|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Nazwa dokumentu:*** *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) | | | | | |
| **Lp.** | **Organ wnoszący uwagi** | **Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi** | **Treść uwagi** | **Propozycja zmian zapisu** | **Odniesienie do uwagi** |
| **1** | **RCL** | **Art. 1 pkt 10 lit. b w zakresie dodawanego art. 83 ust. 1aa-1ak** | Wiceprezes Rządowego Centrum Legislacji pismem z dnia 5 lipca  2021 r., znak RCL.DPSI.550.11/2021, poinformował, że nie zgłasza uwag do *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo  o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) w zakresie właściwości Komitetu.  Jednocześnie Rządowe Centrum Legislacji podtrzymuje stanowisko o konieczności rozpatrzenia na kolejnym etapie prac legislacyjnych wątpliwości dotyczących charakteru prawnego opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie (art. 83 ustawy – Prawo o ruchu drogowym – art. 1 pkt 10 projektu), którą wnosi się w wysokości odpowiadającej 100% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie będzie stanowić przychód Transportowego Dozoru Technicznego, który jest państwową osobą prawną, i – jak wynika z uzasadnienia do projektu – jej celem jest pozyskanie środków na zadania wynikające z nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz zdyscyplinowanie właścicieli i posiadaczy pojazdów do przedstawiania pojazdów do badania technicznego w wyznaczonym terminie. W ocenie Rządowego Centrum Legislacji, nie będzie jej można zatem uznać za opłatę administracyjną - brak jej bowiem charakteru ekwiwalentności, ponieważ jest przeznaczona na utrzymanie organów kontrolnych. Będzie to natomiast nowa sankcja obok dotychczas stosowanej, tj. zatrzymania zgodnie z art. 132 ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym dowodu rejestracyjnego przez policjanta, funkcjonariusza Straży Granicznej albo funkcjonariusza Służby Celno – Skarbowej w razie stwierdzenia, że pojazd porusza się po drodze bez przeprowadzenia wymaganego badania technicznego w wyznaczonym terminie.  Dodatkowo należy zauważyć, że przedmiotowy projekt będzie wymagał rozpatrzenia przez komisję prawniczą. |  | **Uwaga została wyjaśniona.**  W opinii Rządowego Centrum Legislacji wątpliwość może budzić charakter prawny opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Projektowany art. 83 ust. 1aa wskazuje, iż w przypadku wykonania badania technicznego po upływie 30 dni po wyznaczonej dacie pobiera się dodatkową opłatę w wysokości odpowiadającej 100% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego w ustawowo przewidzianym terminie.  Zakłada się, że wprowadzenie opłaty za badanie techniczne po wyznaczonej dacie pozytywnie wpłynie na przestrzeganie wyznaczonych terminów badań technicznych. Tym bardziej, że wzrasta liczba pojazdów, które poruszają się po drogach publicznych i jednocześnie rośnie liczba pojazdów, które nie posiadają ważnych badań technicznych.  Wysokość opłaty za przeprowadzone badanie techniczne po wyznaczonej dacie wyrażona jako dwukrotny wzrost stawki za badania techniczne zostanie uznana jako sankcja dotkliwa, która będzie miała jednocześnie skutek mobilizujący do przeprowadzenia badania technicznego. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie może skutecznie przyczynić się do zwiększenia ilości przeprowadzanych badań technicznych pojazdów.  Zakłada się, że nowe przepisy wpłyną na terminowość przedstawiania pojazdu do badań technicznych. Wprowadzenie opłat za nieterminowe przeprowadzenie badań wpłynie na znaczne ograniczenie niebezpiecznego  z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonywania badań po terminie.  Należy zauważyć, że obecne przepisy pozwalają na zatrzymanie dowodu rejestracyjnego pojazdu, który nie posiada aktualnego badania technicznego oraz na ukaranie sprawcy z tytułu wykroczenia. Zgodnie z art. 132 ust. 1 pkt 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694  i 720) policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej może zatrzymać dowód rejestracyjny w razie stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu  w wyznaczonym terminie. Jest to zupełnie inna sankcja, ponieważ nakładana w obszarze kontroli ruchu drogowego przez wymienione w ustawie podmioty. Poruszanie się pojazdem bez ważnego badania technicznego przedkłada się na zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego.  Kontrola ważności badań technicznych pojazdów powinna się odbywać zarówno w ruchu drogowym przez organy kontroli ruchu drogowego oraz w stacjach kontroli pojazdów, kiedy właściciel pojazdu przedstawia pojazd do badania technicznego po terminie. Takie rozwiązanie zmierza w kierunku poprawy stanu technicznego pojazdu  i bezpieczeństwa ruchu drogowego.  Należy podkreślić, że nie jest to uwaga związana z informatyzacją. Mając na względzie, że uwaga jest poza właściwością Komitetu Rady Ministrów do Spraw Cyfryzacji Ministerstwo Infrastruktury proponuje jej rozstrzygnięcie na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów. |
| **2** | **MC** | 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. |  | **Uwaga nie została uwzględniona.**  *Projekt ustawy o zmianie ustawy  – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* zakłada prawidłowe wdrożenie *dyrektywy* *Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia  2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.), która powinna być stosowana przez państwa członkowskie od dnia 20 maja 2018 r. Zdaniem Ministerstwa Infrastruktury ustawa powinna wejść w życie jak najszybciej.  Mając na względzie powyższe, termin wejścia w życie ustawy, w tym także w odniesieniu do przepisów dotyczących komunikacji w ramach CEPiK, nie powinien być wydłużony. |
| **3** | **MC** | **Art. 1 pkt 5 w zakresie dodawanego pkt 25 w art. 80b w ust. 1** | W zakresie dodawanego w art. 80b 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. |  | **Uwaga została uwzględniona.**    Projektowany art. 80b ust. 1 pkt 25 lit. i otrzyma następujące brzmienie „imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ewidencyjnymi, datą zatrudnienia  i datą ustania zatrudnienia”. |
| **4** | **MC** | **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””. | **Uwaga została uwzględniona.**  Artykuł 1 pkt 8 w lit. a otrzyma 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”. |
| **5** | **MC** | 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. |  | **Uwaga została uwzględniona.**  Projektowany art. 83j ust. 13 pkt 4 otrzyma następujące brzmienie:  „4) przeprowadzenie badania technicznego bez dostępu do centralnej ewidencji pojazdów z wyłączeniem pojazdu, o którym mowa w art. 71 ust. 3 i 4, art. 81 ust. 11a, art. 132 ust. 5, z zastrzeżeniem art. 80bc.” |
| **6** | **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. |  | **Uwaga została uwzględniona.**  Z projektowanego art. 80b ust. 1 pkt 24 lit. c w zakresie danych gromadzonych w ewidencji o diagnostach zostanie usunięta data urodzenia a z art. 83k ust. 2 pkt 1 lit. c w zakresie danych umieszczanych w rejestrze diagnostów zostanie usunięte miejsce urodzenia. |
| **7** | **MRPiT** | Uwaga ogólna | Minister Rozwoju, Pracy i Technologii pismem z dnia 7 lipca  2021 r., znak sprawy DGC-IV.0033.35.2021, zauważa, że projekt podlegał konsultacjom z Radą Dialogu Społecznego, organizacjami związkowymi reprezentatywnymi w rozumieniu ustawy o Radzie Dialogu Społecznego oraz z organizacjami pracodawców reprezentatywnymi w rozumieniu ustawy o Radzie Dialogu Społecznego. Jednakże w procesie konsultacji pominięto Federację Przedsiębiorców Polskich, adres mailowy: [biuro@federacjaprzedsiebiorców.pl](mailto:biuro@federacjaprzedsiebiorców.pl). Federacja należy do organizacji reprezentatywnych od 2021 r. |  | **Uwaga została wyjaśniona.**  Pismem z dnia 20 października 2020 r., znak sprawy DTD-7.0210.1.2020, *projekt ustawy  o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* został skierowany do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych z 30-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, tak jak w przypadku opiniowania.  W związku z tym, że Federacja Przedsiębiorców Polskich od  2021 r. jest członkiem Rady Dialogu Społecznego, a uzgodnienia międzyresortowe i konsultacje publiczne projektu ustawy odbyły się w 2020 r. Federacja Przedsiębiorców Polskich otrzymała projekt ustawy w ramach konsultacji publicznych zamiast opiniowania.  Należy podkreślić, że nie jest to uwaga związana z informatyzacją. W opinii Ministra Infrastruktury uwaga jest poza właściwością Komitetu Rady Ministrów do Spraw Cyfryzacji. |
| **8** | **MRPiT** | Art. 1 pkt 14 w zakresie zmian w art. 83j ust. 3 | Ponadto MRPiT zwraca uwagę, że zgodnie z projektowanym art. 83i ust. 3 pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego nie mogą prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnością i niezależnością wykonywanych czynności kontrolnych oraz pozostawać w takim stosunku z diagnostą oraz przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów, że może to wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych. Jednakże w kolejnych postanowieniach projektu nie wskazano konsekwencji naruszenia art. 83i ust. 3. |  | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 1 ust. 1 pkt 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,* ustawa określa zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu, a także działalność właściwych organów i podmiotów w tym zakresie. Uregulowanie konsekwencji naruszenia projektowanego art. 83j ust. 3 przez pracowników Transportowego Dozoru Technicznego wykracza poza zakres *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*.  Należy podkreślić, że nie jest to uwaga związana z informatyzacją. Mając na względzie, że uwaga jest poza właściwością Komitetu Rady Ministrów do Spraw Cyfryzacji Ministerstwo Infrastruktury proponuje jej rozstrzygnięcie na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów. |
| **9** | **MRPiT** | Art. 1 pkt 14 w zakresie zmian w art. 83l ust. 2 | Wątpliwości MRPiT budzi także projektowany art. 83l ust. 2. Przewidziano w nim, iż w przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania technicznego i przesyła informację o powodzie odstąpienia od ewidencji. Nie zaproponowano natomiast uregulowania sytuacji, gdy zaistnieją okoliczności, które obiektywnie, a nie tylko w ocenie diagnosty, nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania technicznego i przesyła informację o powodzie odstąpienia do ewidencji. |  | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z założeniami dyrektywy 2014/45 diagności przeprowadzając badania techniczne powinni działać niezależnie, a na ich ocenę nie powinny mieć wpływu konflikty interesów, w tym konflikty interesów o charakterze ekonomicznym czy personalnym. W związku z tym, zaproponowano możliwość odstąpienia od przeprowadzenia badania technicznego przez diagnostę w sytuacji braku możliwości obiektywnego przeprowadzenia badania technicznego. Badania techniczne pojazdów przeprowadza tylko diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, dlatego to diagnosta ma dokonać oceny zaistniałych okoliczności.  Należy zaznaczyć, że na kształt przepisu miały wpływ uwagi z konsultacji publicznych, w tym zrzeszających przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.  Uregulowanie tych okoliczności, które obiektywnie nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego wiązałoby się ze stworzeniem katalogu takich okoliczności, który nie mógłby być katalogiem zamkniętym.  Należy podkreślić, że nie jest to uwaga związana z informatyzacją. Mając na względzie, że uwaga jest poza właściwością Komitetu Rady Ministrów do Spraw Cyfryzacji Ministerstwo Infrastruktury proponuje jej rozstrzygnięcie na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów. |