



PZPM

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. *SPS-WP.020.149.12.2024* *SPS-WP.020.148.12.2024*

Data wpływu *11.07.2024 r.*

Warszawa, 10 czerwca 2024 roku

Do druku nr 423 i 424



Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Sejm RP

Szanowny Panie Marszałku,

W związku z toczącymi się pracami nad projektami:

- *projekt ustawy – Prawo komunikacji elektronicznej (PKE) druk nr 423*
- *projekt ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo komunikacji elektronicznej druk nr 424*

pragniemy zwrócić uwagę na następujące kwestie, które dotyczą bezpośrednio branży motoryzacyjnej. Zwracaliśmy się w tych kwestiach wielokrotnie do Ministerstwa Cyfryzacji (m.in. pisma z 8 marca i 26 kwietnia 2024 roku), jednakże nie zostały one uwzględnione ze względu na brak zrozumienia całości tematu i w konsekwencji wpływu tych dwóch projektów ustaw na branżę motoryzacyjną.

Nasze uwagi dotyczą m.in. art. 408 ust. 2 w pierwotnej wersji projektu – obecnie art. 406 druku sejmowego nr 423 i ich nieuwzględnienie przez Ministerstwo Cyfryzacji, wynika naszym zdaniem z niezrozumienia całości sytuacji, a także brzmienia projektu. Stwierdzenie zawarte w Tabeli uwag (konsultacje) zgłoszonych do projektu ustawy - Prawo komunikacji elektronicznej o treści „*Obowiązki dotyczące odbiorników samochodowych dotyczą wyłącznie odbiorników montowanych w pojazdach osobowych kategorii m. Pozostałe kategorie pojazdów celowo nie zostały ujęte w projekcie PKE z uwagi na brak takiego wymogu w kodeksie łączności elektronicznej.*” nie pozostaje w korelacji z brzmieniem projektu. W obecnym brzmieniu projektu jeżeli radioodbiornik nie kwalifikuje się do radioodbiorników montowanych w pojazdach kategorii M, to wówczas taki radioodbiornik kwalifikuje się do pozostałych radioodbiorników. Oznacza to że do radioodbiorników samochodowych montowanych w pojazdach innych kategorii będą miały zastosowanie przepisy dotyczące odbiornika radiofonii cyfrowej. To natomiast może prowadzić do sprzeczności z przepisami dotyczącymi nierozpraszania uwagi kierowcy poprzez wyświetlanie

na ekranach radioodbiorników samochodowych ruchomych obrazów bądź treści, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez rozpraszanie uwagi kierowcy pojazdu - Zalecenie Komisji z dnia 26 maja 2008 r. w sprawie bezpieczeństwa i ergonomii samochodowych systemów informacyjnych i systemów łączności: nowa wersja europejskiego zbioru zasad dotyczących interakcji człowieka z urządzeniami (Dz. U. UE. L. z 2008 r. Nr 216, str. 1).

Zatem żeby radioodbiorniki montowane w pojazdach innych kategorii nie były objęte w PKE tak jak wskazało to Ministerstwo Cyfryzacji w komentarzu zawartym w Tabeli uwag do konsultacji, konieczne jest wyraźne wyłączenie ich z projektu ustawy poprzez dodanie zapisu, że przepisy ustawy nie mają zastosowania do radioodbiorników montowanych w pojazdach innych kategorii niż M.

Po raz kolejny chcemy podkreślić, że oba projekty mają na celu implementację przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1972 z dnia 11 grudnia 2018 r. ustanawiająca Europejski kodeks łączności elektronicznej (wersja przekształcona) (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 321, str. 36 z późn. zm.).

W zakresie samochodów, celem dyrektywy jest zapewnienie „*możliwość korzystania z gwarancji interoperacyjności wszelkiego sprzętu do odbioru radia w nowych pojazdach kategorii M*” poprzez zapewnienie, że radioodbiorniki wbudowane w nowych pojazdach kategorii M wprowadzanych do obrotu w celu sprzedaży lub wynajmu umożliwiają odbiór i odtwarzanie co najmniej usług radiowych świadczonych za pośrednictwem naziemnych cyfrowych transmisji radiowych.

Dyrektywa w swoich zapisach nie odnosi się do radioodbiorników montowanych w pojazdach pozostałych kategorii.

Projekt ustawy Prawo komunikacji elektronicznej w art. 406 ust. 2 odnosi się do kwestii stosowania otwartego interfejsu programistycznego aplikacji w radioodbiornikach montowanych w pojazdach kategorii M. Jednakże taki zapis, jak proponowany w projekcie będzie powodował, że brak obowiązku stosowania otwartego interfejsu programistycznego będzie miał zastosowanie dla radioodbiorników w pojazdach kategorii M, natomiast w przypadku pojazdów kategorii N czy L będzie obowiązek stosowania takiego otwartego interfejsu. Jak rozumiemy celem tej regulacji było nałożenie mniejszych wymagań na radioodbiorniki montowane w pojazdach kategorii M, ze względu na specyfikę takich urządzeń, a także ograniczenia dotyczące zapobieganiu rozpraszaniu kierowcy podczas prowadzenia pojazdu. Jednocześnie celem dyrektywy jest zwiększenie interoperacyjności na razie tylko w radioodbiornikach pojazdów wykorzystywanych do przewozu osób (kategorii M), nie stawiając takich warunków dla innych radioodbiorników i tym samym stawiając je poza zakresem dyrektywy. Jednakże tak sformułowany zapis art. 406 ust. 2 jak w projekcie ustawy, będzie w praktyce stawiał wyższe wymagania dla radioodbiorników montowanych we wszystkich pojazdach poza kategorią M, co nie było celem ustawodawcy unijnego. W związku z powyższym wyłączenie z art. 406 ust. 2 powinno dotyczyć wszystkich radioodbiorników, bądź radioodbiorniki montowane w pojazdach innych kategorii niż M, powinny być wyłączone z zakresu ustawy.

Mając na uwadze powyższe konieczne jest wprowadzenie do projektu ustawy art. o treści:

„Art. ... Przepisów ustawy nie stosuje się do odbiorników radiofonii cyfrowej zamontowanych w pojazdach innych kategorii niż M, o których mowa w pkt 1 załącznika nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.2))”

Jednocześnie w ustawie powinny znaleźć odzwierciedlenie zapisy zawarte w załączniku XI pkt 3 do dyrektywy 2018/1972, które mają na celu zapewnienie harmonizacji wymagań w całej UE i zapobiec sytuacjom w których w jednym z krajów członkowskich są postawione nadmierne wymagania zakresie norm zharmonizowanych w stosunku do tego co wymaga dyrektywa. Chodzi tutaj w szczególności o zapisy: *„Zakłada się, że odbiorniki, które są zgodne ze zharmonizowanymi normami, do których odniesienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, lub z częścią takich norm, spełniają wymóg objęty tymi normami lub ich częścią.”*

Mając na uwadze powyższe wskazane jest uzupełnienie art. 406 ust. 7 o treść:

„Zakłada się, że odbiorniki, które są zgodne ze zharmonizowanymi normami, do których odniesienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, lub z częścią takich norm, spełniają wymóg objęty tymi normami lub ich częścią.”

Uważamy, także że kary zawarte w art. 447 za naruszenia opisane w art. 444 ust. 1 pkt 84 i 85 są nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do naruszenia. Kara 3% od przychodu za rok poprzedzający dla podmiotu zajmującego się sprzedażą samochodów może sięgać nawet kwot rzędu 500 mln zł, co z pewnością jest zbyt wysoką karą finansową za takie naruszenie. Zapis ten wymaga także doprecyzowania, gdyż w przypadku firm motoryzacyjnych istotna część tego przychodu nie pochodzi ze sprzedaży radioodbiorników, w związku z tym taki przychód nie powinien być podstawą dla kary finansowej w tym przypadku. W związku z tym w art. 447 ust. 1 konieczne jest dodanie treści:

„Kary pieniężne, o których mowa w art. 444 ust. 1 pkt 84 i 85, nakłada się w oparciu o przychód ukaranego podmiotu dotyczący samochodowych odbiorników radiofonicznych”

Z poważaniem



Jakub Faryś – Prezes

Do wiadomości:

1. *Komisja Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii*
Sejm RP
2. *Pan Dariusz Standerski Sekretarz Stanu*
Ministerstwo Cyfryzacji

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej