

Warszawa, 22.09.2026 r.

Pani Dorota Zawadzka-Stępniak
Prezes Zarządu
Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska
i Gospodarki Wodnej
ul. Pańska 97
00-834 Warszawa

**Apel o pilne zakończenie procesu kontraktacji wsparcia dla pojazdów
zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 oraz przedstawienie wiążącego
harmonogramu obsługi wniosków**

Szanowna Pani Prezesko,

Związek pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, wspólnie z producentami pojazdów zaangażowanymi we wdrażanie zeroemisyjnego transportu ciężkiego w Polsce, zwraca się z pilnym apelem o niezwłoczne przyspieszenie obsługi wniosków już złożonych oraz nowych wniosków składanych na bieżąco w ramach programu priorytetowego „Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3”, w szczególności wniosków, które uzyskały pozytywny wynik oceny lub w odniesieniu do których wnioskodawcom przekazano informację o zaakceptowaniu dofinansowania.

Jednocześnie prosimy o przekazanie każdemu z tych wnioskodawców konkretnego, kompletnego i realnego harmonogramu dalszego postępowania - obejmującego daty zakończenia negocjacji, podjęcia wymaganych uchwał, przygotowania projektu umowy, podpisania umowy oraz, odpowiednio do modelu finansowania, przewidywany termin uruchomienia wypłaty środków po spełnieniu warunków umownych. Rekomendujemy również wskazanie każdemu z wnioskodawców dedykowanego opiekuna, który będzie prowadził wniosek od początku do końca, i u którego można będzie uzyskać informacje o dalszych etapach i działaniach.



Skala i istota problemu

Nabór w programie został uruchomiony 30 maja 2025 r. Według informacji przekazywanych TLP przez przedsiębiorców i uczestników rynku złożono kilkadziesiąt wniosków, przy czym dostępna alokacja nie została wyczerpana. Część wnioskodawców otrzymała już informację o pozytywnym zakończeniu oceny formalnej lub akceptacji wniosku. Mimo upływu wielu miesięcy nie doszło jednak do zawarcia umów o dofinansowanie, a przedsiębiorcy nie otrzymali również informacji pozwalających wiarygodnie określić datę zakończenia procesu.

Pozytywna ocena wniosku albo informacja o przyznaniu dofinansowania nie usuwa tej niepewności. Zgodnie z § 12 ust. 3 regulaminu zobowiązanie NFOŚiGW powstaje dopiero w dniu zawarcia umowy. Do tego momentu wnioskodawca nie dysponuje tytułem, na którym może bezpiecznie oprzeć zamówienie pojazdu, umowę leasingu, finansowanie zewnętrzne, harmonogram wdrożenia ani zobowiązania podjęte wobec klienta zlecającego przewozy.

Problem nie sprowadza się zatem do niedogodności administracyjnej. Jest to stan długotrwałej niepewności kontraktowej i finansowej, który przenosi na wnioskodawców pełne ryzyko opóźnienia procesu pozostającego poza ich kontrolą, a zarazem uniemożliwia im racjonalne zarządzanie terminami, płynnością i odpowiedzialnością wobec kontrahentów.

Skutki dla przewoźników i ich klientów

Zakup lub leasing zeroemisyjnego pojazdu ciężkiego jest przedsięwzięciem kapitałochłonnym, którego ekonomika zależy od wysokiego i przewidywalnego wykorzystania pojazdu, dostępu do infrastruktury ładowania oraz właściwie wycenionych zleceń. W praktyce decyzja inwestycyjna jest zwykle powiązana z dedykowanym kontraktem przewozowym, określającym wolumen, relacje transportowe, termin uruchomienia, poziom usług i zasady odpowiedzialności przy jednoczesnym wkalkulowaniu możliwej do otrzymania subwencji w ramach programu wsparcia z NFOŚiGW. Bez takiego kontraktu oraz bez przesądzonego wsparcia inwestycja może nie osiągać ekonomicznej rentowności.

Przedłużający się brak umowy o dofinansowanie uniemożliwia terminowe zamówienie i wdrożenie pojazdów do obsługi już zakontraktowanych lub przygotowywanych operacji zeroemisyjnych. Powstaje w konsekwencji realne ryzyko:

1. niewykonania albo nienależytego wykonania kontraktów przewozowych, w tym niedotrzymania daty rozpoczęcia świadczenia usług;
2. utraty kontraktów i klientów, naliczenia kar umownych lub powstania roszczeń odszkodowawczych;
3. utraty zarezerwowanych terminów produkcyjnych, wzrostu ceny pojazdu lub zmiany warunków finansowania i leasingu;
4. poniesienia kosztów infrastruktury, przygotowania operacyjnego i organizacji przewozów bez pewności uruchomienia przedsięwzięcia;
5. rezygnacji przedsiębiorców z projektów zeroemisyjnych oraz osłabienia zaufania rynku do publicznych instrumentów wsparcia.

Rozwiązaniem pomostowym może być czasowy najem pojazdu zeroemisyjnego. Nie jest to jednak alternatywa, którą można skalkulować bez znajomości choćby przybliżonej daty podpisania umowy i uruchomienia inwestycji docelowej. Stawka najmu zależy między innymi od długości okresu, deklarowanego przebiegu, konfiguracji pojazdu, zasad zwrotu oraz dostępności konkretnego modelu.

Brak określonego horyzontu czasowego prowadzi albo do nieakceptowalnej ceny, albo do podjęcia przez przewoźnika otwartego ryzyka kosztowego, którego nie może uwzględnić w cenie usługi.

Skutki dla producentów pojazdów i dla realizacji celu programu

Opóźnienie dotyka również producentów pojazdów, importerów, dealerów, firmy zabudowujące podwozia, podmioty leasingowe oraz dostawców infrastruktury. Brak wiarygodnego harmonogramu uniemożliwia utrzymanie rezerwacji produkcyjnych, planowanie dostaw i zabezpieczenie warunków handlowych. W rezultacie anulowane lub przesuwane są zamówienia, a ograniczona podaż pojazdów demonstracyjnych i najmu krótkoterminowego nie jest w stanie zastąpić docelowego rynku nowych pojazdów.

Dalsza zwłoka kategorycznie uniemożliwia możliwość osiągnięcia efektu ekologicznego programu. Środki pozostające w alokacji nie przekładają się na faktyczne zmniejszenie emisji, dopóki nie zostaną zawarte umowy, pojazdy nie zostaną dostarczone, a przewozy nie rozpoczną się w warunkach rzeczywistej eksploatacji. Sprawność kontraktacji jest zatem integralnym warunkiem skuteczności programu, a nie jedynie kwestią organizacji pracy Funduszu.

Rozbieżność pomiędzy harmonogramem regulaminowym a praktyką

Regulamin naboru określa terminy dla kolejnych etapów pozostających po stronie NFOŚiGW. Przewiduje między innymi do 20 dni roboczych na negocjacje warunków umowy po zakończeniu pozytywnej oceny jakościowej, do 13 albo 43 dni roboczych na podjęcie uchwały o dofinansowaniu - zależnie od wartości wsparcia i konieczności zatwierdzenia przez Radę Nadzorczą - oraz do 16 albo 46 dni roboczych na przygotowanie i podpisanie umowy.

Według informacji otrzymywanych od przedsiębiorców rzeczywisty czas obsługi części pozytywnie ocenionych wniosków istotnie wykracza poza horyzont wynikający z tych postanowień, przy jednoczesnym braku informacji o przyczynie i dacie zakończenia oczekiwania. Jeżeli w konkretnych sprawach zachodzą okoliczności wpływające na bieg terminów, wnioskodawcy powinni otrzymać jasne wskazanie tych okoliczności, aktualnego etapu oraz daty wykonania pozostałych czynności. Ogólna informacja o trwającym procedowaniu nie zapewnia przewidywalności niezbędnej do prowadzenia działalności gospodarczej.

Postulowane działania

Wnosimy o podjęcie następujących działań w trybie pilnym:

1. zakończenie bez zbędnej zwłoki procesu kontraktacji wniosków, które przeszły ocenę pozytywnie i spełniają warunki zawarcia umowy;
2. przekazanie każdemu wnioskodawcy, w terminie 7 dni roboczych od otrzymania niniejszego wystąpienia, indywidualnej informacji obejmującej: aktualny etap postępowania, czynności już zakończone, ewentualne braki lub warunki pozostające do spełnienia, jednostkę odpowiedzialną oraz konkretne daty wykonania wszystkich pozostałych etapów;
3. wskazanie daty przekazania projektu umowy i daty jej podpisania dla każdego wniosku, w odniesieniu do którego podjęto uchwałę o dofinansowaniu albo zakończono negocjacje warunków wsparcia;
4. opublikowanie aktualnego harmonogramu operacyjnego obsługi naboru, zawierającego standardowe maksymalne terminy oraz zasady postępowania w razie wystąpienia okoliczności powodujących opóźnienie;
5. wyznaczenie koordynatora programu oraz uruchomienie stałego kanału komunikacji dla wnioskodawców, umożliwiającego uzyskanie informacji odnoszącej się do konkretnej sprawy, a nie wyłącznie informacji ogólnej;
6. zorganizowanie, w terminie nie dłuższym niż 14 dni, spotkania roboczego NFOŚiGW z przedstawicielami TLP, wnioskodawców i producentów pojazdów w celu przedstawienia planu usunięcia zaległości i zabezpieczenia terminowej obsługi kolejnych wniosków.
7. Przypisanie każdemu wnioskodawcy oficjalnego opiekuna, który będzie bezpośrednio prowadził cały proces od momentu złożenia wniosku, do momentu zawarcia umowy.

W odniesieniu do już pozytywnie ocenionych wniosków oczekujemy harmonogramów wskazujących konkretne daty, a nie jedynie orientacyjne przedziały lub zastrzeżenie, że sprawa jest w toku. Jeżeli dotrzymanie terminu wskazanego w regulaminie nie jest możliwe, informacja powinna być przekazywana do wnioskodawcy z odpowiednim wyprzedzeniem oraz obejmować przyczynę, nową datę graniczną oraz osobę lub komórkę odpowiedzialną za zakończenie danego etapu.

Gotowość branży do współpracy

TLP i producenci pojazdów deklarują gotowość do niezwłocznego udziału w spotkaniu roboczym oraz do przekazania zanonimizowanego zestawienia spraw, w których opóźnienie zagraża realizacji kontraktów przewozowych. Celem branży nie jest kwestionowanie wymogów oceny ani standardów zabezpieczenia środków publicznych, lecz doprowadzenie do sytuacji, w której proces jest terminowy, transparentny i przewidywalny, a jego uczestnicy mogą podejmować decyzje inwestycyjne na podstawie rzetelnej informacji.

Program wsparcia pojazdów kategorii N2 i N3 jest kluczowym instrumentem uruchomienia rynku zeroemisyjnego transportu ciężkiego w Polsce. Jego powodzenie będzie oceniane nie przez wysokość niewykorzystanej alokacji, lecz przez liczbę pojazdów faktycznie wprowadzonych do eksploatacji i przewozów zrealizowanych bez emisji. Dlatego zwracamy się do Pani Prezes o osobisty nadzór nad usunięciem powstałych opóźnień oraz o przekazanie odpowiedzi zawierającej konkretny plan i terminy działań.

Z wyrazami szacunku,

Maciej Wroński

Maciej Wroński
Prezes
Transport i Logistyka Polska



Rajmund Pezowicz

Rajmund Pezowicz
Dyrektor Sprzedaży Flotowej
MAN Truck & Bus Polska



Vincenzo Nicolò

Vincenzo Nicolò
Dyrektor zarządzający
IVECO Poland

IVECO

Lesław Tłaga

Lesław Tłaga
Prezes Zarządu LONTEX

SUPERPANTHER

Wojciech Kopiel

Wojciech Kopiel
Dyrektor Zarządzający
Ford Trucks Polska



Janusz Buława

Janusz Buława
Prezes
Renault Trucks Polska



Małgorzata Kulis

Małgorzata Kulis
Dyrektor zarządzająca Volvo
Trucks Poland

VOLVO Trucks

Przemysław Rajewski

Przemysław Rajewski
Prezes
Daimler Truck Polska



Do uprzejmej wiadomości:

Pani **Paulina Hennig-Kloska**
Ministra Klimatu i Środowiska

Pan **Dariusz Klimczak**
Minister Infrastruktury