



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-131-16

Druk nr 997
Warszawa, 9 listopada 2016 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Cyfryzacji.

Z poważaniem

(-) Beata Szydło

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r. poz. 627, 904, 1241 i 1579) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 102 ust. 1d otrzymuje brzmienie:

„1d. Jeżeli osoba kierowała pojazdem silnikowym pomimo wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu jej prawa jazdy na podstawie ust. 1 pkt 4 lub 5 albo zatrzymania prawa jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, starosta wydaje decyzję administracyjną o przedłużeniu okresu, na który zatrzymano prawo jazdy, do 6 miesięcy. Jeżeli decyzja, o której mowa w ust. 1c, nie została jeszcze wydana, starosta wydaje tę decyzję na okres 6 miesięcy.”;

2) w art. 103 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) kierowania pojazdem silnikowym w przedłużonym okresie, o którym mowa w art. 102 ust. 1d;”;

3) w art. 134 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Okres posiadania uprawnień do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. b i pkt 3 oraz w art. 58 ust. 1 pkt 2, dla osób, które uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami po dniu 3 czerwca 2018 r., liczy się od dnia zakończenia okresu próbnego, o którym mowa w art. 91 ust. 1.”;

4) art. 135a otrzymuje brzmienie:

„Art. 135a. Do dnia 3 czerwca 2018 r. starosta wydaje decyzję, o której mowa w art. 99 ust. 1 pkt 2 lit. a, pkt 3 lit. a oraz pkt 5, na podstawie odpisu wyroku przesłanego przez sąd w trybie art. 182 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny wykonawczy.”;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się następujące ustawy: ustawę z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, ustawę z dnia 26 czerwca 2014 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, ustawę z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, ustawę z dnia 16 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw oraz ustawę z dnia 22 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw.

5) w art. 136 ust. 1–4 otrzymują brzmienie:

„1. W stosunku do osób, które dopuściły się naruszeń przepisów ruchu drogowego przed dniem 4 czerwca 2018 r. i naruszenia te skutkowały przekroczeniem liczby 24 punktów za naruszenia przepisów ruchu drogowego, a w przypadku kierowców, którzy dopuścili się tych naruszeń w okresie jednego roku od wydania po raz pierwszy prawa jazdy – liczby 20 punktów, stosuje się tryb postępowania oraz skutki według stanu prawnego na dzień popełnienia naruszenia powodującego przekroczenie dopuszczalnej liczby punktów. W tym celu Policja może przetwarzać dane zgromadzone w trybie art. 130 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

2. Naruszenia popełnione przed dniem 4 czerwca 2018 r. i odpowiadające im otrzymane punkty usuwa się z ewidencji z upływem roku od dnia naruszenia.

3. Przekaz informacji dotyczących naruszeń popełnionych przed dniem 4 czerwca 2018 r. następuje według stanu prawnego na dzień popełnienia naruszenia.

4. Kopie wpisów dotyczących naruszeń popełnionych przed dniem 4 czerwca 2018 r. zgromadzonych przez Policję w ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, o której mowa w art. 130 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przenosi się do centralnej ewidencji kierowców.”;

6) art. 138a otrzymuje brzmienie:

„Art. 138a. Opłatę ewidencyjną, o której mowa w art. 28 ust. 8 i 9, art. 31 ust. 3, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust. 2 pkt 1, art. 58 ust. 2 pkt 1, art. 77 ust. 2 pkt 1, art. 85 ust. 8, art. 87 ust. 3 pkt 1, art. 101 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 2 pkt 3, art. 109 ust. 1, 3 i 4, art. 110 i art. 117 ust. 3 pkt 1, pobiera się od dnia 4 czerwca 2018 r.”;

7) w art. 138b:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Organy właściwe prowadzące ewidencje, o których mowa odpowiednio w art. 33 ust. 1 pkt 9, art. 38 ust. 2, art. 58 ust. 1 pkt 10, art. 77 ust. 1 pkt 5, art. 87 ust. 2 pkt 4 i art. 117 ust. 2 pkt 8, przekazują do centralnej ewidencji kierowców dane, zgromadzone do dnia 3 czerwca 2018 r., w następującym zakresie:”;

b) w ust. 1a wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Organy właściwe prowadzące ewidencje, o których mowa odpowiednio w art. 30 ust. 1, art. 86 ust. 4 i art. 116 ust. 4, i rejestry działalności regulowanej, o których mowa odpowiednio w art. 28 ust. 1, art. 85 ust. 1 i art. 114 ust. 1, przekazują do

centralnej ewidencji kierowców dane, zgromadzone do dnia 3 czerwca 2018 r., w następującym zakresie:”;

8) w art. 139 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 43 ust. 2 pkt 4, art. 44 ust. 1 pkt 2 lit. b i ust. 3 pkt 2, art. 67 ust. 2 pkt 2, art. 82 ust. 1 pkt 4 lit. c, art. 91–95, art. 98, art. 99 ust. 1 pkt 3 lit. c i pkt 4, ust. 2 pkt 1 lit. b oraz ust. 3, art. 100, art. 101, art. 102 ust. 1 pkt 2, art. 103 ust. 1 pkt 2 i 3 oraz ust. 2, art. 105 ust. 1 i 2, art. 112 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 124 ust. 7, art. 125 pkt 10 lit. g w zakresie art. 114 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, pkt 13 oraz pkt 16 w zakresie art. 140 ust. 1 pkt 3, 3a i pkt 4 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, oraz art. 136 ust. 1–3, które wchodzi w życie z dniem 4 czerwca 2018 r.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1446, z 2014 r. poz. 486 i 1589 oraz z 2015 r. poz. 1273 i 2183) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Art. 7. Opłatę ewidencyjną, o której mowa w art. 8 ust. 4 i 5 ustawy zmienianej w art. 1, pobiera się od dnia 4 czerwca 2018 r.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 26 czerwca 2014 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. poz. 970 oraz z 2015 r. poz. 2183) art. 12 otrzymuje brzmienie:

„Art. 12. 1. Do dnia 3 czerwca 2018 r. osoba skierowana na badanie, o którym mowa w art. 99 ust. 1 pkt 2 lub pkt 3 lit. a, b i d ustawy zmienianej w art. 1, jest obowiązana do:

- 1) poddania się badaniu w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji o skierowaniu;
- 2) przedstawienia staroście odpowiedniego orzeczenia lekarskiego lub orzeczenia psychologicznego w terminie 3 miesięcy od dnia doręczenia decyzji o skierowaniu.

2. Do dnia 3 czerwca 2018 r. starosta wydaje decyzję administracyjną o skierowaniu kierowcy lub osoby kierującej tramwajem na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji, o którym mowa w art. 114 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.²⁾).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970, z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933,

Kierowca lub osoba kierująca tramwajem skierowani na egzamin państwowy przystępują do kontrolnego sprawdzenia kwalifikacji w trybie art. 99 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541 i 2183) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 7 w ust. 1:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Do dnia 3 czerwca 2018 r.”,

b) pkt 1–3 otrzymują brzmienie:

„1) podmiot, który ujawnił popełnienie naruszenia, o którym mowa w art. 135 ust. 1 pkt 1a ustawy wymienionej w art. 4 lub wydał prawomocne rozstrzygnięcie za to naruszenie, niezwłocznie powiadamia o tym starostę właściwego ze względu na miejsce zamieszkania kierującego pojazdem;

2) podstawą wydania decyzji, o której mowa w art. 102 ust. 1 pkt 4 i 5 oraz ust. 1d i art. 103 ust. 1 pkt 5 ustawy wymienionej w art. 5, jest informacja, o której mowa odpowiednio w pkt 1 lub 3;

3) organ kontroli ruchu drogowego, który stwierdził kierowanie pojazdem silnikowym w okolicznościach, o których mowa w art. 102 ust. 1d albo art. 103 ust. 1 pkt 5 ustawy wymienionej w art. 5, niezwłocznie powiadamia o tym starostę właściwego ze względu na miejsce zamieszkania kierującego pojazdem;”;

2) art. 8 i art. 9 otrzymują brzmienie:

„Art. 8. Przepis art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. h ustawy, o której mowa w art. 4, traci moc z dniem 4 czerwca 2018 r.

Art. 9. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 5 pkt 7 lit. b, w zakresie dotyczącym art. 102 ust. 1b ustawy wymienionej w art. 5, który wchodzi w życie z dniem 4 czerwca 2018 r.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, 2183 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 352) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 w pkt 17, w art. 100aa ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W ewidencji gromadzi się także dane zgromadzone do dnia 3 czerwca 2018 r. przez organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami w związku z tworzeniem profilu kandydata na kierowcę.”;

2) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Art. 11. 1. Zakłady ubezpieczeń przekazują do centralnej ewidencji pojazdów dane i informacje zgromadzone do dnia 3 czerwca 2018 r. w zakresie, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 6 i 11 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami przekazują do centralnej ewidencji kierowców dane i informacje zgromadzone do dnia 3 czerwca 2018 r. w zakresie wynikającym z utworzenia profilu kandydata na kierowcę, według stanu prawnego na dzień 3 czerwca 2018 r.

3. Organy rejestrujące oraz organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami przekazują odpowiednio do centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców dane i informacje zgromadzone do dnia 3 czerwca 2018 r., a nieprzekazane do ewidencji, według stanu prawnego na dzień 3 czerwca 2018 r.

4. Przewodniczący powiatowych zespołów do spraw orzekania o niepełnosprawności przekazują do centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych dane i informacje zgromadzone w okresie od dnia 1 lipca 2014 r. do dnia 3 czerwca 2018 r. w zakresie, o którym mowa w art. 100g ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.”;

3) art. 18 otrzymuje brzmienie:

„Art. 18. Ustawa wchodzi w życie z dniem 4 czerwca 2018 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 6 pkt 5–7 oraz art. 8, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 2) art. 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.;
- 3) art. 1 pkt 2–5 oraz pkt 8 w zakresie dodawanego art. 80bh ust. 1, 3–5, ust. 6 pkt 2 i 3 oraz ust. 8, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.”.

Art. 6. W ustawie z dnia 16 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2183) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Art. 10. Ustawa wchodzi w życie z dniem 31 grudnia 2015 r., z wyjątkiem art. 2, który wchodzi w życie z dniem 4 czerwca 2018 r.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 22 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2281) w art. 45 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) art. 29 pkt 6, który wchodzi w życie z dniem 4 czerwca 2018 r.;”.

Art. 8. 1. Podmiot odpowiedzialny za prowadzenie elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej opracowuje następujące dane dotyczące pojazdów:

- 1) markę;
- 2) model (nazwę handlową);
- 3) typ;
- 4) wariant;
- 5) wersję;
- 6) kod Instytutu Transportu Samochodowego;
- 7) rodzaj pojazdu;
- 8) podrodzaj pojazdu;
- 9) przeznaczenie pojazdu;
- 10) kategorię pojazdu;
- 11) numer świadectwa homologacji krajowej lub Wspólnoty Europejskiej;
- 12) odstępstwo od homologacji;
- 13) liczbę miejsc siedzących;
- 14) liczbę miejsc stojących;
- 15) rodzaje paliwa;
- 16) pojemność skokową silnika;
- 17) maksymalną moc netto silnika;
- 18) stosunek mocy silnika do masy własnej (dotyczy tylko motocykli);
- 19) zamontowany katalizator;
- 20) maksymalną masę całkowitą;
- 21) dopuszczalną masę całkowitą;

- 22) masę własną;
- 23) maksymalną ładowność;
- 24) dopuszczalną ładowność;
- 25) maksymalną masę całkowitą ciągniętej przyczepy z hamulcem;
- 26) maksymalną masę całkowitą ciągniętej przyczepy bez hamulca;
- 27) największy dopuszczalny nacisk osi;
- 28) największy maksymalny nacisk osi;
- 29) dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów;
- 30) liczbę osi.

2. Dane, o których mowa w ust. 1, są używane przez starostów przy przekazywaniu danych do centralnej ewidencji pojazdów do dnia 3 czerwca 2018 r.

Art. 9. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.

UZASADNIENIE

System informatyczny pod nazwą Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (CEPIK) to jeden z najczęściej używanych przez obywateli dla potrzeb załatwiania ich codziennych spraw urzędowych systemów teleinformatycznych państwa.

Począwszy od września 2013 r. realizowana jest kolejna odsłona tego projektu – CEPIK 2.0 – który ma zaowocować wdrożeniem jednego z najbardziej rozległych systemów teleinformatycznych w Polsce. Jego rozległość i złożoność powoduje, iż oddziałuje on na wielu interesariuszy, z których część realizuje funkcje kluczowe dla zapewnienia porządku i bezpieczeństwa publicznego. Do najważniejszych podmiotów, których aktywność i kooperacja w projekcie jest kluczowa i niezbędna do zapewnienia udanego wdrożenia CEPIK 2.0 należą: starostwa powiatowe, Policja, Główny Inspektor Transportu Drogowego, Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A., wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, ośrodki szkolenia kierowców oraz stacje kontroli pojazdów. W ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.) zostały zawarte zmiany mające stworzyć ramy prawne dla realizacji projektu informatycznego CEPiK 2.0, którego celem jest przebudowa i modernizacja centralnej ewidencji pojazdów (CEP), centralnej ewidencji kierowców (CEK), a także budowa centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych (CEPKP). Zakładała ona poszerzenie danych gromadzonych w CEP i CEK, ustanowienie zasad wyjaśniania niezgodności, stworzenie jednolitych ram technicznych dla wprowadzania danych do CEP, CEK i CEPKP, ustanowienie zasady wprowadzania danych do ewidencji w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych oraz rozszerzenie katalogu podmiotów uprawnionych do dostępu do danych zgromadzonych w ewidencjach. Ustawa miała wejść w życie z dniem 4 stycznia 2016 r.

Na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2183) termin wejścia w życie ww. przepisów związanych z realizacją projektu informatycznego CEPiK 2.0. został zmieniony na 1 stycznia 2017 r.

Przesunięcie terminu uruchomienia zmodernizowanego Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, budowanego w ramach projektu informatycznego CEPiK 2.0, związane było z niedostatecznym przygotowaniem użytkowników systemu do wdrożenia (tj. niedostosowaniem zewnętrznych systemów

teleinformatycznych podmiotów zasilających CEP i CEK), w szczególności systemów eksploatowanych w starostwach, kluczowych dla realizacji zadań związanych z rejestracją pojazdów i wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami.

W związku z informacjami uzyskanymi od interesariuszy systemu Minister Cyfryzacji zlecił przeprowadzenie audytu, dotyczącego stanu przygotowania do wdrożenia CEPIK 2.0.

Jedną z zasadniczych rekomendacji wynikających z tego audytu jest konieczność zmiany i urealnienia harmonogramu wdrożenia CEPIK 2.0, w związku z wysokim ryzykiem nieudanego wdrożenia systemu w terminie do 1 stycznia 2017 r. z uwagi na brak wytworzonych wszystkich komponentów infrastruktury systemów teleinformatycznych dla wszystkich interesariuszy projektu – przedstawicieli użytkowników końcowych systemów dziedzinowych komunikujących się z bazą centralną (starostwa, ośrodki szkolenia kierowców, stacje kontroli pojazdów, Policja).

Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw, przedłużający kolejny raz *vacatio legis* dla przepisów wdrażających system CEPIK 2.0 ma pozwolić na kompleksowe przygotowanie modernizacji i uruchomienia systemu.

Proces przełączenia na zmodernizowany system jest procesem skomplikowanym i wiąże się z migracją bardzo dużej ilości danych z wielu źródeł oraz przełączeniem dużej ilości podmiotów. Konieczność zweryfikowania i potwierdzenia poprawności komunikacji oraz wykonania testów związanych z uruchomieniem systemu jest również procesem, którego skomplikowanie wynika głównie ze zróżnicowania i liczby końcowych odbiorców usług – 380 powiatów, ponad 4 tysiące stacji kontroli pojazdów, ponad 7 tysięcy ośrodków szkolenia kierowców.

Proces przełączenia na zmodernizowany system powinien być przeprowadzony w okresie, w którym zdecydowana większość systemów teleinformatycznych podmiotów realizujących zadania z wykorzystaniem Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, nie jest wykorzystywana przez użytkowników. Z punktu widzenia kalendarza i rozłożenie w nim tzw. długich weekendów, optymalnym terminem umożliwiającym techniczne wdrożenie zmodernizowanego systemu bez zakłóceń jest dzień 4 czerwca 2018 r. W tym terminie przewiduje się wejście w życie nowelizowanych przepisów oraz wdrożenie CEPIK 2.0.

Dzięki temu terminowi będzie bowiem możliwe przeprowadzenie produkcyjnego uruchomienia systemu w dniach 2 i 3 czerwca 2018 r.

W związku z przesunięciem terminu wdrożenia zmodernizowanego systemu niezbędne jest dostosowanie przepisów następujących ustaw:

- 1) ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r. poz. 627, z późn. zm.);
- 2) ustawy z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1446, z późn. zm.);
- 3) ustawy z dnia 26 czerwca 2014 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. poz. 970, z późn. zm.);
- 4) ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541, z późn. zm.);
- 5) ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.);
- 6) ustawy z dnia 16 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2183);
- 7) ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2281).

Przewidziane w art. 1–7 projektu ustawy zmiany ww. ustaw ograniczają się do zmiany terminu wejścia w życie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw na dzień 4 czerwca 2018 r. oraz dostosowania innych terminów wskazanych w ww. ustawach do nowego terminu wejścia w życie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

W konsekwencji nowelizacji ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.) dokonanej ustawą z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1448, z późn. zm.) zmienione zostały akty wykonawcze do tej ustawy. W efekcie zmienił się charakter katalogu marek pojazdów: z materiału obligatoryjnego do wykorzystywania przez organy, na materiał porównawczy. Opcjonalne wykorzystywanie katalogu, a tym samym dowolność przy wprowadzaniu danych technicznych pojazdów, prowadzi do powstawania błędów w danych (np. błędów przy wpisywaniu do ewidencji marek samochodów). Artykuł 8 projektu ustawy

przewiduje, że podmiot odpowiedzialny za prowadzenie elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej opracowuje katalog danych dotyczących pojazdów. Dane te mają być używane przez starostów przy przekazywaniu danych do centralnej ewidencji pojazdów do dnia 4 czerwca 2018 r. Obligatoryjne stosowanie katalogu danych zagwarantuje, że do dnia uruchomienia projektu informatycznego CEPIK 2.0 będą przekazywane poprawne dane, co ułatwi w późniejszym czasie ich migrację.

Dodatkowo projektowana ustawa przewiduje w art. 4 pkt 1 lit. b zmianę brzmienia przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1–3 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw. Zmiana ma wyeliminować lukę prawną pozwalającą osobom popełniającym m.in. naruszenie polegające na kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym, na omijanie przepisów o zatrzymaniu prawa jazdy na 3 miesiące, przez nieokazanie tego dokumentu podczas kontroli drogowej.

Obecnie podstawą do rozpoczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy w trybie art. 102 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami jest informacja o fizycznym zatrzymaniu prawa jazdy podczas kontroli drogowej, na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Oznacza to, że brak zatrzymanego prawa jazdy podczas kontroli determinuje, do czasu uruchomienia systemu teleinformatycznego CEPIK 2.0, brak możliwości wydania przez starostę decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy. Wystarczy więc, że kierowca powie policjantowi w trakcie kontroli, że zapomniał wziąć ze sobą prawa jazdy, a otrzyma wyłącznie mandat za brak dokumentu w trakcie jazdy i uniknie zatrzymania prawa jazdy.

Projektowana zmiana polega na zastąpieniu przepisu dotyczącego informacji o zatrzymaniu prawa jazdy jako podstawy do wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy, przepisem dotyczącym informacji o popełnionym naruszeniu, jako podstawy do wydania tej decyzji. Spowoduje to, że podstawą do wszczęcia postępowania o zatrzymaniu prawa jazdy będzie wyłącznie fakt popełnienia naruszenia – bez względu na to, czy dojdzie do zatrzymania prawa jazdy na drodze przez Policję, co uniemożliwi unikanie zatrzymania prawa jazdy przez kierowców, którzy nie okażą dokumentu prawa jazdy podczas kontroli na drodze.

Ponadto projekt ustawy przewiduje nowy obowiązek dla podmiotu, który ujawnił popełnienie naruszenia lub wydał prawomocne rozstrzygnięcie za to naruszenie, aby niezwłocznie powiadomił o tym starostę właściwego ze względu na miejsce zamieszkania kierującego pojazdem. Dodatkowo proponuje się dokonanie jeszcze jednej nowelizacji, która ma na celu wyeliminowanie luki prawnej. Zgodnie z przepisem art. 99 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, starosta jest obowiązany skierować osobę, która kierowała pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po spożyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, na odpowiedni kurs reedukacyjny. Zgodnie z przepisem art. 99 ust. 2 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, starosta ma obowiązek dokonać tego na podstawie informacji uzyskanej od administratora centralnej ewidencji kierowców. Centralna ewidencja kierowców nie gromadzi obecnie takich danych. Będzie je gromadzić po wejściu przepisów wprowadzających CEPIK 2.0. W obecnym stanie prawnym informacja o kierowaniu pojazdami pod wpływem alkoholu wpływa bezpośrednio do starosty od sądu w postaci odpisu wyroku, a więc starosta mimo, że taką informację posiada, nie może wydać decyzji o skierowaniu kierowcy na odpowiedni kurs reedukacyjny. Z tego powodu w projektowanym art. 135a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami dodano, że do czasu uruchomienia CEPIK 2.0 starosta wydaje decyzję, o której mowa w art. 99 ust. 1 pkt 5 ww. ustawy, na podstawie odpisu wyroku przesłanego przez sąd w trybie art. 182 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny wykonawczy.

Projekt dookreśla również rodzaje pojazdów, którymi kierowanie w okresie obowiązywania decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy będzie skutkowało wydłużeniem okresu zatrzymania dokumentu lub cofnięciem uprawnienia do kierowania pojazdami. Obecnie obowiązujące przepisy stanowią ogólnie o kierowaniu pojazdem, a więc każdym, w tym również rowerem, czy pojazdem zaprzęgowym. Biorąc pod uwagę powyższe oraz dolegliwość, jaką skutkuje wydanie decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy za wspomniane naruszenia, zasadne jest doprecyzowanie w projekcie, że naruszenie musi być związane z kierowaniem pojazdem silnikowym. W związku z tym projekt ustawy przewiduje dokonanie stosownych zmian w art. 102 ust. 1d i art. 103 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz w art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw.

Ustawa wejdzie w całości w życie z dniem 1 stycznia 2017 r., co umożliwi skuteczne przesunięcie terminów wejścia w życie ww. ustaw na 4 czerwca 2018 r.

Efektom przyjęcia ww. projektu ustawy będzie konieczność nowelizacji 27 rozporządzeń Ministra Cyfryzacji oraz 4 rozporządzeń Ministra Infrastruktury i Budownictwa. Projektowane zmiany będą sprowadzały się do zmiany terminu wejścia w życie tych rozporządzeń na 4 czerwca 2018 r. Dzięki wprowadzeniu zmian w przepisie o wejściu w życie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, dwa rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa dotyczące opłat (niezwiązane z projektem informatycznym CEPIK 2.0) wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.

Skutki finansowe związane z wprowadzeniem CEPIK 2.0 zostały przewidziane w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Ewentualne skutki finansowe związane z przyjęciem przedmiotowego projektu ustawy dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego mogą być związane ze zmianą harmonogramu uruchamiania ww. projektu informatycznego, ale powinny one mieścić się w skutkach przewidzianych dla realizacji całego projektu.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) i w związku z tym nie wymaga notyfikacji.

Projekt ustawy nie został poddany konsultacjom publicznym ani uzgodnieniom międzyresortowym.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Cyfryzacji – resort wiodący</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Minister Cyfryzacji Anna Streżyńska</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Łukasz Bonczek, Ministerstwo Cyfryzacji, tel. 22 2455824</p>	<p>Data sporządzenia 27 października 2016 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

1. System informatyczny pod nazwą Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (CEPIK) to jeden z najczęściej używanych przez obywateli dla potrzeb załatwiania ich codziennych spraw urzędowych systemów teleinformatycznych państwa.

Począwszy od września 2013 r. realizowana jest kolejna odsłona tego projektu – CEPIK 2.0 – który ma zaowocować wdrożeniem jednego z najbardziej rozległych systemów teleinformatycznych w Polsce. Jego rozległość i złożoność powoduje, iż oddziałuje on na wielu interesariuszy, z których część realizuje funkcje kluczowe dla zapewnienia porządku i bezpieczeństwa publicznego. Do najważniejszych podmiotów, których aktywność i kooperacja w projekcie jest kluczowa i niezbędna do zapewnienia udanego wdrożenia CEPIK 2.0, należą: starostwa powiatowe (a tym samym Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A, która jest głównym dostawcą rozwiązania), Policja, Główny Inspektor Transportu Drogowego, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, ośrodki szkolenia kierowców oraz stacje kontroli pojazdów.

W ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.) zostały zawarte zmiany mające stworzyć ramy prawne dla realizacji projektu informatycznego CEPIK 2.0, którego celem jest przebudowa i modernizacja centralnej ewidencji pojazdów (CEP), centralnej ewidencji kierowców (CEK), a także budowa centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych (CEPKP). Zakładała ona poszerzenie danych gromadzonych w CEP i CEK, ustanowienie zasad wyjaśniania niezgodności, stworzenie jednolitych ram technicznych dla wprowadzania danych do CEP, CEK i CEPKP, ustanowienie zasady wprowadzania danych do ewidencji w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych oraz rozszerzenie katalogu podmiotów uprawnionych do dostępu do danych zgromadzonych w ewidencjach. Ustawa miała wejść w życie z dniem 4 stycznia 2016 r.

Na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2183) termin wejścia w życie ww. przepisów związanych z realizacją projektu informatycznego CEPIK 2.0 został zmieniony na 1 stycznia 2017 r.

Przesunięcie terminu uruchomienia zmodernizowanego Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, budowanego w ramach projektu informatycznego CEPIK 2.0, związane było z niedostatecznym przygotowaniem użytkowników systemu do wdrożenia (tj. niedostosowaniem zewnętrznych systemów teleinformatycznych podmiotów zasilających CEP i CEK), w szczególności systemów eksploatowanych w starostwach, kluczowych dla realizacji zadań związanych z rejestracją pojazdów i wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami.

W związku z inwentaryzacją przejętego od 1 stycznia 2016 r. projektu CEPIK 2.0 przez Ministerstwo Cyfryzacji a także informacjami uzyskanymi od interesariuszy systemu, Minister Cyfryzacji zlecił przeprowadzenie audytu, dotyczącego stanu przygotowania do wdrożenia CEPIK 2.0.

Jedną z zasadniczych rekomendacji wynikających z tego audytu jest konieczność zmiany i urealnienia harmonogramu wdrożenia CEPIK 2.0, w związku z wysokim ryzykiem nieudanego wdrożenia systemu w terminie do 1 stycznia 2017 r. z uwagi na brak wytworzonych wszystkich komponentów infrastruktury systemów teleinformatycznych dla wszystkich interesariuszy projektu – przedstawicieli użytkowników końcowych systemów dziedzinowych komunikujących się z bazą centralną (starostwa, ośrodki szkolenia kierowców, stacje kontroli pojazdów, Policja).

2. Dodatkowo projektowana ustawa przewiduje:

- w art. 4 pkt 1 lit. b – m.in. zmianę brzmienia przepisu art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, w celu wyeliminowania luki prawnej pozwalającej osobom popełniającym m.in. naruszenie polegające na kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym na omijanie przepisów o zatrzymaniu prawa jazdy na 3 miesiące, przez nieokazanie tego dokumentu podczas kontroli drogowej,
- w art. 1 pkt 4 – dokonanie jeszcze jednej nowelizacji, która ma na celu wyeliminowanie luki prawnej. Zgodnie z przepisem art. 99 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r. poz. 627, z późn. zm.), starosta jest obowiązany skierować osobę, która kierowała pojazdem pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, na odpowiedni kurs reedukacyjny. Zgodnie z przepisem art. 99 ust. 2 pkt 1 lit. b

ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami starosta ma obowiązek dokonać tego na podstawie informacji uzyskanej od administratora centralnej ewidencji kierowców. Centralna ewidencja kierowców nie gromadzi obecnie takich informacji. Będzie je gromadzić po wejściu przepisów wprowadzających CEPIK 2.0. W obecnym stanie prawnym informacja o kierowaniu pojazdami pod wpływem alkoholu wpływa bezpośrednio do starosty od sądu w postaci odpisu wyroku, a więc starosta, pomimo że taką informację posiada, nie może wydać decyzji o skierowaniu kierowcy na kurs reedukacyjny. Z tego powodu w projektowanym przepisie wskazano, że do czasu uruchomienia CEPIK 2.0 starosta wydaje decyzję, o której mowa w art. 99 ust. 1 pkt 5 ustawy wymienionej w art. 5, na podstawie odpisu prawomocnego orzeczenia sądu.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W związku z koniecznością urealnienia harmonogramu wdrożenia CEPIK 2.0 konieczne, jest znowelizowanie następujących ustaw:

- 1) ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r. poz. 627, z późn. zm.);
- 2) ustawy z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1446, z późn. zm.);
- 3) ustawy z dnia 26 czerwca 2014 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. poz. 970, z późn. zm.);
- 4) ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541, z późn. zm.);
- 5) ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.);
- 6) ustawy z dnia 16 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2183);
- 7) ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2281).

Proces przełączenia na zmodernizowany system powinien być przeprowadzony w okresie, w którym zdecydowana większość systemów teleinformatycznych podmiotów realizujących zadania z wykorzystaniem Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, nie jest wykorzystywana przez użytkowników. Z punktu widzenia kalendarza i rozłożenia w nim tzw. długich weekendów, optymalnym terminem umożliwiającym techniczne wdrożenie zmodernizowanego systemu bez zakłóceń jest dzień 4 czerwca 2018 r. W tym terminie przewiduje się wejście w życie przepisów oraz wdrożenie CEPIK 2.0. Dzięki temu terminowi będzie bowiem możliwe przygotowanie produkcyjnego uruchomienia systemu w poprzedzających dniach 2 i 3 czerwca 2018 r.

Ponadto w efekcie uchwalenia ustawy, usunięte z systemu prawa zostaną dwie luki prawne wymienione w pkt 1 OSR.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kierowcy (również potencjalni nabywcy pojazdów)	Około 20 mln kierowców	Dane z centralnej ewidencji kierowców	Przesunięcie terminu uruchomienia systemu CEPIK 2.0
Zakłady ubezpieczeń	31	Dane Komisji Nadzoru Finansowego	Przesunięcie terminu uruchomienia systemu CEPIK 2.0
Stacje Kontroli Pojazdów	4500	Dane Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów	Przesunięcie terminu uruchomienia systemu CEPIK 2.0
Organy administracji publicznej oraz podmioty komercyjne	Określenie dokładnej liczby nie jest możliwe	-	Przesunięcie terminu uruchomienia systemu CEPIK 2.0
Organy kontroli ruchu drogowego	Policja, Żandarmeria Wojskowa, Straż Graniczna, organy celne, Inspekcja Transportu Drogowego, Straż gminna	Informacja ogólnodostępna	Przesunięcie terminu uruchomienia systemu CEPIK 2.0
Starostowie, prezydenci miast	399	Dane GUS	Przesunięcie terminu uruchomienia systemu CEPIK

			2.0
Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego	1	Informacja ogólnodostępna	Przesunięcie terminu uruchomienia systemu CEPIK 2.0
Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny	1	Informacja ogólnodostępna	Przesunięcie terminu uruchomienia systemu CEPIK 2.0
Marszałkowie województw	16	Informacja ogólnodostępna	Przesunięcie terminu uruchomienia systemu CEPIK 2.0
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	49	Informacja ogólnodostępna	Przesunięcie terminu uruchomienia systemu CEPIK 2.0
Wojewodowie	16	Informacja ogólnodostępna	Przesunięcie terminu uruchomienia systemu CEPIK 2.0
Kierownicy ośrodków szkolenia kierowców	około 7000	-	Przesunięcie terminu uruchomienia systemu CEPIK 2.0

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt nie był poddany konsultacjom publicznym ani opiniowaniu.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	Nie dotyczy.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Skutki finansowe związane z wprowadzeniem CEPIK 2.0 zostały przewidziane w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Ewentualne skutki finansowe związane z przyjęciem przedmiotowego projektu ustawy dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego mogą być związane ze zmianą harmonogramu uruchamiania ww. projektu informatycznego, ale powinny one mieścić się w skutkach przewidzianych dla realizacji całego projektu.</p> <p>Projekt planu finansowego Funduszu CEPIK na 2016 r. nie wymaga zmiany, bowiem środki finansowe wykazane w § 4300 – usługi na modernizację CEPIK 2.0 zostaną wykorzystane zgodnie z harmonogramem do 31 grudnia 2016 r. Z kolei środki finansowe wykazane w § 6120 – Rezerwa na zakupy inwestycyjne, do chwili obecnej nie zostały wykorzystane, ponieważ realizacja zleceń dotyczących zakupu sprzętu ma być realizowana na koniec 2016 r. (na chwilę obecną trudno określić w jakiej wysokości).</p> <p>Projekt planu finansowego Funduszu CEPIK na 2017 r. również nie wymaga zmiany, bowiem na 2017 r. zaplanowano środki w tych samych pozycjach i w ich zakresie będą realizowane zadania.</p>

	Środki niewykorzystane zostaną ulokowane w lokatach terminowych i będą mogły być wykorzystane w 2018 r. Wydatki podmiotów wykonujących zadania i czynności przewidziane w projekcie ustawy, pokrywane z budżetu państwa, będą finansowane w ramach limitów wydatków planowanych corocznie dla odpowiednich części budżetowych – bez konieczności ich zwiększania, a wejście projektowanej regulacji w życie nie będzie podstawą o ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na ten cel.
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.						
Niemierzalne	Przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.
--	--------------

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:
Projekt ustawy przesuwa wejście w życie wskazywanych ustaw, nie wprowadza żadnych obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: nauka i kultura	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Nie dotyczy.	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Dzięki przesunięciu terminu wejścia w życie ustaw, których przepisy służą uruchomieniu systemu informatycznego CEPiK 2.0, możliwe będzie zaangażowanie wszystkich interesariuszy w prace nad uruchomieniem systemu CEPiK 2.0 i skuteczne uruchomienie produkcyjnego systemu.

Uczestniczące w projekcie ministerstwa oraz podległe im jednostki, zaangażowane w dostosowanie swoich systemów dziedzinowych do nowych przepisów oraz ich integracji z bazą centralną CEPiK 2.0, opracują nowe harmonogramy realizacji zadań po swojej stronie, które po skonsolidowaniu i zsynchronizowaniu stworzą nowy kompleksowy harmonogram całego projektu CEPiK 2.0. Kompleksowy i zsynchronizowany harmonogram musi umożliwiać skuteczny nadzór i śledzenie postępów nad realizacją wszystkich zadań zaangażowanych w projekt interesariuszy, ponieważ tylko takie zintegrowane działanie kluczowych interesariuszy tego projektu umożliwi osiągnięcie zakładanego celu wdrożenia, jakim jest oddanie do użytkowania kompleksowego rozwiązania informatycznego ułatwiającego użytkownikom załatwianie spraw urzędowych związanych z uzyskiwaniem dokumentów poświadczających uprawnienia do kierowania pojazdami bądź rejestrację pojazdów.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Nie dotyczy.



Wpł. **RKP-83875-2016**
07 -11- 2016
Warszawa, **4** listopada 20**16**
KANCELARIA OGÓLNA
w KPRM **3**

KPRM



AAA173897

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1643.2016 / 4/JS

dot.: RM-10-131-16 z 03.11.2016 r.

**Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra
Spraw Zagranicznych
Renata Szczęch
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:
Pani Anna Streżyńska
Minister Cyfryzacji