|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| LP | **Podmiot zgłaszający uwagę** | **Jednostka redakcyjna** | **Treść uwagi** | **Stanowisko Ministra Infrastruktury** |
|  | GITD | Art. 1 pkt 8 | W pierwszej kolejności pragnę zauważyć, że przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.3.2019, str. 45) oraz prawa krajowego przewidują wyłącznie samą wymianę informacji o podmiotach naruszających obowiązek uiszczenia opłat drogowych. Brak jest natomiast regulacji dotyczącej wzajemnej pomocy państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie egzekucji już nałożonej kary pieniężnej. Ustawa z dnia 11 października 2013 r. o wzajemnej pomocy przy dochodzeniu podatków, należności celnych i innych należności pieniężnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 765 i 2320) przewiduje możliwość dochodzenia należności od podmiotów zagranicznych, należy jednak zwrócić uwagę, że art. 2 ww. ustawy zawiera katalog należności pieniężnych, do których ustawa ma zastosowanie, przy czym nie zostały wskazane w nim administracyjne kary pieniężne. Ponadto zgodnie z treścią art. 33 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy z wnioskiem o udzielenie pomocy można wystąpić, jeżeli wysokość należności pieniężnej lub łączna wysokość kilku należności pieniężnych przeliczona na euro według kursu ostatnio ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej przed dniem wysłania wniosku nie jest niższa niż 1500 euro. Wysokość pojedynczej kary pieniężnej nakładanej przez GITD w związku z naruszeniem obowiązku uiszczenie opłaty elektronicznej nie mieści się w normie przyjętej w ww. ustawie. Zgodnie natomiast z art. 6 zdanie pierwsze ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2020 r. poz. 1427, z późn. zm.) w razie uchylania się zobowiązanego od wykonania obowiązku wierzyciel powinien podjąć czynności zmierzające do zastosowania środków egzekucyjnych. Z powyższego wynika, że w odniesieniu do proponowanego stanu prawnego GITD nie będzie miał prawnych możliwości dochodzenia należności od podmiotów zagranicznych.  Proponuje się nowe brzmienie w art. 13mb ust. 2 pkt 2 lit a projektu:  „a) inspektorom i osobom zatrudnionym w Inspekcji Transportu Drogowego, na potrzeby prowadzenia kontroli i postępowań w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej;”.  Proponowana zmiana doprecyzowuje, że udostępnianie informacji przez krajowe podmioty uprawnione następować będzie na potrzeby kontroli i prowadzonych postępowań. | Uwaga uwzględniona.  Projekt zmieniono zgodnie z propozycją GITD.  Uwaga ogólna odnośnie podmiotów zagranicznych przyjęta do wiadomości MI. |
|  | GITD | Art. 1 pkt 8 | W art. 13mf ust. 2 proponuje się nadać brzmienie:  „2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Główny Inspektor Transportu Drogowego może odstąpić od wszczęcia postępowania o nałożeniu kary pieniężnej, jeżeli przewidywane koszty prowadzenia postępowania przekraczają połowę wysokości kary pieniężnej za dane naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.”;  Zmiana podyktowana jest faktem, że wysokość kosztów prowadzenia postępowania nie zawsze jest możliwa do ustalenia przed jego wszczęciem, tak więc nie można wykluczyć przypadków, w których dopiero po wszczęciu postępowania i dokonaniu pierwszych czynności okaże się, że przewidywane koszty prowadzenia postępowania przekraczają połowę wysokości kary pieniężnej za dane naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej. | Uwaga uwzględniona.  Projekt zmieniono zgodnie z treścią propozycją GITD. |
|  | GITD | Art. 1 pkt 8 | W art. 13mf ust. 6 proponuje się nadać brzmienie:  „6. Do zawiadomienia KPK dołącza się jego tłumaczenie na język, w którym sporządzono dokument rejestracyjny pojazdu, lub tłumaczenie na jeden z języków urzędowych państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w którym zarejestrowano pojazd wskazany w zapytaniu krajowym. Wątpliwości co do treści zawiadomienia rozstrzygane są na podstawie dokumentu sporządzonego w języku polskim.”.  Wykreślenie wyrazów „jeżeli język ten został ustalony przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego” związane jest z faktem, iż w przypadku naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej po numerze rejestracyjnym pojazdu możliwe jest ustalenie kraju rejestracji, a co za tym idzie języka urzędowego danego kraju. Ponadto zgodnie z art. 24 ust. 3 dyrektywy 2019/520, w przypadku gdy państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, podejmie decyzję o wszczęciu postępowania następczego dotyczącego nieuiszczenia opłaty drogowej, wysyła ono – w celu zapewnienia poszanowania praw podstawowych – zawiadomienie w języku, w jakim sporządzono dokument rejestracyjny pojazdu, jeśli jest on znany, lub w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego rejestracji. W przepisie tym wyrażenie „jeśli jest on znany” należałoby odnieść do dokumentu rejestracyjnego pojazdu, a nie języka, gdyż jak wskazano powyżej język, w którym należało będzie sporządzić zawiadomienie zawsze będzie możliwy do ustalenia. | Uwaga uwzględniona.  Projekt zmieniono zgodnie z treścią propozycją GITD. |
|  | GITD | Art. 1 pkt 8 | W art. 13mg proponuje się dodanie ust. 12 w brzmieniu:  „12. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór pokwitowania pobranej kaucji oraz kary administracyjnej, o których mowa w art. 13m ust. 2 i art. 13mg ust. 1, mając na względzie jednolitość dokumentów stosowanych przy jej pobieraniu.”.  Wprowadzenie delegacji ustawowej pozwoli ujednolicić stosowane dokumenty. | Uwaga wyjaśniona.  Zgodnie z art. 13l ust. 1 ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376) do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontroli używanego w pojeździe urządzenia, a także nałożenia i pobierania kar pieniężnych jest uprawniony Główny Inspektor Transportu Drogowego. Adresatem norm określonych w art. 13m ust. 2 i art. 13mg ust. 1 jest Główny Inspektor Transportu Drogowego. Podkreślić należy, że tylko Główny Inspektor Transportu Drogowego jest uprawniony do nakładania i pobierania kar pieniężnych w związku z naruszeniem obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej. W opinii resortu infrastruktury wzór pokwitowania pobranej kaucji powinien zostać ustalony w drodze aktu wewnętrznego w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego. |
|  | GITD | Art. 1 pkt 13 lit. a tiret czwarte | W związku z faktem, że Główny Inspektor Transportu Drogowego jest wyłącznie użytkownikiem systemu SPOE KAS w zakresie wykonywania ustawowych obowiązków kontrolnych, wszelka współpraca w zakresie pozyskiwania danych niezbędnych do prowadzenia kontroli i postępowań administracyjnych prowadzona powinna być z MF/KAS – operatorem SPOE KAS. W efekcie należy zauważyć, iż wprowadzanie dodatkowych mechanizmów, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 4 (współpraca pomiędzy dostawcą EETS a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego jako podmiotem uprawnionym do kontroli prawidłowości uiszczania opłaty elektronicznej) oraz art. 16i ust. 5 pkt 1 (porozumienie zawierane pomiędzy Głównym Inspektorem Transportu Drogowego a dostawcą EETS) nie znajduje uzasadnienia. | Uwaga wyjaśniona.  Zgodnie z art. 5 ust. 8 akapit pierwszy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawę interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii, Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dostawcy EETS, którzy świadczą usługi EETS na ich terytorium, współpracowali z podmiotami pobierającymi opłaty w ich wysiłkach dotyczących ustalenia osób podejrzanych o popełnienie wykroczenia. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w przypadku podejrzenia nieuiszczenia opłaty drogowej podmiot pobierający opłaty miał możliwość uzyskania od dostawcy EETS danych odnoszących się do pojazdu, którego dotyczy podejrzenie nieuiszczenia opłaty drogowej, oraz do właściciela lub posiadacza tego pojazdu będącego klientem dostawcy EETS. Dostawca EETS natychmiastowo udostępnia takie dane. Zgodnie z przytoczonym przepisem dyrektywy dostawca EETS ma obwiązek współpracować z podmiotem pobierającym opłaty w celu ustalenia danych w odniesieniu do pojazdu podejrzanego o nieuiszczenie opłaty drogowej oraz danych właściciela lub posiadacza tego pojazdu będącego klientem dostawcy EETS. W obecnie obowiązujących przepisach prawa krajowego, zgodnie z art. 13l ust. 1 ustawy o drogach publicznych, Główny Inspektor Transportu Drogowego jest uprawniony do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej. Wobec czego, zasadnym jest aby dostawca EETS miał obowiązek współpracować z organem odpowiedzialnym za kontrolę prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej. W opinii resortu zasady takiej współpracy powinno regulować porozumienie między dostawcą EETS a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego. Analogiczne regulacje będą miały zastosowanie do Szefa KAS w zakresie kontroli prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 7 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268, z późn. zm.). |
|  | GITD |  | Proponuje się dodanie art. 40a ust. 1cb w brzmieniu: „Kaucja, o której mowa w art. 13m ust. 2 i art. 13 mg ust. 1 pkt 1, w przypadku kiedy organ nie ma możliwości ustalenia rachunku bankowego, o którym mowa w art. 13m ust. 5 pkt 2, po upływie 5 lat od dnia doręczenia decyzji o umorzeniu postępowania, stwierdzenia nieważności decyzji o nałożeniu kary pieniężnej albo w przypadku, o którym mowa w art. 13n, staje się dochodem Skarbu Państwa.”.  Powyższa propozycja ma na celu uregulowanie sytuacji, w której brak jest możliwości dokonania zwrotu kaucji na rachunek bankowy podmiotu, który ją wpłacił ze względu na nieznajomość numeru rachunku tego podmiotu. W powyższym przypadku kaucje te staną się dochodem Skarbu Państwa, co pozwoli na uniknięcie sytuacji, w której kwoty z tych kaucji będą znajdowały się na rachunku bez możliwości ich zadysponowania. | Uwaga wyjaśniona.  Proponowana regulacja wykracza poza zakres wdrożenia dyrektywy 2019/520. |
|  | PGRP | Art. 1 pkt 3 lit. c | Proponujemy usunięcie art. 1 pkt 3 lit. c zdanie 2 Projektu, zawierającego postanowienie, zgodnie z którym „Skarb Państwa nie ponosi odpowiedzialności za zobowiązania dostawców EETS ani za szkodę wywołaną działaniem lub zaniechaniem dostawcy EETS”. Naszym zdaniem takie sformułowanie nie tylko jest zbędne, ale ponadto może nasuwać wątpliwości interpretacyjne. Ukształtowanie roli dostawcy europejskiej usługi opłaty elektronicznej (European Electronic Toll Service, ETTS) w przepisach tego projektu nie daje bowiem podstaw dla przyjęcia, że za ich działania mógłby odpowiadać Skarb Państwa. Przede wszystkim brak odpowiedzialności Skarbu Państwa wynika już z faktu, że dostawca EETS działa we własnym imieniu i na własny rachunek (zdanie 1 powołanej jednostki redakcyjnej). Należy również podkreślić, że status dostawcy EETS, ukształtowany w art. 1 pkt 1 lit. c, art. 1 pkt 9 lit. a i art. 1 pkt 12 Projektu, jak również definicja ustawowa usługi EETS zawarta w art. 4 pkt 41 ustawy o drogach publicznych nie dają podstaw do przyjęcia, że dostawcy ETS powierzono pełnienie czynności z zakresu władzy publicznej. Wobec tego, zamieszczenie przepisu wprost wyłączającego odpowiedzialność Skarbu Państwa za działania dostawcy EETS mogłoby być podstawą formułowania zarzutu nieuzasadnionego ograniczenia drogi sądowej. W związku z powyższym za pożądane należy uznać usunięcie tego przepisu. | Uwaga uwzględniona.  Usunięto art. 1 pkt 3 lit. c zd. 2 projektowanej ustawy. |
|  | PGRP | Art. 1 pkt 9 lit. b | Proponujemy również zmianę treści art. 1 pkt. 9 lit. b Projektu przez dodanie ust. 2b, przewidującego wymóg „posiadania dobrej reputacji”. W projektowanym brzmieniu przepisy nie implementują dyrektywy w sposób kompletny. Zgodnie z art. 4 lit. f Dyrektywy konieczne jest wykazanie, że podmiot ubiegający się o rejestrację jako dostawca EETS musi wykazać się posiadaniem dobrej reputacji. Poprawna implementacja dyrektywy wymaga tym samym transpozycji również tego wymogu do prawa krajowego. | Uwaga wyjaśniona.  W opinii MI nie ma konieczności doprecyzowania co oznacza dobra reputacja. Wymóg posiadania dobrej reputacji został wdrożony w obowiązującym art. 16e ust. 2 pkt 5 ustawy o drogach publicznych. |
|  | PGRP | Art. 1 pkt 13 lit. c | Proponujemy zmianę treści art. 11 pkt 13 lit. c przez nadanie mu następującego brzmienia: „8. Do przetwarzania przez krajowe podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS danych osobowych uzyskanych od dostawców EETS na podstawie ust. 1 pkt 2a i 4, w zakresie nieobjętym zastosowaniem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE przepisy art. 1741-art. 174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne stosuje się odpowiednio”. Wprowadzenie proponowanej zmiany pozwoli uniknąć ewentualnych wątpliwości wykładniczych co do zakresu stosowania wspomnianego rozporządzenia. Brzmienie przepisu w przesłanej wersji projektu, niezawierające odwołania do wspomnianego rozporządzenia, mogłoby bowiem błędnie sugerować wprowadzenie przez ten akt szczególnych regulacji w zakresie ochrony danych osobowych.  Analogiczną uwagę należy odnieść do art. 1 pkt 7, który z kolei powinien uzyskać brzmienie: „7. Do przetwarzania danych osobowych w ramach transgranicznej wymiany informacji w zakresie nieobjętym zastosowaniem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE przepisy art. 174a-art. 174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne stosuje się odpowiednio.” | Uwaga wyjaśniona.  Zmieniono brzmienie art. 1 pkt 8 w zakresie art. 13me oraz art. 1 pkt 13 lit. c w zakresie art. 16i. Projekt został zmieniony zgodnie z przekazaną propozycją. Dodatkowo analogicznie zmieniono art. 1 pkt 16 lit. h w zakresie projektowanego art. 16l ust. 9 ustawy o drogach publicznych. |
|  | PGRP | Art. 1 pkt 13 lit. a | Proponujemy zmianę treści art. 1 pkt 13 lit. a Projektu przez dodanie pkt. 6d w brzmieniu: „Podczas zawierania umowy użytkownicy EETS muszą być należycie informowani o obowiązujących sposobach płatności oraz o przetwarzaniu ich danych osobowych i o prawach wynikających z obowiązujących przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.” Akt w proponowanym brzmieniu nie transponuje art. 10 ust. 1 Dyrektywy w zakresie obowiązków informacyjnych wobec użytkowników EETS. Zaproponowana zmiana, w znacznym zakresie powtarzająca sformułowania zawarte w dyrektywie, pozwoli na jej pełniejszą transpozycję. | Uwaga wyjaśniona.  Zgodnie z projektowanym art. 16la ust. 2 pkt. 3 ustawy o drogach publicznych umowa dotycząca świadczenia usług EETS określa m.in. sposób i termin uiszczania kwoty odpowiadającej opłacie, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 ustawy o drogach publicznych oraz opłaty za przejazd autostradą. Należy przyjąć, że użytkownik EETS podpisując umowę dotyczącą świadczenia usług EETS zapoznał się z warunkami tej umowy wobec czego obowiązek informacyjny dostawcy EETS zostanie spełniony. Należy zauważyć, że rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE jest stosowane bezpośrednio, wobec czego dostawca EETS ma obowiązek stosowania tych przepisów jako administrator danych osobowych użytkowników EETS. W związku z tym, w opinii MI, uszczegółowianie obowiązków, które wynikają z mocy obowiązujących przepisów wydaje się nadmiarowe. |
|  | PGRP | Art. 1 pkt 35 lit. e | Pożądane jest usunięcie w art. 1 pkt 35 lit. e Projektu proponowanego ust. 5 o treści „Nie można odmówić udzielenia informacji, o których mowa w ust. 4, ze względu na zastrzeżenie tajemnicy przedsiębiorstwa”. Naszym zdaniem wskazane jest usunięcie w art. 1 pkt 35 lit. e Projektu proponowanego ust. 5 nadającego niezależnej Komisji powoływanej do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS („Komisji”) funkcjonującej jako organ pojednawczy w rozumieniu art. 11 Dyrektywy, kompetencję do nakazywania ujawnienia informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa. Przede wszystkim wprowadzenie tego przepisu nie jest konieczne dla prawidłowej implementacji Dyrektywy. Należy ponadto zwrócić uwagę, na jego problematyczny charakter. Nadaje on bowiem Komisji uprawnienie do władczej ingerencji w sferę uprawnień jednostek bez jakiejkolwiek kontroli sądowej. Co więcej, niespełnienie nałożonego przez Komisję obowiązku ujawnienia informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa może być podstawą obciążenia kosztami postępowania (art. 16zd ust. 9 i 10 ustawy o drogach publicznych), co następuje w drodze niezaskarżalnej uchwały. Tym samym uczestnik postępowania przed Komisją nie mógłby skorzystać ze środków ochrony prawnej przed niezależnym sądem. Faktyczne pozbawienie jednostki drogi sądowej, nawet w stosunkowo wąskim zakresie, budzi istotne wątpliwości nie tylko w świetle Konstytucji (art. 77 ust. 2) i Europejskiej Konwencji Praw Człowieka (art. 6 ust. 1), ale także Karty Praw Podstawowych UE (art. 47). Tym samym w obecnym kształcie omawiany przepis może w istocie prowadzić do wadliwej implementacji dyrektywy. W tym miejscu należy zaznaczyć, że powyższa wątpliwość odnosi się do obecnie obowiązujących przepisów ustawy o drogach publicznych. Zgodnie z art. 16ze ustawy o drogach publicznych uchwała Komisji o kosztach postępowania podlega egzekucji przez nadanie jej klauzuli wykonalności i nie przysługują od niej żadne środki odwoławcze. Tym samym uczestnik postępowania – również w tym zakresie – jest pozbawiony prawa odwołania się do sądu od rozstrzygnięcia bezpośrednio ingerującego w jego uprawnienia majątkowe. | Uwaga uwzględniona.  Przepis usunięto, przy czym zgodnie z art. 11 ust. 2 organ pojednawczy jest uprawniony w szczególności do sprawdzania, czy warunki umowne nałożone na dostawców EETS przez podmiot pobierający opłaty nie mają charakteru dyskryminacyjnego. Organ pojednawczy jest uprawniony do sprawdzania, czy dostawcy EETS otrzymują wynagrodzenie zgodnie z zasadami przewidzianymi w art. 7 dyrektywy. Zatem komisja przewidziana w ustawie o drogach publicznych musi posiadać możliwości zbadania wszystkich okoliczności aby wypełnić zobowiązania wynikające z dyrektywy.  Natomiast w zakresie wątpliwości PGRP odnośnie do obecnych zasad działania komisji wyjaśniono, że przepisy ustawy o drogach publicznych dotyczące komisji jako organu pojednawczego były notyfikowane Komisji Europejskiej w 2016 r., która nie zgłosiła do nich zastrzeżeń. Ponadto należy podkreślić, że zgodnie z art. 16z spór pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty a dostawcą EETS dotyczący negocjacji związanych z usługą EETS i umową może być przedmiotem postępowania pojednawczego prowadzonego na wniosek złożony przez podmiot pobierający opłaty, lub dostawcę EETS, przez niezależną Komisję powoływaną do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS. Złożenie wniosku nie narusza prawa stron do rozstrzygania sporów na podstawie odrębnych przepisów. Zatem strona ma wybór czy skorzystać z postępowania pojednawczego czy skierować sprawę do sądu powszechnego. Wobec powyższego MI nie podzieliło wątpliwości PGRP. |
|  | UODO | Uwaga ogólna | W pierwszej kolejności podkreślenia wymaga że przedłożony projekt nie zawiera dokonanej w kompleksowy sposób oceny skutków dla ochrony danych, o której mowa w art. 35 rozporządzenia 2016/679. Jej dokonanie niesie ze sobą szereg korzyści, stąd od czasu wejścia w stosowanie przepisów rozporządzenia 2016/679 organ właściwy w sprawie ochrony danych osobowych konsekwentnie poleca uwadze Projektodawcy, aby przy wypracowywaniu przepisów prawa uwzględniać dokonywanie oceny skutków dla ochrony danych, jej wyników i wpływu na kształt i treść określonych regulacji stanowiących o dokonywaniu operacji na danych osobowych. Dokonywanie takiej oceny jest pożądane (uzasadnione) w związku z przyjmowaniem podstaw prawnych przetwarzania danych osobowych (ocena skutków dla ochrony danych dokonywana już w ramach oceny skutków regulacji w związku z przyjęciem tej podstawy prawnej - art. 35 ust. 10 rozporządzenia 2016/679). Wykonanie takiej oceny, uwzględnienie jej wyników w treści projektowanych (stanowionych) przepisów prawa oraz zawarcie informacji o jej wynikach w ocenie skutków projektowanej regulacji lub w uzasadnieniu do projektowanej regulacji jest niezwykle pomocne - zarówno dla Projektodawcy, celem stworzenia przepisów zapewniających stosowanie przepisów rozporządzenia i dających odpowiednie gwarancje zgodności z ogólnym rozporządzeniem wykonawcom norm, jak i dla organu nadzorczego, celem oceny zaproponowanych uregulowań. Ocena skutków jest niezbędna, gdy projektowane procesy przetwarzania danych - w szczególności następujące z użyciem nowych technologii - ze względu na rodzaj przetwarzania, jego charakter, zakres, kontekst i cele z dużym prawdopodobieństwem mogą powodować wysokie ryzyko naruszenia praw lub wolności osób fizycznych (art. 35 ust. 1 rozporządzenia 2016/679). Nie powinno także umykać uwadze Projektodawcy, że fundamentalne znaczenie dla tworzenia przepisów prawa ma czynienie zadość - poprzez uwzględnianie ich w treści przepisów krajowych – zasadom dotyczącym przetwarzania danych osobowych, wynikającym z przepisów art. 5 rozporządzenia 2016/679. Istotne jest także branie pod uwagę obowiązków wynikających z art. 25 rozporządzenia 2016/679, a mianowicie uwzględnianie ochrony danych w fazie projektowania oraz stosowanie domyślnej ochrony danych przy określaniu sposobów przetwarzania. | Uwaga wyjaśniona  W OSR do projektu ustawy w pkt 10 Wpływ na pozostałe obszary w części – Omówienie wpływu zostało zawarte wyjaśnienie w tym zakresie: „Dyrektywa, a co za tym idzie projektowana ustawa, przewidują przetwarzanie ściśle określonych danych osobowych właścicieli i posiadaczy pojazdów w celu transgranicznej wymiany informacji o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłat uiszczanych w sposób elektroniczny. Wymiana ta będzie następować z wykorzystaniem elektronicznych baz zawierających dane o pojazdach oraz ich właścicielach i posiadaczach. O ile więc można mówić tu o przetwarzaniu danych osobowych z wykorzystaniem nowych technologii, zdaniem projektodawcy przepisy art. 35 i 36 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) regulujące przypadki, w których konieczne jest przeprowadzenie oceny skutków dla ochrony danych nie mają tu zastosowania. Wynika to z faktu, że zakładane rozwiązanie korzysta już z istniejących baz danych prowadzonych w systemie teleinformatycznym, co oznacza, że czynności przetwarzania danych osobowych w ramach transgranicznej wymiany danych będą stanowić działalność niejako uboczną (wtórną) jaką jest prowadzenie przez państwa członkowskie UE bazy danych o pojazdach oraz ich właścicielach i posiadaczach. Niemniej, w celu zminimalizowania ryzyka naruszenia praw lub wolności osób fizycznych, w projekcie ustawy nałożono na organy przetwarzające dane osobowe w omawianym zakresie obowiązek stosowania przepisu art. 39 ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz. U. z 2019 r. poz. 125), co powinno w pełni zabezpieczyć proces przetwarzania danych osobowych.”. Mając to na uwadze należy również podkreślić, że Minister Infrastruktury nie jest administratorem danych i nie może dokonać oceny skutków dla ochrony danych, o której mowa w art. 35 rozporządzenia 2016/679. |
|  | UODO | Art. 1 pkt 8 | W dodawanym do ustawy o drogach publicznych art. 13mc ust.1 pkt 2) Projektodawca wskazuje dane osobowe właściciela pojazdu bądź jego posiadacza, które będą udostępniane krajowym punktom kontaktowym, na zasadach określonych w ust. 1 tego przepisu. Wśród wymienionych danych wskazano m.in. numer PESEL właściciela lub posiadacza pojazdu. Wyjaśnienia wymaga, czyj numer PESEL będzie pozyskiwany, w sytuacji w której właścicielem pojazdu będzie osoba prawna, np. spółka. Rozważenia wymaga także niezbędność pozyskiwania daty i miejsca urodzenia właściciela lub posiadacza pojazdu. Nie jest bowiem znany cel w jakiem  dane te miałyby być udostępnianym krajowym punktom kontaktowym. Zgodnie zaś z art. 5 ust. 1 lit b) rozporządzenia 2016/679 dane osobowe muszą być zbierane w konkretnych, wyraźnych i prawnie uzasadnionych celach i nieprzetwarzane dalej w sposób niezgodny z tymi celami. | Uwaga wyjaśniona  Numer PESEL nie będzie pozyskiwany w sytuacji kiedy właścicielem lub posiadaczem pojazdu będzie osoba prawna. Zgodnie z art. 15 ust. 2 ustawy z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności (Dz. U. z 2021 r. poz. 510, z późn. zm.) numer PESEL jest to jedenastocyfrowy symbol numeryczny, jednoznacznie identyfikujący osobę fizyczną. Wobec czego w sytuacji kiedy właścicielem lub posiadaczem pojazdu jest osoba prawna nie ma możliwości pozyskania i przetwarzania numeru PESEL. Odnosząc się do dalszej części uwagi w dodawanym art. 13mc ust. 1 pkt 2 lit. f zostanie usunięte miejsce urodzenia właściciela lub posiadacza pojazdu. Zgodnie z załącznikiem I, część II „Dane dotyczące właścicieli lub posiadaczy pojazdów” do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91, str. 45) miejsce urodzenia zostało wskazane jako nieobowiązkowy element danych przekazywanych w następstwie automatycznego wyszukiwania prowadzonego zgodnie z art. 23 ust. 1. |
|  | UODO | Art. 1 pkt 8 | Wyjaśnienia wymaga także przewidziane w proponowanym w art. 13me ust. 3 odesłanie do przepisów ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach, w brzmieniu: Krajowe podmioty uprawnione przechowują dane osobowe przetwarzane w celach określonych w ust. 2 przez okres ustalony zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2b ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2020 r. poz. 164). Odesłanie do przepisów wydawanych na podstawie art. 6b ust. 2 ww. ustawy powinno być zastąpione regulacją okresu przetwarzania danych osobowych wynikającą wprost z przepisów projektowanej ustawy, z zapewnieniem stosowania zasad dotyczących przetwarzania danych osobowych, w szczególności zasady ograniczenia przechowywania (art. 5 rozporządzenia 2016/679). | Uwaga wyjaśniona  Konstrukcja przepisu jest wzorowana na przepisach ustawy z dnia 21 lutego 2019 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z zapewnieniem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. U. poz. 730). Analogiczne odesłanie znajduje się w art. 12, 51, 87 przywołanej ustawy. Zgodnie z uzasadnieniem do projektu ustawy z dnia 21 lutego 2019 r. „Celem projektu ustawy jest dostosowanie polskiego porządku prawnego do RODO m.in. przez usunięcie przepisów, które są sprzeczne z RODO lub które powielają rozwiązania RODO. Celem projektu ustawy jest także dostosowanie RODO (przez implementację wymagających tego przepisów) do specyfiki polskiego porządku prawnego.”. Mając na uwadze powyższe, zawarte w projektowanym art. 13me ust. 3 ustawy o drogach publicznych odesłanie jest zgodne z przepisami rozporządzenia 2016/679. |
|  | UODO | Art. 1 pkt 8 | Odnosząc się do propozycji brzmienia art. 13me ust. 4 co do tego, że każda zainteresowana osoba ma prawo do uzyskania informacji na temat własnych danych osobowych, które zostały przekazane innemu państwu członkowskiemu, zauważyć należy, że prawo dostępu do danych osobowych przysługuje osobom, których dane dotyczą na mocy przepisów rozporządzenia 2016/679. Rozporządzenie to przyznaje tym osobom także szereg innych praw, w tym prawo nie tylko prawo dostępu do danych osobowych ale i do ich kopii. Ww. wyróżnienie w projekcie ustawy w zakresie prawa do uzyskania informacji na temat własnych danych z jednej strony stanowi powtórzenie przepisów rozporządzenia 2016/679, które i tak mają być stosowane bezpośrednio, z drugiej strony sugeruje, że inne prawa osób, których dane dotyczą, przysługujące mocą przepisów rozporządzenia 2016/679 nie mają zastosowania. Takie ograniczenie praw byłoby rozwiązaniem niedopuszczalnym. Pod rozwagę Projektodawcy należy zatem wskazać, że ewentualne ograniczenie tych praw, może następować tylko zgodnie z przepisami rozporządzenia 2016/679, w szczególności na zasadach wynikających z art. 23 rozporządzenia. | Uwaga uwzględniona.  Przepis usunięto z projektu. |
|  | UODO | Art. 1 pkt 8 | Wyjaśnienia wymaga także proponowane brzmienie art. 13me ust. 5 określającego elementy, które stanowić będą zabezpieczenia zapobiegające nadużyciom lub niezgodnemu z prawem dostępowi lub przekazywaniu danych osobowych przetwarzanych w ramach transgranicznej wymiany informacji. Dane osobowe powinny być odpowiednio zabezpieczone nie tylko przed nadużyciami i dostępem lub niewłaściwym przekazywaniem, ale także przed wieloma innymi czynnikami i ryzykami, a przepisy prawa powinny przewidywać konkretne rozwiązania w tym zakresie albo wskazywać kryteria, którym zabezpieczenia te powinny odpowiadać. | Uwaga uwzględniona.  Przepis zmieniony poprzez nadanie następującego brzmienia:  „Do ochrony danych osobowych przetwarzanych w ramach transgranicznej wymiany informacji stosuje się art. 39 ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz. U. z 2019 r. poz. 125).”. |
|  | UODO | Art.1 pkt 13 lit. a tiret trzecie | W dodawanym do ustawy o drogach publicznych art. 16i ust. 1 pkt 2a przewiduje się, że dostawca EETS przekazuje krajowemu pomiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, dane osobowe użytkownika EETS i pojazdu należącego do tego użytkownika, w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego ciążącego na administratorze. Doprecyzowania wymaga, jakie konkretnie dane osobowe będą przekazywane przez dostawcę EETS krajowemu podmiotowi pobierającemu opłaty – ustawodawca powinien precyzyjnie wskazać zakres danych osobowych niezbędny i wystarczający dla wskazanego w tym przepisie obowiązku podatkowego. Tak ogólnie skonstruowany przepis może prowadzić do pozyskiwania przez krajowe podmioty pobierające opłaty nieadekwatnych, nadmiarowych danych osobowych. Przepisy przyjęte w tym zakresie powinny zapewniać stosowanie zasad dotyczących przetwarzania danych osobowych: ograniczenia celu oraz minimalizacji danych (art. 5 ust. 1 lit b) i c) rozporządzenia 2016/679). Konieczne jest także doprecyzowanie w jakim trybie, w jakiej formie oraz w jaki sposób przekazywane są przedmiotowe dane, celem zapewnienia rozliczalności dla tego procesu (art. 5 ust. 2 rozporządzenia 2016/679).  W tym samym zakresie doprecyzowania wymaga art. 16i ust. 4 projektu ustawy. | Uwaga wyjaśniona  Zarówno dostawca EETS, jak i krajowy podmiot pobierający opłaty będzie administratorem danych osobowych, który w przypadku przetwarzania danych osobowych jest odpowiedzialny za stosowanie zasad zawartych w rozporządzeniu 2016/679. Należy podkreślić, że nie można w tym zakresie ustalić katalogu zamkniętego, dane potrzebne do realizacji obowiązków podatkowych wynikają z przepisów prawa podatkowego. |
|  | UODO | Art. 1 pkt 13lit. a tiret czwarte | W proponowanym brzmieniu art. 16i ust. 1 pkt 4) dostawca EETS jest zobowiązany współpracować z podmiotami uprawnionymi do kontroli prawidłowości: a) uiszczania opłaty elektronicznej, b) wnoszenia elektronicznej opłaty autostradowej – w tym natychmiastowo przekazywać tym podmiotom, na ich żądanie, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, dane użytkowników EETS naruszających obowiązki uiszczenia opłaty elektronicznej lub obowiązek  wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej oraz dane pojazdu stanowiącego własność użytkownika EETS lub znajdującego się w jego posiadaniu. Doprecyzowania wymaga jakie konkretnie dane osobowe użytkowników EETS – mocą projektowanego przepisu - będą przekazywane podmiotom uprawnionym do kontroli prawidłowości (zasada ograniczenia celu i minimalizacji danych) oraz na czym konkretnie przedmiotowa współpraca miałaby polegać pod kątem przetwarzania danych osobowych przez ww. podmioty (w jakim trybie dane będą przekazywane – czy będzie to tryb bezwnioskowy/wnioskowy). Dodatkowo, z punktu widzenia zgodności z zasadą poufności i integralności określoną w art. 5 ust. 1 lit. f) wątpliwości budzi propozycja przekazywania danych „za pośrednictwem komunikacji elektronicznej”. Przyjęcie takiego sposobu przekazywania danych osobowych jest potencjalnie narażone na cyberzagrożenia, wiąże się z ryzykiem niekontrolowanego dostępu w szczególności do danych osobowych, a w konsekwencji niezgodnego z prawem ich przetwarzania.  Przekazywanie danych osobowych pomiędzy podmiotami publicznymi powinno odbywać się w sposób zapewniający bezpieczeństwo tych danych na odpowiednim poziomie, na zasadach ściśle określonych przepisami ustawy. Przekazywanie danych nie może również prowadzić do łączenia zbiorów danych – projektodawca powinien zwrócić uwagę na motyw 31 rozporządzenia 2016/679, który stanowi, że Organy publiczne, którym ujawnia się dane osobowe w związku z ich prawnym obowiązkiem sprawowania funkcji publicznej (…) nie powinny być traktowane jako odbiorcy, jeżeli otrzymane przez nie dane osobowe są im niezbędne do przeprowadzenia określonego postępowania w interesie ogólnym zgodnie z prawem Unii lub prawem państwa członkowskiego. Żądanie ujawnienia danych osobowych, z którym występują takie organy publiczne, powinno zawsze mieć formę pisemną, być uzasadnione, mieć charakter wyjątkowy, nie powinno dotyczyć całego zbioru danych ani prowadzić do połączenia zbiorów danych. Przetwarzając otrzymane dane osobowe, takie organy powinny przestrzegać mających zastosowanie przepisów o ochronie danych, zgodnie z celami przetwarzania. | Uwaga wyjaśniona  Projektowany przepis ma na celu wdrożenie art. 5 ust. 8 dyrektywy 2019/520, który zobowiązuje aby dostawcy EETS natychmiastowo udostępniali, podmiotom pobierającym opłaty, dane odnoszące się do pojazdu, którego dotyczy podejrzenie nieuiszczenia opłaty drogowej, oraz do właściciela lub posiadacza tego pojazdu. Należy zaznaczyć, że podmiot pobierający opłaty nie ma swobodnego dostępu do danych. Udostępnienie danych będzie odbywać się na wniosek podmiotu pobierającego opłaty. Mając na względzie prawidłowe wdrożenie dyrektywy, która wskazuje, że udostępnianie danych ma odbywać się natychmiastowo, w opinii resortu infrastruktury, takie udostępnianie możliwe jest tylko za pomocą środków komunikacji elektronicznej. W praktyce będą to dane, o których mowa w art. 13mc ust. 1 ustawy. |
|  | UODO | Art. 1 pkt 13 lit. c | Propozycja art. 16i ust. 9 w brzmieniu Podmioty, które uzyskały od dostawcy EETS dane osobowe na podstawie ust. 1 pkt 2a i 4, odpowiadają za naruszenie obowiązków, o których mowa w ust. 4 i 7, na zasadach określonych w ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1781.) powinna być przez Projektodawcę powtórnie zweryfikowana, gdyż tego rodzaju rozwiązania nie mogą prowadzić do zawężania przepisami ustawy obowiązków wynikających z przepisów rozporządzenia 2016/679 i ograniczania odpowiedzialności za przetwarzanie danych osobowych z naruszeniem prawa z zakresu ochrony danych osobowych. Zrozumiałe jest, że przepisy te są dedykowane weryfikowaniu systemu opłat, nie oznacza to jednak, że w związku z przetwarzaniem danych osobowych można zawęzić tę odpowiedzialność jedynie do obowiązków wynikających z projektowanego art. 16i ust. 4 i 7. | Uwaga uwzględniona.  Usunięto projektowany art. 16i ust. 9 ustawy o drogach publicznych. |
|  | UODO | Art. 1 pkt 17 | Doprecyzowania wymaga art. 16la ust. 2 pkt 2) zakładający, że umowa dotycząca świadczenia usługi EETS określać będzie „szczegółowy zakres danych, w tym danych osobowych”, które użytkownik EETS jest obowiązany przekazać dostawcy EETS. Zakres danych osobowych, jakie są dla realizacji przedmiotowego celu konieczne i niezbędne oraz będą przekazywane dostawcom EETS i wpisywane do umów dotyczących świadczeń usługi EETS, powinien zostać precyzyjnie określony w przepisie prawa a nie być dowolnie kształtowany postanowieniem umownym. Sformułowanie „szczegółowy” tez nie jest wystarczająco precyzyjne pod katem zachowania zasady minimalizacji, o której mowa w art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia 2016/679 i może prowadzić do pozyskiwanie nieograniczonej ilości danych osobowych, zbędnych do podpisania i realizacji umowy. Co prawda w art. 16la ust. 4 wskazuje się, że określenie zakresu danych, o których mowa w ust. 2 pkt 2 (…) następuje z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 10 ust. 3 dyrektywy 2019/520, niemniej jednak wskazany akt wykonawczy nie precyzuje szczegółowo zakresu danych osobowych, o których mowa w opiniowanym przepisie. | Uwaga wyjaśniona  Umowa dotycząca świadczenia usługi EETS stanowi podstawę ochrony danych osobowych użytkowników EETS. Zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2016/679 przetwarzanie jest zgodne z prawem wyłącznie w przypadkach, gdy - i w takim zakresie, w jakim - przetwarzanie jest niezbędne do wykonania umowy, której stroną jest osoba, której dane dotyczą, lub do podjęcia działań na żądanie osoby, której dane dotyczą, przed zawarciem umowy. Podkreślić należy, że dostawca EETS będzie administratorem danych osobowych i będzie zobowiązany do stosowania przepisów regulujących ochronę danych osobowych. Należy wskazać, że dyrektywa 2019/520 nie reguluje jakie dane użytkownik EETS jest zobowiązany przekazać dostawcy EETS wobec czego projektodawca nie zawarł takiego katalogu w projekcie ustawy. Co więcej, zawarcie umowy jest stosunkiem prawnym, który podlega zasadzie swobody zawierania umów, wobec czego użytkownik EETS ma możliwość wyboru dostawcy EETS. Resumując, nie ma podstaw do wskazywania jakie dane musi przekazać użytkownik EETS do prawidłowego zawarcia i realizacji umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS. |
|  | UODO | Art. 1 pkt 17 | Podobne zastrzeżenia organ nadzorczy zgłasza do brzmienia art. 16lb ust. 1 i ust. 2, przewidujących przekazywanie danych osobowych, bez konkretnego wskazania tych danych. | Wyjaśnienia jak w stanowisku do uwagi z poz. 20. |
|  | UODO | Uwaga ogólna | Nie może umknąć uwadze Projektodawcy i wykonawców norm wprowadzanych opiniowanym projektem do krajowego porządku prawnego - w zakresie regulacji dotyczących urządzeń na potrzeby poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat działające z wykorzystaniem nowych technologii, w szczególności technologii pozycjonowania satelitarnego, w tym zapewnienia zdolności do współpracy z usługami pozycjonowania satelitarnego realizowanymi przez system GALILEO i system EGNOS oraz systemów lokalizacyjnych i systemów elektronicznych poboru opłat - że przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1285/2013 w sprawie realizacji i eksploatacji europejskich systemów nawigacji satelitarnej oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 876/2002 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 683/2008 wymagają zapewnienia poszanowania ochrony danych osobowych i prywatności (art. 31). Wykonawcy tych norm powinni mieć na względzie stosowanie przepisów rozporządzenia 2016/679, w tym jego art. 25 oraz jego motywu 78. | MI przyjęło do wiadomości wyjaśnienia UODO oraz wyjaśniło, że przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1285/2013 w sprawie realizacji i eksploatacji europejskich systemów nawigacji satelitarnej oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 876/2002 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 683/2008 są stosowane bezpośrednio i nie wymagają wdrożenia. |
|  | UOKiK | Art. 1 pkt 32 | Zaproponowana zmiana art. 16y ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych służy wdrożeniu art. 16 dyrektywy PE i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii, w której ustanowiono procedurę ochronną w przypadku wprowadzenia do obrotu składników interoperacyjności posiadających oznakowanie CE i nie spełniających istotnych wymogów określonych w odrębnych aktach. Zgodnie z art. 16 dyrektywy (UE) 2019/520, wskazanie czy stwierdzona przez organ prowadzący postępowanie (czyli wojewódzkiego inspektora transportu drogowego) niezgodność składnika interoperacyjności EETS wynika z nieprawidłowego zastosowania specyfikacji technicznych  lub z nieadekwatności specyfikacji technicznych, powinno być umieszczone wprost w uzasadnieniu decyzji („podjętego środka”). Zatem proponuję zmianę brzmienia art. 1 pkt 32 projektu i zastąpienie go przepisem o poniższym brzmieniu:  *„32) art. 16y otrzymuje brzmienie:*  *Art. 16y. 1. Kontrolę składników interoperacyjności EETS przeprowadza organ nadzoru rynku, o którym mowa w art. 58 ust. 2 pkt 8 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.*  *2. Postępowanie w sprawach wprowadzonych do obrotu składników interoperacyjności EETS niezgodnych z wymaganiami, o których mowa w art. 16x ust. 1 i 1a, prowadzą organy nadzoru rynku, o których mowa w art. 58 ust. 3 pkt 8 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.*  *2a. Organy, o których mowa w ust. 1 i 2, nie przeprowadzają ani nie zlecają kontroli składników interoperacyjności EETS, które już zostały przeprowadzone jako część procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania w EETS, zgodnie z przepisami wydanymi przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520.*  *2b. Organ, o którym mowa w ust. 2, wydając postanowienie, o którym mowa w art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, wzywa producenta lub upoważnionego przedstawiciela do usunięcia niezgodności składnika interoperacyjności EETS z wymaganiami, o których mowa w art. 16x ust. 1 lub 1a.*  *3. Jeśli organ nadzoru rynku, o którym mowa w ust. 2, wyda decyzję, o której mowa w art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru*  *rynku, informuje o tym niezwłocznie Komisję wraz z podaniem podstawy podjętej decyzji, określając przede wszystkim, czy niezgodność wynika z:*  *a) nieprawidłowego zastosowania specyfikacji technicznych; lub*  *b) nieadekwatności specyfikacji technicznych.*  *4. Jeśli organ nadzoru rynku, o którym mowa w ust. 2, wyda decyzję, o której mowa w art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru*  *rynku, informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.*  *5. W przypadku gdy Komisja Europejska poinformuje organ nadzoru rynku, o którym mowa w ust. 2, o uznaniu środka, o którym mowa w ust. 3, za nieuzasadniony, organ nadzoru rynku uznaje decyzję, o której mowa w ust. 3, za bezprzedmiotową i uchyla ją.”*  Należy wyjaśnić, że obecnie organy nadzoru rynku przekazują informacje Komisji Europejskiej i pozostałym państwom członkowskim, w tym w procedurze ochronnej  (*safeguard procedure*), bez pośrednictwa Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK) (por. art. 62 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach ocenyzgodności i nadzoru rynku).  Jednocześnie wyjaśniam, że art. 16y ust. 3 ustawy o drogach publicznych był prawdopodobnie wzorowany na rozwiązaniach przyjętych w ustawie z dnia 30 sierpnia  2002 r. o systemie oceny zgodności4. W wyniku wejścia w życie rozporządzenia PE i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniającego dyrektywę 2004/42/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/20115, konieczna jest nowelizacja uosoz oraz uosozinr, polegająca na wyłączeniu przepisów dotyczących systemu nadzoru rynku (obecny rozdział 6 uosoz oraz 7 uosozinr) oraz określenie na nowo roli Prezesa UOKiK w krajowym systemie. Jednym z zadań  Międzyresortowego Zespołu ds. reformy systemów oceny zgodności i nadzoru rynku jest właśnie przegląd i uporządkowanie krajowego systemu w związku z wejściem w życie rozp. (UE) 2019/1020.  Od 16 lipca 2021 r. do celów komunikacji, w tym w ramach procedury ochronnej, służy system informacyjny i komunikacyjny, o którym mowa w art. 34 tego rozporządzenia (por. art. 16 ust. 6 i 7 rozp. (UE) 2019/1020 – system ICSMS). Dlatego Prezes UOKiK nie jest już właściwy do pośredniczenia między organem nadzoru rynku a Komisją Europejską i organami pozostałych państw członkowskich, w przekazywaniu tych informacji w zakresie żadnego aktu przewidującego wymianę informacji w ramach procedury ochronnej.  Jednocześnie należy podkreślić, że w zakresie stosowania rozporządzenia (UE) 2019/1020 nie wymieniono dyrektywy (UE) 2019/520 (por. załącznik I do rozp. (UE)  2019/1020), co oznacza, że Komisja Europejska nie uznała tego aktu za wchodzący w zakres nowo tworzonego systemu nadzoru rynku.  Zatem w mojej opinii procedurę ochronną obejmującą składniki interoperacyjności EETS, należy bezpośrednio określić w projektowanej zmianie ustawy, jednak z wyżej  przywołanych powodów, bez udziału Prezesa UOKiK, co zaproponowano w nowym brzmieniu pkt. 32 projektu. | Uwaga uwzględniona.  Projekt został zmieniony zgodnie z propozycją przekazaną w ww. piśmie.  Jednocześnie zwrócono uwagę, że przepisy ustawy o drogach publicznych (art. 16w i art. 16y), również te zawarte w przedmiotowym projekcie ustawy będą musiały ulec zmianie w konsekwencji projektu ustawy o krajowym systemie nadzoru rynku w odniesieniu do produktów podlegających unijnemu prawodawstwu harmonizacyjnemu (UC113), który jest procedowany przez Ministra Rozwoju i Technologii. Zależnie więc od postępu prac nad obydwoma projektami ustaw, któryś z nich będzie musiał ulec zmianie. |