|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  projekt rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska zmieniającego rozporządzenie w sprawie wzoru nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Klimatu i Środowiska  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Pan Krzysztof Bolesta – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Szymon Byliński – Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej  e-mail: [szymon.bylinski@klimat.gov.pl](mailto:szymon.bylinski@klimat.gov.pl) | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 05.06.2024 r.  **Źródło:**  art. 39 ust. 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 875, z późn. zm.)  **Nr w wykazie prac: 1182** | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Przedstawiciele kilku urzędów miast planujących wprowadzenie stref czystego transportu zgłosili zastrzeżenia do obowiązującego wzoru nalepki określonego w załączniku do rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie wzoru nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu (Dz. U. poz. 845). Główną uwagą były trudności wydrukowania nalepki na powszechnie dostępnym sprzęcie poligraficznym. Dlatego przyjmując możliwości techniczne urzędów Ministerstwo Klimatu i Środowisko zaproponowało zmiany wzoru nalepki. Przygotowany został nowy, prostszy wzór, co ułatwi wydruk nalepek przez gminy.  Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 875, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o elektromobilności”, w art. 39 wprowadza do polskiego systemu prawnego pojęcie stref czystego transportu, zwanych dalej „SCT”. SCT mogą być tworzone przez gminy, w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko. Ustawa o elektromobilności zakłada wprowadzenie nalepek dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do SCT. W celu ich ujednolicenia i zwiększenia rozpoznawalności, w rozporządzeniu określono jednolity wzór. Nalepka będzie stosowana przez gminy, które zdecydują się ustanowić strefę czystego transportu. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W celu dostosowania wymogów ustawy o elektromobilności do potrzeby oznakowania nalepką pojazdów uprawnionych do wjazdu do SCT projektowane zmiany zakładają aktualizację wzoru nalepki. Propozycja nowelizacji umożliwi przyspieszenie procesu obsługi wniosku o wydanie nalepki, przy jednoczesnym utrzymaniu kosztu całej procedury na poziomie określonym w ustawie.  Nie ma możliwości realizacji celów projektu w sposób inny niż przez wydanie projektowanego rozporządzenia. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oznakowania pojazdów zawierających informacje z kategorii ich wpływu na środowisko, w tym o dane o ilości emitowanych zanieczyszczeń wprowadziło wiele państw, zwłaszcza w Unii Europejskiej.  W Niemczech są to tzw. plakietki ekologiczne pt. „*Umweltplakette*”, które można zamówić za pośrednictwem różnych stron internetowych, np. <https://www.nalepkaekologiczna.pl/plakietki-ekologiczne-w-niemczech/>. Plakietka ekologiczna we Francji pt. „*Crit’Air*” jest dostępna do zamówienia przez Internet, ale po przesłaniu zeskanowanego dowodu rejestracyjnego samochodu, za pośrednictwem strony francuskiego Ministerstwa Transformacji Ekologicznej <https://www.certificat-air.gouv.fr/en/>. Takie samo rozwiązanie przewiduje system austriacki, w którym plakietki pt. „*Umwelt-Pickerl*” także zamawia się za okazaniem dowodu rejestracyjnego – por. <https://www.umwelt-pickerl.at/pl/>. Należy zauważyć, że ww. oznakowania umożliwiają wjazd do podobnych stref, jak te przewidziane w polskiej ustawie o elektromobilności. Natomiast za ich brak grożą mandaty w wysokości nawet kilku tys. euro. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | Wielkość | | | | | | | | Źródło danych | | | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | |
| Jednostki samorządu terytorialnego | | | Wszystkie gminy w Polsce, które planują utworzenie SCT. Łączna liczba gmin to około 2,5 tysięcy. Na chwilę obecną brak jest możliwości określenia konkretnej liczby gmin. Decyzje w tym zakresie są podejmowane wyłączenie przez właściwe organy gminy. | | | | | | | | Strona internetowa MSWiA | | | | | | | | | | | | Uproszczenie wzoru nalepki, co usprawni jej wydruk przez gminy. | | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projekt nie był przedmiotem pre-konsultacji.  Projekt, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.  Projekt zostanie przekazany do konsultacji (na 10 dni) do następujących podmiotów:  1) Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności;  2) Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych;  3) Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności;  4) Krajowa Izba Gospodarcza;  5) Polska Izba Motoryzacji;  6) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;  7) Polska Platforma LNG;  8) Związek Miast Polskich;  9) Unia Metropolii Polskich;  10) Górnośląski Związek Metropolitalny;  11) Związek Powiatów Polskich;  12) Warszawski Alarm Smogowy;  13) Miasto Jest Nasze;  14) Polski Klub Ekologiczny;  15) Polska Izba Rozwoju Elektromobilności.  Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania (na 10 dni) następującym podmiotom:  1) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;  2) Prezes Prokuratorii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej;  3) Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców;  4) Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;  5) Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego;  6) Prezes Urzędu Dozoru Technicznego.  Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy zadań związków zawodowych, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe.  Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy praw i interesów związków pracodawców, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje pracodawców.  Projekt podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, gdyż dotyczy spraw związanych z samorządem terytorialnym, o których mowa w ustawie z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej.  Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego, wobec czego nie wymaga zaopiniowania przez RDS.  Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, wobec czego nie wymaga zaopiniowania przez Radę Działalności Pożytku Publicznego.  Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.  Wyniki opiniowania i konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie z konsultacji, zawierającym zestawienie przedstawionych stanowisk lub opinii i odniesienie się do nich przez organ wnioskujący, udostępnionym na stronie Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny, najpóźniej z dniem przekazania projektu na kolejny etap prac legislacyjnych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ceny stałe z …… r.) | | | | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | | 1 | | 2 | | 3 | | | 4 | | 5 | 6 | | | 7 | | | 8 | | 9 | | 10 | *Łącznie (0-10)* | |
| **Dochody ogółem** | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| budżet państwa | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| JST | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| **Wydatki ogółem** | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| budżet państwa | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| JST | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| **Saldo ogółem** | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| budżet państwa | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| JST | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| Źródła finansowania | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Zaproponowana aktualizacja wzoru nalepki nie ma wpływu na dochody lub wydatki budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub innych jednostek. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Skutki | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | | | | | | | 0 | | 1 | | | | | 2 | | | | 3 | | | 5 | | | | 10 | | | *Łącznie (0-10)* |
| W ujęciu pieniężnym  (w mln zł,  ceny stałe z …… r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | | |  |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | | |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | | |  |
| osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | | |  |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | Poprawa jakości powietrza wynikająca ze zmniejszenia emisji szkodliwych substancji przez pojazdy - szczególnie w dużych aglomeracjach. Nie będzie to efekt samego wprowadzenia nalepek, ale mogą one przyspieszyć wprowadzanie SCT, którego skutkiem będzie właśnie zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne | (dodaj/usuń) | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | | | | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| zmniejszenie liczby dokumentów  zmniejszenie liczby procedur  skrócenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | | zwiększenie liczby dokumentów  zwiększenie liczby procedur  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | | | | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Komentarz:  Projektowana zmiana rozporządzenia wprowadza niewielkie zmiany, które jednak przełożoną się na szybsze przygotowanie nalepki. W konsekwencji proponowane rozwiązanie umożliwi przyspieszenie procesu obsługi wniosku o wydanie nalepki. Powyższe stanowi minimalne wymaganie, jakie musi zostać spełnione wraz z wprowadzeniem SCT, w celu identyfikacji pojazdów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W dłuższej perspektywie, kiedy gminy zaczną wprowadzać SCT, rozwinie się zapotrzebowanie na infrastrukturę dla pojazdów napędzanych przez paliwa alternatywne, co może mieć pozytywny wpływ na rynek pracy. Należy wskazać, że niniejsza regulacja nie będzie mieć negatywnego wpływu na rynek pracy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | | | | | demografia  mienie państwowe  inne: | | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Łatwy i szybki dostęp do oznakowania pojazdów uprawnionych do wjazdu do SCT, zgodnie z uchwałą rady gminy, będzie miał przełożenie na sprawniejsze tworzenie takich stref w polskich aglomeracjach. Długofalowym efektem będzie spadek emisji zanieczyszczeń, poprawa jakości powietrza w miastach, lepszy stan zdrowia ich mieszkańców, a także niższy poziom hałasu na ich terenie | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Planuje się, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia rozporządzenia. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nie planuje się przeprowadzenia ewaluacji projektu. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |