|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu danych udostępnianych w postaci elektronicznej z centralnej ewidencji pojazdów (MC 143)** | | | | |
| **L.p.** | **Jednostka redakcyjna** | **Podmiot zgłaszający uwagę** | **Treść uwagi** | **Stanowisko MC** |
|  | § 6 pkt 2 | MF | Konieczne jest uzupełnienie zmiany przepisu przejściowego § 6 pkt 2 - § 1 pkt 4 projektu rozporządzenia Ministra Cyfryzacji zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu danych udostępnianych w postaci elektronicznej z centralnej ewidencji pojazdów - o odesłanie także do § 2 pkt 19, jak w obecnym brzmieniu tego przepisu. Zarówno § 2 pkt 19 zmienianego rozporządzenia, jak i nowy § 3 pkt 48 dodawany projektem odnoszą się do kategorii danych o szkodzie istotnej, które będą wprowadzane do CEP od dnia 1 marca 2020 r., zgodnie z komunikatem Ministra Cyfryzacji, o którym mowa w art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | § 2 pkt 4 lit. b | MI | Proponuję zastosowanie terminologii projektowanego rozporządzenia zgodnej z terminologią zawartą w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776 z późn. zm.) w zakresie użytych w projekcie rozporządzenia pojęć. Należy zauważyć, że wyżej wskazane rozporządzenie w zakresie badań technicznych pojazdów posługuje się pojęciem „licznik przebiegu”, a nie pojęciem „drogomierz” oraz że podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu diagnosta wskazuje kategorię „usterek”, a nie – jak określono w opiniowanym projekcie – „nieprawidłowości”. W związku z powyższym w § 1 w pkt 1 lit. a (w zakresie zmiany § 2 pkt 4 lit. b) projektowanego rozporządzenia proponuję zastąpić wyraz „drogomierza” wyrazem „licznika pojazdu”, a wyraz „nieprawidłowości” wyrazem „usterki”. | **Uwaga niezasadna.**  Szczegółowy zakres danych wymienionych w opiniowanym projekcie rozporządzenia powinien odpowiadać danym wskazanym w art. 80cb ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz ich uszczegółowionemu zakresowi określonemu w rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów – na co wskazało również Rządowe Centrum Legislacji w swoim stanowisku dotyczącym opiniowanego projektu. Terminologia  użyta w projekcie jest zatem spójna z użytą we wskazanych wyżej aktach prawnych. |
|  | § 2 pkt 4 lit. b, § 3 pkt 30, § 4 pkt 22 | RCL | Konieczne jest nadanie zmienianemu § 2 pkt 4 lit. b, § 3 pkt 30 oraz § 4 pkt 22 rozporządzenia brzmienia odpowiadającemu § 2 pkt 9 lit. d rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r.  Należy przy tym zauważyć, iż dana zawarta w projektowanym § 4 pkt 22 rozporządzenia nie jest kompletna, gdyż nie odnosi się do przypadku braku możliwości odczytu wskazania drogomierza – i tym samym zasadnym jest jej uzupełnienie. | **Uwaga częściowo uwzględniona.**  Zmiana w § 4 pkt 22 ma na celu wyłącznie dostosowanie do terminologii z rozporządzenia w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Zgodnie z uzasadnieniem rozszerzeniu podlegają wyłącznie dane udostępniane w usługach „Mój Pojazd” (określonej w § 2) i „Historia Pojazdu” (określonej w § 3). Usługa „Bezpieczny Autobus” (§ 4 projektu) jest usługą uproszczoną, która wskazuje podstawowy zakres danych o pojeździe, który ma potwierdzić, że pojazd jest dopuszczony do ruchu i posiada ważną polisę, a także czy nie jest kradziony. Tym samym zakres danych udostępnianych w tej usłudze jest węższy niż zakres danych wykorzystywanych w usługach „Mój Pojazd”  oraz „Historia Pojazdu”. |
|  | § 2 pkt 26 lit. c, h, i, § 2 pkt 27 lit. b | RCL | Uspójnienie § 2 pkt 26 lit. c, j, k oraz § 2 pkt 27 lit. b  rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r.  W tym miejscu wyjaśnienia wymaga również zasadność zamieszczania w projektowanym § 2 pkt 26 lit. e danej o wymianie drogomierza, jaką jest „data i godzina wprowadzenia danych”. Zauważyć bowiem należy, iż w przypadku szczegółowego zakresu  poszczególnych danych już udostępnianych w postaci elektronicznej z centralnej ewidencji pojazdów informacja taka nie była udostępniana, mimo jej zamieszczania w szczegółowym katalogu danych gromadzonych w ewidencji (także projektowana nowelizacja nie przewiduje w przypadku danych innych kategorii udostępniania daty i godziny wprowadzenia danych do ewidencji). | **Uwaga częściowo uwzględniona.**  Uwzględnienie w § 2 pkt 26 lit. e daty i godziny wprowadzenia danych wynika z kompleksowego wprowadzenia nowego zakresu danych w usłudze „Mój Pojazd”. |
|  | § 3 pkt 31 | RCL | Konieczność rozdzielenia regulacji zbiorczej zamieszczonej w projektowanym § 3 pkt 31 rozporządzenia, dotyczącej „daty wydania dowodu rejestracyjnego lub jego wtórnika” od „daty wydania pozwolenia czasowego lub jego wtórnika” – z uwagi na fakt, że dane te są rozgraniczone zarówno w obecnym brzmieniu § 2 pkt 5 i 6 rozporządzenia, jak i w rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. (§ 2 pkt 1 i 2). | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | § 3 pkt 31a | RCL | Dostosowanie brzmienia projektowanego § 3 pkt 31a rozporządzenia do brzmienia § 2 pkt 13 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r.  Ponadto zauważenia wymaga, iż zarówno w ustawie, jak w ww. rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji nie przewidziano informacji o zatrzymaniu wtórnika dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego, a podkreślić należy niedopuszczalność wskazywania w projektowanym rozporządzeniu danych, które nie zostały zgromadzone w centralnej ewidencji pojazdów zgodnie z ww. regulacjami. W związku z powyższym  zasadnym jest usunięcie ww. danej w tym zakresie z projektu regulacji. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | § 3 pkt 38d | RCL | Uszczegółowienia projektowanego § 3 pkt 38d rozporządzenia przez wskazanie, iż chodzi o rodzaj dodatkowego badania technicznego „o którym mowa w art. 81 ust. 11 albo ust. 11a ustawy” – na wzór § 2 pkt 9 lit. f rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia  24 grudnia 2019 r.  Dodatkowo proponuje się zamieszczenie ww. regulacji – wchodzącej nota bene w zakres „danych o badaniach technicznych pojazdu” – w otoczeniu przepisu § 3 pkt 30 rozporządzenia, z uwagi na pokrewność tych danych w kontekście badań technicznych pojazdu. | **Uwaga częściowo uwzględniona.**  Umiejscowienie pkt 38d wynika z faktu, iż w jego bezpośrednim otoczeniu wskazano takie dane jak: datę wykonania badania technicznego, rodzaj  badania technicznego, wynik badania technicznego, o posiadaniu aktualnego badania technicznego lub o braku informacji o aktualnym badaniu technicznym (pkt 38a – 39). |
|  | § 3 pkt 42–49 | RCL | a) odnosząc się do projektowanego doprecyzowania § 3 rozporządzenia w zakresie wskazania jako udostępnianej danej „daty końca okresu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu” (pkt 42), zauważyć trzeba, że kwestia posiadania aktualnej umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności  cywilnej posiadacza pojazdu została już uregulowana w pkt 40 tego przepisu i dlatego dalsze doprecyzowanie regulacji w tym zakresie powinno znaleźć się w bezpośrednim otoczeniu ww. przepisu.  Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że w § 2 pkt 21 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. – w zakresie danych dotyczących umowy  obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu – nie wymienia się danej w postaci aktualnej umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu. Wskazane rozporządzenie posługuje się  natomiast danymi taki jak „data zawarcia umowy ubezpieczenia” czy „data początku i końca okresu ubezpieczenia”. Wobec powyższego wyjaśnienia wymaga wzajemna relacja aktualnego brzmienia § 3 pkt 40 (a także § 4 pkt 30) rozporządzenia oraz projektowanego pkt 42, przy założeniu niemożności wyszczególniania w rozporządzeniu udostępnianych danych, które nie znajdują odzwierciedlenia zarówno w ustawie, jak i ww. rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r.,  b) odnosząc się do projektowanego brzmienia pkt 44 i 45 dotyczących udostępniania danych z zakresu wymiany drogomierza oraz odczytu wskazania drogomierza w czasie kontroli – należy skorelować brzmienie ww. przepisów z brzmieniem, odpowiednio: § 2 pkt 27 lit. a oraz b (ewentualnie § 2 pkt 26 lit. b oraz c – w zależności od tego, którą daną Wnioskodawca zamierza udostępniać w postaci elektronicznej) oraz § 2 pkt 26 lit. e oraz (ewentualnie § 2 pkt 27 lit. c) rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. – należy bowiem zauważyć, iż oznaczenie podmiotu dokonującego odczytu wskazania drogomierza dotyczy wyłącznie etapu kontroli, zaś w przypadku wymiany drogomierza podawany jest kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów bądź imię i nazwisko diagnosty oraz numer uprawnień diagnosty, który dokonał odczytu wskazania drogomierza,  c) nawiązując z kolei do danej w postaci „oznaczenia o nieprawidłowości w historii kolejnych odczytów drogomierza, jeżeli występuje”, zauważyć należy, że taka dana nie znajduje się w zakresie danych szczegółowych zawartych w § 2 pkt 26 i 27 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. i tym samym – zasadnym jest jej usunięcie.  Jeżeli intencją Wnioskodawcy jest natomiast udostępnianie w postaci elektronicznej informacji o rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości w przypadku braku możliwości odczytu wskazania drogomierza po jego wymianie bądź w czasie kontroli – przepis powinien jasno na to wskazywać,  d) zalecane jest zamieszczenie w odrębnych punktach informacji zawartych obecnie zbiorczo w pkt 48 – z zakresu szkody istotnej (na wzór § 2 pkt 10 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r.), przy czym w zakresie danej „handlowa nazwa zakładu ubezpieczeń, który odnotował szkodę” wskazać należy, iż doprecyzowanie odnotowania szkody przez zakład ubezpieczeń nie pojawia się we wskazanym rozporządzeniu, wobec czego zasadnym jest rezygnacja z niego także w przypadku projektowanej nowelizacji. | **Uwaga częściowo uwzględniona.**  Odnosząc się do relacji aktualnego brzmienia § 3 pkt 40 (a także § 4 pkt 30) rozporządzenia oraz projektowanego pkt 42, wyjaśniam, iż udostępnianie informacji o aktualnej umowie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, wynika z tego że z przetworzenia danych o polisie OC – daty jej początku i końca system na potrzeby usługi automatycznie określa, że polisa jest aktualna. |
|  | § 4 | RCL | W projektowanej zmianie § 4 rozporządzenia nowelizacji poddaje się jedynie pkt 22, nie dokonując zmiany brzmienia pkt 23 i 24 odnoszących się do danych, które zmieniane są natomiast w projektowanym § 3 (data wydania dowodu rejestracyjnego lub jego wtórnika, którą uzupełnienia się o analogiczne informacje dotyczące pozwolenia czasowego; kradzież pojazdu, którą uszczegóławia się, podając m.in. informacje o dacie zgłoszenia kradzieży pojazdu czy odnotowania jego odnalezienia). Wobec powyższego ponownej analizy wymaga zasadność uzupełnienia nowelizacji § 4 rozporządzenia w zakresie ww. punktów, zwłaszcza w przypadku danej dotyczącej „kradzieży pojazdu”. Uzasadnione jest to faktem brzmienia upoważnienia ustawowego do wydania ww. aktu wykonawczego, które stanowi o konieczności uregulowania w rozporządzeniu „szczegółowego zakresu udostępnianych danych”, zaś samo podanie danych o kradzieży pojazdu nie czyni zadość temu wymogowi, biorąc pod uwagę szeroki katalog informacji mieszczących się w tej danej (zob. § 2 pkt 12 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r.).  Wyjaśnienia wymaga:  a) użyte w § 4, we wprowadzeniu do wyliczenia, pojęcie „pojazdu przeznaczonego do przewozu osób”, którym to stricte nie posłużono się w ustawie, definiującej wyłącznie „pojazd” oraz jego poszczególne rodzaje, oraz  b) potrzeba udostępnienia danej, jaką jest numer rejestracyjny (§ 4 pkt 10 rozporządzenia) użytkownikowi autobusu, ww. pojazdu przeznaczonego do przewozu osób, trolejbusu, który uwierzytelnia się w systemie teleinformatycznym ewidencji, podając właśnie ww. numer rejestracyjny. | **Uwaga niezasadna.**  Usługa „Bezpieczny Autobus” jest usługą uproszczoną, która wskazuje podstawowy zakres danych o pojeździe. Do skorzystania z niej wystarczające jest podanie numeru rejestracyjnego pojazdu, wobec czego nie udostępnia się z niej informacji szczegółowych, o wrażliwym charakterze. Wobec braku zmian w zakresie usługi nie jest zasadne rozszerzanie zakresu udostępnianych z niej danych.  Wyjaśniam, iż w ramach usługi udostępniane są dane pojazdów zakwalifikowanych jako autobus – jednak nie każdy pojazd, służący do przewozu osób jest rejestrowany jako autobus (np. „autobus szkolny”, o którym mowa w art. 2 pkt 41a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, który w rozumieniu ustawy jest odrębna kategorią pojazdu niż „autobus”) stąd w usłudze udostępniane są także pojazdy przeznaczone do przewozu osób z liczbą miejsc siedzących więcej niż 9 osób – wobec tego uzasadnione jest utrzymanie projektowanego brzmienia. |
|  | § 6 pkt 2 | RCL | W § 6 pkt 2 przesądzono, że dane, o których mowa w § 3 pkt 48 rozporządzenia (dane o kategorii szkody istotnej, o dacie zdarzenia wyrządzającego szkodę istotną, a także o handlowej nazwę zakładu ubezpieczeń) udostępnia się z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw [(Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.) – Minister Cyfryzacji w dniu 14 listopada 2019 r. wydał komunikat w sprawie określenia terminu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie do centralnej ewidencji pojazdów danych 5 o szkodach istotnych (Dz. Urz. MC poz. 30), w którym ustanowił termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie przez zakłady ubezpieczeń do centralnej ewidencji pojazdów danych o szkodach na dzień 1 marca 2020 r.]. Jednocześnie pominięto regulację zawartą obecnie w niezmienianym § 2 pkt 19 rozporządzenia, także dotyczącą szkód istotnych. W związku z powyższym koniecznym jest uzupełnienie regulacji § 6 o ww. przepis § 2 pkt 19 rozporządzenia. Na marginesie jedynie należy także zaznaczyć, że przepisy dotyczące zamieszczania w centralnej ewidencji pojazdów danych dotyczących wymiany drogomierza oraz odczytu wskazania drogomierza w czasie kontroli (a więc główna materia projektowanej nowelizacji w zakresie uzupełnienia udostępnianych danych) weszły w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. (na skutek ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny, Dz. U. poz. 870). Rządowe Centrum Legislacji zauważa więc, że przepisy umożliwiające udostępnianie danych dotyczących drogomierzy w postaci elektronicznej z centralnej ewidencji pojazdów również powinny były zostać skorelowane ze wskazanym terminem wejścia w życie ww. ustawy – dla zapewnienia kompletności regulacji. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | § 2 pkt 7 i 16 | RCL | § 2 pkt 7 i 16 rozporządzenia stanowi się o udostępnianiu wskazanemu w nim użytkownikowi dotyczących go danych o „pozwoleniu czasowym do wielokrotnego stosowania lub jego wtórniku” oraz o „zatrzymaniu pozwolenia czasowego do wielokrotnego stosowania”. Zwrócić należy uwagę, że zarówno ustawa, jak i rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. nie wyszczególnia już w zakresie danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów tego typu pozwoleń. Pozwolenia czasowe do wielokrotnego stosowania wydawane były w przypadku czasowej rejestracji pojazdu, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. a ustawy, na podstawie § 20 ust. 4 pkt 1 rozporządzenia 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.) uchylonego z dniem 11 lipca 2019 r. (rozporządzeniem z dnia 4 czerwca 2019 r., Dz. U. poz. 1143). Zgodnie z § 3 ust. 1 ww. rozporządzenia zmieniającego pozwolenia czasowe do wielokrotnego stosowania, wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zmieniającego, a także ich wtórniki zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane. 6 W związku z powyższym wyjaśnienia wymaga konieczność pozostawienia w zmienianym rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji danych dotyczących tych pozwoleń oraz ich wtórników. Podobną uwagę należy odnieść także do tymczasowych badawczych tablic rejestracyjnych, o których mowa w rozporządzeniu w § 2 pkt 9, a które to wydawane były na podstawie uchylonego § 26 pkt 5 ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych. Zgodnie z § 2 rozporządzenia z dnia 4 czerwca 2019 r. zmieniającego ww. rozporządzenie z dniem 11 lipca 2019 r., zachowują one ważność – wraz z ich wtórnikami – przez okres, na jaki zostało wydane pozwolenie czasowe, o którym mowa w art. 8 ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2018 r. poz. 79, z późn. zm.). | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | § 2 pkt 12, 21 lit. b i pkt 25, § 3 pkt 35 i 39, § 4 pkt 25 i 29 | RCL | Odnosząc się natomiast do danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów, takich jak: „organ, który dokonał rejestracji pojazdów” (§ 2 pkt 12 rozporządzenia), „data przedłużenia okresu czasowego wycofania pojazdu z ruchu” (§ 2 pkt 21 lit. b rozporządzenia), „o liczbie właścicieli i posiadaczy pojazdu, wraz z określeniem daty ich zmiany oraz ich statusu prawnego, a także o organach rejestrujących, które rejestrowały pojazd” (§ 2 pkt 25 rozporządzenia), „nazwa województw, w których pojazd był zarejestrowany” (§ 3 pkt 35 oraz § 4 pkt 25 rozporządzenia), „o posiadaniu aktualnego badania technicznego lub o braku informacji o aktualnym badaniu technicznym” (§ 3 pkt 39 oraz § 4 pkt 29 rozporządzenia), podnieść należy, iż zarówno przepisy ustawy, jak i rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. nie posługują się tego typu danymi. Jak natomiast wskazano w uwadze I niniejszego pisma – szczegółowy zakres danych udostępnianych na podstawie opiniowanego rozporządzenia powinien odpowiadać danym wskazanym w art. 80b ust. 1 ustawy oraz ich uszczegółowionemu zakresowi określonemu w rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. W tym miejscu należy wskazać (przykładowo), że w rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. mowa jest o „dacie, do kiedy przedłużono czasowe wycofanie pojazdu z ruchu” (§ 2 pkt 17 lit. b), nie zaś o „dacie przedłużenia okresu czasowego wycofania pojazdu z ruchu” a kwestia „organów rejestrujących, które rejestrowały pojazd”, występująca w § 2 pkt 25 rozporządzenia, uregulowana jest także we wskazanym wyżej § 2 pkt 12 rozporządzenia, tym samym wzajemna relacja tych danych pozostaje niejasna. | **Uwaga niezasadna.**  Wyjaśniam, iż „organ, który dokonał rejestracji pojazdów” (§ 2 pkt 12 obowiązującego rozporządzenia) to informacja udostępniana w usłudze na podstawie informacji o organie, który wydał dokument rejestracyjny a zatem wykonał czynności związane z rejestracją. Taka informacja techniczne jest obecnie udostępniana w usłudze i nic w tym zakresie nie ulegnie zmianie w związku z procedowaną zmianą. Dlatego podtrzymujemy aktualne brzmienie. W odniesieniu zaś do danych: „nazwa województw, w których pojazd był zarejestrowany” (§ 3 pkt 35 oraz § 4 pkt 25 rozporządzenia) oraz „o posiadaniu aktualnego badania technicznego lub o braku informacji o aktualnym badaniu technicznym” (§ 3 pkt 39 oraz § 4 pkt 29 rozporządzenia), wyjaśniam, iż wskazane dane są aktualnie udostępniane w usłudze „Historia Pojazdu” i „Bezpieczny Autobus” i wynikają z możliwości przetworzenia przez system danych w nim zgromadzonych pochodzących od organów zobowiązanych. Efektem przetworzenia tych danych są wymienione informacje. W szczególności: - „nazwa województw, w których pojazd był zarejestrowany” - biorąc pod uwagę, że w systemie są przetwarzane dane organu, który wydał dokument a tym samym wykonywał czynności związane z rejestracją, jest możliwe wskazanie województwa, w którym pojazd zarejestrowano. - wyjaśniam, iż w usłudze „Bezpieczny Autobus” – jak wskazywano powyżej, usłudze uproszczonej, na podstawie zgromadzonych w ewidencji danych o badaniu technicznym, w tym terminie kolejnego badania technicznego, możliwe jest ustalenie i udostępnienie w usłudze po przetworzeniu danych informacji o tym czy dany pojazd (autobus) posiada badanie techniczne czy też w ewidencji nie odnotowano informacji o badaniu technicznym. Wobec braku zmian w zakresie usługi nie jest zasadne rozszerzanie zakresu udostępnianych z niej danych. |
|  | § 2 pkt 18 lit. zo, zzg, § 3 pkt 17 i 18 | RCL | W § 2 pkt 18 lit. zo (analogicznie w § 3 pkt 18), w § 2 pkt 18 lit. zzg, a także w § 3 pkt 17 rozporządzenia jako dane udostępniane z zakresu danych technicznych o pojeździe wymieniono „średnie zużycie paliwa”, „redukcję emisji spalin w wyniku zastosowania technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych” oraz „indywidualne poziomy emisji CO2 dla każdego rodzaju paliwa”. Dwie z pierwszych danych pojawiały się w katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów na gruncie nieobowiązującego już rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 25 maja 2018 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 1049) – jednakże na skutek nowelizacji tego rozporządzenia z dniem 15 stycznia 2019 r. (Dz. U. poz. 62) w katalogu danych pozostała jedynie informacja o „zużyciu paliwa dla każdego wymienionego (…) rodzaju paliwa, jeżeli dotyczy”, a także o „redukcji emisji spalin w wyniku zastosowania technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych dla każdego wymienionego (…) rodzaju paliwa, jeżeli dotyczy”. Takie też brzmienie przepisów występuje na gruncie obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. (zob. § 3 pkt 30, 31 i 61). Wymieniona tu zmiana polegająca na rezygnacji ze wskazywania średniego zużycia paliwa oraz dookreślenia redukcji emisji spalin dla każdego rodzaju paliwa – zgodnie z wyjaśnieniem zawartym w uzasadnieniu nowelizacji z dnia 7 stycznia 2019 r. (Dz. U. poz. 62) – wynikała z wprowadzenia do prawodawstwa unijnego nowej regulacyjnej procedury 8 badań na potrzeby pomiarów emisji CO2 z lekkich pojazdów dostawczych oraz ich zużycia paliwa – światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) – określonej w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151. Wobec powyższego konieczne jest dostosowanie rozporządzenia zmienianego także do wskazanego tu zakresu zmian, przy czym powyższe dookreślenia powinny także objąć § 3 pkt 17 rozporządzenia w zakresie odesłania do poszczególnych rodzajów paliwa (w tym pierwszego i drugiego paliwa alternatywnego); | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Uwaga ogólna | RCL | Zauważyć również należy, że nie wszystkie dane zgromadzone w centralnej ewidencji pojazdów, uszczegółowione zarówno w katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów określonym w rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r., jak i dane zawarte w samej ustawie w art. 80b ust. 1, udostępniane są użytkownikom systemu teleinformatycznego ewidencji w postaci elektronicznej przy użyciu tego systemu. W tym zakresie Wnioskodawca nie wymienia danych: o profesjonalnej rejestracji pojazdów, o profesjonalnych tablicach rejestracyjnych oraz ich legalizacji, o zatrzymaniu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu, o stacjach demontażu lub punktach zbierania pojazdów, o pojeździe, na którym ustanowiono zastaw rejestrowy, o pojazdach używanych w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnych dowodów rejestracyjnych, zamieszczonych w wykazie pojazdów używanych w ruchu drogowym prowadzonym przez podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy czy o profesjonalnych dowodach rejestracyjnych, zamieszczone w ww. wykazie pojazdów używanych w ruchu drogowym, których to umieszczanie w ewidencji umożliwiono z dniem 11 lipca 2019 r. Wskazana wyżej kwestia – w ocenie Rządowego Centrum Legislacji – wymaga pogłębionej analizy i wyjaśnienia przyczyn, dla których Wnioskodawca postanowił nie 9 udostępniać ww. danych zainteresowanym, skoro – w myśl art. 80cb ust. 1 ustawy – każdemu zainteresowanemu, po podaniu danych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 80cb ust. 3 ustawy, dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się w postaci elektronicznej przy użyciu systemu teleinformatycznego. Tym samym, zwłaszcza wobec powyższej uwagi, analizy wymaga także kwestia wyboru przez Wnioskodawcę mechanizmu nowelizowania rozporządzenia (i uzupełnienia go m.in. o udostępnianie danych dotyczących wymiany drogomierzy czy odczytu wskazania drogomierza w czasie kontroli), nie zaś wydania nowego rozporządzenia na skutek zmian w katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Biorąc dodatkowo pod uwagę, że Wnioskodawca określić ma w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 80cb ust. 3 ustawy m.in. szczegółowy zakres udostępnianych danych, a więc wybrać z katalogu danych gromadzonych w ewidencji ten zakres danych, który uznaje za zasadny dla udostępnienia konkretnemu użytkownikowi systemu w postaci elektronicznej, zwrócić należy jedynie uwagę m.in. na uzupełniony zakres danych technicznych o pojeździe (zawarty w § 3 pkt 65–69 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r.), których to danych nie udostępnia się użytkownikowi systemu. | **Uwaga niezasadna.**  Wyjaśniam, że rozporządzenie wydawane na podstawie art. 80cb ust. 3 ustawy określa szczegółowy zakres danych udostępnianych w ramach usług udostępnianych dla obywateli i przedsiębiorców na podstawie danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Biorąc pod uwagę cel i charakter tych usług ich zakres obejmuje dane użyteczne dla potencjalnych kupujących pojazd na rynku wtórnym – w przypadku usługi „Historia Pojazdu”, a także dane własnego pojazdu w przypadku usługi „Mój Pojazd”. Niniejszy projekt przede wszystkim wprowadza dane dotyczące odczytów licznika pojazdu, które są gromadzone w ewidencji od 1 stycznia 2020 r. Mając na względzie cel i charakter usług „Mój Pojazd” i „Historia Pojazdu” – zadecydowano o rozszerzeniu o wskazane dane tychże usług. Usługa „Bezpieczny Autobus”, jako usługa prosta umożliwiająca weryfikację podstawowych danych pojazdu, w szczególności w zakresie dopuszczenia pojazdu do ruchu, nie podlegała rozszerzeniu w ramach zmiany. Odnosząc się do wskazanych w piśmie danych dotyczących profesjonalnej rejestracji uprzejmie wyjaśniam, iż dane dotyczące profesjonalnej rejestracji pojazdów nie będą udostępniane w ramach, żadnej z aktualnie określonych w rozporządzeniu usług. Należy bowiem wskazać, że usługa „Mój Pojazd” dotyczy osoby sprawdzającej dane swojego własnego pojazdu a zatem dane pojazdu sprzed jego rejestracji, w tym z okresu profesjonalnej rejestracji, jeśli takiej formie rejestracji pojazd podlegał, nie będą udostępniane. W „Historii Pojazdu” również dane te nie będą udostępniane – biorąc pod uwagę, iż pojazd taki nie spełni kryteriów uwierzytelniania użytkownika w systemie teleinformatycznym – gdzie niezbędne jest podanie daty pierwszej rejestracji. Odnosząc się natomiast do danych o demontażu pragnę wskazać, że dane te zostaną udostępnione w ramach informacji o wyrejestrowaniu - w przypadku gdy pojazd został wyrejestrowany z powodu demontażu. Nie są natomiast udostępniane dane stacji demontażu. Zaznaczam również, że w miarę rozbudowy funkcjonalności centralnej ewidencji pojazdów, zakres udostępnianych danych będzie podlegał weryfikacji i nie jest wykluczone, że w przyszłości wskazywane dane zostaną włączone do udostępniania albo też powstaną nowe usługi, które obejmą wskazywany zakres danych. |