|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (nr 140 w wykazie prac legislacyjnych MC) – uwagi zgłoszone w ramach opiniowania i konsultacji publicznych** | | | | |
| **L. p.** | **Jednostka redakcyjna** | **Podmiot zgłaszający uwagę** | **Treść uwagi** | **Stanowisko MC** |
|  | § 2 pkt 9 lit. g | Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów | W § 2, pkt 9), litera g) użyto wyrażenia:  „g) stwierdzone w toku badania technicznego usterki, w tym oznaczenie przedmiotu i zakresu  badania, oznaczenie usterki skutkującej uznaniem stanu technicznego za niezadawalający oraz wytyczne dotyczące oceny usterek,"  Naszym zdaniem § 2, pkt 9), litera g] powinien brzmieć:  „g) stwierdzone w toku badania technicznego usterki, w tym oznaczenie przedmiotu i zakresu badania, oznaczenie usterki skutkującej uznaniem stanu technicznego za negatywny/negative (N) oraz wytyczne dotyczące oceny usterek,"  Przepisy w rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badan technicznych oraz wzorów dokumentów z tym związanych używają do określenia wyniku badania technicznego pojazdów wyrażeń: pozytywny/positive [P] lub negatywny/negative (N]. Wyrażenie „niezadowalający" mogłoby wprowadzać wątpliwości o jaki stan techniczny chodzi. Dla zachowania przejrzystości i jednolitości przepisów proponujemy użycie wyrażenia „negatywny/negative (N)" w tym przepisie. | Nieuwzględniona  Treść przepisu w projekcie nie uległa zmianie w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia a jej brzmienie zostało uzgodnione z Ministerstwem Infrastruktury w kontekście zgodności z Dyrektywą 2014/45/UE oraz w wyniku konsultacji roboczych prowadzonych z udziałem przedstawicieli środowiska Stacji Kontroli Pojazdów. Przepis funkcjonuje w praktyce i do chwili obecnej Ministerstwo nie odnotowało zgłoszeń dotyczących wątpliwości co do jego treści. |
|  | Uwaga ogólna | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | W związku z toczącymi się pracami nad projektem przedmiotowego rozporządzenia, proponujemy rozszerzyć katalog danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o następujące informacje znajdujące się w poniżej wymienionych punktach Świadectwa zgodności:   * 23. Elektryczny: tak/nie * 23.1. Klasa pojazdu hybrydowego [elektrycznego]: OVC-HEV/NOVC-HEV/ OVC-FCHV/ NOVC-FCHV   Mając na uwadze Plan Rozwoju Elektromobilności przyjęty przez Rząd 16 marca 2017 roku, ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1124 z późn. zm.), uchwałę w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” przyjętą przez Rząd 24 września 2019 roku uważamy, że gromadzenie takich danych w CEP pozwoliłoby na przygotowanie lepszej jakości danych dotyczących ilości w parku, a także pierwszych rejestracji pojazdów elektrycznych, hybrydowych plug-in oraz hybrydowych. W obecnym stanie rzeczy na bazie danych gromadzonych w CEP nie możemy z 100% pewnością określić czy mamy do czynienia z pojazdem elektrycznym, a także rozróżnić hybrydy plug-in od hybrydy. Musimy dokonywać tego poprzez analizę danych dotyczących rodzaju paliwa, a także modelu oraz warianto-wersji. Wprowadzenie powyżej proponowanych danych do CEP w istotnym stopniu podniosłoby jakość danych w tym obszarze, pozwoliłoby na lepiej ukierunkowane wsparcie w zakresie rozwoju elektromobilności w Polsce, a także na lepsze dane o rynku samochodów w Polsce. | Nieuwzględniona  Uwaga wykracza poza zakres procedowanej zmiany.  Wyjaśniam dodatkowo, iż zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów w ewidencji tej gromadzi się aktualnie dane o:  - rodzaju zasilania silnika – w rozwiązaniu teleinformatycznym jest to pole słownikowe obejmujące następujące wartości: jednopaliwowy, dwupaliwowy, flex-fuel, elektryczny, hybryda plug-in, hybryda non plug-in, co pozwala zidentyfikować w ewidencji pojazd elektryczny.  Dodatkowo uwzględnienie propozycji generowałoby konieczność wprowadzenia zmian w rozwiązaniu CEPiK2.0 co wiąże się z dodatkowymi kosztami – zarówno po stronie centralnej jak i po stronie systemów dziedzinowych. Biorąc pod uwagę planowane na szczeblu Unii Europejskiej zmiany w zakresie dostępu w niedalekiej przyszłości do danych dotyczących świadectw zgodności – przy okazji implementacji tych zmian rozważona zostanie ponownie możliwość wprowadzenia dodatkowych zmian. |
|  | § 3 pkt 31 | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | Ponadto, mając na uwadze jakość i czytelność danych proponujemy zmodyfikowanie zapisu § 3 pkt 31:  „31) indywidualne poziomy emisji CO2 dla każdego wymienionego w pkt 27-29 rodzaju paliwa, odrębnie dla cyklu NEDC i cyklu WLTP”  Mając na uwadze, że w ramach procesu monitoringu do końca 2021 roku z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO2 z lekkich pojazdów dostawczych (Dz. U. UE. L. z 2009 r. Nr 140, str. 1 z późn. zm.) wynika obwiązek monitorowania danych dla obu cykli tj. NEDC i WLTP i dla zapewnienia większej przejrzystości danych i ich jakości, proponujemy jak powyżej. | Nieuwzględniona  Rozporządzenie w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów określa szczegółowy katalog danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Podstawą jest art. 80b Ustawy PoRD. Rozporządzenie nie określa merytorycznych celów i podstaw obowiązku gromadzenia tych danych. Zakres gromadzonych danych umożliwia realizację obowiązku raportowego wynikającego z rozporządzeń (EC) 443/2009 oraz (EU) 510/2011.  Wyjaśniam, iż proponowane uszczegółowienie zapisów jest nadmiarowe.  Wyjaśniam, iż MC jako obowiązane do realizacji raportów dla Komisji Europejskiej zapewniło narzędzia do gromadzenia danych na podstawie których raport ten jest wykonywany. |
|  | § 3 pkt 25 | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | Niezależnie od powyższego chcielibyśmy wskazać ponownie, że taka dana jak wskazana w § 3 pkt 25 „*maksymalna moc netto silnika (silników) pojazdu hybrydowego, jeżeli dotyczy*” nie jest podawana w dokumentacji technicznej pojazdu hybrydowego i nie jest także wskazana w Świadectwie zgodności. Moc układu hybrydowego nie jest sumą mocy silnika spalinowego i elektrycznego i gromadzenie takich danych nie znajduje uzasadnienia technicznego i jest często estymacją o charakterze informacji marketingowej. W związku z powyższym, w naszej opinii wyżej wskazany punkt powinien zostać wykreślony z zakresu gromadzonych danych w CEP. | Nieuwzględniona  Uwaga wykracza poza zakres procedowanej zmiany. W rozwiązaniu teleinformatycznym wypełnienie pola nie jest wymagane. |
|  | § 2 pkt 13 | Główny Inspektor Transportu Drogowego | W § 2 pkt 13 projektowanego rozporządzenia, określającym katalog danych dotyczących zatrzymania dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego, gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (dalej: ewidencja) - nie ma informacji o wydanym przez organ kontroli pokwitowaniu za zatrzymany dokument, w tym o wskazanych w nim terminie i warunkach  dalszego używania pojazdu.  Zgodnie z art. 132 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.): w razie zatrzymania dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) policjant albo funkcjonariusz Straży Granicznej wydaje kierowcy pokwitowanie. Może on zezwolić na używanie pojazdu przez czas nieprzekraczający 7 dni, określając warunki tego używania w pokwitowaniu. Zezwolenie nie może być wydane w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i c, a także w ust. 1 pkt 1 lit. a i c oraz pkt 6.  Brak w ewidencji ww. informacji powoduje, ze podczas kolejnego zatrzymania takiego pojazdu do kontroli organ kontroli otrzymuje jedynie informacji o zatrzymanym już dokumencie. Nie ma natomiast informacji - w przypadku wydania pokwitowania - na jaki okres zezwolono na dalsze używanie pojazdu i pod Jakimi warunkami. Okres ten może być bowiem krótszy niż 7 dni. | Uwaga nieuwzględniona  Projektowane rozporządzenie ma na celu wypełnienie upoważnienia ustawowego art. 80b ust. 2 w brzmieniu określonym ustawą z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy Kodeks karny (Dz. U. poz. 870) oraz dostosowanie zakresu danych technicznych do potrzeb wynikających z obowiązku raportowego dla Komisji Europejskiej w zakresie CO2. Pozostałą część treści rozporządzenia pozostawiono bez zmian.  Proponowane zmiany dotyczące gromadzenia w centralnej ewidencji pojazdów informacji o pokwitowaniu, o którym mowa w art. 132a ust. 3 oraz pokwitowaniu, o którym mowa w art. 132 ust. 2 ustawy, wiąże się z koniecznością dostosowania systemu informatycznego centralnej ewidencji pojazdów zarówno po stronie centralnej jak i po stronie systemów dziedzinowych interesariuszy – w tym przypadku organów kontroli ruchu drogowego i wymaga dodatkowych uzgodnień z tymi podmiotami. Konieczne jest również oszacowanie kosztów i zabezpieczenie środków na realizację tej zmiany po stronie centralnej i zasobów po stronie wykonawcy. Dlatego przyjmując potrzebę tej zmiany a jednocześnie uwzględniając czas niezbędny na jej uzgodnienie z interesariuszami proponuje się jej procedowanie w ramach odrębnego projektu. |
|  | § 2 pkt 14 | Główny Inspektor Transportu Drogowego | W § 2 pkt 14 projektowanego rozporządzenia, określającym katalog danych dotyczących zatrzymania profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, gromadzonych w ewidencji - podobnie jak § 2 pkt 13, nie ma informacji o wydanym pokwitowaniu za zatrzymany dokument, w tym wskazanych w nim warunkach dalszego używania pojazdu.  Zgodnie z art. 132a ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym: w przypadku zatrzymania profesjonalnego dowodu rejestracyjnego policjant albo funkcjonariusz Straży Granicznej wydaje pokwitowanie. Może on zezwolić na dalsze używanie pojazdu przez okres 24 godzin, określając warunki tego używania w pokwitowaniu.  Zezwolenie nie może być wydane w przypadkach, o których mowa w ust. 2, a także w art. 132 ust. 1 pkt 1 lit. a i c. |
|  | § 14 pkt 2 | Główny Inspektor Transportu Drogowego | W § 14 pkt 2 projektowanego rozporządzenia, wskazującym katalog danych przekazywanych m.in. przez Inspekcję Transportu Drogowego w przypadku odczytu w czasie kontroli drogomierza pojazdu niezarejestrowanego - zawarto zbyt rozbudowany katalog danych do przekazania do ewidencji w czasie tej kontroli. Istotną częścią działalności kontrolnej Inspekcji Transportu Drogowego jest podejmowanie czynności kontrolnych wobec podmiotów zagranicznych, w związku z czym w dużym zakresie inspektorzy Inspekcji kontrolują pojazdy zagraniczne, które nie będą znajdowały się w ewidencji. Pozostawienie tak obszernego katalogu danych do przekazania do ewidencji w przypadku pojazdów niezarejestrowanych, w znacznym stopniu wydłuży czas kontroli.  Ponadto, należy mieć na uwadze, ze nie wszystkie wskazane w projektowanym przepisie dane będzie można zweryfikować w czasie kontroli, zwłaszcza w przypadku pojazdów przewożonych.  Powołując się na uzasadnienie dodawanego w art. 80ba w ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym - pkt 6a, którym nałożono na Inspekcję Transportu Drogowego obowiązek przekazywania do ewidencji danych o odczycie wskazania drogomierza w czasie kontroli, zgodnie z którym: „W przypadku pojazdów zarejestrowanych za granicą lub pojazdów w ogóle niezarejestrowanych służby będą dodatkowo przekazywać do centralnej ewidencji pojazdów numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy kontrolowanego pojazdu, jego zagraniczny numer rejestracyjny (o He pojazd będzie go posiadał) oraz dane techniczne o pojeździe (m.in. markę pojazdu - tzw. prerejestracja).  Te informacje pozwolą, w przypadku ewentualnego przyszłego zarejestrowania takiego pojazdu w Polsce, na porównanie wskazań jego drogomierza z okresu sprzed jego zarejestrowania w kraju i po takim zarejestrowaniu, np. po numerze VIN. W konsekwencji, podobnie jak w przypadku pojazdów zarejestrowanych w kraju, wskazane informacje ułatwią wykrycicie manipulacji we wskazaniu drogomierza.”, należy wskazać, ze celem przekazywania danych technicznych o pojeździe do ewidencji ma być umożliwienie identyfikacji pojazdu niezarejestrowanego, w celu wykrycia ewentualnych, późniejszych manipulacji we wskazaniu drogomierza. Proponuje się zatem ograniczenie zakresu przekazywanych do ewidencji danych, jedynie do niezbędnych do identyfikacji pojazdu, np. numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy, marka i kategoria pojazdu. | Uwaga nieuwzględniona  Uprzejmie wyjaśniam, iż przepis ten wskazuje katalog danych możliwych do wprowadzenia przez organ zobowiązany zakres danych przy czy rozwiązanie techniczne ewidencji skonstruowane jest w taki sposób aby możliwe było przekazanie, w celu prerejestracji numeru VIN, marki pojazdu oraz co najmniej jednej dowolnej danej z katalogu danych technicznych określonych w **§ 3** rozporządzenia. Analogicznie już obecnie funkcjonuje moduł prerejestracji dla stacji kontroli pojazdów, gdzie w rozporządzeniu wskazano szeroki zakres danych, które diagnosta wprowadza do ewidencji w ramach prerejestracji – jednakże większość wprowadzanych danych jest opcjonalna. Nadmieniam również iż propozycja zawarta w uwadze wskazuje na kategorię pojazdu – w przypadku pojazdów niezarejestrowanych znajdują się takie dla których nie można określić kategorii, stąd dana ta nie należy do katalogu danych obligatoryjnych wprowadzanych w ramach prerejestracji wykonywanej przez stacje kontroli pojazdów – po uwzględnieniu wniosków środowiska diagnostów, że dane te niejednokrotnie nie są dostępne.  Dodatkowo § 12 rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego precyzuje które dane organ wprowadza obligatoryjnie wskazując również, że w ramach 80b ust. 1 pkt 13 przekazywana jest minimum jedna ze wskazanych w tej kategorii danych poza marką. |