



SOŁTYSIŃSKI  
KAWECKI  
SZŁĘZAK



***Możliwości dofinansowania inwestycji  
infrastrukturalnych w gminach w związku  
z rozwojem elektromobilności w kontekście  
najnowszych zmian ustawowych***

***Warszawa, 12 czerwca 2018 r.***

# Tło regulacyjne i wyzwania stawiane gminom

Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych nałożyła na jednostki samorządu terytorialnego (JST), w tym gminy, następujące obowiązki:

1. Zapewnienie udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów urzędu:

- od 01.01.2020 r. co najmniej 10%;
- od 01.01.2025 r. co najmniej 30%;

2. Zapewnienie, że udział pojazdów elektrycznych wykorzystywanych do realizacji zadań publicznych (samodzielnie przez JST lub przez podmiot, któremu powierzono zadanie) wyniesie:

- **Od 01.01.2020 co najmniej 10%;**
- Od 01.01.2025 co najmniej 30%;



**POD RYGOREM WYGAŚNIĘCIA UMÓW O WYKONANIE  
ZADANIA PUBLICZNEGO Z PODMIOTAMI, KTÓRE  
NIE ZAPEWNIAJĄ TEGO POZIOMU**


3. Zapewnienie udziału autobusów zeroemisyjnych (w tym elektrycznych) w komunikacji miejskiej:


- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| ▪ od 01.01.2021 r. co najmniej 5%  | ▪ od 01.01.2025 r. co najmniej 20% |
| ▪ od 01.01.2023 r. co najmniej 10% | ▪ od 01.01.2028 r. co najmniej 30% |

Powyższe obowiązki nie dotyczą gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000.

# Tło regulacyjne i wyzwania stawiane gminom

## Według szacunków Ministerstwa Energii:

- 
- do 2025 r. liczba autobusów elektrycznych będzie nie mniejsza niż 3 tys. sztuk;
  - wzrost liczby autobusów elektrycznych będzie następował w tempie 0,5% rocznie;
  - koszt związany z wymianą floty autobusów wyniesie dla JST ok. 1,5 mld złotych;

- 
- liczba pojazdów elektrycznych w urządach JST będzie nie mniejsza niż 1,5 tys. sztuk;
  - koszt związany z wymianą floty pojazdów obsługujących urzędy JST wyniesie 13 mln złotych.

## Powyższe założenia co do liczby autobusów elektrycznych wydają się bardzo optymistycznie mając na uwadze, że:

- obecnie w krajowym taborze autobusów komunikacji miejskiej liczącym ok. 12 tys. autobusów, **jedynie kilkadziesiąt to autobusy elektryczne;**
- ustawa o elektromobilności przewiduje **możliwość odstąpienia od osiągnięcia wskaźników minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych**, jeżeli analiza kosztów i korzyści wskazuje na brak korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych (pierwsza analiza w terminie do 31.12.2018).

## Tło regulacyjne i wyzwania stawiane gminom

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych wyznacza również **minimalną liczbę punktów ładowania**, które powinny zapewnić gminy o liczbie mieszkańców przekraczającej 100 000 (tj. 32 gminy w Polsce)



Minimalna liczba punktów ładowania w gminie do końca 2020 r.	Kryteria dotyczące gminy		
	Liczba mieszkańców w gminie	Liczba pojazdów w gminie	Liczba pojazdów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców
<b>1000</b>	> 1mln	600 000	700
<b>210</b>	> 0,3mln	200 000	500
<b>100</b>	> 0,15 mln	95 000	400
<b>60</b>	> 0,1 mln	60 000	400

Ustawa wymaga również, aby nowe budynki użyteczności publicznej oraz związane z nimi wewnętrzne i zewnętrzne stanowiska postojowe były projektowane i budowane w taki sposób, aby zapewnić moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć te stanowiska w punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW.

## Tło regulacyjne i wyzwania stawiane gminom

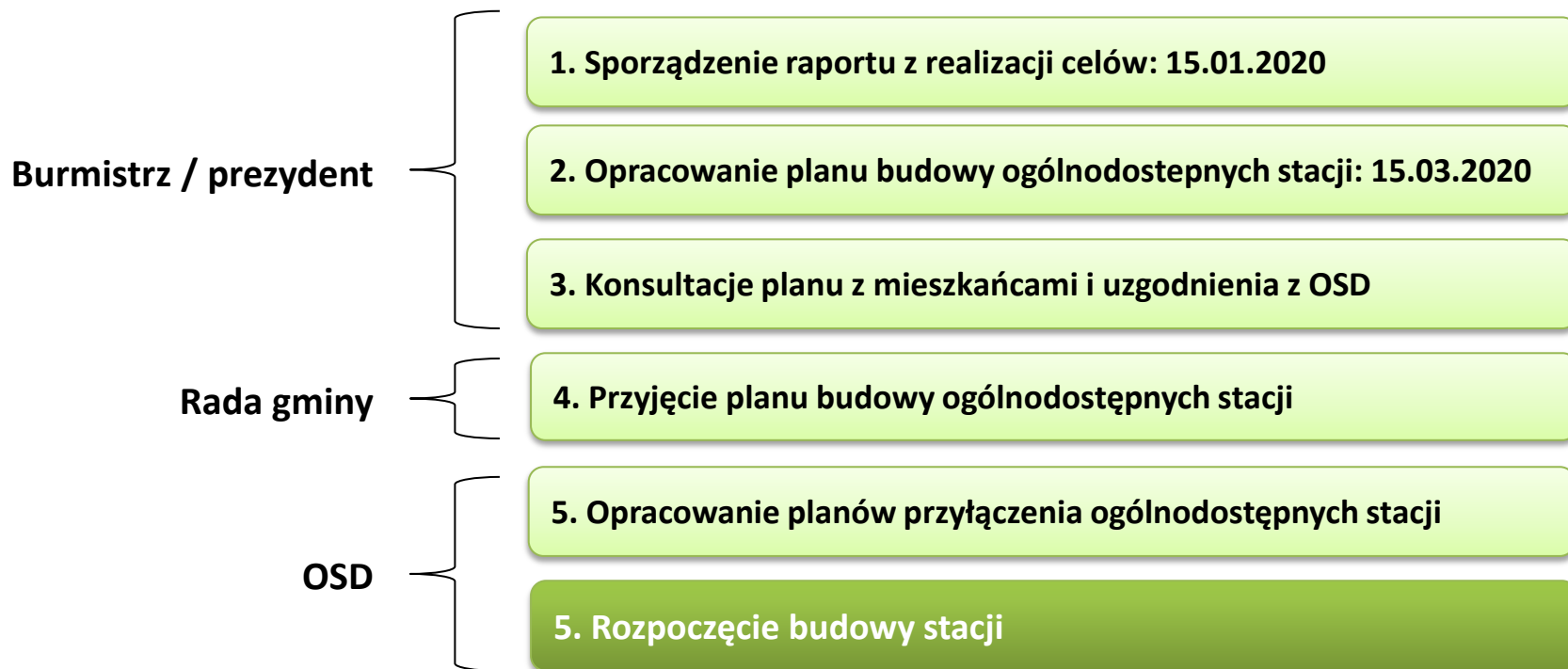
**Planowana przez Ministerstwo  
Energii liczba pojazdów  
elektrycznych i punktów  
ładowania w poszczególnych  
miastach w roku 2020**

Miasto	Liczba pojazdów elektrycznych (bez autobusów)	Liczba publicznie dostępnych punktów o normalnej mocy ładowania	Liczba publicznie dostępnych punktów o dużej mocy ładowania	Suma liczby punktów ładowania
Warszawa	10 463	1 304	63	1 367
Kraków	4 002	499	24	523
Łódź	3 295	411	20	431
Wrocław	3 628	452	22	474
Poznań	3 329	415	20	435
Gdańsk	2 443	305	15	320
Szczecin	1 874	233	11	244
Bydgoszcz	1 859	232	11	243
Lublin	1 632	203	10	213
Katowice	1 814	226	11	237
Białystok	1 146	143	7	150
Toruń	950	118	6	124
Kielce	916	114	6	120
Rzeszów	890	111	5	116
Olsztyn	823	103	5	108
Gorzów Wielkopolski	616	77	4	81
Opole	718	89	4	93
Zielona Góra	615	77	4	81
Gdynia	1 288	160	8	168
Częstochowa	1 131	141	7	148
Radom	946	118	6	124
Sosnowiec	985	123	6	129
Gliwice	1 027	128	6	134
Zabrze	748	93	5	98
Bielsko-Biała	909	113	5	118
Bytom	677	84	4	88
Ruda Śląska	590	73	4	77
Rybnik	676	84	4	88
Tychy	640	80	4	84
Dąbrowa Górnicza	633	79	4	83
Elbląg	523	65	3	68
Płock	701	87	4	91
<b>Suma</b>	<b>53 829</b>	<b>6 541</b>	<b>318</b>	<b>6 859</b>

Źródło: Ministerstwo Energii [w:] *Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych*

## Tło regulacyjne i wyzwania stawiane gminom

Jeżeli do dnia 31.12.2019 r. nie zostaną osiągnięte cele w zakresie ilości punktów ładowania, gminy będą odpowiedzialne za stworzenie planów budowy brakującej infrastruktury.

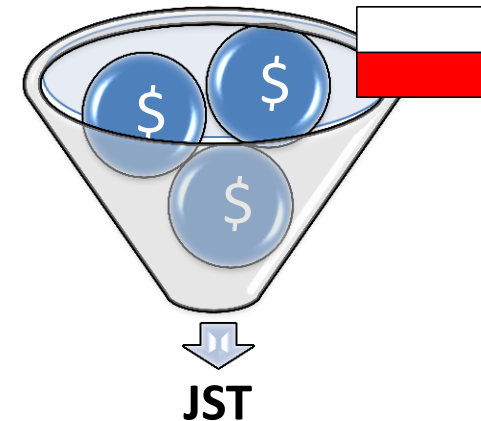


Gminy i gminne osoby prawne są także zobowiązane ustanowić **nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz OSD** dla sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnych stacji ładowania przewidzianych w planie.

# Dotacje z budżetu państwa na budowę infrastruktury

Ustawa o elektromobilności przewiduje obowiązek wydania rozporządzenia określającego tryb i warunki udzielania dotacji z budżetu państwa na zadania własne JST związane z budową:

- 1) infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego **oraz**
- 2) stacji ładowania wykorzystywanych do wykonywania zadań własnych JST.



## Zgodnie z projektem rozporządzenia:

- dotacja może wynieść 1000 zł do każdego kW mocy znamionowej zainstalowanej w każdym punkcie ładowania;
- dotacja będzie przyznawana na wniosek JST;
- wniosek będzie oceniany przez komisję powołaną przez wojewodę (m.in. w oparciu o wyniki analizy kosztów i korzyści wykorzystania EV);
- komisja zadecyduje o umieszczeniu wniosku na liście przekazywanej do ministra;
- decyzję o wysokości przyznanej decyzji podejmie minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem do spraw energii;
- wypłata dotacji nastąpi na warunkach określonych w umowie zawieranej z wojewodą.

# Fundusz Niskoemisyjnego Transportu

Podstawowym źródłem finansowania inwestycji w zakresie elektromobilności ma być państwowy fundusz celowy Fundusz Niskoemisyjnego Transportu (FNT), który zostanie utworzony na podstawie nowelizacji ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych przyjętej przez Sejm w dniu 6 czerwca 2018 r.

## DYSPONENT



MINISTERSTWO  
ENERGII

- **sporządzanie planu finansowego** (pierwszy w terminie 30 dni od wejścia w życie ustawy);
- **nadzór nad NFOŚiGW, w tym zatwierdzanie sprawozdań finansowych;**
- wskazywanie trybu wyboru projektów i zatwierdzanie projektów do wsparcia;
- zawarcie umowy o obsługę bankową i doradztwo finansowe z BGK

## ZARZĄDCA



Narodowy Fundusz  
Ochrony Środowiska  
i Gospodarki Wodnej

- **prowadzenie postępowań w sprawie wyboru projektów;**
- **zawieranie umów o wsparcie;**
- **dokonywanie wypłaty wsparcia;**
- monitorowanie i kontrola wykorzystania wsparcia;

## DORADCA / KONSULTANT



- **obsługa bankowa funduszu;**
- **usługi doradczo-konsultacyjne na rzecz FNT**

# Fundusz Niskoemisyjnego Transportu

Ministerstwo Energii szacuje, że w 10-letnim okresie funkcjonowania FNT do beneficjentów wsparcia trafi ok. 4,65 mld złotych.

Zgodnie z ustawą powołującą FNT oraz projektami aktów wykonawczych do ustawy:

a) Gmina może być bezpośrednim beneficjentem wsparcia w szczególności dla:

- zakupu nowych pojazdów i jednostek pływających wykorzystujących do napędu energię elektryczną;
- publicznego transportu zbiorowego wykorzystującego energię elektryczną.

b) Gmina może pośrednio (np. poprzez spółkę komunalną lub w formule PPP) korzystać ze wsparcia m.in. dla:

- budowy lub rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną.

Na budżet FNT będą się składały m.in.

- dotacje celowe z budżetu państwa określone w ustawie budżetowej, finansowane przychodami z akcyzy;
- 15% wpływów z opłaty emisyjnej;
- część zwrotu z kapitału zaangażowanego przez OSP w działalność przesyłową;
- środki z opłaty zastępczej;
- odsetki kapitałowe od środków powierzonych FNT



# Fundusz Niskoemisyjnego Transportu

## - Tryb przyznania wsparcia i ogólne kryteria wyboru projektów

### Wniosek o dofinansowanie do NFOŚiGW\*

\*z wyjątkiem wniosku o finansowanie kapitałowe (akcje / udziały / obligacje) składanego do Ministra Energii

### Pierwszeństwo trybu konkursowego przed trybem pozakonkursowym

Tryb pozakonkursowy jedynie wyjątkowo, jeżeli:

- a) **wyłącznie ograniczona grupa podmiotów** może zrealizować dany projekt, oraz
- b) **wsparcie dotyczy działań ściśle określonych w ustawie** (zakup pojazdów elektrycznych i wsparcie transportu zbiorowego nie są wskazane w ustawie) oraz
- c) **po zasięgnięciu opinii dwóch niezależnych doradców** w przedmiocie istnienia przesłanek (a) i (b) powyżej, a także: pilności realizacji projektu, niezbędności do zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego oraz unikalnego potencjału danego projektu.

### Umowa o dofinansowanie z NFOŚiGW

### Kryteria ogólne udzielenia wsparcia z FNT

#### DOTYCZĄCE WNIOSKODAWCY

1. potencjał kadrowy, organizacyjny oraz przygotowanie instytucjonalne do wdrożenia projektu;
2. techniczne możliwości realizacji projektu;
3. osiągnięcie efektu ekologicznego w wyniku realizacji projektu;
4. niezaleganie z podatkami, opłatami oraz składkami na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne;
5. pochodzenie środków finansowych z legalnych i jawnych źródeł;
6. niekaralność

#### DOTYCZĄCE PROJEKTU

1. znaczenie projektu dla potrzeb rozwoju rynku paliw alternatywnych wykorzystywanych w transporcie;
2. adekwatność i trafność zaplanowanych działań i metod do celów wspieranych w ramach FNT;
3. relacja wysokości planowanych kosztów realizacji projektu w stosunku do jego zakresu rzeczowego.

# Fundusz Niskoemisyjnego Transportu

## - Wsparcie zakupu pojazdów elektrycznych

RODZAJ PARAMETRU	PARAMETRY WSPARCIA ZAKUPU POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH PRZEWIDZIANE W USTAWIE I PROJEKTACH ROZPORZĄDZEŃ MINISTRA ENERGII
Dostępne formy wsparcia	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dotacja;</li> <li>2. Preferencyjna pożyczka z możliwością umorzenia w części;</li> </ol>
Przykładowe koszty kwalifikowane*	<input type="checkbox"/> Koszt zakupu nowych EV osobowych lub ciężarowych;
Maksymalna wysokość wsparcia*	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Do 40% kosztów kwalifikowanych - w przypadku wsparcia bezwrotnego;</li> <li>2. Do 3.50% kosztów kwalifikowanych - w przypadku wsparcia zwrotnego.</li> </ol>
Okres wsparcia	Do 31 grudnia 2027 r. ; przy czym, koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem muszą zostać poniesione wnioskodawcą do dnia określonego w umowie o wsparcie

\* Powyższe parametry zostały wskazane w projekcie rozporządzenia załączonym do druku sejmowego nr 2411. Ich ostateczny kształt zostanie przesądzony dopiero po wydaniu stosownego rozporządzenia.

Ponadto, szczegółowe parametry wsparcia będą różnicowane w ramach poszczególnych konkursów.

# **Fundusz Niskoemisyjnego Transportu**

## **- Wsparcie zakupu pojazdów elektrycznych**

### **SZCZEGÓŁOWE KRYTERIA PRYZNANIA WSPARCIA NA ZAKUP POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH\***

1. wykorzystywane pojazdów i jednostek pływających do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
2. zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego pomiędzy organizatorem (JST) a operatorem;
3. zobowiązanie się organizatora (JST) m.in. do:
  - a) niedokonywania w okresie 5 lat od dnia zakupu pojazdów, o których mowa w lit. a, sprzedaży lub zbycia w innej formie tych pojazdów oraz ich modyfikacji uniemożliwiającej wykorzystywanie biopaliw ciekłych,
  - b) ustalenia w umowie, że raz w roku operator podda się kontroli przeprowadzanej przez organizatora mającej na celu zweryfikowanie faktu wykorzystywania biopaliw ciekłych;
4. znaczenie projektu dla zapewnienia odpowiedniej ilości pojazdów napędzanych energią elektryczną, pozwalającej na optymalne wykorzystanie zaprojektowanej i wybudowanej infrastruktury do ładowania;
5. przyczynienie się do redukcji poziomu zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu generowanych przez sektor transportu w miejscowości, w której ma być realizowany projekt.

\* Na podstawie projektu rozporządzenia załączonego do druku sejmowego nr 2411.

# Fundusz Niskoemisyjnego Transportu

## - Wsparcie dla transportu zbiorowego

RODZAJ PARAMETRU	PARAMETRY WSPARCIA DLA TRANSPORTU ZBIOROWEGO PRZEWIDZIANE W USTAWIE I PROJEKTACH ROZPORZĄDZEŃ MINISTRA ENERGII
Dostępne formy wsparcia	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dotacja;</li> <li>2. Preferencyjna pożyczka z możliwością umorzenia w części;</li> </ol>
Przykładowe koszty kwalifikowane*	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> koszty bezpośrednio związane z realizacją działań inwestycyjnych polegających na wsparciu publicznego transportu zbiorowego;</li> <li><input type="checkbox"/> koszty niezbędne do realizacji działań inwestycyjnych zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa, tj. m.in.:               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ przygotowanie dokumentacji projektowej, operatów i studiów;</li> <li>▪ zakup gruntów, obiektów budowlanych, środków trwałych i wartości niematerialnych oraz prawnych;</li> </ul> </li> </ul>
Maksymalna wysokość wsparcia*	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Do 80% kosztów kwalifikowanych - w przypadku wsparcia bezzwrotnego;</li> <li>2. Do 80% kosztów kwalifikowanych - w przypadku wsparcia zwrotnego;</li> </ol>
Okres wsparcia	<p><b>Brak daty granicznej w ustawie.</b> Koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem muszą zostać poniesione przezwnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.</p>

\* Powyższe parametry zostały wskazane w projekcie rozporządzenia załączonym do druku sejmowego nr 2411. Ich ostateczny kształt zostanie przesądzony dopiero po wydaniu stosownego rozporządzenia.

Ponadto, szczegółowe parametry wsparcia będą różnicowane w ramach poszczególnych konkursów.

# Fundusz Niskoemisyjnego Transportu

## - Wsparcie dla transportu zbiorowego

### SZCZEGÓŁOWE KRYTERIA PRYZNANIA WSPARCIA DLA TRANSPORTU ZBIOROWEGO WYKORZYSTUJĄCEGO ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ\*

1. projekt ma znaczenie dla tworzenia sieci stacji ładowania energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie, w szczególności uwzględniając odległości pomiędzy stacjami ładowania;
2. projekt przyczynia się do realizacji celów określonych w planach gminy;
3. projekt ma znaczenie dla zapewnienia odpowiedniej ilości pojazdów napędzanych energią elektryczną, pozwalającej na optymalne wykorzystanie zaprojektowanej i wybudowanej infrastruktury, o której mowa w pkt 1 i 2 powyżej;
4. **projekt przyczynia się do polepszenia efektywności ekonomicznej użytkowania pojazdów napędzanych energią elektryczną, rozpatrywanej z perspektywy całkowitego kosztu dla użytkownika w cyklu życia pojazdu;**
5. projekt przyczynia się do redukcji poziomu zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu generowanych przez sektor transportu w miejscowości, w której ma być realizowany projekt; a wyniki analizy poziomu zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu (jeżeli została przeprowadzona) wskazują na potrzebę udzielenia wsparcia
6. w ramach projektu zapewnia się minimalizację jednostkowego kosztu budowy i rocznego utrzymania stacji ładowania.

\* Na podstawie projektu rozporządzenia załączonego do druku sejmowego nr 2411.

# Fundusz Niskoemisyjnego Transportu

## - Wsparcie dla budowy infrastruktury do ładowania pojazdów

RODZAJ PARAMETRU	PARAMETRY WSPARCIA DLA BUDOWY INFRASTRUKTURY PRZEWDZIANE W USTAWIE I PROJEKTACH ROZPORZĄDZEŃ MINISTRA ENERGII
Dostępne formy wsparcia	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Dotacja;</b></li> <li><b>Preferencyjna pożyczka z możliwością umorzenia w części;</b></li> <li><b>Finansowanie kapitałowe (poprzez obejmowanie akcji i udziałów, obligacje);</b></li> </ol>
Przykładowe koszty kwalifikowane*	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> przygotowanie dokumentacji projektowej;</li> <li><input type="checkbox"/> zakup oprogramowania dla stacji ładowania;</li> <li><input type="checkbox"/> budowa lub modernizacja drogi lub dróg dojazdowych do stacji ładowania;</li> <li><input type="checkbox"/> wykonanie przyłącza do sieci elektroenergetycznej lub jego modernizacja;</li> <li><input type="checkbox"/> budowa nowych oraz przebudowa istniejących stacji transformatorowych;</li> <li><input type="checkbox"/> instalacje magazynowania energii działające w ramach lub na potrzeby stacji ładowania;</li> <li><input type="checkbox"/> oznakowanie drogowe/poziome stacji ładowania;</li> <li><input type="checkbox"/> zakup systemów do bilansowania mocy lub dynamicznego zarządzania mocą stacji;</li> </ul>
Maksymalna wysokość wsparcia*	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Do 80% kosztów kwalifikowanych</b> - w przypadku wsparcia bezzwrotnego;</li> <li><b>Do 80% kosztów kwalifikowanych</b> - w przypadku wsparcia zwrotnego;</li> <li><b>Do 49% liczby akcji lub udziałów lub 49% wartości nominalnej obligacji</b> wyemitowanych przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub JST;</li> </ol>
Okres wsparcia	Do <b>31 grudnia 2027</b> r.; przy czym, koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem muszą zostać poniesione wnioskodawcą do dnia określonego w umowie o wsparcie.

# Fundusz Niskoemisyjnego Transportu

## - Wsparcie dla budowy infrastruktury do ładowania pojazdów

### SZCZEGÓŁOWE KRYTERIA PRYZNANIA WSPARCIA DLA BUDOWY INFRASTRUKTURY ZWIĄZANEJ Z ELEKTROMOBILNOŚCIĄ\*

#### kryteria dotyczące wnioskodawcy:

1. prowadzenie działalności gospodarczej przez co najmniej dwa pełne okresy obrotowe w jednym z następujących obszarów:
  - instalacje elektryczne,
  - obrót energią elektryczną,
  - dystrybucja energii elektrycznej,
2. zatrudnianie co najmniej 15 osób w segmencie budowy lub rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną;

#### kryteria dotyczące projektu:

1. projekt ma znaczenie dla tworzenia sieci stacji ładowania energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie, w szczególności uwzględniając odległości pomiędzy stacjami ładowania,
2. projekt przyczynia się do **realizacji celów określonych w planach gminy;**
3. zapewnienie, że **stacja ładowania będzie ogólnodostępną stacją ładowania,**
4. zapewnienie minimalizacji jednostkowego kosztu budowy i rocznego utrzymania ogólnodostępnej stacji ładowania,
5. zapewnienie, że **stacja ładowania będzie funkcjonować co najmniej przez 5 lat** od dnia zakończenia projektu,
6. projekt przyczynia się do redukcji poziomu zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu generowanych przez sektor transportu w danej miejscowości.

\* Na podstawie projektu rozporządzenia załączonego do druku sejmowego nr 2411.

# Inne potencjalne źródła finansowania inwestycji gmin w zakresie elektromobilności

Źródłem finansowania inwestycji gmin w zakresie elektromobilności mogą być również opłaty za wjazd do stref czystego transportu.

## Strefa czystego transportu

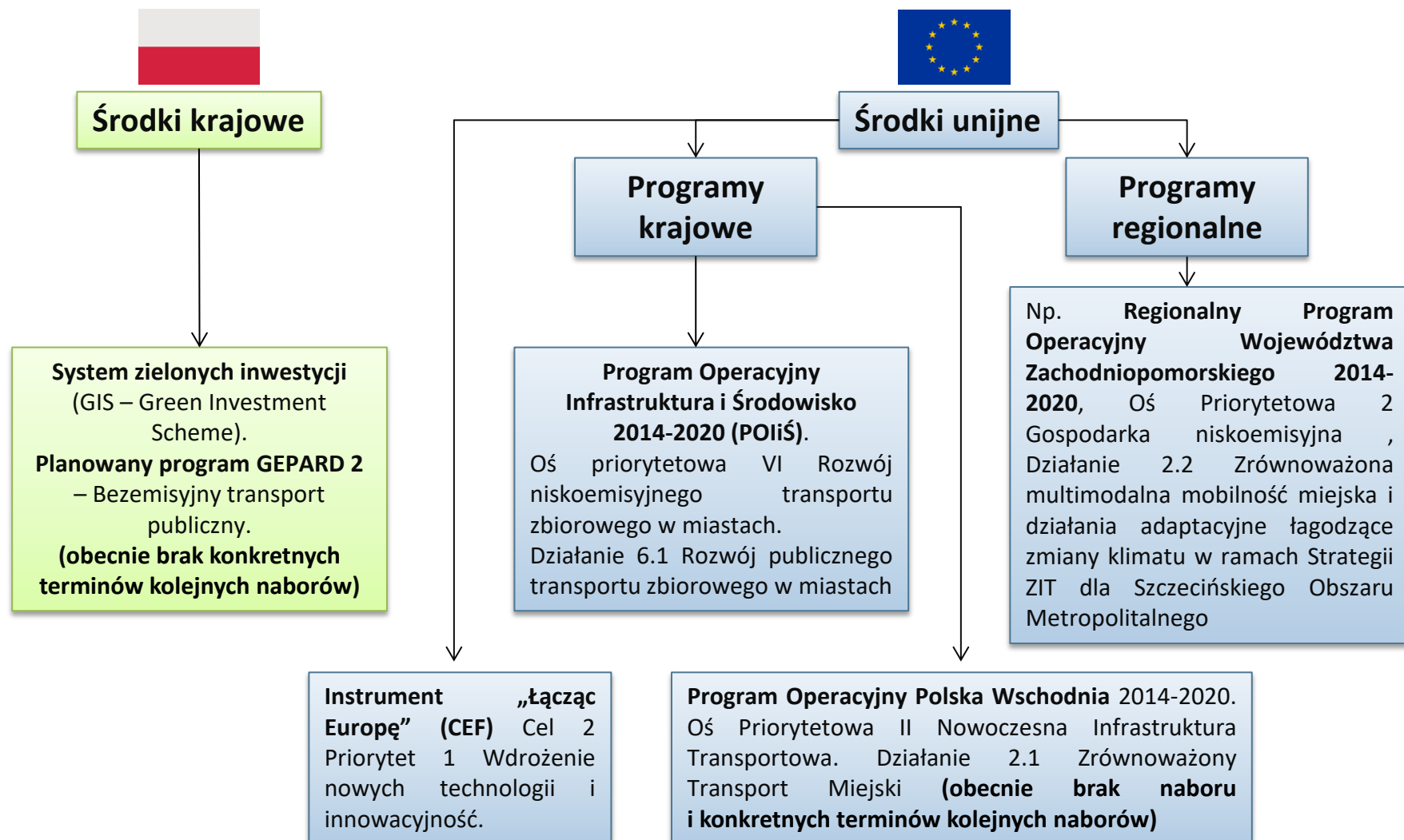
1. Ustanawiana uchwałą rady gminy;
2. Wjazd bez ograniczeń dla:
  - EV;
  - pojazdów wodorowych;
  - pojazdów napędzanych gazem ziemnym;
3. Zwolnienia:
  - Policja, ABW, straż pożarna, karetki, pojazdy wojskowe;
  - mieszkańcy strefy, autobusy szkolne;
  - autobusy zeroemisyjne;
  - inne przewidziane w uchwale rady gminy.
3. Ustanawiana na obszarach dróg, których zarządcą jest gmina.

1. Dotychczasowe przepisy nie przewidywały możliwości pobierania opłaty za wjazd do strefy.
2. **Zgodnie z nowelizacją przyjętą przez Sejm w dniu 06.06.2018:**

Opłata za wjazd do strefy	
Max. wysokość	<b>2,50 zł / h</b>
Godziny pobierania opłaty	Okres pomiędzy <b>9:00 a 17:00</b>
Forma opłaty	<b>Abonament lub ryczałt</b>
Okres stosowania opłaty	<b>3 lata</b> od dnia podjęcia uchwały o utworzeniu strefy

3. Ponadto, zgodnie z nowelizacją, strefa może być utworzona **wyłącznie w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców.**

# Inne potencjalne źródła finansowania inwestycji gmin w zakresie elektromobilności



# Instrument „Łącząc Europę” (CEF)

## Cel 2 Priorytet 1 : Wdrożenie nowych technologii i innowacyjność.

### Wspierane projekty

Projekty dotyczące nowych technologii i innowacyjności we wszystkich sektorach transportu, w szczególności:

- działania wspierające dekarbonizację transportu poprzez **rozwój infrastruktury** dystrybucyjnej paliw alternatywnych (napęd elektryczny, paliwo wodorowe, biopaliwo, paliwa syntetyczne, CNG/LNG, LPG oraz inne innowacyjne rozwiązania);
- działania wspierające i rozwijające interoperacyjnych interfejsów pojazd/infrastruktura przyczyniających się do wykorzystania paliw alternatywnych.

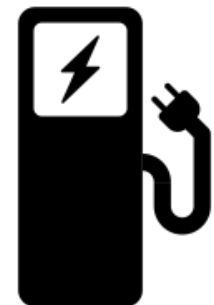
**Przykładowi beneficjenci:** JST zlokalizowane na węzłach sieci TEN-T

**Intensywność wsparcia:** 20% - 50% kosztów kwalifikowanych

**Forma wsparcia:** dotacja

**Budżet:** 450 000 000 euro

**Najbliższy nabór:** w toku (do 15 lipca 2018 r.)



## Oś priorytetowa VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach

### Wspierane projekty

- zakup nowych autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania;
- zakup nowych trolejbusów wyposażonych w niezależnie elektrochemiczne źródło zasilania wraz z niezbędną infrastrukturą.

**Przykładowi beneficjenci:** JST (w tym ich związki i porozumienia)

**Intensywność wsparcia:** do 85 % kosztów kwalifikowanych

**Forma wsparcia:** dotacja

**Budżet:** 300 000 000 złotych

**Najbliższy nabór:** planowany na okres 14.12.2018 - 31.01.2019



**Fundusze Europejskie**  
Infrastruktura i Środowisko

## *Inne rozwiązania pozwalające obniżyć koszty wdrożenia elektromobilności*

---

- 1. Udział w Programie Bezemisyjnego Transportu Publicznego** na opracowanie innowacyjnego autobusu bezemisyjnego wraz z rozwiązaniem dotyczącym infrastruktury ładowania
  - program wdrażany przez NCBiR współfinansowany ze środków europejskich w ramach poddziałania 4.1.3 Innowacyjne metody zarządzania badaniami Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020;
  - faza badań jest finansowana ze środków pomocowych, a faza wdrożeniowa odbywa się we współpracy gminy i wykonawcy wybranego w ramach partnerstwa innowacyjnego.
- 2. Wynajem baterii i infrastruktury ładowania na potrzeby autobusów zeroemisyjnych i pojazdów należących do JST.**

---

# Dziękuję za uwagę!



**Maciej Lewicki**

[maciej.lewicki@skslegal.pl](mailto:maciej.lewicki@skslegal.pl)

Tel. +48 22 608 73 03



**Warszawa**

ul. Jasna 26

00-054 Warszawa

tel.: +48 22 608 70 00

fax: +48 22 608 70 70

office@skslegal.pl

**Poznań**

ul. Mickiewicza 35

60-837 Poznań

tel.: +48 61 856 04 20

fax: +48 61 856 05 67

office.poznan@skslegal.pl

**Katowice**

ul. Chorzowska 152

40-101 Katowice

tel.: +48 32 731 59 86

fax: +48 32 731 59 90

office.katowice@skslegal.pl

**Wrocław**

Plac Solny 16

50-062 Wrocław

tel.: +48 71 346 77 00

fax: +48 71 346 77 09

office.wroclaw@skslegal.pl

**[www.skslegal.pl](http://www.skslegal.pl)**