|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji zmieniającego rozporządzenie w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (MC 154)** | | | | |
| **L.p.** | **Jednostka redakcyjna** | **Podmiot zgłaszający uwagę** | **Treść uwagi** | **Stanowisko MC** |
|  | § 1 pkt 1 lit. b | MI | Proponuję dostosowanie brzmienia w projektowanym § 1 w pkt 1 w lit. b (w zakresie § 2 pkt 14 w lit. g) do terminologii wynikającej z załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 2141) i zmianę wyrażenia „oznaczenie usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezadowalający oraz opis usterki” na „kryteria uznania stanu pojazdu za niezadowalający oraz kategoria usterki”. | Uwaga niezasadna.  Na pokwitowaniu, zgodnym ze wzorem określonym w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego wpisuje się „usterki wyłącznie przez wskazanie numeru pozycji, zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego, albo opisowo, jeżeli nie są wymienione w tym załączniku”. Funkcjonariusz nie wpisuje w pokwitowaniu kategorii usterki bo ta wynika stricte z załącznika nr 1 do w/w rozporządzenia. Stąd w zakresie danych gromadzonych w ewidencji nie uwzględniono kategorii usterki.  Zaproponowane w projekcie rozporządzenia brzmienie przepisu jest spójne z określonym w w/w rozporządzeniu wzorem pokwitowania i odzwierciedla rozwiązanie techniczne zaprojektowane w ramach systemu CEPiK2.0. |
|  | § 1 pkt 1 lit. a | RCL | Zgodnie z projektowanym przepisem § 1 pkt 1 lit. a, dodającym do § 2 pkt 13 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 2547) nowe dane dotyczące zatrzymania dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego (lit. f-k), w lit. h wskazano daną: „stwierdzone w toku kontroli usterki, w tym oznaczenie przedmiotu i zakresu kontroli, oznaczenie usterki skutkującej uznaniem stanu technicznego pojazdu za niezadowalający oraz opis usterki,”. W związku z powyższym wskazać należy:  a) przepis § 2 pkt 13 lit. b ww. rozporządzenia zawiera już daną „przyczyna zatrzymania dokumentu”. Katalogi sytuacji, w których organ uprawniony może zatrzymać wskazany dokument zawarto w art. 132 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695 i 1087), dalej: ustawa. Wśród przyczyn zatrzymania dokumentu wskazano m.in. stwierdzenie lub uzasadnione przypuszczenie, że pojazd: - zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, - zagraża porządkowi ruchu, - narusza wymagania ochrony środowiska. Wskazane wyżej przyczyny są jednymi z kilku przyczyn zatrzymania dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego, Rządowe Centrum Legislacji proponuje więc dodanie, w projektowanym § 2 pkt 13 lit. h, wyrazów „jeżeli dotyczy”. Ponadto uzasadnienie projektu należy uzupełnić o informację dotyczącą przyczyn wprowadzenia przedmiotowego rozszerzenia i wyjaśnienie, dlaczego obecny przepis nakazujący podawanie przyczyny zatrzymania dokumentu jest niewystarczający,  b) zgodnie ze wskazanymi wyżej ustawowymi przesłankami zatrzymania dokumentu, organ kontroli stwierdza, jako przyczynę zatrzymania dokumentu: zagrożenie bezpieczeństwa, zagrożenie porządku ruchu bądź naruszenie wymagań ochrony środowiska. Wobec powyższego przeredagowania wymaga fragment przepisu dotyczący uznania stanu technicznego pojazdu za „niezadowalający”,  c) zgodnie z upoważnieniem zawartym w art. 80b ust 2 ustawy rozporządzenie powinno określić m.in. szczegółowy katalog danych o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego. Za niezgodny z upoważnieniem należy więc uznać dodawany przepis § 2 pkt 13 lit. h rozporządzenia, w zakresie oznaczenia „przedmiotu i zakresu kontroli” – jako wykraczający poza zakres upoważnienia,  d) mając na uwadze przepis art. 81 ust. 11 pkt 2a lit. b ustawy, zgodnie z którym niezależnie od badań, o których mowa w art. 81 ust. 3-5, dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd skierowany przez starostę po otrzymaniu wniosku organu kontroli ruchu drogowego o konieczności przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu kategorii M2, M3, N2 i N3, przyczepy kategorii O3 i O4 i ciągnika kołowego kategorii T5 użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy, wyjaśnienia wymaga, czy projektowany przepis § 2 pkt 13 lit. i rozporządzenia dotyczy także wskazanej wyżej sytuacji. W przypadku potwierdzenia, iż § 2 pkt 13 lit. i rozporządzenia dotyczy także skierowania wydanego przez starostę, projektowany przepis wymaga korekty bądź odpowiedniego uzupełnienia uzasadnienia,  e) powyższe uwagi mają zastosowanie także do § 1 pkt 1 lit. b projektu rozporządzenia, dotyczącego danych o zatrzymaniu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego. | 1. uwaga uwzględniona w zakresie dopisania „jeżeli dotyczy” w lit. h.   Dodatkowo uzupełnienie uzasadnienia zgodnie z sugestią RCL: Przedmiotowe rozszerzenie zakresu danych wynika wprost z wniosków kierowanych do Ministra Cyfryzacji od organów kontroli ruchu drogowego, w tym Policji i Inspekcji Transportu Drogowego, a także Ministerstwa Infrastruktury, które wskazywały, iż w zakresie danych dotyczących zatrzymania dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego – brakuje informacji o wydanym pokwitowaniu za zatrzymany dokument, w tym 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 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 używania pojazdu w pokwitowaniu. Brak wyżej wskazanych informacji w centralnej ewidencji pojazdów powoduje, że podczas kolejnego zatrzymania takiego pojazdu do kontroli organ kontrolny otrzymuje jedynie informację 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 krótszy niż 7 dni, na pokwitowaniu może być wydany też zakaz dalszej jazdy).  Wyjaśniam również, iż aktualnie gromadzona przyczyna zatrzymania – wskazywana zgodnie z katalogiem określonym w art. 132 ust. 1 albo 1a ustawy wskazuje jedynie podstawę prawną na jakiej nastąpiło zatrzymanie dokumentu. Organ, który następnie dokonuje zwrotu dokumentu nie posiada poza w/w podstawą żadnej informacji (w przypadku gdy właściciel nie okaże pokwitowania) jakie usterki zostały stwierdzone podczas zatrzymania. Również stacja kontroli pojazdów, która po zatrzymaniu dokumentu przeprowadza badanie techniczne często nie wie jakie badanie należy przeprowadzić. Dlatego niezbędne jest poszerzenie zakresu danych, które zapewni udostępnianie niezbędnych danych uprawnionym podmiotom w celu usprawnienia i prawidłowej realizacji ich ustawowych zadań,   1. uwaga nieuwzględniona – w niniejszym projekcie posłużono się terminologią z jednej strony zbieżną z terminologią funkcjonującą w aktualnym rozporządzeniu w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów w zakresie danych o badaniu technicznym i jednocześnie zgodną z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego gdzie określenie konkretnej usterki opisano jako kryteria uznania stanu pojazdu za niezadowalający, 2. uwaga uwzględniona – proponuje się zmianę na „stwierdzone w toku kontroli usterki, w tym oznaczenie usterki skutkującej uznaniem stanu technicznego pojazdu za niezadowalający oraz opis usterki”, 3. zgodnie z pouczeniem zawartym w załączniku nr 9  rozporządzenia z dnia 5 stycznia 2019r. w sprawie kontroli ruchu drogowego podstawą prawną skierowania pojazdu na dodatkowe badanie techniczne: art. 81 ust. 11 pkt 1  ustawy - § 2 pkt 13 lit. i nie dotyczy więc skierowania wydanego przez starostę, 4. uwaga uwzględniona. |
|  | RCL | § 1 pkt 2 | Rozszerzonego uzasadnienia wymaga przepis § 1 pkt 2:  a) lit. b w zakresie usunięcia z katalogu danych technicznych o pojeździe danej o maksymalnej mocy netto silnika (silników) pojazdu hybrydowego. Zgodnie bowiem z pkt 3.3.1.1.1. załącznika I Kompletny wykaz informacji do celów homologacji typu WE pojazdów, części lub oddzielnych zespołów technicznych do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1, z późn. zm.) producent podaje maksymalną moc netto, a zgodnie z pkt 3.4.5.4 tego załącznika - maksymalną moc w kW, b) lit. d w zakresie dodawanej danej – zasięg pojazdu - w przypadku pojazdu „hybrydowego (OVC-HEV)”. Zgodnie bowiem z załącznikiem II, część A pkt 1 lit. t 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) państwa członkowskie, dla każdego roku kalendarzowego, ewidencjonują m.in. dane o zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną, w stosownych przypadkach. Proponuje się też rozważenie zastąpienia pojęcia pojazd hybrydowy (OVC-HEV) pojęciem „pojazd hybrydowy z napędem elektrycznym OVC”, zgodnie z załącznikiem VI dyrektywy 2007/46/WE określającym Wzory świadectwa homologacji typu, bądź „hybrydowy pojazd elektryczny z doładowaniem zewnętrznym” – zgodnie z art. 12 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631; | Uwaga uwzględniona poprzez dodanie wyjaśnienia w uzasadnieniu:  Wyjaśniam, iż 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. |
|  | RCL | § 2 | Szczegółowego wyjaśnienia w uzasadnieniu wymaga zarówno termin główny wejścia w życie rozporządzenia, jak i terminy wejścia w życie przepisów § 1 pkt 2 rozporządzenia. | Uwaga uwzględniona.  Termin wejścia w życie rozporządzenia a także terminy wejścia w życie wskazanych w projekcie przepisów wynikają z konieczności zapewnienia czasu niezbędnego na realizację zmian w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów oraz zmian w systemach dziedzinowych zintegrowanych z CEPiK2.0. Zgodnie z harmonogramem realizacji zmian osiągnięcie gotowości do wdrożenia w zakresie nowych danych dotyczących pokwitowania określone zostało na dzień 1 listopada 2020 r. i taka też została wskazana data wejścia w życie rozporządzenia. Zmiana w zakresie gromadzenia nowych danych technicznych została zaplanowana do wdrożenia na dzień 30 listopada 2020 r. |