Dot. DAIP.WOKRM.0102.175.1.2021

**Pan**

**Jacek Paziewski**

**Sekretarz Komitetu**

**Rady Ministrów do spraw Cyfryzacji**

*Szanowny Panie Sekretarzu,*

nawiązując do **projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw** (Nr w Wykazie prac programowych i legislacyjnych Rady Ministrów: UC48), który zostałprzekazany dorozpatrzenia przez Komitet Rady Ministrów do spraw Cyfryzacji, w załączeniu przekazuję tabelę zawierającą uwagi do rozważenia w trakcie dyskusji członków Komitetu nad przedmiotowym dokumentem.

*Z poważaniem*

**z up. Adam Andruszkiewicz**

**Sekretarz Stanu**

**w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów**

*/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Nazwa dokumentu:*** projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw | | | | | |
| **Lp.** | **Organ wnoszący uwagi** | **Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi** | **Treść uwagi** | **Propozycja zmian zapisu** | **Odniesienie do uwagi** |
| **1.** |  | Art. 17 | Uwagi ogólne. Termin wejścia w życie ustawy.  Projekt zawiera szereg rozwiązań, które skutkują koniecznością istotnej rozbudowy lub dostosowania istniejących funkcjonalności centralnej ewidencji pojazdów, w tym m.in. związane z rozszerzeniem zakresu danych gromadzonych w ewidencji o przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz o diagnostów a także z uwzględnieniem w katalogu podmiotów zasilających ewidencję Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.  Realizacja zmian po stronie centralnej wiąże się z koniecznością dostosowania systemów dziedzinowych i przeprowadzeniem integracji z częścią centralną systemu CEPiK2.0 co wymaga zabezpieczenia zasobów i czasu na realizację po stronie podmiotów integrujących się – m.in. PWPW S.A., w zakresie rozwiązań teleinformatycznych po stronie starostw, Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz integracji podmiotów dostarczających oprogramowanie dla stacji kontroli pojazdów. Czas niezbędny na przygotowanie rozwiązania wraz z przeprowadzeniem wymaganych w cyklu wytwórczym testów z udziałem podmiotów zewnętrznych szacuje się na około 6 miesięcy od ogłoszenia ustawy.  Biorąc powyższe pod uwagę aktualnie proponowany termin wejścia w życie przepisów ustawy określony na 1.01.2022 r., przy niezakończonym procesie legislacyjnym i braku aktów wykonawczych do przedmiotowej ustawy, nie jest możliwy do spełnienia, ponieważ nie zapewnia czasu niezbędnego na realizację zadania – przy aktualnie zabezpieczonych zasobach zaangażowanych w realizację prac zgodnie z przyjętym na 2021 r. harmonogramem dla CEPiK2.0.  Jednocześnie nadmieniam, że zlecenie prac wykonawczych nad przedmiotową zmianą będzie możliwe dopiero po przyjęciu przez Sejm ustawy w ostatecznym kształcie. Pragnę również wyjaśnić, iż doświadczenia wyniesione z procesu legislacyjnego dotyczącego projektu, który procedowany był pod numerem z wykazu UC65 nie pozwalają na rozpoczęcie i zaangażowanie środków wcześniej. Wówczas bowiem byłe Ministerstwo Cyfryzacji zleciło realizację prac jeszcze przed skierowaniem ustawy do parlamentu a następnie zmiana musiała być wycofywana. Nie bez znaczenia jest również fakt, iż ostatecznie określony stan prawny minimalizuje konieczność wprowadzania zmian w końcowej fazie projektu.  Biorąc powyższe pod uwagę proszę o określenie terminu wejścia w życie przepisów dotyczących komunikacji w ramach CEPiK na 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy.  Nadmieniam, że niezależnie od zmian funkcjonalnych, przedmiotowy projekt skutkuje również koniecznością dostosowania rozporządzeń znajdujących się we właściwości Ministra Cyfryzacji. |  |  |
| **2.** |  | **Art. 1 pkt 5 w zakresie dodawanego pkt 25 w art. 80b w ust. 1** | W zakresie dodawanego w art. 80 b ust. 1 pkt 25 lit. i proponuję uwzględnić datę zatrudnienia oraz datę ustania zatrudnienia. Przepisy ustawy przewidują gromadzenie w ewidencji danych o zatrudnionych diagnostach i przekazywanie informacji o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego natomiast w zakresie gromadzonych danych wymienionych enumeratywnie w pkt 25 nie zawarto informacji o ustaniu zatrudnienia, co może budzić wątpliwości, co do obowiązku przekazywania tych danych przez podmiot właściwy do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. |  |  |
| **3.** |  | **Art. 1 pkt 8** | Proponuję dodanie w projekcie ustawy zmiany w zakresie art. 81 w ust. 11:  W art. 81 ust. 11 w pkt 2 po lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:  „c) w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy”  Przedmiotowa zmiana wynika z brzmienia art. 71 ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, który stanowi, że *Zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy albo autobusu i przyczepy może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym pojazdu silnikowego, dokonanej* ***na podstawie przeprowadzonego badania technicznego****. Przepis ten nie dotyczy motocykla.* Badanie techniczne wskazane w przedmiotowym przepisie nie zostało uregulowane w art. 81 ust. 11, co stanowi niespójność pomiędzy wskazanymi przepisami.  Jednocześnie brak jednoznacznej regulacji w tym zakresie aktualnie budzi wiele wątpliwości w procesach realizowanych przy wsparciu centralnej ewidencji pojazdów oraz w komunikacji pomiędzy uczestnikami tych procesów: właścicielem pojazdu, diagnostą i starostą. Uwzględnienie w katalogu dodatkowych badań technicznych badania przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy wyeliminowałoby aktualnie występujące problemy. | W art. 1 pkt 8 nadać lit. a następujące brzmienie:  „a) w ust. 11 w pkt 2 po lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:  „c) w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy””. |  |
| **4.** |  | Art. 1 pkt 14 lit. a w zakresie zmian w **art. 83j ust. 13 pkt 4** | Art. 83j ust. 13 pkt 4 przewiduje, iż rażącym naruszeniem jest przeprowadzenie badania technicznego bez dostępu do centralnej ewidencji pojazdów. Projektodawca nie przewiduje tu jednak okoliczności związanych z wykonaniem badania technicznego w trybie art. 80bc stosowanym w przypadku awarii jak w przypadku przepisów dotyczących rażących naruszeń przedsiębiorcy prowadzącego stacje kontroli pojazdów. Wydaje się, że również w art. 83j ust. 13 pkt 4 takie zastrzeżenie powinno zostać uwzględnione by wyeliminować możliwość różnych interpretacji przedmiotowego przepisu. |  |  |
| **5.** | **MC** | Art. 1 pkt 5 lit. a w zakresie zmian w  **art. 80b ust. 1 pkt 24 lit. c**  Art. 1 pkt 14 lit. a w zakresie zmian w  **art. 83k ust. 2 pkt 2 lit. c** | Uwagi dotyczące ochrony danych osobowych.  Proponuję art. 80b ust. 1 pkt 24 lit. c oraz art. 83k ust. 2 pkt 1 lit. c projektu ustawy usunąć z projektu jako dane nadmiarowe i nieadekwatne do celu ich przetwarzania, a przez to niezgodne z zasadą minimalizacji danych RODO, o której mowa w art. 5 ust. 1 lit. c rozporządzenia RODO. Brak jest też rzeczywiście uzasadnionego celu, aby w centralnej ewidencji pojazdów gromadzić dodatkowo dane osobowe nt. daty urodzenia diagnosty w każdym przypadku, nawet w przypadku posiadania numeru PESEL. Ponadto jeśli pozostawimy lit. c w art. 80b ust. 1 pkt 24, to niezrozumiałe jest dodawanie obowiązku podawania daty urodzenia w lit. b, bowiem w lit. c ustanawia się obowiązek podawania daty urodzenia w każdym przypadku. Jeśli projektodawca zdecydował się dodać w lit. b obowiązek podawania daty urodzenia dla osób nieposiadających nr PESEL, to powinien zrezygnować z dodawania lit. c, aby nie zbierać w ewidencji daty urodzenia diagnostów posiadających nr PESEL. Nr PESEL jest bowiem wystarczającą daną osobową identyfikującą diagnostę, który posiada ten numer. Tym bardziej, gdy przepis art. 80b ust. 3 stanowi, że danych z ewidencji się nie usuwa. Te same  uwagi należy odnieść do art. 83k ust. 2 pkt 1 lit. c, w którym projektodawca proponuje gromadzić w rejestrze diagnostów również dane dotyczące miejsca urodzenia diagnosty. Uzasadnienie do tego przepisu, wskazujące że m.in.: miejsce urodzenia jest nierozerwalnie związane z prawem do przeprowadzania badań technicznych, w żaden sposób nie uzasadnia niezbędności przetwarzania tej danej osobowej w tym rejestrze. Miejsce urodzenia diagnosty nie powinno mieć żadnego znaczenia do kwestii możliwości wykonywania uprawnień do przeprowadzania badań technicznych. |  |  |