|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (nr 140 w wykazie prac legislacyjnych MC) – uwagi z uzgodnień** | | | | |
| **L. p.** | **Jednostka redakcyjna** | **Podmiot zgłaszający uwagę** | **Treść uwagi** | **Stanowisko MC** |
|  | § 2 pkt 11 | MI | Proponuję w § 2 pkt 11 projektu lit. a i b nadać następujące brzmienie:  „a) nowy numer nadwozia, podwozia lub ramy,  b) rodzaj numeru nadwozia, podwozia lub ramy,”.  Proponowana zmiana jest zgodna z brzmieniem art. 66 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.), który przewiduje, że pojazd uczestniczący w ruchu powinien posiadać nadane przez producenta cechy identyfikacyjne: numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy. Ponadto w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2011 r. w sprawie szczegółowego sposobu oraz trybu nadawania i umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych (Dz. U. poz. 1401), jak również w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych (Dz. U. poz. 2355, z późn. zm.) zostały określone kwestie dotyczące sposobu, trybu nadawania oraz umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych, którymi są numer nadwozia, podwozia lub ramy. | 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 w stosunku do obowiązującego obecnie.  Uprzejmie wyjaśniam, iż zgodnie z art. 80b ust. 1 pkt 1 w centralnej ewidencji pojazdów gromadzi się numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu, co wprost wskazuje, że w ewidencji zakłada się gromadzenie albo VIN albo jednej ze wskazanych cech bez rozróżnienia czy jest to numer nadwozi, podwozia czy ramy. Rozwiązanie techniczne również przewiduje taką strukturę pól w bazie danych a propozycja dodania rodzaju numeru skutkowałaby koniecznością dokonania istotnej zmiany po stronie centralnej systemu CEPiK2.0 a także po stronie systemów interesariuszy – w szczególności starostów – SI Pojazd. |
|  | § 2 w pkt 13 | MI | W **§ 2 w pkt 13** projektu – 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). | 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 w pkt 14 | MI | W **§ 2 w pkt 14** projektu – w zakresie danych dotyczących zatrzymania profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego – brakuje 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 używania pojazdu w pokwitowaniu. |
|  | § 2 w pkt 26 | MI | W **§ 2 w pkt 26** projektu proponuję lit. j nadać następujące brzmienie:  „*j) oznaczenie o wydaniu dokumentu potwierdzającego dokonanie odczytu wskazania drogomierza,*".  Wyżej wymienione brzmienie ma na celu ujednolicenie projektowanych przepisów z procedowanym projektem *rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych czynności diagnostów związanych z odczytem wskazania drogomierza oraz wysokości opłaty z tym związanej* (etap: projekt po rozpatrzeniu przez Komisję Prawniczą). | Uwaga uwzględniona |
|  | § 14 pkt 2 | MI | Proponuję rozważyć zmianę w **§ 14 pkt 2** projektu, w którym wskazuje się katalog danych przekazywanych m.in. przez Inspekcję Transportu Drogowego w przypadku odczytu drogomierza w czasie kontroli pojazdu niezarejestrowanego. Wydaje się, że przepis ten zawiera zbyt rozbudowany katalog danych do uzupełniania w czasie kontroli. Inspekcja Transportu Drogowego w dużym zakresie kontroluje pojazdy zagraniczne, które nie będą dostępne w bazie centralnej ewidencji pojazdów. Pozostawienie tak obszernego katalogu danych do wypełnienia, w przypadku pojazdów niezarejestrowanych, w znacznym stopniu wydłuży czas kontroli. Należy mieć także na uwadze, że nie wszystkie wskazane w tym przepisie dane będzie można zweryfikować w czasie kontroli.  Zgodnie z uzasadnieniem dodawanego w art. 80ba w ust. 1 pkt 6a *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* w którym nałożono m.in. na Inspekcję Transportu Drogowego obowiązek przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów danych o odczycie wskazania drogomierza w czasie kontroli, 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 ile 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 wykrycie manipulacji we wskazaniach drogomierza. Celem przekazywania takich informacji ma być więc umożliwienie identyfikacji pojazdu niezarejestrowanego, w celu wykrycia takich ewentualnych manipulacji. Proponuję zatem ograniczyć zakres przekazywanych danych jedynie do danych niezbędnych do takiej identyfikacji pojazdu, np. nr VIN, 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. |
|  | Uzasadnienie | MI | Uważam, że zasadnym jest uzupełnienie uzasadnienia o wyjaśnienia dotyczące regulacji zawartej w **§ 2 pkt 26 lit. f i g** projektu, z której wynika, że w ewidencji gromadzi się dane o wymianie drogomierza, w tym datę i godzinę wprowadzenia danych oraz informację, czy dane o wymianie drogomierza zostały przekazane do ewidencji na podstawie art. 80 bc *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*. Dane, o których mowa wyżej, powinny zostać zapisane w systemie automatycznie podczas czynności zgłaszania wymiany drogomierza w stacji kontroli pojazdów, a nie powinny być wpisywane do systemu „ręcznie” przez uprawnionego diagnostę. | Częściowo uwzględnione  Uzasadnienie zostanie uzupełnione o informację, że data i godzina wprowadzenia danych jest automatycznie uzupełniana przez system. Informacja o przekazaniu danych w trybie awaryjnym wymaga przekazania znacznika z systemu zewnętrznego przy czym nie wyklucza to możliwości braku zaangażowania użytkownika końcowego w stacji kontroli pojazdów – w przypadku gdy jego oprogramowanie umożliwia automatyczne oznaczenie operacji przekazywanych w tzw. trybie awaryjnym – zgodnie z art. 80bc ustawy. |
|  | Uwaga ogólna | RCL | Zauważenia wymaga, że przygotowanie przedmiotowego projektu związane jest ze zmianą upoważnienia ustawowego określonego w art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) (dalej: „ustawy – Prawo o ruchu drogowym”), a także z innymi zmianami, wprowadzonymi ustawą z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. 870), związanymi ze wskazanym upoważnieniem. Zgodnie z nowym brzmieniem upoważnienia, rozporządzenie powinno określać szczegółowy katalog gromadzonych w ewidencji danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 6 lit. e i f, pkt 7 lit. a, pkt 8-18 i 20-22 ustawy. Zakres ten został rozszerzony w art. 80b w ust. 1 – o pkt 21 i 22 dotyczące danych w zakresie drogomierzy. Zgodnie z art. 80b ust. 1 pkt 21 i 22 w ewidencji gromadzi się dane „o wymianie drogomierza” oraz „o odczycie wskazania drogomierza w czasie kontroli”. Przedmiotowy projekt rozporządzenia uwzględnia ww. zmianę, lecz Rządowe Centrum Legislacji zwraca uwagę na zakres uszczegółowienia pkt 21, dotyczącego danych „o wymianie drogomierza”. Zgodnie z projektowanym rozporządzeniem (§ 2 pkt 26 projektu), szczegółowy katalog danych o wymianie drogomierza obejmuje, oprócz danych dotyczących stricte wymiany drogomierza, także szczegółowe dane dotyczące odczytu wskazania drogomierza po wymianie (dokonywanego przez diagnostę w stacji kontroli pojazdów na podstawie przepisu art. 81b ustawy – Prawo o ruchu drogowym) oraz wydawania zaświadczenia o dokonaniu odczytu wskazania drogomierza. Mając na uwadze literalne brzmienie upoważnienia ustawowego, powstają wątpliwości, czy przedstawiony projekt rozporządzenia nie przekracza zakresu tego upoważnienia, określając nadmiarowo dane dotyczące odczytu wymienionego drogomierza. Regulacje w zakresie obowiązku odczytu wymienionego drogomierza określają przepisy art. 81b ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Nie wskazują one jednak wprost na obowiązek przekazywania danych, które zostały objęte § 2 pkt 26 projektu rozporządzenia. Nie regulują także kwestii związanych z wydawaniem „zaświadczeń” o dokonaniu odczytu.  Wobec powyższego Rządowe Centrum Legislacji proponuje ponowne przeanalizowanie projektowanego katalogu rozszerzonych danych w zakresie wymiany drogomierza, pod kątem realizacji upoważnienia ustawowego, i odpowiednie rozszerzenie uzasadnienia projektu w zakresie każdej ze szczegółowych danych, o których mowa w § 2 pkt 26 projektu.  Ponadto należy zwrócić uwagę, że równolegle z pracami nad przedmiotowym projektem toczą się prace nad projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych czynności diagnostów związanych z odczytem wskazania drogomierza oraz wysokości opłaty z tym związanej (….) (nr z wykazu prac Ministra Infrastruktury – 291), wydawanego na podstawie art. 81b ust. 9 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Na kolejnym etapie procesu legislacyjnego należy więc zwrócić uwagę na spójność pojęciową wskazanych projektów.  Dodatkowo Rządowe Centrum Legislacji, przy ewentualnej kolejnej nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, proponuje rozważenie odpowiedniej zmiany art. 80b ust. 1 pkt 21 i 22, w taki sposób, aby nie budził wątpliwości co do charakteru przekazywanych danych; | Częściowo uwzględniona  Uzasadnienie do projektu zostanie uzupełnione w zakresie wyjaśnienia dotyczącego szczegółowego zakresu danych wskazanych w dodawanym w § 2 pkt 26.  Wyjaśniam, iż zgodnie z intencją ustawodawcy już na etapie procedowania ustawy przesądzono, iż kategoria „wartości odczytu wskazania drogomierza pojazdu” oraz „datę dokonania odczytu wskazania drogomierza po wymianie” mieszczą się w ustawowej kategorii danych „ o wymianie drogomierza. Takie brzmienie przepisów znajdowało się już w projekcie rozporządzenia dołączonym do projektu ustawy jako materiał informacyjny przekazany do Sejmu Z uwagi na fakt penalizacji procederu fałszowania wskazania drogomierza, system powinien dostarczyć użytkownikom taką funkcjonalność, która zapewni gromadzenie możliwie najpełniejszej informacji związanej zarówno z odczytem drogomierza podczas kontroli jak i zgłoszeniem wymiany drogomierza, co w efekcie pozwoli osiągnąć cel zakładany ustawą.  Odnotowanie informacji o wydaniu dokumentu potwierdzającego dokonanie odczytu drogomierza jak również informacji o numerze wydanego dokumentu jest niezbędne w celu zapewnienia „niepowtarzalności” dokonanego odczytu – struktura tego numeru określona w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury zapewnia taką „niepowtarzalność” . Dodatkowo nadmieniam, że określając szczegółowy katalog danych o wymianie drogomierza przyjęto analogiczną strukturę jak w przypadku badania technicznego. Również rozwiązanie systemowe opiera się w tym przypadku na analogicznej strukturze. |
|  | § 2 pkt 1, 2 i 4 | RCL | Zgodnie z art. 80b ust. 1 pkt 8 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w centralnej ewidencji pojazdów gromadzi się dane o dokumentach pojazdu oraz o ich wtórnikach. Przedmiotowy projekt rozporządzenia, w § 2 pkt 1, 2 i 4 wskazuje, że w ewidencji gromadzi się dane o dowodzie rejestracyjnym, czasowym pozwoleniu i karcie pojazdu lub o ich wtórnikach. We wskazanym zakresie przedmiotowy projekt wymaga więc odpowiedniej korekty; | Uwaga uwzględniona |
|  | § 8 pkt 1 | RCL | W zakresie § 8 pkt 1 projektu rozporządzenia korekty wymaga wskazany w tym przepisie katalog danych przekazywanych przez stacje kontroli pojazdów danych wymienionych w § 2 pkt 14 (o zatrzymaniu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego). Z przepisu art. 80ba ust. 1 pkt 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wynika bowiem, że stacje kontroli pojazdów przekazują dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 ustawy (z wyłączeniem pojazdów, o których mowa 3 w art. 73 ust. 3) w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 10, 15 i 21, oraz w przypadku przeprowadzania badania technicznego lub dokonania odczytu drogomierza pojazdu niezarejestrowanego - także pkt 1 i 13. Natomiast dane o zatrzymaniu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego są przekazywane do centralnej ewidencji pojazdów przez właściwą jednostkę organizacyjną Policji, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej, Inspekcji Transportu Drogowego lub Żandarmerii Wojskowej (art. 80ba ust. 1 pkt 4 ustawy); | Uwaga uwzględniona |
|  | § 15 | RCL | Ponownej analizy wymaga przepis § 15 projektu, zgodnie z którym dane gromadzone w ewidencji, dotyczące daty i godziny wprowadzenia danych oraz oznaczenia podmiotu wprowadzającego dane, są uzupełniane automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję. Zgodnie z upoważnieniem ustawowym, minister właściwy do spraw informatyzacji określi szczegółowy katalog danych przekazywanych przez podmioty, o których mowa w art. 80ba ust. 1 ustawy, oraz uzupełnianych automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję. W opinii Rządowego Centrum Legislacji wskazany przepis § 15 nie wypełnia w sposób kompletny upoważnienia ustawowego, pomijając część danych, które zgodnie z ustawą (art. 80ba ust. 1) są przekazywane przez wskazane wyżej podmioty. Jako przykład wskazać należy dane przekazywane przez właściwą jednostkę organizacyjną Policji, Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej lub Służby Celno-Skarbowej na podstawie art. 80ba ust. 1 pkt 6a. Zgodnie ze wskazanym przepisem ustawy – Prawo o ruchu drogowym podmioty te przekazują do ewidencji informacje w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 22, a w przypadku odczytu drogomierza pojazdu niezarejestrowanego – także pkt 1 i 13. Przedmiotowy projekt rozporządzenia wskazuje, w § 14, zakres szczegółowych danych przekazywanych przez ww. podmioty do ewidencji, w pkt 2 doprecyzowując zakres danych w przypadku odczytu drogomierza pojazdu niezrejestrowanego – wskazując jedynie część danych z zakresu art. 80b ust. 1 pkt 13 (dane techniczne o pojeździe), uszczegółowionych w przedmiotowym projekcie w § 3. Tym samym nie jest wiadome, w jaki sposób do ewidencji są wprowadzane dane, o których mowa np. w § 3 pkt 2, 5, 6, 10-14; | Uwaga nieuwzględniona  Wyjaśniam, że § 15 projektu wskazuje wyłącznie dane, które są uzupełniane przez system automatycznie.  W § 4-14 określono natomiast szczegółowy katalog danych przekazywanych przez podmioty zobowiązane do CEP. Odnosząc się do przykładu wskazanego w uwadze wyjaśniam, iż w ramach tzw. prerejestracji pojazdu czyli zakresu danych przekazywanego do ewidencji w przypadku pojazdu niezarejestrowanego – wyłącznie na potrzeby powiązania z tymi danymi odczytu drogomierza - organy kontroli ruchu drogowego nie będą przekazywać pełnego zakresu danych technicznych o pojeździe wskazanego w § 3 projektu. Zakres danych technicznych przekazywanych przez te organy określono w § 14 pkt 2 i jest to zakres danych możliwych do przekazanie przez wymienione w tym przepisie organy. Konstrukcja ta jest zbieżna z rozwiązaniem przyjętym w ustawie.  W przypadku rejestracji na terytorium RP pojazdu dotychczas niezarejestrowanego, dla którego przykładowo dokonano odczytu wskazania drogomierza i dokonano prerejestracji w ewidencji pozostałe dane w procesie rejestracji przekaże organ rejestrujący.  Nadmieniam, iż konstrukcja rozporządzenia i założenia towarzyszące określaniu zakresu danych przekazywanych przez podmioty obowiązane, nie uległa zmianom od momentu uruchomienia zmodernizowanej centralnej ewidencji pojazdów w dniu 13 listopada 2017r. W chwili obecnej analogiczne zapisy przewidywane są w przypadku przekazywania do ewidencji badania technicznego pojazdu niezarejestrowanego oraz polisy. |
|  | § 9 | RCL | Zauważenia wymaga, że zgodnie z przepisem art. 80ba ust. 1 pkt 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 są przekazywane do ewidencji przez centralną informację o zastawach rejestrowych, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego Ministra Sprawiedliwości. Odpowiedniej korekty wymaga więc przepis § 9 projektu rozporządzenia; | Uwaga uwzględniona |
|  | § 3 pkt 70 i 71 | RCL | W przypadku dodawanych, w § 3 pkt 70 i 71 projektu rozporządzenia, nowych danych technicznych o pojeździe zauważyć należy, że zgodnie z ze zmienionym załącznikiem I część A rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO2 z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy (Dz. Urz. UE L 173 z 09.07.2018, str. 1, z późn. zm.) danymi podlegającymi monitorowaniu i sprawozdawczości przez państwa członkowskie są odpowiednio „kod nadwozia określony w pozycji 38 świadectwa zgodności, w tym, w stosownych przypadkach, cyfry uzupełniające, o których mowa w dodatku 2 do załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE” (lit. d) oraz „maksymalna prędkość pojazdu określona w pozycji 29 świadectwa zgodności” (lit. f). Do rozważenia pozostawia się więc zmianę brzmienia § 3 pkt 70 i 71 projektu tak, aby były one spójne z przepisami rozporządzenia 2018/956. Ponadto zwrócić należy uwagę, że obowiązek podawania wskazanych wyżej danych jest uzależniony od daty rejestracji pojazdu – w przypadku:  a) kodu nadwozia - dla pojazdów zarejestrowanych do dnia 31 grudnia 2019 r., o ile jest dostępny, i dla pojazdów zarejestrowanych od dnia 1 stycznia 2020 r., we wszystkich przypadkach,  b) maksymalnej prędkości pojazdu - dla pojazdów zarejestrowanych od dnia 1 stycznia 2020 r.  Wobec powyższego przeanalizowania wymaga ewentualne uzupełnienie projektu rozporządzenia o odpowiednie przepisy w tym zakresie, bądź odpowiednie uzupełnienie uzasadnienia projektu co do braku takiej potrzeby; | Częściowo uwzględniona.  Uzasadnienie zostanie uzupełnione w tym zakresie.  Jednocześnie wyjaśniam, iż biorąc pod uwagę katalog dokumentów określony w art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy, na podstawie których organ rejestrujący dokonuje rejestracji pojazdu, w przypadku dodawanych w pkt 70 i 71 danych nie jest konieczne określanie, z którego dokumentu one pochodzą. Wszystkie dane techniczne określone w § 3 projektu co do zasady wprowadzane są do centralnej ewidencji pojazdów na podstawie przedstawionych do rejestracji dokumentów, jednak rozporządzenie nie precyzuje, która dana z jakiego dokumentu ma pochodzić. Dlatego nie przewiduje się takiego doprecyzowania w zakresie dodawanych w § 3 w pkt 70 i 71 danych. Dodatkowo nadmieniam, iż projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie prowadzenia katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium RP, który rozszerza ten katalog o dodatkowe dane również nie zakłada dodatkowego doprecyzowania. Dodatkowo pragnę nadmienić że zgodnie z przedstawioną przez MSZ opinią jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. |
|  |  | RCL | RCL zgłosił również uwagi o charakterze redakcyjno-legislacyjnym. | Uwzględniono. |
|  | § 14 | MF | W § 14 projektu pojawia się pojęcie "jednostek organizacyjnych Służby Celno-Skarbowej", powielające przepis art. 80ba ust. 1 pkt 6a ustawy - Prawo o ruchu drogowym.  Wskazać należy jednak, że ustawa o Krajowej Administracji Skarbowej statuuje jednostki organizacyjne KAS, a w kontekście Służby Celno-Skarbowej powyższe określenie jest błędne. Zatem w projektowanym rozporządzeniu należy się odnieść albo do jednostek organizacyjnych KAS, albo wskazać na przekazywanie danych przez "funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej" albo "Służbę Celno-Skarbową".  Niezależnie od powyższego dostrzegam konieczność pilnej nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym w wyżej wymienionym zakresie. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Uwaga ogólna | MSZ | 1. Wyjaśnienia wymaga decyzja wnioskodawcy o rezygnacji z zawarcia w projekcie odnośnika do dyrektyw unijnych. Zwracam uwagę, że poprzednie rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (wydane, tak samo jak projektowane rozporządzenie, na podstawie upoważnienia ustawowego z art. 80b ust. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*) zawierało odnośnik informujący o częściowym wdrożeniu dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep orazdyrektywy 2014/46/UE zmieniającej dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów. | Po zweryfikowaniu obecności w omawianym projekcie kategorii danych stanowiących wdrożenie poszczególnych, wymienionych aktów prawa UE, Ministerstwo Cyfryzacji potwierdziło zasadność dodania odnośnika. |
|  | § 2 pkt 3 lit. e | MSZ | 1. Należy także zwrócić uwagę na to, że zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia 2016/679 w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych (ogólne rozporządzenie o ochronie danych – RODO) dane osobowe muszą być adekwatne, stosowne oraz ograniczone do tego, co niezbędne do celów, w których są przetwarzane.   Wyjaśnienia, pod kątem zgodności z zasadą minimalizacji danych osobowych, wymaga przetwarzanie danych dotyczących daty i miejsca urodzenia, określone w projektowanym § 2 pkt 3 lit. e. Na podstawie tego przepisu w ewidencji pojazdów w zakresie danych dotyczących profesjonalnej rejestracji pojazdów gromadzone mają bowiem być dane dotyczące daty i miejsca urodzenia podmiotu uprawnionego, przy czym na podstawie lit. f tego przepisu podmiot ten będzie możliwy do zidentyfikowania za pomocą numeru identyfikacyjnego REGON, albo numeru PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serii, numeru i nazwy dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument. W tym kontekście przetwarzanie danych określonych w §2 pkt 3 lit. e projektu budzi wątpliwości. | Wyjaśniam, iż architektura zmodernizowanego systemu informatycznego centralnej ewidencji pojazdów uruchomionego w dniu 13 listopada 2017 r. opiera się na wspólnych komponentach – w szczególności w zakresie odnotowania i udostępniania danych podmiotów – umożliwiając ich jednoznaczną identyfikację. W przypadku podmiotu będącego osobą fizyczną, niezależnie od tego czy podmiot ten jest właścicielem, posiadaczem, zbywcą, nabywcą, użytkownikiem pojazdu czy też podmiotem uprawnionym do profesjonalnej rejestracji w ewidencji spójnie i jednolicie w każdym przypadku gromadzona jest data i miejsce urodzenia. Uruchomiona w dniu 11 lipca 2019 r. nowa funkcjonalność dotycząca profesjonalnej rejestracji pojazdów, zgodnie z wydanymi przepisami (rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 8 lipca 2019 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów) i zaprojektowaną architekturą systemu CEP przewiduje gromadzenie wskazanych danych. |