



# Ministerstwo Cyfryzacji

Sekretarz Stanu  
Dariusz Standerski

BM.WP.057.78.2026  
Warszawa, 24 maja 2026 r.

**Szanowny Pan  
Włodzimierz Czarzasty  
Marszałek Sejmu RP**

Dot. pisma z 22 kwietnia br. Posłanki na Sejm RP Pani Urszuli Pastawskiej w sprawie nieprawidłowości przy automatycznym uzupełnianiu danych o normach emisji spalin EURO w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) (interpelacja nr 16685)

Szanowny Panie Marszałku,

poniżej przedstawiam odpowiedzi na zadane przez Posłankę pytanie.

**Ad 1) Na jakiej podstawie prawnej i technicznej zaprojektowano algorytm automatyzacji, który przyznaje priorytet kryterium wieku pojazdu nad szczegółowymi danymi technicznymi (np. kod silnika, numer homologacji)?**

Algorytm automatycznego uzupełniania danych dotyczących poziomu emisji EURO w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) został przygotowany na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym i aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie. Dotyczy to w szczególności rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 11 sierpnia 2023 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz.U. 2023, poz. 1642 ze zm.). Przewiduje ono możliwość automatycznego uzupełniania wybranych danych w CEPiK, w tym poziomu emisji EURO.

Opracowując mechanizm automatycznego uzupełniania danych w CEPiK, uwzględniono następujące parametry w ramach kolejnych etapów procedury:

- Krok 1 – w przypadku pojazdów z emisją EURO przekazaną przez organ rejestrujący w procesie rejestracji pojazdu pozostawiono ten parametr bez zmiany, a w przypadku pozostałych pojazdów następuje przejście do kroku 2;
- Krok 2 – jeśli norma emisji EURO została wpisana w adnotację w dowodzie rejestracyjnym, algorytm przeniósł informację o normie EURO do danych technicznych pojazdu. W przypadku pozostałych pojazdów następuje przejście do kroku 3;
- Krok 3 – algorytm wziął pod uwagę dane porównawcze dla pojazdów o analogicznych danych, m.in. w zakresie: marki, typu, wariantu, wersji, pojemności i mocy silnika i roku produkcji, którym przypisano normę EURO.
- W takim przypadku norma EURO najczęściej występująca dla pojazdów o takich samych parametrach została przypisana do pojazdów, które bez normy EURO, które jednak spełniały parametry „klucza”. W przypadku dla pozostałych pojazdów następuje przejście do kroku 4;
- Krok 4 – ustalenie normy EURO w oparciu o rodzaj i rok produkcji pojazdu, zgodnie z załącznikiem nr 9 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach, a także

właściwymi przepisami prawa Unii Europejskiej – dotyczy to homologacji pojazdów i norm emisji spalin.

Z uwagi na te przesłanki kryterium wieku pojazdu stanowiło dopiero 4 krok algorytmu – dla tych pojazdów, dla których w poprzednich 3 krokach nie było możliwe przypisanie normy EURO. Mechanizm opiera się zatem na zestawie dostępnych danych zgromadzonych w CEPiK i regułach wynikających z obowiązujących przepisów i danych referencyjnych. Dla znacznej części pojazdów historycznie zgromadzonych w CEPiK szczegółowe dane techniczne, takie jak numer homologacji, nie były kompletne albo – jak w przypadku kodu silnika – nie były dostępne, ponieważ nie są gromadzone w ewidencji. W takich przypadkach zastosowanie miały reguły pozwalające oszacować poziom emisji EURO na podstawie innych dostępnych parametrów pojazdu, w tym roku produkcji lub daty pierwszej rejestracji.

Celem wdrożonego rozwiązania było uzupełnienie brakujących danych w skali masowej, zachowując możliwie najwyższą jakość danych i proporcjonalność przedsięwzięcia. Algorytm został zastosowany wyłącznie wobec pojazdów, dla których informacja o poziomie emisji EURO nie została wcześniej przekazana przez organ rejestrujący.

Ministerstwo Cyfryzacji monitoruje funkcjonowanie rozwiązania i analizuje zgłaszane przypadki rozbieżności w ramach bieżącego utrzymania i rozwoju systemu CEPiK. Ministerstwo pracuje również nad bieżącym i długoterminowym rozwojem systemu CEPiK.

**Ad 2) Dlaczego w procesie automatycznego uzupełniania danych nie wykorzystano w pełni posiadanych już przez administrację zasobów, takich jak katalogi ITS czy archiwalne dane homologacyjne, co pozwoliłoby uniknąć chaosu?**

Ministerstwo Cyfryzacji monitoruje funkcjonowanie rozwiązania i analizuje zgłaszane przypadki rozbieżności w ramach bieżącego utrzymania i rozwoju systemu CEPiK. Skala zgłoszonych i potwierdzonych rozbieżności utrzymuje się poniżej 0,01%.

Proces automatycznego uzupełniania danych dotyczących poziomu emisji EURO w CEPiK przygotowano z uwzględnieniem zakresu danych dostępnych w CEPiK i możliwości technicznych i organizacyjnych związanych z ich wykorzystaniem w skali ogólnokrajowej.

Dane historyczne dotyczące homologacji pojazdów i informacje pochodzące z różnych katalogów i rejestrów referencyjnych nie stanowią jednolitego, kompletnego i w pełni ustrukturyzowanego zbioru danych możliwego do automatycznego wykorzystania dla wszystkich pojazdów zgromadzonych w CEPiK. W szczególności część danych historycznych nie występuje w postaci cyfrowej, nie zawiera identyfikatorów umożliwiających jednoznaczne powiązanie z konkretnym rekordem pojazdu w CEPiK albo odnosi się do typów pojazdów, a nie indywidualnych egzemplarzy.

Celem wdrożonego rozwiązania było możliwie szybkie i masowe uzupełnienie brakujących danych o poziomie emisji EURO dla pojazdów, dla których dane te nie zostały wcześniej przekazane przez organy rejestrujące. Realizacja tego celu wymagała zastosowania rozwiązania proporcjonalnego pod względem technicznym, organizacyjnym i kosztowym.

Weryfikacja każdego indywidualnego przypadku z wykorzystaniem pełnej dokumentacji homologacyjnej lub historycznych zasobów referencyjnych wymagałaby przeprowadzenia wieloskalowego procesu analitycznego i manualnej walidacji danych, co znacząco przekraczałoby zakres oraz cel wdrażanego rozwiązania.

Jednocześnie system przewiduje możliwość korekty danych w przypadkach stwierdzenia rozbieżności. Obywatele i organy rejestrujące mają możliwość zgłoszenia i weryfikacji danych dotyczących poziomu emisji EURO na podstawie dokumentów potwierdzających parametry techniczne pojazdu.

**Ad 3) Jaką liczbę pojazdów w Polsce może dotyczyć problem błędnie przypisanej (zaniżonej) normy EURO w wyniku automatyzacji przeprowadzonej po sierpniu 2023 roku?**

Ministerstwo Cyfryzacji nie dysponuje danymi pozwalającymi na określenie liczby pojazdów, dla których automatycznie uzupełniona norma emisji EURO byłaby niezgodna ze stanem faktycznym.

Ministerstwo Cyfryzacji monitoruje funkcjonowanie rozwiązania i analizuje zgłaszane przypadki rozbieżności w ramach bieżącego utrzymania i rozwoju systemu CEPiK. Ministerstwo pracuje również nad bieżącym i długoterminowym rozwojem systemu CEPiK. Skala zgłoszonych i potwierdzonych rozbieżności utrzymuje się poniżej 0,01%. Dotychczas automatycznie uzupełniono dane dotyczące poziomu emisji EURO dla ok. 28 750 000 pojazdów. W ok. 1000 przypadkach norma emisji została następnie zmieniona przez organy rejestrujące, natomiast liczba administracyjnych korekt danych dotyczących poziomu emisji EURO wynosi ok. 300 przypadków.

Oznacza to, że liczba przypadków wymagających korekty stanowi ok. 0,0045% wszystkich automatycznie uzupełnionych wpisów.

Korekta danych nie oznacza jednak automatycznie błędu algorytmu. Korekty mogą wynikać również z aktualizacji danych – przedstawienia dodatkowych dokumentów lub informacji niedostępnych w momencie automatycznego uzupełniania danych.

**Ad 4) Czy Ministerstwo planuje wdrożenie systemowej, bezpłatnej ścieżki korekty danych dla obywateli w sytuacjach oczywistych, gdzie dane techniczne pojazdu (np. na podstawie kodu silnika i VIN) jednoznacznie wskazują na wyższą normę niż ta przypisana automatycznie?**

Obowiązujące przepisy przewidują możliwość poprawienia danych zgromadzonych w CEPiK w przypadku stwierdzenia rozbieżności pomiędzy danymi ujawnionymi w ewidencji a stanem faktycznym pojazdu.

W przypadku zakwestionowania automatycznie uzupełnionej normy emisji EURO właściciel pojazdu może zgłosić sprawę do właściwego organu rejestrującego albo administratora systemu CEPiK, przedstawiając dokumenty potwierdzające poziom emisji spalin pojazdu, zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wykonawczych. Dotyczy to w szczególności załącznika nr 9 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach.

Ministerstwo Cyfryzacji monitoruje funkcjonowanie rozwiązania i analizuje zgłaszane przypadki rozbieżności w ramach bieżącego utrzymania i rozwoju systemu CEPiK. Ministerstwo pracuje również nad bieżącym i długoterminowym rozwojem systemu CEPiK.

**Ad 5) Jakie jest stanowisko resortu wobec faktu, że obywatele muszą ponosić opłaty na rzecz prywatnych importerów za dokumenty niezbędne do poprawienia błędu urzędowego w systemie CEPiK?**

Automatyczne uzupełnianie danych dotyczących poziomu emisji EURO w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców zostało wdrożone w celu uzupełnienia brakujących danych w ewidencji, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i przy wykorzystaniu danych dostępnych administracji publicznej.

W przypadku części pojazdów historyczne dane zgromadzone w CEPiK nie pozwalają jednoznacznie ustalić poziomu emisji EURO, bez odwołania się do dokumentacji

producenta, danych homologacyjnych lub innych dokumentów źródłowych pozostających poza zasobami administracji publicznej.

Ministerstwo Cyfryzacji nie jest stroną relacji pomiędzy właścicielem pojazdu a podmiotami komercyjnymi świadczącymi usługi odpłatnego pozyskiwania dokumentacji producenta lub danych homologacyjnych. Obowiązujące przepisy nie nakładają obowiązku korzystania wyłącznie z dokumentów wydawanych przez importerów pojazdów. Korekta danych może zostać wprowadzona również na podstawie innych dokumentów potwierdzających poziom emisji spalin, zgodnych z wymaganiami określonymi w obowiązujących przepisach.

Ministerstwo nie podziela również założenia, że każda rozbieżność pomiędzy automatycznie uzupełnioną normą emisji EURO a oczekiwaniami właściciela pojazdu stanowi „błąd urzędowy”. Mechanizm automatycznego uzupełniania danych miał charakter systemowy i został zastosowany wyłącznie wobec pojazdów, dla których właściwe dane nie zostały wcześniej przekazane do CEPiK przez organy rejestrujące.

**Ad 6) Czy obywatele, którzy już ponieśli koszty w celu uzyskania zaświadczeń o homologacji celem sprostowania danych w systemie, mogą dochodzić ich zwrotu od Skarbu Państwa w ramach odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez niezgodne z prawem działanie organu władzy publicznej (art. 417 Kodeksu cywilnego)?**

Ministerstwo Cyfryzacji nie jest właściwe do dokonywania wiążącej interpretacji przepisów prawa cywilnego ani do przesądzenia o istnieniu lub braku roszczeń odszkodowawczych przysługujących konkretnym osobom wobec Skarbu Państwa.

Ocena, czy w indywidualnym przypadku zostały spełnione przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej przewidziane w art. 417 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, należy każdorazowo do właściwego sądu powszechnego, z uwzględnieniem całokształtu okoliczności konkretnej sprawy.

Ministerstwo Cyfryzacji wskazuje ponadto, że mechanizm automatycznego uzupełniania danych dotyczących poziomu emisji EURO został wdrożony na podstawie obowiązujących przepisów prawa. Chodzi o to, aby uzupełnić brakujące dane w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców dla pojazdów, w odniesieniu do których dane te nie zostały wcześniej przekazane przez organy rejestrujące.

Możliwość poprawienia danych w CEPiK została przewidziana w obowiązujących procedurach administracyjnych, a automatycznie uzupełnione dane zostały odpowiednio oznaczone w udostępnianych usługach jako dane wyznaczone automatycznie.

Z wyrazami szacunku  
Dariusz Standerski  
Sekretarz Stanu  
/dokument podpisany elektronicznie/

#### **Do wiadomości**

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów – Departament Spraw Parlamentarnych