|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji zmieniającego rozporządzenie w sprawie prowadzenia katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (MC 155)** | | | | |
| **L.p.** | **Jednostka redakcyjna** | **Podmiot zgłaszający uwagę** | **Treść uwagi** | **Stanowisko MC** |
|  | RCL | § 1 pkt 2 | Rozszerzonego uzasadnienia wymaga przepis § 1 pkt 2 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 2 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; | 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. |
|  | § 1 pkt 3 | RCL | W przypadku dodawanego, w katalogu danych technicznych pkt 64 – nowej danej dotyczącej pojazdów, tj. zasięg pojazdu - w przypadku pojazdu „hybrydowego (OVC-HEV)” zauważyć należy, że zgodnie 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 w części pierwszej poprzez dodanie do uzasadnienia następującego wyjaśnienia:  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 RP 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 w/w danych o zasięgu również dla pojazdów hybrydowych OVC-HEV.  Odpowiadając na drugą część uwagi wyjaśniam, iż określenie pojazd hybrydowy (OVC-HEV) jest zgodne z określeniem stosowanym we wzorze świadectwa zgodności gdzie występują pojęcia skrótowe zgodnie z dyrektywą 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. Zgodnie z załącznikiem IX we wzorze świadectwa zgodności (COC) w punkcie 23.1. widnieje zapis: Klasa pojazdu hybrydowego [elektrycznego]: OVC-HEV/NOV-HEV/OVC-FCHV/NOVC-FCHV. Biorąc pod uwagę, iż urzędy wprowadzają dane w oparciu o dokument świadectwa zgodności, określenie użyte w projekcie miało na celu ułatwić wprowadzanie danych do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Jednocześnie w samej Dyrektywie pojazdy, o których mowa powyżej określane są jako:   * pojazd hybrydowy z napędem elektrycznym OVC * hybrydowy pojazd elektryczny z doładowaniem zewnętrznym (OVC) * pojazd OVC-HEV   Biorąc pod uwagę różnorodność używanych sformułowań proponujemy podtrzymać zaproponowane w projekcie brzmienie. |
|  | RCL | § 2 | Szczegółowego wyjaśnienia w uzasadnieniu wymaga termin wejścia w życie projektu – 30 października 2020 r., który nie został w żaden sposób wyjaśniony. | Uwaga uwzględniona poprzez dodanie w uzasadnieniu wyjaśnienia: 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 RP do rozszerzonego zakresu danych a także systemu teleinformatycznego eksploatowanego w Starostwach. |