

Warszawa, dnia 4 lutego 2022 r.

Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych  
ul. Ceglowska 28/1  
01-803 Warszawa

Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności  
ul. Nowy Kisielin - Rozwojowa 7A  
66-002 Zielona Góra

**Pan  
Ireneusz Zyska  
Sekretarz Stanu  
Ministerstwo Klimatu i Środowiska**

*Szanowny Panie Ministrze,*

W odpowiedzi na przekazany do zaopiniowania przy piśmie z dnia 26 stycznia br. znak DP-WOPI.0220.72.2021.KM projekt Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wzoru nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu (nr 800 w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Klimatu i Środowiska), przedstawiamy poniżej nasze uwagi i propozycje zmian.

### **Uwagi o charakterze ogólnym**

Nowe przepisy dotyczące stref czystego transportu, obowiązujące od 24 grudnia ub.r. mają za zadanie ułatwienie samorządom tworzenie takich stref w praktycznie każdej gminie, która uzna za zasadne podjęcie działań na rzecz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego w ramach poprawy jakości powietrza.

Przyznanie samorządom prawa do ustalania kryteriów wjazdu do strefy otwiera nowe możliwości, ale powoduje też określone zagrożenia. Elastyczność w kształtowaniu takich kryteriów jest konieczna z uwagi na specyfikę każdej gminy oraz nadal znikomą ilość pojazdów zeroemisyjnych na naszych drogach. Dlatego też strefy czystego transportu nie powinny być postrzegane jako

ekskluzywne enklawy, w których mogą się poruszać wyłącznie pojazdy zeroemisyjne, ale jako narzędzie do eliminacji z ruchu miejskiego stosunkowo niewielkiej grupy pojazdów najbardziej emisyjnych, przede wszystkim starych, wyeksploatowanych pojazdów z silnikiem diesla. Badania drogowe emisji zanieczyszczeń z pojazdów, przeprowadzone w Krakowie i Warszawie wyraźnie wskazują, że pojazdy te mają bardzo znaczący wpływ na jakość powietrza i ich eliminacja może przynieść szybką, wymierną poprawę jakości powietrza, przede wszystkim w zakresie bardzo szkodliwych tlenków azotu. Dlatego też uważamy, że najkorzystniejszym rozwiązaniem będzie wzór nalepki umożliwiający kształtowanie kryteriów wjazdu do stref czystego transportu opartych na wieku pojazdu (dacie pierwszej rejestracji), z czym związany jest poziom zanieczyszczeń emitowany przez dany pojazd (normy Euro) oraz rodzaju paliwa.

Dostępne publikacje zawierające wyniki badań emisji z pojazdów na środowisko i zdrowie człowieka jednoznacznie wskazują, że z uwagi na większe poziomy emisji cząstek stałych oraz tlenków azotu, emisje z pojazdów napędzanych silnikiem diesla są o wiele bardziej szkodliwe dla zdrowia człowieka. Dlatego też, uwzględniając konieczność realizacji celu ustanowienia strefy czystego transportu, zawartego w art. 39 ust. 1 ustawy o elektromobilności, proponujemy, aby w zakresie wyłączeń przedmiotowych, możliwych do zastosowania przez samorządy, główną przesłanką była możliwość eliminacji najbardziej emisyjnych pojazdów, przede wszystkim napędzanych silnikiem diesla. W przypadku silników benzynowych, różnice w emisjach między poszczególnymi normami Euro nie są tak duże jak w przypadku silników diesla, a emitowane zanieczyszczenia dużo mniej szkodliwe dla człowieka i środowiska. Takie podejście nie wymusza na mniej zamożnych użytkownikach konieczności wymiany pojazdu na znacznie nowszy (i droższy), ale wymianę starszego pojazdu z silnikiem diesla na porównywalny wiekowo i cenowo, ale dużo mniej emisyjny pojazd napędzany silnikiem benzynowym. Dzięki temu zminimalizowane zostanie ryzyko wykluczenia transportowego mniej zamożnej części lokalnej społeczności gminy.

Odrębnego podejścia, naszym zdaniem, wymaga natomiast kwestia możliwych do zastosowania wyłączeń przedmiotowych, obejmujących nie konkretne grupy pojazdów, ale grupy ich użytkowników. Z uwagi na konieczność uwzględnienia specyficznych warunków w każdej gminie, obejmujących zarówno strukturę lokalnej floty czy też np. uzdrowiskowy charakter gminy lub inne szczególne uwarunkowania jak np. ograniczony dostęp do regularnej komunikacji publicznej, wyłączenia o takim charakterze będą miały charakter lokalny, skierowany do mieszkańców danej gminy. Mogą mieć także charakter wyłączeń czasowych, dając możliwość dostosowania się do kryteriów przedmiotowych ustanowionych na obszarze strefy. W tym przypadku, wzór naklejki powinien wskazywać strefę (jej nazwę) w jakiej udzielono takiego wyłączenia oraz opcjonalnie datę ważności udzielonego wyłączenia.

Innego potraktowania wymagają także pojazdy wymienione w art. 39 ust. 1 punkt 1) – 3) oraz w art. 39 ust. 2 ustawy o elektromobilności (dotyczy to także

pojazdów elektrycznych i wodorowych nie wyposażonych w dedykowane, zielone tablice rejestracyjne). Pojazdy wymienione tamże otrzymały bezwarunkowe i bezterminowe wyłączenie z ograniczeń obowiązujących na obszarze każdej utworzonej strefy. Dlatego też wzór nalepki w tym przypadku powinien umożliwić ich szybką i łatwą identyfikację.

Uwzględniając powyższe, w naszej opinii stworzenie jednego, uniwersalnego wzoru nalepki, obowiązującego we wszystkich strefach czystego transportu, umożliwiającego uwzględnienie zarówno kryteriów jak też wyłączeń ustawowych oraz przedmiotowych i podmiotowych wydaje się być niemożliwe, jeżeli mają one być łatwo identyfikowane dla celów kontrolnych nawet w przypadku poruszającego się pojazdu.

### **Uwagi szczegółowe i propozycje zmian**

Aby ustalone kryteria wjazdu do strefy były efektywne, należy zapewnić ich powszechne przestrzeganie poprzez łatwe i skuteczne ich egzekwowanie. Kluczową rolę w tym zakresie powinny spełnić nalepki identyfikacyjne, których wzór, zgodnie z zapisami ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, został zaproponowany w przedmiotowym projekcie Rozporządzenia.

Proponujemy, aby w trakcie prac nad ustaleniem wzoru nalepek uwzględnić następujące założenia kierunkowe:

- a) wzór nalepki powinien umożliwić łatwą i szybką identyfikację czy pojazd nią oznaczony ma prawo do poruszania się w danej strefie. Dlatego też kluczowe informacje powinny być możliwe do odczytania nawet w przypadku pojazdu poruszającego się po ulicy. Z tego też względu nie uważamy za zasadne umieszczania na nalepce, której rozmiar z oczywistych powodów powinien być jak najmniejszy, dużej ilości informacji w postaci wyrazów lub liczb, możliwych do odczytania wyłącznie z niewielkiej odległości.
- b) proponujemy, aby głównymi elementami przekazującymi niezbędne informacje o danym pojeździe był kolor i kształt nalepki. Obydwa te elementy są łatwo rozpoznawalne ze znacznej odległości, zapewniając szybką i bezbłędną identyfikację pojazdu będącego także w ruchu.
- c) respektując prawo samorządów do swobodnego kształtowania kryteriów wjazdu do strefy uważamy, że wzór nalepki powinien również określać kluczowy parametr danego pojazdu, czyli jego emisyjność, uzależnioną od daty pierwszej rejestracji lub produkcji oraz rodzaju stosowanego paliwa. Dlatego też proponujemy, aby:
  - kształt nalepki był uzależniony od stosowanego paliwa głównego;
  - kolor nalepki powinien wskazywać na emisyjność pojazdu, czyli spełnianie określonej normy Euro. Jednak z uwagi na fakt, że w dowodzie rejestracyjnym i bazie CEPIK informacje dotyczące spełniania przez dany pojazd normy Euro nie zawsze są odnotowane

proponujemy, aby dany kolor odzwierciedlał przedział wiekowy pojazdu, odpowiadający w przybliżeniu danej normie Euro.

Przykładowe wzory nalepek dla poszczególnych rodzajów paliwa, spełniające powyższe kryteria, zawarte są w załączniku nr. 1.

d) Uwzględniając zróżnicowany wpływ na zdrowie człowieka i środowisko emisji z silników diesla oraz silników zasilanych innymi paliwami płynnymi proponujemy, aby wzór nalepki umożliwiał:

- i. i. zaliczenie pojazdów napędzanych silnikiem diesla do pięciu kategorii:
  1. Kat. 1 - pojazdy, których data pierwszej rejestracji jako pojazdu nowego na obszarze UE nie jest późniejsza niż 31 grudnia 2004 roku (czyli spełniające normę emisji nie wyższą niż Euro 3)
  2. Kat. 2 – pojazdy, których data pierwszej rejestracji jako pojazdu nowego na obszarze UE nie jest wcześniejsza niż 1 stycznia 2005 roku i nie jest późniejsza niż 31 sierpnia 2009 roku (czyli spełniające normę emisji Euro 4);
  3. Kat. 3 - pojazdy, których data pierwszej rejestracji jako pojazdu nowego na obszarze UE nie jest wcześniejsza niż 1 września 2009 roku i nie jest późniejsza niż 31 sierpnia 2014 roku (czyli spełniające normę emisji Euro 5);
  4. Kat. 4 – pojazdy, których data pierwszej rejestracji jako pojazdu nowego na obszarze UE nie jest wcześniejsza niż 1 września 2014 roku oraz nie jest późniejsza niż 31 sierpnia 2017 r. (czyli spełniające normę emisji Euro 6);
  5. Kat. 5 - pojazdy, których data pierwszej rejestracji jako pojazdu nowego na obszarze UE nie jest wcześniejsza niż 1 września 2017 roku (czyli spełniające normę emisji Euro 6d)
- ii. ii. zaliczenie pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi innymi niż silnik diesla do trzech kategorii:
  1. Kat. 1 - pojazdy, których data pierwszej rejestracji jako pojazdu nowego na obszarze UE nie jest wcześniejsza niż 1 stycznia 1996 roku i późniejsza niż 31 grudnia 1999 roku (czyli spełniające normę emisji Euro 2)
  2. Kat. 2 – pojazdy, których data pierwszej rejestracji jako pojazdu nowego na obszarze UE nie jest wcześniejsza niż 1 stycznia 2000 roku i nie jest późniejsza niż 31 grudnia 2005 roku (czyli spełniające normę emisji Euro 3);
  3. Kat. 3 - pojazdy, których data pierwszej rejestracji jako pojazdu nowego na obszarze UE nie jest wcześniejsza niż 1 września 2006 roku (czyli spełniające co najmniej normę emisji Euro 4);

Kształt nalepki wskazywać powinien na stosowane paliwo (olej napędowy, etylina i inne paliwa płynne), natomiast jej kolor wskazywałby na określony przedział wiekowy. W środkowej części nalepki wskazane jest

umieszczenie symbolu kategorii (1,2,3,4 lub 5), a w dolnej wydzielenie miejsca na wpisanie dowodu rejestracyjnego pojazdu.

Nalepka spełniająca powyższe kryteria miałaby uniwersalny charakter, przez co byłaby uznawana w każdej utworzonej strefie, jeśli pojazd spełniałby ustalone w niej przedmiotowe kryteria wjazdu i poruszania się. Dodatkowo, czego nie zapewnia wzór zawarty w projekcie Rozporządzenia, umożliwia zastosowanie przez samorząd podejścia progresywnego, przewidującego zaostrzenie kryteriów wraz z upływem czasu, według ustalonego w uchwale harmonogramu czasowego. Proponowane wzory takich nalepek zawarte są w zał. 1

e) Jak już wspomniano w uwagach o charakterze ogólnym, zawarte w zapisach ustawy prawo do zastosowania przez samorządy wyłączeń podmiotowych jest uzasadnione, gdyż umożliwia uwzględnienie specyfiki lokalnej, związanej np. ze strukturą lokalnych flot, potrzeb w zakresie transportu osób i dostaw towarów lub też zastosowaniem okresów dostosowawczych (przejściowych), dopuszczających np. swobodny wjazd przez mieszkańców lub dostawców towarów przez pewien określony czas, dając tym samym czas na dostosowanie się i wymianę pojazdów. Dlatego też kryteria takie mogą znacząco się różnić w różnych strefach. Proponujemy zatem, aby wzór nalepki przewidywał również dodatkowe oznaczenie, uwzględniające specyficzne dla danej strefy wyłączenia podmiotowe i czasowe. Proponujemy, aby wzór nalepki przewidywał umieszczenie niewielkiej nalepki dodatkowej, określającej dopuszczenie stałe lub czasowe obowiązujące wyłącznie w danej strefie. Dlatego też w tej części nalepki konieczne jest umieszczenie nazwy strefy (np. w formie trzyliterowego kodu), numeru rejestracyjnego oraz, opcjonalnie, daty ważności.

f) Ostatnią kwestią wymagającą uwzględnienia w Rozporządzeniu jest oznaczenie pojazdów wymienionych w art. 39 ust. 1 punkt 1) – 3) oraz w art. 39 ust. 2 ustawy o elektromobilności (w przypadku pojazdów elektrycznych i wodorowych dotyczy to wyłącznie sytuacji, kiedy pojazdy te nie są wyposażone w dedykowane, zielone tablice rejestracyjne). Z uwagi na fakt, iż zastosowane w ustawie rozwiązanie zapewnia bezwarunkowe i stałe wyłączenie takich pojazdów z ograniczeń obowiązujących we wszystkich strefach czystego transportu proponujemy, aby oznaczane one były dedykowaną nalepką, o kształcie i kolorze innym niż w przypadku wyłączeń podmiotowych i przedmiotowych. Propozycja graficzna wzoru takiej nalepki znajduje się w zał. 1.

Pragniemy również zwrócić uwagę, że przedmiotowe nalepki powinny zostać choćby w minimalnym stopniu zabezpieczone przed nieuprawnionym kopiowaniem lub nieuprawnionym przeniesieniem na inny pojazd. Dlatego też proponujemy, aby wzór graficzny nalepki zawierał elementy utrudniające nielegalne kopiowanie (w postaci unikalnego wzoru i/lub hologramu) oraz aby

w projekcie Rozporządzenia zawarty został obowiązek zastosowania takich materiałów i technologii wykonania nalepki, które uniemożliwią jej usunięcie w całości bez uszkodzeń i ponowne przyklejenie na inny pojazd.

Przedstawiając powyższe uwagi i propozycje deklarujemy jednocześnie gotowość do współpracy w ramach dalszych prac nad przygotowaniem ostatecznej wersji projektu przedmiotowego rozporządzenia.

Z wyrazami poważania,

Marcin Korolec  
Prezes Zarządu  
Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych



Krzysztof Burda  
Prezes Zarządu  
Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju  
Elektromobilności



Polska Izba Rozwoju  
Elektromobilności

*Załączniki:*

*1. Propozycja wzorów graficznych nalepek uprawniających do wjazdu do strefy czystego transportu*