

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia..... 2020 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie prowadzenia katalogu marek i typów pojazdów
homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej
Polskiej²⁾**

Na podstawie art. 80b^h ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695 i 1087) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 7 kwietnia 2016 r. w sprawie prowadzenia katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. poz. 483 i 2211, z 2017 r. poz. 2087 oraz z 2019 poz. 410 i 2551) w § 3 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po pkt 20 dodaje się pkt 20a i 20b w brzmieniu:
„20a) klasę pojazdu hybrydowego (elektrycznego);
20b) informację, że pojazd jest napędzany wyłącznie energią elektryczną;”;
- 2) uchyla się pkt 28;
- 3) w pkt 63 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 64 w brzmieniu:
„64) zasięg pojazdu, w przypadku pojazdu elektrycznego lub hybrydowego (OVC-HEV), jeżeli dotyczy.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 października 2020 r.

MINISTER CYFRYZACJI

w porozumieniu

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 2270).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz. Urz. UE L 111 z 25.04.2019, str. 13 oraz Dz. Urz. UE L 8 z 14.02.2020, str. 2).

MINISTER INFRASTRUKTURY

ZA ZGODNOŚĆ POD WZGLĘDEM PRAWNYM,
REDAKCYJNYM I LEGISLACYJNYM

Iwona Szulc

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Cyfryzacji

/- podpisano elektronicznie/

UZASADNIENIE

Projektowana zmiana rozporządzenia wynika ze zmian wprowadzonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określającym normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylającym rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz. Urz. UE L 111 z 25.04.2019, s. 13) – skutkujących koniecznością rozszerzenia zakresu danych o pojazdach elektrycznych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Dane te są niezbędne do wykonywania corocznych raportów dotyczących emisji CO₂, do których przekazywania do Komisji Europejskiej, jest obowiązany administrator danych i informacji gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.

Jednocześnie niniejszy projekt zawiera zmiany porządkujące zakres danych gromadzonych w katalogu marek i typów pojazdów, które zapewnią jednoznaczną identyfikację pojazdów elektrycznych a także precyzyjne określenie atrybutów dla pojazdów hybrydowych.

Niniejszy projekt zawiera następujące zmiany w zakresie § 3:

- a) doprecyzowano zakres danych gromadzonych dla pojazdów elektrycznych wprowadzając w pkt 20a klasę pojazdu hybrydowego (elektrycznego) (w polu tym przekazywana będzie informacja czy pojazd jest hybrydą rodzaju OVC-HEV (plug-in) czy non plug-in); w pkt 20b informację czy pojazd jest elektryczny – w celu jednoznacznej identyfikacji pojazdów zasilanych wyłącznie energią elektryczną – obecnie zachodzi konieczność interpretacji czy pojazd jest elektryczny, w oparciu o szereg danych technicznych pojazdu, co stanowi utrudnienie przy przygotowywaniu zestawień i statystyk w tym zakresie – wprowadzenie jednoznacznego oznaczenia wyeliminuje konieczność interpretacji danych;
- b) uchylono pkt 28 – w związku z uwagami przedstawianymi w toku konsultacji przez środowisko producentów pojazdów a także potwierdzone przez podmiot prowadzący katalog marek i typów pojazdów homologowanych i dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – że informacja o maksymalnej mocy silnika (silników) pojazdu hybrydowego nie wynika z dokumentów homologacyjnych pojazdów i jest daną niewypełnianą przez organy. W ewidencji dla pojazdów elektrycznych gromadzi się dane o maksymalnej mocy netto silnika elektrycznego. Uchylany punkt obejmuje dane o mocy netto silnika (silników) pojazdu hybrydowego, gdzie w przypadku hybryd od momentu wprowadzenia do

katalogu tej informacji pole to nie było wypełniane biorąc pod uwagę, iż wprost nie występuje w świadectwie zgodności. W przypadku istnienia, na co przedstawiciele producentów pojazdów oraz podmiot prowadzący katalog zwracali uwagę, dwóch silników wartość podawana wymagała wyliczenia i była wartością sztucznie wskazywaną przez organy – jeśli w ogóle następowało takie wyliczenie. Wobec tych uwag początkowo utrzymano tę informację w katalogu dopisując w kolejnych zmianach jedynie „jeżeli dotyczy”, co wskazywało na opcjonalność przekazywania tej informacji do CEP. Biorąc jednak pod uwagę że pole nie jest obecnie wypełniane, i nie jest to informacja wymagana w raportach na potrzeby Komisji Europejskiej proponuje się uchylenie tego punktu z rozporządzenia;

- c) dodano w pkt 64 daną w postaci zasięgu pojazdu elektrycznego lub hybrydowego OVC-HEV (plug-in) – dana ta jest niezbędna do wykonywania corocznych raportów dotyczących emisji CO₂, do których przekazywania do Komisji Europejskiej jest obowiązany administrator danych i informacji gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów – w tym przypadku dla pojazdów czysto elektrycznych. Obowiązek raportowania dotyczy wartości związanych z zasięgiem przy zasilaniu pojazdów energią elektryczną. Niemniej jednak mając na uwadze dostępność w dokumentach przedstawianych do rejestracji pojazdu i w homologacjach typu, danych o zasięgu dla hybrydowych pojazdów elektrycznych z doładowaniem zewnętrznym oraz rosnące znaczenie tych pojazdów na rynku a tym samym zainteresowanie danymi technicznymi ich dotyczącymi uwzględniono gromadzenie tych danych zarówno w katalogu marek i typów pojazdów homologowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jak i w katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Centralna ewidencja pojazdów jako referencyjny zbiór, z którego dane udostępnia się podmiotom jest jedynym ośrodkiem przetwarzania kompleksowych danych o pojeździe – stąd zdecydowano o uwzględnieniu wyżej wymienionych danych o zasięgu również dla pojazdów hybrydowych OVC-HEV.

Pozostały zakres danych gromadzonych w katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie ulega zmianie.

Dodatkowe dane jednocześnie będą stanowić dane wzorcowe, wykorzystywane przez organy rejestrujące w procesie rejestracji pojazdów.

Przedmiot projektu rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projektowana regulacja nie będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 708).

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Przedmiotowy projekt nie będzie mieć wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt został udostępniony na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Cyfryzacji, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248). Nie odnotowano zgłoszeń zainteresowanych podmiotów w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 30 października 2020 r. Termin wejścia w życie rozporządzenia wynika z konieczności zapewnienia czasu niezbędnego na prace techniczne w zakresie dostosowania systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów oraz struktury katalogu marek i typów pojazdów homologowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do rozszerzonego zakresu danych a także systemu teleinformatycznego eksploatowanego w starostwach.

<p>Nazwa projektu rozporządzenie Ministra Cyfryzacji zmieniające rozporządzenie w sprawie prowadzenia katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Cyfryzacji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Zagórski, Minister Cyfryzacji</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Ewa Mierzwińska – Departament Zarządzania Systemami MC, tel. 22 556 84 18, ewa.mierzwinska@mc.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 10 lipca 2020 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe – art. 80bh ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695 i 1087)</p> <p>Nr w wykazie prac MC: 155</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz. Urz. UE L 111 z 25.04.2019, s. 13) wprowadza konieczność uwzględniania w raportach przygotowywanych przez państwa członkowskie dodatkowych danych, w zakresie pojazdów z napędem elektrycznym – zasięgu pojazdu, co skutkuje koniecznością rozszerzenia zakresu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Zmiana wydanego rozporządzenia w celu zapewnienia wsparcia procesu rejestracji pojazdów realizowanego przez organy rejestrujące za pomocą referencyjnych danych z katalogu marek i typów pojazdów, a w konsekwencji zapewnienia gromadzenia poprawnych danych w zakresie emisji CO₂ w centralnej ewidencji pojazdów i możliwości raportowania przez administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów do Komisji Europejskiej danych nowo rejestrowanych pojazdów elektrycznych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Państwa Członkowskie Unii Europejskiej zapewniają raportowanie danych w zakresie emisji CO₂ do Komisji Europejskiej na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określającym normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylającym rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz. Urz. UE L 111 z 25.04.2019, s. 13)

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister Cyfryzacji	1	Informacja ogólnodostępna	Minister Cyfryzacji jest organem prowadzącym centralną ewidencję pojazdów, zobowiązanym do raportowania do Komisji Europejskiej informacji o danych nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich w zakresie ich wpływu na środowisko – emisji CO ₂
Podmiot prowadzący katalog – Instytut Transportu Samochodowego	1	Informacja ogólnodostępna	Prowadzenie katalogu, udostępnianie katalogu za pomocą systemu informatycznego centralnej ewidencji pojazdów i

			kierowców podmiotom uprawnionym									
5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji												
Projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Cyfryzacji. Nie odnotowano zgłoszeń zainteresowanych podmiotów w trybie przepisów o działalności lobbgingowej w procesie stanowienia prawa.												
6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
	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	0,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,4
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz Celowy CEPiK	0	0,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,4
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	-0,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-0,4
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	Fundusz Celowy - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Zmiana po stronie centralnej Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, w zakresie rozszerzenia katalogu danych, zostanie sfinansowana ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Całkowity koszt dostosowania systemu CEPiK 2.0 związany z wprowadzeniem dodatkowych danych na potrzeby realizacji raportów CO₂, szacowany jest na poziomie około 400 tys. zł i obejmuje skutki ujęte w niniejszym projekcie oraz w projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów – w zakresie dodatkowych danych technicznych pojazdów w tym:</p> <ul style="list-style-type: none">rozszerzenie zakresu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów orazdostosowanie CEPiK 2.0 do rozszerzonego zakresu danych gromadzonych w katalogu marek i typów pojazdów homologowanych na terytorium RP oraz udostępnianych z tego katalogu podmiotom uprawnionym m.in. na potrzeby realizacji procesu rejestracji pojazdów. <p>Wydatkowanie z tytułu powyższej zmiany planowane jest na 2020 r.</p> <p>Przedmiotowy projekt nie spowoduje skutków finansowych dla organów samorządu terytorialnego oraz nie będzie generował skutków finansowych dla budżetu państwa.</p>											
7. 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.)	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych, a także na obywateli i gospodarstwa domowe.						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odróconej tabeli zgodności).					<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy			
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:					<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:			
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.					<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy			
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								
Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:			<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		

Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na wskazane obszary.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 30 października 2020 r.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Nie dotyczy.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Nie dotyczy.	