



MINISTER INFRASTRUKTURY

Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów
KANCELARIA
Wpt. 2018 -06- 12
Numer 284/2018
Ilość załączników

Warszawa, dnia 29 maja 2018 r.

DTD.4.4400.3.40.2018.MB.1

Wk 69053/18

Według rozdzielnika

Szanowne Państwo

odpowiadając na Państwa wystąpienia kierowane m.in.: do Prezesa Rady Ministrów, Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, Przewodniczącego Stałego Komitetu Rady Ministrów, Ministra Infrastruktury dotyczące licznych wątpliwości dotyczących prac legislacyjnych nad projektem ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC65) wdrażającym Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE pragnę wyjaśnić, co następuje.

Pragnę podkreślić na wstępie, że istotą podnoszonego projektu ustawy jest wdrożenie do polskiego porządku prawnego przepisów ww. Dyrektywy 2014/45/UE, która określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań technicznych pojazdów przez państwa członkowskie UE, tworząc ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego systemu funkcjonowania badań technicznych pojazdów. System badań technicznych pojazdów ma zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane na bezpiecznym i akceptowalnym poziomie w trakcie ich eksploatacji.

Biorąc pod uwagę przywołany cel projektu ustawy oraz uwzględniając przekroczone terminy implementacji ww. dyrektywy, na kolejnych etapach prac legislacyjnych rezygnowano z zagadnień wymagających także pilnego uregulowania w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ale nie wynikających wprost z wdrażanych przepisów.

Nie ukrywam, że od momentu skierowania projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC65) w dniu 30 września 2016 r. do konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych w wyniku uwag zgłaszanych przez inne resorty oraz docierających do Ministerstwa Infrastruktury głosów krytyki ze strony środowiska reprezentującego przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów i diagnostów, a z drugiej strony od społeczeństwa, czy właścicieli i posiadaczy pojazdów, projekt omawianej ustawy został kilkakrotnie zmieniony.

Chcę podkreślić, że wszelkie wprowadzane zmiany miały na celu nietatwe pogodzenie interesów przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów i diagnostów, wysyłających jasne postulaty podwyższenia opłat za badania techniczne, z interesem i głosem ponad 15 milionów właścicieli i posiadaczy pojazdów, przy jednoczesnym zachowaniu właściwego wdrożenia przepisów Dyrektywy 2014/45/UE.

Odnosząc się do negatywnych głosów dotyczących zabierania starostom nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, muszę z przykrością stwierdzić, że obecny nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów znajduje się w „złej kondycji”. Wyraźnie wskazują na to dwa raporty Najwyższej Izby Kontroli (NIK): z 2009 r. „dotyczący kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego” oraz z 2017 r. „dotyczący wyników kontroli dotyczącej dopuszczenia pojazdów do ruchu”. W toku pierwszej kontroli NIK negatywnie ocenił działalność starostów, jako organów odpowiedzialnych za sprawowanie nadzoru nad SKP. Co istotne, pomimo bardzo negatywnych wyników kontroli z 2009 r. jakość działań dotyczących badań technicznych pojazdów oraz stacji kontroli pojazdów wykonywanych na poziomie samorządowym nie uległa poprawie, a wręcz ich jakość została jeszcze bardziej obniżona. Bowiem NIK w raporcie z 2017 r. stwierdził, iż starostwa nadal sprawowały nadzór nierzetelnie i z naruszeniem przepisów prawa, poprzez np.: nieprawidłowe wykonywanie obowiązków w zakresie przeprowadzania okresowych kontroli przedsiębiorców prowadzących SKP, niedokonywanie sprawdzenia prawidłowości przeprowadzanych badań technicznych przez diagnostów, a w przypadku takich sprawdzeń brak

kwestionowania nieprawidłowości, nierzetelne dokumentowanie przebiegu kontroli, brak zaleceń pokontrolnych i egzekwowania ich wykonania, niewykorzystanie w należyтым stopniu instrumentów prawnych służących do wykonywania nadzoru, wskazanych w przepisach prawa.

Stwierdzone w wystąpieniu NIK skutki wadliwego nadzoru sprawowanego przez starostów dotyczą:

- obniżenia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- zwiększania zagrożenia dla życia i zdrowia ludzkiego,
- nielegalnego funkcjonowania stacji kontroli pojazdów – bez wymaganego prawem poświadczenia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego,
- szerząca się bezkarność wśród diagnostów, zatrudnianie diagnostów w stacji kontroli pojazdów z prawomocnymi wyrokami,
- dopuszczania do ruchu pojazdów w złym stanie technicznym,
- wydawania wpisów do dowodów rejestracyjnych o przeprowadzonym badaniu technicznym niezgodnych ze stanem faktycznym.

Powszechne niewykorzystywanie instrumentów do wykonywania nadzoru sprawiło, że praktycznie system ten nie funkcjonuje. Konsekwencją ujawnionych nieprawidłowości jest to, że system badań technicznych pojazdów w Polsce tylko częściowo spełnia postawione przed nim zadania. Dzieje się tak dlatego, że stosunkowo łatwo dopuszcza on do ruchu drogowego pojazdy znajdujące się w złym stanie technicznym. Z danych uzyskanych w toku kontroli od Inspekcji Transportu Drogowego wynika, że 11,9% kontroli przeprowadzonych przez Inspekcję kończy się zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego. Przyczyną zatrzymania jest w ok. 80% zły stan techniczny skontrolowanych pojazdów.

Ponadto odnosząc się do przedstawianych przez Państwa wątpliwości dotyczących upoważnienia w omawianym projekcie ustawy Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako „organu nadzoru” uprzejmie informuję, że rozwiązanie to nie było arbitralną decyzją Ministra Infrastruktury, a poparte było szeregiem analiz. Resort infrastruktury skierował do wszystkich starostów ankietę celem zbadania poziomu przygotowania jednostek samorządu terytorialnego do realizacji zadań określonych ww. dyrektywą 2014/45/UE. Wyniki wskazały, iż w zaledwie 6% z ankietowanych jednostek, pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów posiada uprawnienia diagnosty. Dodatkowo 54% ankietowanych jednostek samorządu terytorialnego posiada wyłącznie jednego pracownika, którego pełniona funkcja związana jest z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów. Przeprowadzone badanie wykazało, iż w zaledwie 20% pytanych starostw pracownicy wykonujący zadania związane z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów, a nieposiadającymi uprawnień diagnosty, posiada kompetencje określone w załączniku IV do dyrektywy 2014/45/UE. Co istotne, zaledwie 22% ankietowanych podmiotów potwierdziło, iż pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów posiada umiejętności samodzielnego wykonania badań technicznych pojazdów w stacji kontroli pojazdów. Aż w 76% ankietowanych jednostek pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów prowadzi również nadzór nad innymi działaniami, np. nadzór nad taxi, transportem własnym. Powyższa ankietę wykazała, iż tylko jedno starostwo jest gotowe wykonywać zadania związane z kontrolą systemu badań technicznych w Polsce, jakie określa dyrektywa 2014/45/UE.

Przy wyborze optymalnych narzędzi wdrażania ww. dyrektywy resort infrastruktury zważył, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego już obecnie jest organem właściwym w sprawach homologacji pojazdów, posiada więc niezbędną wiedzę i doświadczenie w kwestiach związanych z warunkami technicznymi pojazdów. Od 2004 r. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wykonuje sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w zakresie zgodności warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego z wymaganiami. Analiza wykazała, że powierzenie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w całości spraw związanych z zarządzaniem i nadzorem nad systemem badań technicznych pojazdów jest na chwilę obecną rozwiązaniem optymalnym i gwarantującym pełną realizację zasadniczego celu dyrektywy, jakim jest stworzenie jednolitego i efektywnego systemu badań technicznych pojazdów, zapewniającego bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego oraz odpowiedni poziom ochrony środowiska naturalnego.

Planując cały system badań technicznych pojazdów pierwotnie założono, że koszty związane z wykonywaniem nowych zadań Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego pokrywane będą z tzw. „opłaty jakościowej”, czyli opłaty odprowadzanej przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów od każdej pobranej opłaty za przeprowadzenie badania technicznego.

Mając jednak na uwadze sygnały płynące do Ministerstwa Infrastruktury od środowiska reprezentującego przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów i diagnostów, przedstawiające nadmierne obciążenie finansowe przedsiębiorców, postanowiłem dokonać zmiany tego rozwiązania.

Przygotowane przez Ministerstwo Infrastruktury zmodyfikowane rozwiązanie nie przewiduje obciążenia przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów opłatą jakościową. Jednocześnie w celu wyjścia naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców oraz płynącym od nich sygnałom mówiącym o coraz mniejszej rentowności prowadzonej przez nich działalności gospodarczej, dodatkowo postanowiłem wprowadzić obniżenie kosztów prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie stacji kontroli pojazdów. Obniżka kosztów prowadzenia działalności gospodarczej dotyczyć będzie zmniejszenia opłaty za wpis przedsiębiorców do „rejestrów przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów” (z 412 zł na 200 zł).

Po dodatkowych konsultacjach zdecydowałem też o całkowitym odstąpieniu od obowiązku przeprowadzania płatnych cyklicznych (co 5 lat) sprawdzeń stacji kontroli pojazdów w zakresie spełnienia wymagań lokalowych i wyposażeniowych, a tym samym ponoszenia przez przedsiębiorców związanych z tym opłat w wysokości 700 zł.

Przygotowane nowe rozwiązania legislacyjne wychodzą naprzeciw Państwu oczekiwaniom i pozostawiają na niezmiennym poziomie opłaty ponoszone przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów (a stanowiące przychód Dyrektora TDT). I tak dla przykładu pierwsze obowiązkowe sprawdzenie stacji kontroli pojazdów będzie nadal kosztowało 700 zł (zrezygnowano z 1400 zł), a egzamin dla kandydatów na diagnostów będzie nadal kosztował 270 zł (zrezygnowano z 500 zł).

Podjąłem także decyzję, że opłaty za badania pojazdów po terminie, czyli opłaty sankcyjne (dodatkowe 60% stawki za przeprowadzone badanie techniczne) będą w całości stanowiły przychód przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Oszacowano, że w pierwszym roku obowiązywania przepisów może to być około 1,5 miliona takich badań. Przy rachunku 1,5 mln x 48 zł (netto po odliczeniu podatku) około 72 mln zł – tyle dodatkowych środków powinni otrzymać przedsiębiorcy za badanie po terminie. Takie szacunkowe obliczenia dotyczą oczywiście pierwszego roku obowiązywania przepisów, ponieważ przewiduje się, że proceder nie wykonywania badań technicznych w terminie zostanie znacznie ograniczony, poprzez wprowadzenie nowych przepisów sankcyjnych (dodatkowej opłaty).

W poprawionym projekcie ustawy utrzymano projektowane przepisy, które przyniosą w ocenie Ministerstwa uczciwym przedsiębiorcą korzyści finansowe, a dotyczące:

- wprowadzenie zakazu pobierania przez przedsiębiorców opłaty za przeprowadzenie badania technicznego w wysokości niższej niż wskazana w cenniku,
- prowadzenie zakaz pobierania przez przedsiębiorców przyjmowania i oferowania korzyści materialnych lub osobistych, a także nieodpłatnych usług za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu lub w powiązaniu z tym badaniem.

Nie popieram jednak propozycji Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów dotyczącej wprowadzenia karanie przedsiębiorców kwotą 10 tys. zł. za dodatkowe reklamowanie stacji kontroli pojazdów.

Ponadto wychodząc naprzeciw obawom przedsiębiorców poprawiony projekt ustawy zakłada również, znaczne ograniczenia w zakresie badań technicznych wykonywanych przez Dyrektora TDT. Jednakże dla zapewnienia pełnej kompletności systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych oraz maksymalnego podniesienia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym Dyrektorowi TDT zostały przyznane wyłączne kompetencje do przeprowadzania szczególnego rodzaju badań technicznych pojazdów (np. zmiany konstrukcyjne mas, nacisków osi, rodzaju pojazdu).

Zdecydowałem, że pozostałe badania techniczne oprócz czynności związanych z nadawaniem cech identyfikacyjnych oraz tabliczek znamionowych zastępczych, pozostają w wyłącznej kompetencji komercyjnych stacji kontroli pojazdów (stosownie do zasad dotychczasowych).

Pragnę wyraźnie zaznaczyć, że zakres kompetencji przyznany poprawionym projektem ustawy Dyrektorowi TDT w obszarze przeprowadzania badań technicznych nie stanowi konkurencji wobec przedsiębiorców prowadzących komercyjne stacje kontroli pojazdów. Podkreślenia wymaga, że poprawiono (wykreślono) przepisy, które były interpretowane przez Państwa jako dające możliwość prowadzenia Dyrektorowi TDT własnych stacji kontroli pojazdów. Projekt ustawy jednoznacznie przesądza, że Dyrektor TDT będzie wykonywał swoje czynności przy wykorzystaniu już istniejącej infrastruktury SKP za pomocą zatrudnionych diagnostów. Zgodnie z przyjętymi założeniami, Dyrektor TDT będzie wynajmował SKP (oferty wyłonione w trybie przetargu).

Jednocześnie pragnę poinformować, iż rozumiem wątpliwości wyrażone przez Państwa środowisko co do przekazywania Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego środków finansowych z kar administracyjnych nałożonych na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów. W związku z powyższym pragnę poinformować, że w ramach prac Komisji Prawniczej Rządowego Centrum Legislacji omawiany projekt ustawy został poprawiony. Aktualny projekt ustawy przewiduje, że kary nakładane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego na ww. przedsiębiorców i diagnostów będą stanowiły dochód budżetu państwa. Takie rozwiązanie nie będzie budzić wątpliwości, co do intencji

organu nakładającego karę oraz jest bardziej przejrzyste, ponieważ nakładając karę organ kontroli nie kieruje się przesłanką związaną z osiągnięciem przychodu.

Ponadto pragnę Państwa zapewnić, że poprawione przepisy projektu ustawy (UC65) wynikające także z uwag zgłaszanych przez środowisko reprezentujące stacje kontroli pojazdów, w szczególności reprezentowane przez Państwa organizacje, czyli *Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów*, *Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów*, *Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego*, *Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych* - działając także w ramach Sejmowej „Podkomisji stałej do spraw mikro, małych i średnich przedsiębiorstw” – po ostatnich „wzmocnionych” pracach w Ministerstwie Infrastruktury będą znacznie bardziej korzystne dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów i diagnostów.

I tak, poprawiono przepisy w zakresie karania jednocześnie przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów i diagnostów. Wprowadzona obecnie formuła odróżnia przypadki kiedy karany będzie diagnosta, a kiedy przedsiębiorca. Tym samym przedsiębiorca nie będzie odpowiadał za celowe zaniedbania diagnosty i odwrotnie. Przewidziano zwolnienie z dodatkowej opłaty za badanie techniczne pojazdu po terminie w przypadku czasowego wycofania pojazdu z ruchu, a w związku z brakiem obowiązku przekazywania opłaty jakościowej nie będzie też kar dla przedsiębiorców za przekazywanie tej opłaty po terminie. Ponadto w związku z wątpliwościami dotyczącymi obowiązkowej praktyki oraz obowiązkowych szkoleń doprecyzowano, że okres wymaganej praktyki liczony jest niezależnie od terminu przejścia wymaganych szkoleń dla diagnosty, w celu uzyskania świadectwa kompetencji diagnosty uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych na stacji kontroli pojazdów, a dodatkowo wprowadzono wydłużony 3 miesięczny od daty ogłoszenia, termin obowiązywania przepisów, w celu właściwego się do nich przygotowania.

Ważną kwestią, która została poprawiona w projekcie ustawy (UC65) jest wprowadzenie przepisów dających możliwość wykonywania przez właściciela pojazdów badania technicznego na własnej stacji kontroli pojazdów. Projektując te przepisy uwzględniono jednocześnie obowiązek zachowania przez diagnostę odpowiedniego poziomu obiektywności i bezstronności, czego jednoznacznie wymaga wdrażana Dyrektywa 2014/45/UE.

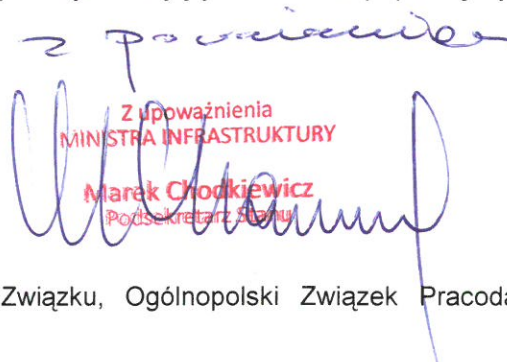
Ponadto pragnę uspokoić, że odwołania od decyzji Dyrektora TDT będzie rozpatrywał minister właściwy do spraw transportu. Przekazane do Ministerstwa Infrastruktury wątpliwości, czy Ministerstwo podda dużej liczbie odwołań od decyzji Dyrektora TDT nie są zasadne ponieważ Minister Infrastruktury może przesunąć z istniejącego zasobu kadrowego osoby do rozpatrywania odwołań od ww. decyzji.

Jednocześnie pragnę podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury jest otwarte na merytoryczne spotkania i dyskusje na temat projektowanych rozwiązań związanych z nowym systemem badań technicznych pojazdów oraz zapewnić, że prace nad ustawą prowadzone są w sposób jak najbardziej transparentny – wbrew nieprawdziwym informacjom zamieszczanym na forach internetowych.

Podsumowując chciałbym podkreślić, że działania podejmowane przez resort infrastruktury mają na celu korelację pomiędzy badaniami technicznymi pojazdów, a bezpieczeństwem w ruchu drogowym i oddziaływaniem na środowisko naturalne.

Patrząc z perspektywy czasu na przedmiotowy projekt ustawy pragnę polepszać komunikację i współpracę z partnerami społecznymi, jakimi są także reprezentowane przez Państwa organizacje.

Jednocześnie serdecznie dziękuję wszystkim Państwu, którzy zadeklarowali chęć uczestnictwa w pracach legislacyjnych dzieląc się swoją wiedzą i doświadczeniem oraz zachęcam do przyszanego udziału w konsultacjach społecznych projektów aktów prawnych mających na celu poprawę systemu badań technicznych pojazdów w Polsce.


Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Marek Chodkiewicz
Podsekretarz Stanu

Rozdzielnik:

- 1) Pan Piotr Litwiński, Przewodniczący Zarządu Związku, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 2) Pan Kazimierz Zbylut, Prezes Zarządu, Warszawskiego Stowarzyszenia Stacji Kontroli Pojazdów;
- 3) Pan Leszek Turek, Prezes Zarządu, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;

- 4) Pan Waldemar Witek, Prezes, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych;
- 5) Pan Michał Sikora, Prezes, Polski Związek Motorowy.

Do wiadomości:

- 1) Sekretariat Prezesa Rady Ministrów;
- 2) Sejm Rzeczypospolitej Polskiej – Komisja Gospodarki i Rozwoju – Podkomisja stała do spraw mikro, małych i średnich przedsiębiorstw;
- 3) Pan Jacek Sasin, Sekretarz Stanu, Przewodniczący Stałego Komitetu Rady Ministrów;
- 4) Pan Bogdan Rzońca, Przewodniczący Komisji, Komisja Infrastruktury, Sejm RP.

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 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. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest minister właściwy do spraw transportu z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia wniosku w trybie przewidzianym w uchwale Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204);
- 3) podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 2002 r. w sprawie organizacji przyjmowania i rozpatrywania skarg i wniosków;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innemu podmiotowi - w zakresie rejestracji korespondencji: Rodan Development Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, ul. Puławska 543;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne;
- 6) posiada Pani/Pan prawo do:
 - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych z przyczyn związanych z Pani/Pana szczególną sytuacją,
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Pani/Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Pani/Pana dane osobowe w zakresie rozpatrywania wniosku, będą przechowywane przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2018 r. poz. 217, z późn. zm.), a następnie przekazywane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl.