjach społecznych;
- 5) posiada Pani/Pan prawo dostępu do treści swoich danych oraz prawo ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia przetwarzania, prawo do przenoszenia danych, prawo wniesienia sprzeciwu;
- 6) Pana/Pani dane osobowe będą przetwarzane przez okres nie dłuższy niż pięć lat od ogłoszenia wyników konsultacji społecznych;
- 7) ma Pan/Pani prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego właściwego do ochrony danych osobowych, gdy uzna Pani/Pan, iż przetwarzanie danych osobowych Pani/Pana dotyczących narusza przepisy RODO;
- 8) Pani/Pana dane osobowe udostępnimy m.in. Ministerstwu Klimatu i Środowiska, Komisji Europejskiej, Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu, a także tym podmiotom, którym administrator danych osobowych powierza przetwarzanie w drodze zawartej umowy, m.in. dostawcom IT;
- 9) Pani/Pana dane nie będą poddane zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji;
- 10) Pani/Pana dane nie będą przekazane odbiorcom w państwach znajdujących się poza Unią Europejską i Europejskim Obszarem Gospodarczym lub do organizacji międzynarodowej.

Współfinansowane z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (Funduszu Modernizacyjnego)