

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu:

„10a) szkoda istotna – szkodę w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego pojazdu mającą wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, kwalifikująca pojazd do dodatkowego badania technicznego i stwierdzona przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny lub przez zakład ubezpieczeń w związku z otrzymanym zgłoszeniem szkody z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia, o którym mowa w dziale II w grupach 3 i 10 załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1170 i 1089);”;

2) w art. 80bh:

a) w ust. 4:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Dane, o których mowa w ust. 2 i 3, przekazuje do katalogu:”;

– w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) producent lub importer nowego pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, motoroweru, trolejbusu lub przyczepy na podstawie:

a) wydanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu albo wydanego na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego świadectwa homologacji typu WE pojazdu,

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, ustawę z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, ustawę z dnia 16 listopada 2016 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o Krajowej Administracji Skarbowej i ustawę z dnia 30 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw.

- b) wydanego świadectwa homologacji typu pojazdu w przypadku, o którym mowa w art. 70k ust. 1.”,
- b) w ust. 6 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) administratorowi danych i informacji zgromadzonych w ewidencji – na potrzeby przetwarzania i udostępniania danych zgromadzonych w ewidencji;”;
- 3) w art. 80d ust. 3c otrzymuje brzmienie:
„3c. Do należności z tytułu opłat ewidencyjnych oraz odsetek za zwłokę stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017 r. poz. 201, 648, 768 i 935), z wyłączeniem art. 75 § 4a w zakresie określenia w decyzji stwierdzającej nadpłatę wysokości zobowiązania podatkowego oraz art. 75 § 4b, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji.”;
- 4) w art. 80o w ust. 1 w pkt 2 w lit. d kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:
„e) datę i miejsce urodzenia.”;
- 5) w art. 81 w ust. 11 pkt 5 otrzymuje brzmienie:
„5) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze szkody istotnej;”;
- 6) w art. 83a w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile przedsiębiorca taki numer posiada, oraz numer identyfikacyjny REGON, o ile przedsiębiorca taki numer posiada;”;
- 7) w art. 100c w ust. 1 w pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14 w brzmieniu:
„14) Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu.”;
- 8) w art. 129 w ust. 4a dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:
„Funkcjonariuszom Straży Granicznej przysługuje także uprawnienie, o którym mowa w ust. 2 pkt 6, w zakresie dotyczącym dokumentów stwierdzających uprawnienie do używania pojazdu.”;
- 9) w art. 132:
a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„Policjant albo funkcjonariusz Straży Granicznej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie”;

b) w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
„W razie zatrzymania dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego), policjant albo funkcjonariusz Straży Granicznej wydaje kierowcy pokwitowanie.”,

c) ust. 3 i 3a otrzymują brzmienie:

„3. Zatrzymany dokument, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 1 pkt 4, 6 i 7, odpowiedni organ Policji albo Straży Granicznej przesyła niezwłocznie organowi, który go wydał, z zastrzeżeniem ust. 5.

3a. Odpowiednie organy Policji albo Straży Granicznej zawiadomią właściwego dyrektora izby administracji skarbowej o fakcie zatrzymania dowodu rejestracyjnego w przypadku powzięcia uzasadnionego przypuszczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 7, w sytuacji, gdy dotyczy to spełnienia przez pojazd wymagań technicznych określonych w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług.”,

d) w ust. 5 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Zatrzymany dokument pojazdu zarejestrowanego za granicą, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 1 pkt 4 i 6, pozostawia się w jednostce Policji albo Straży Granicznej przez okres 7 dni.”;

10) w art. 133 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku określonym w art. 132 ust. 1 pkt 6 odpowiedni organ Policji albo Straży Granicznej zwraca zatrzymany dokument po przedstawieniu dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2060 oraz z 2017 r. poz. 1089) w art. 2 w ust. 1 po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) szkoda istotna – szkodę, o której mowa w art. 2 pkt 10a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;”.

Art. 3. 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, z 2016 r. poz. 352 i 2001 oraz z 2017 r. poz. 379 i 777) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) w pkt 6:

– lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W ewidencji gromadzi się dane o pojazdach:

1) zarejestrowanych na podstawie art. 73 albo art. 74 oraz o ich właścicielach lub niektórych kategoriach posiadaczy;

2) w stosunku do których wydano ostateczną decyzję uchylającą decyzję wydaną na podstawie art. 73 albo art. 74 albo decyzję o stwierdzeniu nieważności decyzji wydanej na podstawie art. 73 albo art. 74, albo wydano decyzję odmowną na podstawie art. 74, albo decyzję umarzającą postępowanie po wydaniu decyzji w trybie art. 74, oraz o ich właścicielach lub niektórych kategoriach posiadaczy;

3) wymienionych w art. 71 ust. 1, które nie zostały zarejestrowane, w stosunku do których:

a) przeprowadzono badania techniczne,

b) zawarto umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów.”,”

– uchyla się lit. b,

b) w pkt 7 w art. 80b:

– w ust. 1:

– – w pkt 6 uchyla się lit. g,

– – w pkt 7:

– – – uchyla się lit. b,

– – – lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) numer pozycji w rejestrze zastawów,”

– – – w lit. h średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. i w brzmieniu:

„i) nazwa (oznaczenie) sądu, który dokonał wpisu;”

– – pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) o szkodach istotnych;”

-- pkt 18 otrzymuje brzmienie:

„18) o homologacji pojazdu, dopuszczeniu jednostkowym pojazdu, dopuszczeniu indywidualnym WE pojazdu albo dopuszczeniu do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji;”,

-- w pkt 19 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 20 w brzmieniu:

„20) o zabezpieczeniach ustanowionych na pojeździe, w tym o zajęciu pojazdu przez organ egzekucyjny, oraz ich zniesieniu.”,

– ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy katalog gromadzonych w ewidencji danych, o których mowa w ust. 1 pkt 6 lit. e i f, pkt 7 lit. a oraz pkt 8–18 i 20, przekazywanych przez podmioty, o których mowa w art. 80ba ust. 1, oraz uzupełnianych automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję, mając na względzie użyteczność oraz proporcjonalność zakresu i rodzaju przetwarzanych danych, a także obowiązek monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂.”,

c) w pkt 8:

– w art. 80ba:

-- w ust. 1:

--- pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) przez organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów – w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1, pkt 2–5, z wyłączeniem daty zgonu, pkt 8 i 9, pkt 10 – w zakresie terminu okresowego badania technicznego pojazdu w przypadku rejestracji pojazdu wcześniej niezarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pkt 12 i 13 oraz pkt 16–18 i 20;

2) przez zakłady ubezpieczeń – w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 6 i 11, oraz w przypadku zawierania umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów dla pojazdu niezarejestrowanego także pkt 1 i 13;”,

– – – pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) przez właściwą jednostkę organizacyjną Policji, Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego lub Żandarmerii Wojskowej – w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 15;”

– – – pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) przez stacje kontroli pojazdów – z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3, w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 10 i 15, oraz w przypadku przeprowadzania badania technicznego pojazdu niezarejestrowanego także pkt 1 i 13;”

– – – w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny – w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 11.”

– – po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 6 lit. e i f, pkt 7 lit. a oraz pkt 8–18 i 20, mogą zawierać dodatkowo dane uzupełniane automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.”

– – ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Podmioty wymienione w ust. 1 pkt 1–4, 6 i 7 wprowadzają dane do ewidencji w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych do ewidencji, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemów teleinformatycznych obsługujących zadania realizowane przez te podmioty.”

– w art. 80bb:

– – ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wprowadzenie danych do ewidencji następuje przez pobranie danych zgromadzonych w ewidencji, ich weryfikację, w szczególności w oparciu o posiadane dokumenty lub dane, oraz wpisanie do ewidencji nowych danych. W przypadku rozbieżności danych z danymi zawartymi w rejestrze PESEL lub REGON, rozstrzygające są dane zgromadzone w tych rejestrach.”

– – po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku wprowadzenia do ewidencji danych dotyczących nowego podmiotu, dane te są pobierane z rejestru PESEL, REGON,

centralnej ewidencji kierowców oraz centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych, o ile są w nich gromadzone.”,

-- ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. System teleinformatyczny obsługujący ewidencję generuje komunikat:

- 1) o wprowadzeniu danych do ewidencji – w przypadku poprawnego wprowadzenia nowych danych do ewidencji, który jest równoznaczny z wypełnieniem obowiązku wprowadzenia danych do ewidencji;
- 2) o niewprowadzeniu danych do ewidencji – w przypadku gdy nowe dane nie zostały wprowadzone do ewidencji i konieczne jest ponowne ich wprowadzenie w celu wypełnienia obowiązku wprowadzenia danych do ewidencji.

4. Minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres danych, do których zapewnia się dostęp podmiotom wymienionym w art. 80ba ust. 1, mając na względzie prawidłowość wykonywania przez poszczególne podmioty zadań wynikających z niniejszej ustawy;
- 2) wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do ewidencji oraz sposób ich wprowadzania, mając na względzie zapewnienie wysokiej jakości przekazywanych danych do ewidencji i jej referencyjny charakter.”,

– w art. 80bd w ust. 2 i 3 użyte w różnym przypadku wyrazy „administrator ewidencji” zastępuje się użytymi w różnym przypadku wyrazami „administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji”,

– w art. 80be ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organy właściwe do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów przekazują administratorowi danych i informacji zgromadzonych w ewidencji i aktualizują, o przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów, następujące dane:

- 1) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
- 2) adres stacji kontroli pojazdów;
- 3) numer identyfikacyjny REGON;

- 4) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów;
 - 5) zakres badań;
 - 6) datę wpisu do rejestru;
 - 7) datę wykreślenia z rejestru;
 - 8) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ich uprawnień.”,
- uchyla się art. 80bf,
- d) w pkt 9 w art. 80c:
- ust. 3a otrzymuje brzmienie:
- „3a. Zgromadzone w ewidencji dane udostępnia się zakładom ubezpieczeń za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, obsługującego Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, o którym mowa w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.”,
- w ust. 5 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
- „Podmiotom, o których mowa w ust. 1, dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na uzasadniony wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.”,
- e) w pkt 10:
- w art. 80cc w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
- „Podmiotom, o których mowa w ust. 1, dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.”,
- w art. 80cd w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
- „Podmiotom, o których mowa w ust. 1, dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na uzasadniony wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.”,

- w art. 80ce:
 - – ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dane zgromadzone w ewidencji są przekazywane do ponownego wykorzystywania na wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.”,
 - – dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dane zgromadzone w ewidencji mogą być udostępniane do ponownego wykorzystywania także za pośrednictwem usług sieciowych.”,
- w art. 80cf ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku, o którym mowa w art. 80c ust. 5, art. 80cc ust. 2, art. 80cd ust. 2 oraz art. 80ce ust. 2, kierując się potrzebami usprawnienia procesu udostępniania i przekazywania danych z ewidencji.”,
- art. 80cg otrzymuje brzmienie:

„Art. 80cg. Udostępnienie i przekazywanie danych zgromadzonych w ewidencji następuje:

 - 1) nieodpłatnie, w przypadku:
 - a) danych udostępnianych na podstawie art. 80c–80cc,
 - b) danych przekazywanych na podstawie art. 80ce w sposób określony w art. 80ce ust. 2 organom administracji publicznej, niewymienionym w art. 80c ust. 1, w celach niekomercyjnych,
 - c) danych udostępnianych na podstawie art. 80ce w sposób określony w art. 80ce ust. 3, w celach komercyjnych i niekomercyjnych;
 - 2) odpłatnie, w przypadku:
 - a) danych udostępnianych na podstawie art. 80cd,
 - b) danych przekazywanych na podstawie art. 80ce w sposób określony w art. 80ce ust. 2, w celach komercyjnych i niekomercyjnych, z zastrzeżeniem pkt 1 lit. b.”,

f) pkt 15 otrzymuje brzmienie:

„15) w art. 83:

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

„Badanie techniczne przeprowadza się po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego i opłaty ewidencyjnej, w:”,

b) po ust. 1a dodaje się ust. 1b–1d w brzmieniu:

„1b. W przypadku dokonywania opłat, o których mowa w ust. 1, w obrocie bezgotówkowym za ich uiszczenie uważa się złożenie przez właściciela lub posiadacza pojazdu dyspozycji obciążenia rachunku bankowego, rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, rachunku płatniczego w instytucji płatniczej lub instytucji pieniądza elektronicznego na podstawie polecenia przelewu albo zapłaty za pomocą innego niż polecenie przelewu instrumentu płatniczego.

1c. Opłaty, o których mowa w ust. 1, mogą być uiszczone po przeprowadzeniu badania technicznego, jeżeli przewiduje to umowa zawarta między przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów a właścicielem lub posiadaczem pojazdu.

1d. Obowiązek uiszczenia opłaty ewidencyjnej, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy pojazdów niepodlegających rejestracji i pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3.”,

g) w pkt 17:

– w art. 100ah w ust. 4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Podmiotom, o których mowa w ust. 1, dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na uzasadniony wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.”,

– w art. 100ak w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.”,

- w art. 100al w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Podmiotom, o których mowa w ust. 1, dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na uzasadniony wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.”,
- w art. 100am:
 - – ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dane zgromadzone w ewidencji są przekazywane do ponownego wykorzystywania na wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.”,
 - – dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dane zgromadzone w ewidencji mogą być udostępniane do ponownego wykorzystywania także za pośrednictwem usług sieciowych.”,
 - – w art. 100an ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku, o którym mowa w art. 100ah ust. 4, art. 100ak ust. 2, art. 100al ust. 2 oraz art. 100am ust. 2, kierując się potrzebami usprawnienia procesu udostępniania i przekazywania danych z ewidencji.”,
- art. 100ao otrzymuje brzmienie:

„Art. 100ao. Udostępnienie i przekazywanie danych zgromadzonych w ewidencji następuje:

 - 1) nieodpłatnie, w przypadku:
 - a) danych udostępnianych na podstawie art. 100ah–100ak,
 - b) danych przekazywanych na podstawie art. 100am w sposób określony w art. 100am ust. 2 organom administracji publicznej, niewymienionym w art. 100ah ust. 1, w celach niekomercyjnych,
 - c) danych udostępnianych na podstawie art. 100am w sposób określony w art. 100am ust. 3, w celach komercyjnych i niekomercyjnych;
 - 2) odpłatnie, w przypadku:
 - a) danych udostępnianych na podstawie art. 100al,

- b) danych przekazywanych na podstawie art. 100am w sposób określony w art. 100am ust. 2, w celach komercyjnych i niekomercyjnych, z zastrzeżeniem pkt 1 lit. b.”;
- 2) w art. 4:
- a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) w art. 102:
 - a) w ust. 3 w pkt 5 lit. b i c otrzymują brzmienie:
 - „b) szkoda całkowita w pojeździe, w tym szkoda istotna,
 - c) szkoda częściowa w pojeździe, w tym szkoda istotna,”
 - b) w ust. 4 w pkt 1 w lit. b tiret drugie i trzecie otrzymują brzmienie:
 - „– szkoda całkowita w pojeździe, w tym szkoda istotna,
 - szkoda częściowa w pojeździe, w tym szkoda istotna,””
 - b) w pkt 3 lit. c otrzymuje brzmienie:
 - „c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
 - „3a. Dane do Funduszu są przekazywane bezpłatnie oraz bez wiedzy i zgody osoby, której te dane dotyczą.””;
- 3) uchyla się art. 5;
- 4) w art. 9 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:
 - „2. Decyzje wydane na podstawie art. 80c ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym zachowują ważność.”;
- 5) w art. 11:
- a) ust. 1–3 otrzymują brzmienie:
 - „1. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów dane i informacje zgromadzone do dnia 29 października 2017 r. w zakresie, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 6 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.
 - 3. Organy rejestrujące przekazują do centralnej ewidencji pojazdów dane i informacje zgromadzone i nieprzekazane do ewidencji do dnia 29 października 2017 r.”

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a–3c w brzmieniu:

„3a. Organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami przekazują do centralnej ewidencji kierowców dane i informacje zgromadzone i nieprzekazane do ewidencji do dnia 3 czerwca 2018 r.

3b. Dane z rejestru zastawów zgromadzone do dnia 3 czerwca 2018 r. są przekazywane do centralnej ewidencji pojazdów do dnia 3 czerwca 2018 r.

3c. Przekazywanie danych, o których mowa:

1) w ust. 1–3a, rozpocznie się od dnia 10 października 2017 r.;

2) w ust. 3b, rozpocznie się od dnia 1 grudnia 2017 r.”;

6) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Art. 13. 1. Od dnia 30 października 2017 r. do dnia 3 czerwca 2018 r. dane o umowach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów są wprowadzane do centralnej ewidencji pojazdów na zasadach określonych w ustawach zmienianych w art. 1 i art. 4 w brzmieniu dotychczasowym, z tym że do centralnej ewidencji pojazdów wprowadza się także dane o numerze PESEL ubezpieczonego, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość albo numer identyfikacyjny REGON ubezpieczonego.

2. Od dnia 4 czerwca 2018 r. do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych pozwalających wprowadzać dane do centralnej ewidencji pojazdów w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania do niej danych, nie dłużej jednak niż przez 24 miesiące, dane o umowach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów są wprowadzane do centralnej ewidencji pojazdów na zasadach określonych w ustawach zmienianych w art. 1 i art. 4 w brzmieniu obowiązującym do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, z tym że do centralnej ewidencji pojazdów wprowadza się także dane o numerze PESEL ubezpieczonego, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość albo numer identyfikacyjny REGON ubezpieczonego.

3. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych pozwalających wprowadzać dane do centralnej ewidencji pojazdów w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania do niej danych, nie dłużej jednak niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, zakłady ubezpieczeń nie wprowadzają do centralnej ewidencji pojazdów danych o szkodach istotnych.”;

7) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Art. 15. Do czasu dostosowania podmiotów, o których mowa w art. 80c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, do wymogów dotyczących udostępniania danych określonych w art. 80c ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, dane z centralnej ewidencji pojazdów mogą być udostępniane na zasadach określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.”;

8) po art. 15 dodaje się art. 15a w brzmieniu:

„Art. 15a. Do czasu dostosowania podmiotów, o których mowa w art. 100ah ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, do wymogów dotyczących udostępniania danych określonych w art. 100ah ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, dane z centralnej ewidencji kierowców mogą być udostępniane na zasadach określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.”;

9) uchyla się art. 16;

10) po art. 16 dodaje się art. 16a w brzmieniu:

„Art. 16a. 1. Od dnia 30 października 2017 r. do dnia 3 czerwca 2018 r. podmiot, który stwierdzi niezgodność danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, w przypadku gdy niezgodność uniemożliwia wprowadzenie danych do centralnej ewidencji pojazdów, niezwłocznie informuje o tym, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Informację przekazuje się w postaci papierowej albo elektronicznej, zgodnie z informacją udostępnioną na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji.

2. Niezgodność stwierdza się w przypadku:

- 1) rozbieżności między danymi zgromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów a stanem prawnym ustalonym na podstawie dostępnych danych lub stanem faktycznym;
- 2) braku danych w centralnej ewidencji pojazdów nieuwzględniającego stanu prawnego lub faktycznego.

3. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przekazuje, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, zgłoszoną niezgodność podmiotowi właściwemu do wprowadzenia danych do ewidencji, który wyjaśnia tę niezgodność, w szczególności w oparciu o dostępne dane.

4. Podmiot, o którym mowa w ust. 3, niezwłocznie informuje, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o:

- 1) wyjaśnieniu tej niezgodności w przypadku:
 - a) wprowadzenia poprawnych danych do centralnej ewidencji pojazdów za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez podmiot wprowadzający dane,
 - b) stwierdzenia, że wprowadzone do centralnej ewidencji pojazdów dane są poprawne;
- 2) braku możliwości wprowadzenia poprawnych danych do centralnej ewidencji pojazdów z podaniem uzasadnienia.

5. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów informuje, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, podmiot, o którym mowa w ust. 1, o wyjaśnieniu tej niezgodności albo braku możliwości wprowadzenia poprawnych danych do centralnej ewidencji pojazdów.

6. W przypadku wyjaśnienia niezgodności podmiot, o którym mowa w ust. 1, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez podmiot wprowadzający dane w terminie 3 dni od dnia otrzymania informacji, o której mowa w ust. 5.

7. W przypadku, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, podmiot, o którym mowa w ust. 1, nie wprowadza danych do centralnej ewidencji pojazdów.

8. Przepisów ust. 1–7 nie stosuje się do rejestracji pojazdów i czasowej rejestracji pojazdów oraz do zawiadomienia, o którym mowa w art. 78 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1.”;

11) w art. 18 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:

- „4) art. 1 pkt 6 w zakresie art. 80a ust. 2 pkt 1, 2 i 3 lit. a, pkt 7 w zakresie art. 80b ust. 1 pkt 1–6, 8–10 i 12–20 oraz ust. 2–4, pkt 8 w zakresie art. 80ba ust. 1 pkt 1–4 i 6 oraz ust. 2, ust. 3 w zakresie podmiotów, o których mowa w ust. 1 pkt 1–4 i 6, i ust. 4–6, art. 80bb, art. 80bc, art. 80bg, art. 80bh ust. 2, ust. 6 pkt 1 i 4, ust. 7 i ust. 9, pkt 9, pkt 10 w zakresie art. 80ca–80cd, art. 80ce ust. 1 i 2, art. 80cf, art. 80cg pkt 1 lit. a i b i pkt 2 i art. 80ch, pkt 11–15, art. 4 pkt 2–4, art. 10, art. 12 ust. 1, art. 13 ust. 1 i 2, art. 15 i 16a, które wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r.;
- 5) art. 11 ust. 1–3c, które wchodzi w życie z dniem 10 października 2017 r.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1170 i 1089) w art. 35 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Obowiązek zachowania tajemnicy, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy danych w zakresie umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów oraz danych w zakresie szkód istotnych w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przekazywanych do centralnej ewidencji pojazdów w rozumieniu tej ustawy.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1948 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 379) w art. 260 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

- „4) art. 149a:
 - a) pkt 1, który wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r.,
 - b) pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 4 czerwca 2018 r.”.

Art. 6. W ustawie z dnia 30 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2001) w art. 8 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dane, o których mowa w ust. 1, są używane przez starostów przy przekazywaniu danych do centralnej ewidencji pojazdów do dnia 29 października 2017 r.”.

Art. 7. Do spraw wszczętych na podstawie przepisów art. 80d ust. 3c ustawy zmienianej w art. 1 i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 8. Od dnia 30 października 2017 r. do dnia 3 czerwca 2018 r. zakłady ubezpieczeń mogą przekazywać do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego informacje o szkodach

istotnych, o których mowa w art. 2 pkt 10a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Przepis art. 102 ust. 7 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych stosuje się odpowiednio.

Art. 9. Ustawa wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 2 lit. a tiret drugie, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 3 i art. 7, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;
- 3) art. 3, który wchodzi w życie z dniem 10 października 2017 r.

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa ma na celu przyspieszenie wejścia w życie przepisów nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym z dnia 24 lipca 2015 r. (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.) w zakresie centralnej ewidencji pojazdów z dnia 4 czerwca 2018 r. na dzień 30 października 2017 r. dotyczących przede wszystkim rozszerzonego zakresu danych gromadzonych i udostępnianych z ewidencji, podmiotów je przekazujących, a także nowych jednolitych dla wszystkich podmiotów zasad wprowadzania danych do ewidencji.

Przyspieszenie wejścia w życie przepisów wynika z podjętych działań naprawczych w zakresie realizacji projektu CEPiK 2.0 i przyjęcia etapowego podejścia do wdrożenia systemu CEPiK 2.0, w ramach którego stopniowo, zgodnie z zatwierdzonym Harmonogramem wdrożenia CEPiK 2.0, będą uruchamiane jego kolejne funkcjonalności.

W ramach rewizji i urealnienia Harmonogramu, dzielącego wdrożenie systemu na VI etapów, potwierdzono po stronie centralnej oraz po stronie systemów dziedzinowych stan zaawansowania prac projektowych i możliwości w zakresie uzyskania gotowości do wdrożenia poszczególnych funkcjonalności systemu. W efekcie potwierdzono, że wdrożenie systemu może być przyspieszone w zakresie centralnej ewidencji pojazdów, co zostało odzwierciedlone w projekcie. Uruchomienie zmodernizowanego CEPiK 2.0 oczekiwane jest od 2013 r.

W związku z przyspieszeniem terminu wdrożenia zmodernizowanego systemu w zakresie centralnej ewidencji pojazdów niezbędne jest dostosowanie przepisów następujących ustaw:

- 1) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260);
- 2) 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.);
- 3) ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2060, z późn. zm.);
- 4) ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1170, z późn. zm.);

- 5) ustawy z dnia 30 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2001).

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). Zakłada 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.

Mocą ustawy z dnia 30 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2001) termin wejścia w życie ww. przepisów został przesunięty z dnia 1 stycznia 2017 r. na dzień 4 czerwca 2018 r.

Przesunięcie terminu było rezultatem działań przeprowadzonych przez Ministra Cyfryzacji po przejęciu kompetencji w zakresie prowadzenia projektu CEPiK 2.0 oraz nadzoru nad jednostką odpowiedzialną za stworzenie bazy centralnej CEPiK 2.0, których celem była inwentaryzacja aktualnego stanu realizacji projektu.

W efekcie tych działań oszacowano zdolność wykonalności projektu, rozumianą jako zdolność integracji rozwiązań informatycznych wszystkich rozproszonych interesariuszy w celu oddania do użytkowania kompleksowego systemu informatycznego ułatwiającego obywatelom interakcję w sprawach urzędowych z państwem i niestwarzającego ryzyka istotnych zakłóceń przy załatwianiu przez obywateli spraw życia codziennego związanych z rejestracją pojazdów czy uzyskiwaniem prawa jazdy. Na podstawie oceny stanu realizacji projektu CEPiK 2.0 wykonanej przez niezależną firmę doradcą objętej opracowaniem zatytułowanym „Raport z oceny projektu CEPiK 2.0 i systemów dziedzinowych”, ustalono, że brak jest możliwości równoczesnego spełnienia przez wszystkich kluczowych interesariuszy projektu CEPiK 2.0 warunków niezbędnych dla efektywnego wdrożenia systemu CEPiK 2.0 z początkiem 2017 r. Audyt sporządzony na zamówienie Ministra Cyfryzacji obejmował nie tylko obszar, za który bezpośrednio

odpowiada Minister Cyfryzacji, realizujący za pośrednictwem Centralnego Ośrodka Informatyki centralną bazę danych, ale również pozostałe, niebędące pod nadzorem MC komponenty składające się na ten system. Jedną z zasadniczych rekomendacji wynikających z tego raportu była konieczność zmiany i urealnienia Harmonogramu wdrożenia CEPiK 2.0 w środowisku produkcyjnym w związku z wysokim ryzykiem nieudanego wdrożenia systemu w terminie do 1 stycznia 2017 r.

W efekcie rekomendacji Minister Cyfryzacji powołał nowe struktury zarządzania projektem – angażujące wszystkich interesariuszy i resorty uczestniczące w projekcie. Powołano Program CEPiK 2.0, którego celem jest etapowe wdrożenie projektu CEPiK 2.0, a nie jak założone zostało pierwotnie – uruchomienie systemu i jego wszystkich funkcjonalności w jednym czasie. Należy wskazać, że proces przełączenia na zmodernizowany system wiąże się z migracją bardzo dużej ilości danych z wielu źródeł oraz przełączeniem dużej liczby podmiotów, z którymi należy zweryfikować i potwierdzić poprawność komunikacji oraz wykonać testy związane z uruchomieniem systemu. Złożoność tego procesu jest bardzo duża ze względu na liczbę i zróżnicowanie końcowych odbiorców usług – 380 powiatów, ponad 4 tysiące stacji kontroli pojazdów, ponad 7 tysięcy ośrodków szkolenia kierowców.

Aby zminimalizować zatem ryzyko związane z jednoczesnym wdrożeniem wszystkich elementów systemu, zdecydowano o podziale wdrożenia systemu CEPiK 2.0 na 6 etapów. Przygotowano również szczegółowy Harmonogram wdrożenia – zatwierdzony przez Komitet Sterujący Programu.

Niniejszy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw sankcjonuje etapowe podejście do wdrożenia zmodernizowanego Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK 2.0), umożliwiając jego wcześniejsze uruchomienie w zakresie centralnej ewidencji pojazdów w terminie do dnia 30 października 2017 r. – z uwzględnieniem terminów uruchamiania poszczególnych elementów systemu wynikających z zatwierzonego Harmonogramu.

Projekt nowelizuje przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym, uzupełniając zidentyfikowane w toku prac projektowych luki (np. brak definicji szkody istotnej), a także precyzując dotychczasowe przepisy zgodnie z procesami realizowanymi przy udziale systemu CEPiK 2.0 przez poszczególne podmioty zobowiązane do przekazywania danych i w celu kompleksowego wdrożenia systemu.

Należy wskazać, że kolejne zmiany przepisów w okresie *vacatio legis* są konieczne także w związku ze zmianami innych przepisów i koniecznością dostosowania znowelizowanego prawa ruchu drogowego na dzień jego wejścia w życie (np. dostosowanie przepisów dotyczących uwierzytelniania do zmian przepisów o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne).

Nowelizacja przepisów w okresie *vacatio legis* wynika też częściowo z ekonomiki procesu legislacyjnego – w zakresie wprowadzenia nowej koncepcji otwierania danych z CEK i CEP: skoro nowelizacji wymagają przepisy, które nie weszły jeszcze w życie, zmianę warto przeprowadzić już teraz tak, aby na dzień wejścia w życie regulacji realizowała ona także nową koncepcję, zamiast czekać z procedowaniem zmian do czasu jej wejścia w życie.

Należy podkreślić, iż decyzją Rady Ministrów uruchomienie systemu CEPIK 2.0 zostało odroczone – zgodnie z przepisami ustawy z dnia 30 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2001), z tym że decyzja o odroczeniu uruchomienia systemu była podjęta z uwzględnieniem faktu, iż uruchomienie będzie podzielone na etapy. Procedowany projekt ustawy jest realizacją podjętego wcześniej zobowiązania uruchamiania projektu etapami. Wszyscy interesariusze zgodzili się na koncepcję uruchamiania projektu CEPIK 2.0 etapami, gdyż tylko taki podział systemu gwarantuje jego sprawne i efektywne uruchomienie. Projekt ustawy odraczający uruchomienie systemu był projektem rządowym, przy którym szczegółowo wyjaśniono konieczność odroczenia uruchomienia systemu, jak też wyjaśniono koncepcję etapowego uruchomienia systemu.

Rozwiązania szczegółowe

1. W projekcie proponuje się wprowadzenie definicji szkody istotnej – art. 2 pkt 10a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Powiązana z tym jest zmiana w art. 2 projektu przepisów o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych wprowadzająca odesłanie do tej definicji. Nowelizacja ustawy – Prawo o ruchu drogowym z dnia 24 lipca 2015 r. zakłada przekazywanie do CEP informacji o szkodzie istotnej, nie definiując tego pojęcia. Wprowadzenie tej definicji wyeliminuje ryzyko różnorodnej interpretacji i zapewni, że zakłady ubezpieczeń będą w zbieżny sposób ją oznaczały i przekazywały do ewidencji, a także do UFG.

2. Projektowany przepis art. 80bh ust. 4 pkt 3 wprowadza obowiązek przekazywania przez producentów i importerów pojazdów danych dotyczących homologacji do elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów, na wniosek PZPM zrzeszającego 50 podmiotów, które wprowadzają na rynek nowe pojazdy 67 marek w różnych kategoriach pojazdów stanowią one niemal 100% rynku samochodów osobowych i powyżej 99% rynku samochodów ciężarowych, znaczną też część motocykli (ok. 60%) i motorowerów (ok. 35%). PZPM reprezentuje też kilka firm zabudowujących czy z grupy firm wprowadzających przyczepy i naczepy. Obowiązek taki istniał do dnia 21 czerwca 2013 r. Po wejściu w życie w dniu 22 czerwca 2013 r. nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie przepisów dotyczących homologacji katalog marek i typów przestał być zasilany informacjami uzyskiwanymi od producentów i importerów, co znacząco wpłynęło na pogorszenie jakości danych w nim gromadzonych. Wprowadzenie przepisu przyczyni się do poprawy jakości danych gromadzonych w katalogu – w szczególności w zakresie ich kompletności i aktualności. Nakładany obowiązek ma służyć zapewnieniu wysokiej jakości i kompletności danych katalogu, który jest referencyjny i ma być udostępniany na potrzeby podmiotów uprawnionych do korzystania z danych katalogu; w szczególności ma ułatwiać wprowadzanie poprawnych i skonkretyzowanych dla poszczególnych pojazdów wartości do ewidencji – m.in. przez organy rejestrujące pojazdy na podstawie wymaganych dokumentów przedstawianych do rejestracji.
3. Propozycja nowelizacji art. 80bh ust. 6 pkt 3 (a także w dalszych przepisach ustawy z dnia 24 lipca 2015 r.) ma na celu ujednoczenie stosowanej terminologii w zakresie pojęcia „administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji” zgodnie z art. 80a ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.
4. W art. 80d ust. 3c ustawy proponuje się wyłączenie ze stosowania art. 75 § 4a ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017 r. poz. 201, z późn. zm.) oraz art. 75 § 4b ww. ustawy, który odsyła w swej treści do art. 75 § 4a. Zgodnie z art. 80d ust. 3a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, organy i podmioty obowiązane do pobrania i przekazania lub uiszczenia opłaty ewidencyjnej mają obowiązek przekazywać należne kwoty na rachunek Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców oraz sporządzać i przysyłać ministrowi do spraw informatyzacji sprawozdania z pobranych i przekazanych lub uiszczonych opłat ewidencyjnych. W przypadku opłat uiszczonych w niewłaściwej wysokości, tj. nienależnych lub

należnych, ale w niższych wysokościach niż została uiszczona ww. organy i podmioty składają ministrowi do spraw informatyzacji korekty sprawozdań „in minus”. Przyczyną złożenia korekt sprawozdań przez pobierających opłaty ewidencyjne są między innymi: automatycznie wznawiane na kolejny okres ubezpieczenia umowy ubezpieczenia OC, które następnie muszą być anulowane oraz podwójnie zawarte polisy, dotyczące tych samych przedmiotów ubezpieczenia, co powoduje, że pobrana opłata nie jest należna. Z uwagi na powyższe pobierający wraz z korektami sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych składają wnioski o stwierdzenie nadpłaty. Stosownie do art. 80d ust. 3c ustawy – Prawo o ruchu drogowym, do należności z tytułu opłat ewidencyjnych oraz odsetek za zwłokę stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji. Wniesienie wniosku o stwierdzenie nadpłaty wszczyna postępowanie, które z reguły prowadzi do wydania decyzji o stwierdzeniu nadpłaty albo też odmowie jej stwierdzenia. Jedynie w przypadku, gdy prawidłowość wykazanej w skorygowanej deklaracji nadpłaty nie budzi wątpliwości, organ podatkowy zwraca nadpłatę bez wydania decyzji stwierdzającej nadpłatę – art. 75 § 4 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa. Mając na uwadze, iż złożone przy wnioskach o stwierdzenie nadpłaty korekty sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych w większości przypadków dotyczą opłat pobranych i przekazanych nienależnie, począwszy od roku 2011 (prawo do stwierdzenia nadpłaty przedawnia się zgodnie z przepisami Ordynacji podatkowej po upływie 5 lat), minister do spraw informatyzacji dokonuje weryfikacji samoobliczenia opłat oraz okresów wykazanych przez pobierających w korektach sprawozdań. Ponadto nadpłata opłaty ewidencyjnej wykazana wskutek złożonych przez tych samych pobierających kolejnych korektach sprawozdań obejmuje ten sam okres. W tym zakresie prowadzone są postępowania administracyjne, których celem jest wyjaśnienie zaistniałych wątpliwości. Należy wskazać, że pobierający opłaty ewidencyjne przedkładają miesięczne korekty sprawozdań do tych samych okresów, a nadpłata wykazywana w korektach sprawozdań jest ujmowana w księgach rachunkowych w miesiącu i roku, w którym została złożona, nie zaś w miesiącu i roku, którego dotyczy. Ponadto wysokość zobowiązania za okres, za który składana jest korekta sprawozdania, nie jest również wykazywana w tych korektach sprawozdań.

Powoduje to, iż nawet po wyjaśnieniu wątpliwości co do zasadności złożenia korekty i zwrotu nadpłaty, nie jest możliwe ustalenie wysokości zobowiązania wynikającego z korekty sprawozdania i porównanie jej ze sprawozdaniem pierwotnie złożonym, z uwzględnieniem okresów uiszczenia opłat przez pobierającego, jest procesem długotrwałym, a wręcz niemożliwym.

Tymczasem zgodnie z art. 75 § 4a ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa w decyzji stwierdzającej nadpłatę organ podatkowy obowiązany jest określić wysokość zobowiązania w prawidłowej wysokości w takim zakresie, w jakim powstanie nadpłaty jest związane ze zmianą wysokości zobowiązania podatkowego.

Powyższe oznacza, że orzeczenie przez ministra właściwego do spraw informatyzacji o nadpłacie na podstawie art. 75 § 4a ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (przez stwierdzenie nadpłaty lub odmowę stwierdzenia nadpłaty) staje się procesem bardzo trudnym i skomplikowanym, a w przypadku korekt z tak długiego okresu (tj. za ok. 5 lat wstecz) *de facto* niewykonalnym.

Dotychczasowe rozwiązania zmuszają pobierających opłaty ewidencyjne do długiego oczekiwania na zwrot nadpłaty z tytułu opłaty ewidencyjnej, spowodowany długotrwałością postępowań z wniosków o zwrot nadpłaconej opłaty ewidencyjnej. Czas trwania postępowania jest uwarunkowany przez takie determinanty, niezależne od organu, jak obszerność materiału dowodowego, który należy poddać szczegółowej analizie oraz ocenie, jak również przepisy proceduralne. Z uwagi na powyższe, podjęto działania, które mogą być unormowane w sposób sprzyjający szybszemu procedowaniu, bez uszczerbku dla uczestników postępowania. Projektowana zmiana ma prowadzić do usprawnienia oraz skrócenia postępowania w sprawie nadpłaty, co ma się bezpośrednio przedkładać na możliwość szybszego zwrotu nadpłaconej opłaty ewidencyjnej przez podmioty i organy zobowiązane do ich pobierania i uiszczenia. Dodatkowo wskazać należy, iż propozycja zmiany art. 80d ust. 3c przekładać się będzie również na skuteczność działania organu, a skuteczność ta wpłynie niewątpliwie na jakość obsługi pobierających opłaty ewidencyjne. Praktyka stosowania przepisów, w obecnym brzmieniu, dotyczących nadpłaty w sprawach opłaty ewidencyjnej, wykazała, że działania podjęte przez organ nie przekładają się na skuteczność prowadzonych postępowań, stąd też zdecydowano się na podjęcie odpowiednich kroków legislacyjnych.

5. Zmiana art. 80o jest odpowiedzią na zgłaszane potrzeby ze strony państw członkowskich Unii Europejskiej uczestniczących w wymianie danych o pojazdach i ich właścicielach w związku z Dyrektywą 2015/413/UE w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego. Wewnętrzne procedury krajowe wymagają bowiem umieszczania w zawiadomieniach o popełnieniu wykroczenia lub przestępstwa daty i miejsca urodzenia właściciela/posiadacza pojazdu. Zakres do chwili obecnej nie mógł być udostępniany z uwagi na to, że aktualnie obowiązujące przepisy nie przewidują gromadzenia w centralnej ewidencji pojazdów informacji o dacie i miejscu urodzenia osoby. Nowelizacja z 25 lipca 2015 r. rozszerzyła ten zakres – co pozwala na uwzględnienie wystąpień państw członkowskich w tej sprawie i umożliwienie od dnia 30 października 2017 r. udostępniania wskazanych danych.
6. Zmiana art. 83a ma na celu wyrównanie zakresów danych – odnośnie do danych gromadzonych lokalnie przez organy właściwe w rejestrach przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz danych, których gromadzenie przewiduje się w centralnej ewidencji pojazdów – w zakresie numeru REGON. Numer REGON jest podstawowym identyfikatorem umożliwiającym identyfikację podmiotu w centralnej ewidencji pojazdów.
7. W art. 100c ust. 1 ustawy dodano w pkt 14 – zapewniając UFG dostęp do danych z centralnej ewidencji kierowców. Dane z CEK pozwolą UFG na zintensyfikowanie działań związanych ze zwalczaniem zjawisk przestępczości ubezpieczeniowej, określonych w art. 102 ust. 7 oraz art. 102a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK. Dodatkowo dostęp do danych z centralnej ewidencji kierowców pozwoli na skuteczniejszą i sprawniejszą likwidację szkód przez zakłady ubezpieczeń. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny uzyskał dostęp do danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców na podstawie art. 1 pkt 17 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, który wprowadza do ustawy art. 100ah ust. 1 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Dane z CEK mają być udostępniane Funduszowi, o ile będą niezbędne do realizacji jego zadań ustawowych. Przepis ten wejdzie w życie z dniem 4 czerwca 2018 r. Dostęp do danych z CEK nie będzie nieograniczony – zakres danych, do których UFG będzie miała dostęp określa rozporządzenie wydane na podstawie art. 100an ust. 2 ustawy.

Zmiana art. 100c ust. 1 pkt 14 w obecnie obowiązującej ustawie – Prawo o ruchu drogowym przyspiesza jedynie wejście w życie ww. rozwiązania w zakresie dostępu UFG do obecnego CEK. W odpowiedni sposób zostanie też zmienione obecnie obowiązujące rozporządzenie wydawane na podstawie art. 100e ustawy, gdzie zostanie określony zakres danych udostępnianych UFG.

8. Zmiany art. 129, art. 132 i art. 133 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przewidujące wprowadzenie możliwości zatrzymywania przez Straż Graniczną dowodów rejestracyjnych pojazdów uzasadnia fakt ujawniania przez funkcjonariuszy Straży Granicznej, podczas wykonywania ustawowych zadań, licznych przypadków związanych z koniecznością zatrzymania dowodów rejestracyjnych.

Proponowane zmiany zostały zamieszczone w przedmiotowym projekcie, ponieważ realizacja uprawnienia do zatrzymywania dowodów rejestracyjnych łączy się z koniecznością przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów danych o tych zatrzymaniach. Kwestie organów zobowiązanych do przekazywania wskazanych danych do ewidencji regulują przepisy art. 80ba objętego niniejszą nowelizacją (art. 3 projektu). Kompleksowe ujęcie przedmiotowych zmian w projekcie zapewni ich spójne wprowadzenie, z uwzględnieniem na etapie wdrażania zmodernizowanego systemu nowego podmiotu, tj. Straży Granicznej, który będzie przekazywał dane do ewidencji. Proponowane rozwiązanie spełnia także warunek dotyczący ekonomiki procesu legislacyjnego poprzez włączenie zmian do procedowanego projektu i tym samym odstąpienie od opracowywania kolejnego projektu obejmującego zmiany w analogicznym obszarze.

Wprowadzenie powyższych zmian jest konieczne, stanowi rezultat decyzji kierownictwa resortu spraw wewnętrznych i administracji dotyczącej wyrównywania kompetencji służb wykonujących analogiczne zadania. Ma to przede wszystkim na celu zapewnienie pełnej realizacji czynności służbowych przez organy lub funkcjonariuszy danej służby bez konieczności angażowania przedstawicieli innych służb. W szczególności odnosi się to do takich uprawnień, których przyznanie nie wymaga podejmowania działań dostosowawczych, z uwagi na posiadane doświadczenie, a także nie powoduje dodatkowych kosztów.

Aktualnie uprawnienia do zatrzymywania dowodów rejestracyjnych, w przypadkach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przysługują

funkcjonariuszom Policji, zgodnie z art. 132 ustawy, oraz w szczególnych przypadkach żołnierzom Żandarmerii Wojskowej, zgodnie z art. 134 ustawy, inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego, na podstawie art. 134a ustawy. Funkcjonariuszom Straży Granicznej przysługują obecnie niemal wszystkie uprawnienia Policji z zakresu kontroli ruchu drogowego, jednak nie posiadają uprawnienia do zatrzymywania dokumentów. Z analizy przeprowadzonej w Straży Granicznej wynika, że istnieje potrzeba uzyskania takiego uprawnienia w stosunku do dowodów rejestracyjnych pojazdów. Dla zobrazowania skali ujawnianych przypadków uzasadniających zatrzymanie dowodu rejestracyjnego należy wskazać, że w 2015 r. odnotowano ponad 3 650 takich przypadków, a w okresie styczeń–październik 2016 r. – ponad 3 330. Przyznanie uprawnienia do zatrzymywania tej kategorii dokumentów wpłynie na usprawnienie przeprowadzania kontroli w tym zakresie i umożliwi szybsze jej zakończenie, a także przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez wyeliminowanie pojazdów, które nie powinny uczestniczyć w ruchu drogowym.

W obecnym stanie prawnym, w przypadku wystąpienia konieczności zatrzymania dokumentów, powiadamia się właściwą miejscowo jednostkę Policji, co znacznie wydłuża proces kontroli oraz prowadzi do angażowania dwóch służb do realizacji tej samej czynności. Jednocześnie do czasu przybycia Policji funkcjonariusze Straży Granicznej uniemożliwiają kierującemu pojazdem kontynuowanie podróży.

Proponowane zmiany polegają na rozszerzeniu uprawnień funkcjonariuszy Straży Granicznej wymienionych w art. 129 ust. 4a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przez dodanie uprawnienia do zatrzymywania, w przypadkach przewidzianych w ustawie, dokumentów stwierdzających uprawnienie do używania pojazdu oraz na odpowiednich zmianach w art. 80ba w ust. 1 w pkt 4, art. 132 i art. 133 ust. 1 – przez dodanie obok policjantów i organów Policji odpowiednio funkcjonariuszy i organów Straży Granicznej.

Propozycja ta musi być uwzględniona także w art. 3 projektu dotyczącym zmian w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, gdyż przepis art. 80ba ust. 1 pkt 4 jest odpowiednikiem obecnie obowiązującego art. 80b ust. 2 pkt 2 lit. d, a projekt ustawy zakłada, że art. 80ba ust. 1 pkt 4 ma wejść w życie z dniem 30 października 2017 r.

Art. 3 projektu wprowadza zmiany do ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy –

Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

1. W art. 80a ustawy ust. 2 otrzymuje nowe brzmienie, precyzując zakres centralnej ewidencji pojazdów. Dodawany w ust. 2 pkt 2 wskazuje pojazdy, w stosunku do których wydano decyzję ostateczną uchylającą decyzję o rejestracji lub czasowej rejestracji albo stwierdzającą nieważność tych decyzji, uzupełniając istniejącą dotychczas lukę. Należy wskazać, iż pojazd, w stosunku do którego rejestrację uchylono, pozostaje niezarejestrowany i może podlegać ponownej rejestracji. Dane o takim pojeździe są gromadzone w ewidencji. W ust. 2 pkt 3 doprecyzowano zakres pojazdów niezarejestrowanych – ograniczając go do pojazdów, które zgodnie z przepisami art. 71 ustawy, mogą podlegać rejestracji. Przepis jednoznacznie określa, które pojazdy niezarejestrowane, w stosunku do których przeprowadzono badanie techniczne lub zawarto polisę, powinny być prerejestrowane w CEP, i które polisy oraz badania techniczne powinny zostać przekazane dla tych pojazdów do ewidencji. Prerejestracja realizowana będzie przez zakłady ubezpieczeń i stacje kontroli pojazdów na potrzeby procesu rejestracji pojazdów realizowanego przez organy rejestrujące, którym dane takich pojazdów będą w procesie rejestracji udostępniane. Na potrzeby uzupełnienia przepisów o prerejestracji pojazdów przez zakłady ubezpieczeń i stacje kontroli pojazdów wprowadzono także zmiany uzupełniające w art. 80ba ust. 1 pkt 2 i pkt 6 ustawy – wskazując zakres danych o pojeździe, które te podmioty przekazują dla pojazdu niezarejestrowanego.
2. Dokonano niezbędnych zmian w art. 80b ust. 1 pkt 7 ustawy w zakresie danych gromadzonych o zastawie rejestrowym ustanowionym na pojeździe, usuwając z zakresu lit. b datę złożenia wniosku o wpis w rejestrze zastawów – jako daną nadmiarową, zmieniając brzmienie w lit. c i zastępując sygnaturę akt sprawy numerem pozycji w rejestrze zastawów – ze względu na to, iż numer pozycji w rejestrze zastawów jest podstawowym identyfikatorem dla zastawu – unikalnym i niezmiennym dla całej historii danego zastawu. Sygnatura akt sprawy nie identyfikuje natomiast zastawu i zmienia się wraz z każdym wpisem – dokonywanym nawet w ramach tego samego zastawu. Jako uzupełnienie dodano lit. i oznaczenie sądu, który dokonał wpisu.
3. W art. 80b ust. 1 pkt 18 ustawy dokonano uzupełnienia przepisów o dane dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji.

4. Realizując wniosek Ministra Rozwoju i Finansów dotyczący rozszerzenia zakresu danych gromadzonych w CEP o dane dotyczące zajęcia pojazdu przez organ egzekucyjny, po dodatkowej analizie, proponuje się rozszerzenie katalogu danych o zbiorczą kategorię informacji o zabezpieczeniach na pojeździe, które ma obejmować nie tylko ww. zajęcie, ale także zabezpieczenia majątkowe i zastaw skarbowy.

Zgodnie z art. 98 § 4 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2017 r. poz. 1201), w przypadku zajęcia środka transportu podlegającego rejestracji na podstawie odrębnych przepisów, organ egzekucyjny niezwłocznie zawiadamia właściwy organ prowadzący rejestrację o dokonany zajęciu.

Przepis obejmuje też zabezpieczenie majątkowe, o którym mowa w art. 291 Kodeksu postępowania karnego, oraz zabezpieczenia wykonania zobowiązania podatkowego, o którym mowa w art. 33 Ordynacji podatkowej, oraz zastaw skarbowy, o którym mowa w art. 41 Ordynacji podatkowej.

Informacje o ustanowionych na pojeździe zabezpieczeniach są o tyle istotne, że ograniczają one prawa właściciela pojazdu do rozporządzania tym pojazdem. W związku z powyższym wszelkie czynności właściciela pojazdu mające na celu przeniesienie prawa własności np. zajętego pojazdu nie są skuteczne względem organu egzekucyjnego, który może doprowadzić do odebrania i sprzedaży tego pojazdu w celu jego spieniężenia i zaspokojenia wierzyciela dotychczasowego właściciela pojazdu. Konsekwencją tej zmiany jest nowelizacja art. 80ba ust. 1 pkt 1.

5. Upoważnienie do wydania rozporządzenia w art. 80b ust. 2 rozszerzono o wskazanie zakresu danych przekazywanych przez poszczególne podmioty do ewidencji oraz danych automatycznie uzupełnianych przez system teleinformatyczny obsługujący CEP– eliminując w ten sposób możliwość dowolnej interpretacji tego zakresu.
6. Zmiany w art. 80ba ust. 1 pkt 2 i 6 są konsekwencją uzupełnień dokonanych w art. 80a ust. 2 ustawy opisanych w pkt 1 i mają na celu określenie zakresu danych, który ma być przekazany odpowiednio przez zakład ubezpieczeń lub stację kontroli pojazdów w przypadku zawierania polisy lub przeprowadzania badania technicznego dla pojazdu niezarejestrowanego. Zmiany związane są z wprowadzanymi ustawą z dnia 24 lipca 2015 r. zasadami wprowadzania danych do ewidencji i zaimplementowanymi na ich potrzeby mechanizmami w systemie CEPiK 2.0. Wprowadzenie danych do

ewidencji wymaga pobrania danych z ewidencji opatrzonych unikalnym identyfikatorem oraz sumą kontrolną wskazującą na aktualność danych. W przypadku wprowadzania danych polisy lub badania technicznego dla pojazdu niezarejestrowanego należy wprowadzić podstawowe dane pojazdu, aby system mógł nadać mu unikalny identyfikator i sumę kontrolną, a następnie przyjąć dla takiego pojazdu polisę/badanie techniczne.

W art. 80ba ust. 1 pkt 6 ustawy także wyłączono z zakresu przekazywanych przez SKP danych o badaniach technicznych badania techniczne przeprowadzone dla pojazdów służb, o których mowa w art. 73 ust. 3. Ewidencja pojazdów służb jest wyodrębnionym zbiorem i dane do tej ewidencji na zasadach niejawnych przekazują wyłącznie organy właściwe do rejestracji tych pojazdów.

Ze względu na zmianę w art. 80ba w zakresie doprecyzowania zakresu danych przekazywanych przez zakłady ubezpieczeń i stacje kontroli pojazdów przy zawieraniu odpowiednio umowy obowiązkowego ubezpieczenia i przy przeprowadzaniu badania technicznego – dla pojazdu niezarejestrowanego ujednolicono przepisy, rezygnując ze wskazania kategorii ustawowej w art. 80b pkt 6 lit. g.

7. W art. 80ba ust. 1 ustawy dodano UFG do katalogu podmiotów zobowiązanych do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów w zakresie szkód – z uwagi na fakt, iż UFG prowadzi likwidację szkód dla pojazdów nieubezpieczonych i jest podmiotem, który powinien odnotować w CEP szkody istotne. W konsekwencji, dokonano odpowiedniego dostosowania przepisu art. 80ba ust. 3 ustawy.

W zakresie art. 80ba dodaje się także nowy ust. 1a określający możliwość uzupełniania automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję danych szczegółowych w ramach wymienionych w nim poszczególnych zbiorczych kategorii danych – będą to dane wskazane w rozporządzeniu precyzującym szczegółowy zakres danych gromadzonych w ewidencji i przekazywanych przez poszczególne podmioty.

8. Zmiana art. 80bb ust. 2 ma na celu uzupełnienie zapisów odnośnie do pobierania danych z rejestrów referencyjnych PESEL i REGON na potrzeby wprowadzenia do ewidencji danych nowego podmiotu (osoby fizycznej lub firmy), wprowadzenie zasady rozstrzygnięcia rozbieżności danych zgromadzonych w ewidencji według danych zgromadzonych w rejestrach referencyjnych PESEL i REGON, a także

doprecyzowanie zapisów dotyczących komunikatu generowanego przez system teleinformatyczny ewidencji potwierdzającego poprawne wprowadzenie danych oraz komunikatu o niewprowadzeniu danych do ewidencji, który skutkuje koniecznością ponownego wprowadzenia danych.

9. Projekt nowelizuje przepisy art. 80bb ustawy, dodając ust. 2a, który uzupełnia przepisy dotyczące wprowadzania danych do ewidencji – o przypadek, w którym w ewidencji pojazdów brak jest danych o danym podmiocie (osobie lub firmie). Precyzuje się, że dane pobierane są odpowiednio z centralnej ewidencji kierowców, centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych, rejestru PESEL lub REGON.
10. W art. 80bb ust. 3 rozwinięto przepisy dotyczące komunikatu generowanego z ewidencji, określając kiedy potwierdza on skuteczne wprowadzenie danych do ewidencji, a kiedy niezbędne jest ponowienie wprowadzenia danych.
11. W art. 80bb ust. 4 ustawy połączono upoważnienie do wydania rozporządzenia z upoważnieniem zawartym w art. 80a ust. 5 ustawy, co pozwoli na wydanie przepisów dotyczących wprowadzania danych do ewidencji w jednym rozporządzeniu.
12. Zmieniono brzmienie art. 80be ust. 1 ustawy, usuwając odniesienie do przekazywania danych o przedsiębiorcach prowadzących stacje demontażu. Obecnie dane te nie byłyby wykorzystywane w żadnym procesie realizowanym przez CEPiK 2.0, stąd uznano je za nadmiarowe. Jednocześnie uzupełniono przepis, określając szczegółowy zakres danych przekazywanych do ewidencji przez organy właściwe do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. W konsekwencji i na potrzeby uspoźnienia przepisów rozszerzono w art. 83a ust. 3 pkt 2 ustawy zakres danych gromadzonych w lokalnych rejestrach przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów o numer REGON – ze względu na fakt, iż jest to podstawowy identyfikator w systemie CEPiK, który pozwala na jednoznaczną identyfikację podmiotu, a także z uwagi na integrację systemu CEPiK z rejestrem REGON usankcjonowaną art. 80ba ust. 5 w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 24 lipca 2015 r.
13. Uchylenie art. 80bf wynika z uzgodnień z TDT w toku prekonsultacji projektu. Przepis uznany został za nadmiarowy i usunięty przy akceptacji podmiotu prowadzącego katalog oraz przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.
14. Zmiany art. 80c ust. 5 (a także art. 80cc ust. 2, art. 80cd ust. 2, art. 80ce ust. 2, art.

100ah ust. 4, art. 100ak ust. 2, art. 100al ust. 2 i art. 100am ust. 2) wynikają z konieczności dostosowania do zmian wprowadzonych do art. 63 §3a pkt 1 KPA ustawą z dnia 5 września 2016 r. o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej (Dz. U. poz. 1579). Należy mieć na uwadze, że w art. 20a ust. 1 ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne wymieniono mechanizmy uwierzytelniania użytkowników systemów teleinformatycznych, a nie uwierzytelniania (w sensie potocznym) dokumentów elektronicznych, więc chcąc się odwołać do tych mechanizmów, należałoby wskazać na uwierzytelnienie wnioskodawcy, a nie wniosku.

15. Zmiany art. 80ce, art. 80cf i art. 80cg (a także odpowiednio art. 100am, art. 100an i art. 100ao) mają na celu w odniesieniu do danych udostępnianych z CEP i CEK wyeliminowanie barier prawnych dla udostępnienia danych w portalu dane publiczne.gov.pl i dalszego ich wykorzystywania przez każdego zainteresowanego. W ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. dokonuje się zmiany przepisów art. 80ce i art. 100am przez dodanie przepisów ust. 3 wskazujących na możliwość udostępniania danych do ponownego wykorzystywania z – odpowiednio – centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców i dalszego ich wykorzystywania przez każdego zainteresowanego za pośrednictwem interfejsu programistycznego – API. Dostęp za pośrednictwem API ma następować w drodze teletransmisji w sposób zautomatyzowany bez konieczności składania wniosku przez zainteresowanego. Następnie, tak pozyskane dane zainteresowany będzie mógł wykorzystywać do dowolnych celów tak komercyjnych, jak i niekomercyjnych. Dane udostępniane za pośrednictwem API będą możliwe do uzyskania bezpłatnie, dlatego ten sposób udostępniania danych zostanie zwolniony z obowiązku ponoszenia opłat zarówno przy udostępnianiu w celach komercyjnych, jak i niekomercyjnych. Stosowanie tego typu rozwiązań technicznych dla ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego zaleca uchwała nr 107/2016 Rady Ministrów z dnia 20 września 2016 r. w sprawie ustanowienia „Programu otwierania danych publicznych” oraz Obwieszczenie Komisji Europejskiej 2014/C 240/01 – Wytyczne w sprawie zalecanych licencji standardowych, zbiorów danych i opłat za ponowne wykorzystanie dokumentów (Dz. Urz. UE C 240 z 24.07.2014, str. 1).

Wskazać należy, że bez zmian pozostają przepisy wskazujące na konieczność wykluczenia możliwości identyfikacji osób przy przekazywaniu danych do

ponownego wykorzystywania. Nie zachodzi więc ryzyko nadmiarowego, automatycznego udostępniania danych, co naruszałoby zasadę adekwatności (proporcjonalności) przetwarzania danych.

Zmiany te wejdą w życie z dniem 4 czerwca 2018 r.

Rezygnacja z „uzasadnienia” wniosku przewidziana w projekcie odnosi się jedynie do wyżej wskazanych przepisów dotyczących udostępniania danych z CEP i CEK do ponownego wykorzystywania i wynika z konieczności równego traktowania podmiotów – w związku z tym, iż wprowadza się w przepisach możliwość dostępu do danych za pośrednictwem API, a więc w sposób zautomatyzowany, bez konieczności składania wniosku, to wydaje się, że ze względu na równe traktowanie wnioskodawców, uzasadnione jest usunięcie konieczności „uzasadnienia” wniosku przez tych zainteresowanych udostępnieniem informacji w trybie wnioskowym. Zasada niedyskryminacji jest jedną z fundamentalnych zasad ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego, transponowaną w art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 25 lutego 2016 r. o ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego (Dz. U. poz. 352).

Ponadto zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy o ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego przepisów ustawy nie stosuje się do informacji sektora publicznego, których udostępnianie lub przekazanie zostało uzależnione od wykazania przez użytkowników interesu prawnego lub faktycznego na podstawie odrębnych przepisów. Wydaje się, że „uzasadniony” wniosek może być traktowany jako forma wykazania interesu.

16. Zmianę przewidzianą ustawą z dnia 24 lipca 2015 r. w art. 83 ustawy oznaczono jako zmianę wprowadzenia do wyliczenia ust. 1 tego artykułu, a także dodano nowe ust. 1b–1d, uzupełniając tym samym przepisy w zakresie uiszczania opłaty za badanie techniczne oraz opłaty ewidencyjnej regulując w obrocie bezgotówkowym oraz rozliczania się za badania techniczne pojazdów z przedsiębiorcami na podstawie faktur VAT z odroczonym terminem płatności i umożliwiając w takiej sytuacji dokonanie płatności po przeprowadzeniu badania technicznego. Wprowadzenie przepisu eliminuje ryzyko powstania niedogodności, w szczególności dla przedsiębiorców posiadających floty pojazdów, związanych z brakiem możliwości rozliczania się na podstawie faktur z odroczonym terminem płatności.

Dodany ust. 1d, w konsekwencji zmiany dokonanej w art. 80ba ust. 1 pkt 6 ustawy w zakresie wyłączenia obowiązku przekazywania danych przez SKP w zakresie badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 3, do ewidencji, wyłącza obowiązek uiszczania opłaty ewidencyjnej w stosunku do tych pojazdów.

17. Projekt nowelizuje przepisy art. 102 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, uzupełniając zakres danych gromadzonych przez UFG o szkodach na pojeździe o szkody zlikwidowane z tytułu ubezpieczeń dobrowolnych AC. Dodatkowo w art. 102 dodaje się ust. 3a wskazujący, że dane do UFG przekazywane są bez wiedzy i zgody osoby, której te dane dotyczą, co ma na celu wyeliminowanie niejednoznacznej interpretacji w tym zakresie.
18. Uchylenie art. 5 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. jest konsekwencją utraty mocy zmienianej nim ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. poz. 1206, z późn. zm.).
19. W art. 9 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. proponuje się dodać przepis utrzymujący ważność decyzji wydawanych na podstawie dotychczasowego brzmienia art. 80c ust. 7 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych.
20. Projekt nowelizuje przepisy przejściowe art. 11 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. – dotyczące migracji danych – dostosowując daty wskazane w ust. 1 i ust. 3 do terminu wdrożenia centralnej ewidencji pojazdów.

W art. 11 dodano ust. 3b, który uzupełnia przepisy w zakresie migracji, wprowadzając podstawę do migracji danych z rejestru zastawów.

Dodany w art. 11 ust. 3c wskazujący terminy rozpoczęcia przekazania danych dla poszczególnych zakresów danych, umożliwi przygotowanie, z odpowiednim wyprzedzeniem, ewidencji do uruchomienia, zapewniając kompletność danych.

21. Projekt zmienia brzmienie przepisów przejściowych art. 13 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r., dostosowując je do określonego w ramach harmonogramu CEPiK 2.0 wdrażania poszczególnych elementów funkcjonalności CEPiK 2.0 w zakresie danych o polisach i szkodach. Zakłada się, iż w okresie od dnia 30 października 2017 r. do dnia 3 czerwca 2018 r. zakłady ubezpieczeń będą przekazywały dane o polisach do UFG na dotychczasowych zasadach i w dotychczasowym zakresie. W kolejnym

etapie, przez 24 miesiące od dnia 4 czerwca 2018 r., komunikacja będzie realizowana dwutorowo – zakłady ubezpieczeń, które dostosują się do komunikacji z CEPiK 2.0, będą mogły przekazywać dane do ewidencji na nowych zasadach w pełnym zakresie (tj. o szkodach i polisach) za pośrednictwem UFG, natomiast te zakłady, które się nie dostosują, będą mogły przekazywać dane do UFG, a UFG będzie przekazywał dane do CEPiK. Uzupełniono przepisy przejściowe ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o numer PESEL ubezpieczonego oraz REGON – jeśli ubezpieczonym jest firma – UFG już obecnie pozyskuje te dane od zakładów ubezpieczeń, a przepis dodatkowo uspoźnia podejście przyjęte w stosunku do danych o podmiotach w gromadzonych w ewidencji. Mając na uwadze, że od dnia 30 października 2017 r. (data wejścia w życie przedmiotowej ustawy), dane będą przekazywane przez UFG nadal na dotychczasowych zasadach (do dnia 4 czerwca 2018 r.), niezbędne jest wprowadzenie projektowanej zmiany na potrzeby zapewnienia kompletności danych gromadzonych w ewidencji.

22. Projekt przewiduje także modyfikację art. 15 i rozdzielenie jego obecnej treści na art. 15 (CEP) i art. 15a (CEK), w związku z przyspieszeniem wdrożenia CEPiK 2.0 dla centralnej ewidencji pojazdów na dwa przepisy. W nowym brzmieniu przepisu art. 15 przewiduje się skrócenie okresu przejściowego na wprowadzenie preferowanego dla odbiorców danych z CEP trybu teletransmisji zamiast długotrwałej i kosztownej obsługi papierowej. Podmioty uprawnione do uzyskania danych z CEP mogą już technicznie przygotowywać się do elektronicznego pozyskiwania danych. Umożliwi to skrócenie pierwotnego okresu integracji w systemach informatycznych. Na dziś podmioty zainteresowane dostępem do danych mogą uzyskać dokumentację umożliwiającą dostosowanie do komunikacji w trybie teletransmisji. Jednocześnie zostanie zapewnione rozwiązanie niewymagające dostosowania po stronie podmiotów – gotowa aplikacja bezpłatnie użyczana przez Ministerstwo Cyfryzacji. Z uwagi na istotne obniżenie kosztów związanych z obsługą papierowych wniosków proponuje się jak najszybsze ograniczenie ich liczby wyłącznie do sytuacji awaryjnych – stąd skrócenie okresu przejściowego w tym zakresie do 6 miesięcy.
23. Uchylenie art. 16 jest konsekwencją zmiany brzmienia w zakresie art. 80be – odnośnie do usunięcia z art. 80be zapisu o przekazywaniu przez organy właściwe informacji o przedsiębiorcach prowadzących stacje demontażu.

24. Harmonogram wdrożenia projektu przewiduje uruchomienie obsługi niezgodności w systemie informatycznym centralnej ewidencji pojazdów i kierowców od dnia 4 czerwca 2018 r. Stąd projekt utrzymuje wejście w życie przepisów w zakresie niezgodności od dnia 4 czerwca 2018 r. Wobec powyższego koniecznym jest wprowadzenie przepisu przejściowego na okres od uruchomienia centralnej ewidencji pojazdów do dnia 4 czerwca 2018 r., który będzie stanowił podstawę dla postępowania w przypadku wystąpienia niezgodności, która uniemożliwia wprowadzenie danych do ewidencji – tj. braku danych obiektu (dokumentu, pojazdu lub podmiotu) w ewidencji. Dodawany w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. art. 16a opisuje procedurę postępowania w przypadku stwierdzenia niezgodności. Procedura przewiduje, że podmiot, który identyfikuje niezgodność, przekazuje informację o niezgodności administratorowi danych zgromadzonych w ewidencji. Administrator informuje podmiot, który jest właściwy do uzupełnienia braku – czyli wprowadzenia danych dotyczących danego obiektu o niezgodności. Podmiot wprowadza brakujące dane do ewidencji i informuje administratora o wyjaśnieniu niezgodności. Administrator informuje podmiot, który stwierdził niezgodność, o możliwości wprowadzenia danych do ewidencji. Wprowadzany przepis stworzy podstawę dla niezakłóconego prowadzenia czynności m.in. przez Policję i organy kontroli ruchu drogowego – w przypadku kradzieży pojazdu lub zatrzymania dokumentu pojazdu oraz SKP – w przypadku zatrzymania dokumentu pojazdu lub przekazania informacji o badaniu technicznym pojazdu, którego brak w ewidencji.
25. Projekt nowelizuje również przepisy ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. w zakresie terminów ich wejścia w życie, dostosowując te terminy do zatwierzonego Harmonogramu wdrożenia CEPiK 2.0.

Zakłada się co do zasady uruchomienie centralnej ewidencji pojazdów w dniu 30 października 2017 r., przy czym:

- przepisy o niezgodnościach, w zakresie art. 80bd ustawy,
- przepisy dotyczące gromadzenia w ewidencji informacji o zastawach oraz uszkodach istotnych,
- przepisy art. 80be ustawy w zakresie przekazywania i aktualizacji danych o przedsiębiorcach prowadzących SKP,

- przepisy dotyczące przekazywania danych bezpośrednio przez zakłady ubezpieczeń, w tym w zakresie preregistracji pojazdów

– wejdą w życie w dniu 4 czerwca 2018 r.

Wskazane daty wejścia w życie wynikają z zatwierdzonego przez strony Programu CEPiK 2.0 harmonogramu wdrożenia CEPiK 2.0

	Zakres etapu	Data uruchomienia
Etap I	e-usługa Punkty karne	24.04.2017 r.
Etap II	uruchomienie centralnej ewidencji pojazdów: <ul style="list-style-type: none"> • API CEP_UDS – usługi dla starostw • API dla SKP – usługi dla SKP • Utraty i zatrzymania DR (API i Aplikacja) • API UFG – polisy wariant przejściowy (zasilanie przez UFG informacjami o polisach – od 30.10.2017 r. – 4.06.2018 r.) • Homologacje, API Słowniki, API Słowniki Podmiotów Uprawnionych, Integracja TERYT/PESEL/REGON • EUCARIS/Prum, EUCARIS/CBE, SISII (API i Aplikacja) • Udostępnianie (API i Aplikacja) • Historia Pojazdu/Bezpieczny Autobus – pod CEPiK 2.0 	30.10.2017 r.
Etap III	e-usługa Mój Pojazd	12.2017 r.
Etap IV	centralna ewidencja kierowców: <ul style="list-style-type: none"> • API CEK • API PKK • Dane do PKK (API i Aplikacja) • Naruszenia/Zatrzymania/Zakazy/Zatarcia (API i Aplikacja) • Aplikacja ŚKZ • ADR • SIS II, RESPER • Panel komunikacyjny • Udostępnianie (API i Aplikacja) • E-usługi (punkty karne – docelowa wersja, uprawnienia kierowcy) 	26.03.2018 r.
Etap V	<ul style="list-style-type: none"> • niezgodności (oraz API/Aplikacje uwzględniające niezgodności) • karty parkingowe, • udostępnianie (API i Aplikacja) – w zakresie kart parkingowych • zastawy • UFG wariant docelowy 	4.06.2018 r.

Etap VI	Pozostałe e-usługi dla obywateli i przedsiębiorców: <ul style="list-style-type: none"> • Historia Pojazdu/Bezpieczny Autobus – docelowy zakres • Sprawdź moje uprawnienia • Udostępnij dane pracodawcy • Raporty online • Sprawdź szkołę jazdy i instruktora • Przypominaj o terminach (CEP i CEK) 	07.2018 r.
---------	--	------------

Powyższy harmonogram w przełożeniu na niezbędne zmiany legislacyjne Ministerstwo Cyfryzacji podzieliło na 3 fazy:

1. Etap I został odzwierciedlony w ustawie z dnia 23 marca 2017 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z zadaniami organów administracji publicznej w zakresie niektórych rejestrów publicznych (Dz. U. poz. 777).
2. Etap II przewiduje niniejszy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.
3. Etap IV oraz V objęty zostanie kolejną planowaną nowelizacją, niezwłocznie po zakończeniu etapu rządowego niniejszego projektu.

Etapy III i VI obejmują wyłącznie e-usługi dla obywateli określone w aktach wykonawczych – prace legislacyjne będą prowadzone na etapie nowelizacji tych aktów.

26. Projekt nowelizuje przepisy ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej w zakresie uzupełnienia art. 35 ust. 4 dotyczącego zwolnienia z obowiązku zachowania tajemnicy przy przekazywaniu danych do centralnej ewidencji pojazdów – o zwolnienie z tego obowiązku w przypadku przekazywania przez zakłady ubezpieczeń do ewidencji informacji o szkodzie istotnej likwidowanych zarówno w ramach ubezpieczeń obowiązkowych, jak i dobrowolnych.
27. Art. 5 i art. 6 przewidują zmiany dostosowujące do wprowadzanego przyspieszenia wdrożenia CEPiK 2.0 w zakresie CEP.
28. Art. 7 i art. 8 zawierają regulacje przejściowe.

Ustawa ma wejść w życie z dniem 30 października 2017 r., przy czym przepisy dotyczące migracji danych wchodzi w życie z dniem 10 października 2017 r., dotyczące przekazywania danych do katalogu marek i typów pojazdów homologowanych przez producenta lub importera – po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia, z uwagi na

konieczność dostosowania się tych podmiotów do nowego obowiązku, a zmiana art. 80d ust. 3c – z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Powyższe wynika z konieczności usprawnienia oraz skrócenia postępowania w sprawie nadpłaty, co ma się bezpośrednio przedkładać na możliwość szybszego zwrotu nadpłaconej opłaty ewidencyjnej przez podmioty i organy zobowiązane do ich pobierania i uiszczania, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Projekt ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej oraz nie zawiera norm technicznych w rozumieniu przepisów 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 powyższym nie podlega procedurze notyfikacji.

Projektowana ustawa nie wymaga przedstawienia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Projektowane przepisy zostały przeanalizowane pod kątem wpływu na małe i średnie przedsiębiorstwa, informacje w tym zakresie zawiera OSR.

Projekt został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministra Cyfryzacji – w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Cyfryzacji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Zagórski – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Cyfryzacji</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Dorota Cabańska – Zastępca Dyrektora Departamentu Utrzymania i Rozwoju Systemów MC tel. 22 245-54-12 dorota.cabanska@mc.gov.pl Katarzyna Prusak-Górniak – Dyrektor Departamentu Prawnego MC tel. 22 245-59-15 katarzyna.prusak-gorniak@mc.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 30.03.2017 r.</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Nr w wykazie prac UD 243</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt przyspiesza uruchomienie CEPiK 2.0 w zakresie centralnej ewidencji pojazdów, co przyczyni się zarówno do przyspieszenia poprawy jakości danych, jak również do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa obrotu pojazdami. Zapewni to także wszystkim uprawnionym podmiotom uzyskanie stopniowego dostępu do nowych rozwiązań CEPiK 2.0, co zminimalizuje ryzyka związane z jednoczesnym uruchomieniem rozwiązania dla ponad 60 grup interesariuszy.

Przyspieszenie uruchomienia centralnej ewidencji pojazdów w kształcie określonym ustawą z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.) pozwoli na rozwiązanie m.in. następujących problemów:

1. ograniczony zakres danych w centralnej ewidencji pojazdów (CEP) – brak m.in. istotnych danych o badaniach technicznych pojazdów (m.in. negatywne wyniki badań, usterki pojazdów) oraz danych technicznych wynikających z homologacji i związanych z emisją CO₂. Dodatkowe dane pozwolą na lepszą ocenę jakości pojazdów, dając narzędzia do eliminacji nieprawidłowości w procesach badań technicznych i docelowo poprawią bezpieczeństwo ruchu drogowego;
2. przyjmowanie do CEP danych o niskiej jakości i brak technicznych mechanizmów egzekwowania poprawności danych od organów przekazujących dane, w szczególności nieprawidłowe informacje na temat aktualnego statusu dokumentu, którego dane są gromadzone w ewidencji (wydany, zatrzymany, zwrócony), brak informacji o umowie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, błędy w numerach i seriach dokumentów, których dane gromadzi się w ewidencji, brak kompletnych informacji o pojeździe m.in. wyrejestrowaniu czy zbyciu/nabyciu pojazdu, błędne informacje o utracie pojazdu, braki w powiązaniu komunikatów pochodzących od podmiotów obowiązanych do przekazywania danych do ewidencji z konkretnymi obiektami (pojazd/osoba) w ewidencji;
3. długotrwały proces przekazywania oraz udostępniania danych;
4. brak wyłączenia dla przekazywania danych o badaniach technicznych dla pojazdów służb;
5. brak regulacji umożliwiających uiszczenie opłaty za badanie techniczne oraz opłaty ewidencyjnej po przeprowadzeniu badania technicznego – w przypadku rozliczania na podstawie faktury VAT z odroczonym terminem płatności;
6. usunięcie zidentyfikowanych braków w aktualnie przyjętych przepisach m.in. brak zdefiniowania pojęcia szkody istotnej w przepisach, dostosowanie okresów przejściowych.

Projekt przewiduje także w odniesieniu do danych udostępnianych z CEP i CEK wyeliminowanie barier prawnych dla udostępnienia danych w portalu dane publiczne.gov.pl i dalszego ich wykorzystywania przez każdego zainteresowanego za pośrednictwem interfejsu programistycznego – API, a także doprecyzowanie przepisów w celu usprawnienia rozliczania sprawozdań z pobranych i przekazanych lub uiszczonych opłat ewidencyjnych.

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

Dla osiągnięcia założonych celów konieczne jest znowelizowanie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260). Rekomendowane regulacje prawne na poziomie ustawy zapewnią:

1. zwiększenie zakresu informacyjnego ewidencji o dane dotyczące wyników badania (m.in. negatywne wyniki,

- usterki pojazdu) oraz możliwość doprecyzowywania danych w CEP w przyszłości, dzięki przekazaniu szczegółowego zakresu danych do regulacji na poziomie rozporządzenia;
2. wyższą jakość danych, dzięki wprowadzeniu obowiązku przekazywania danych w drodze teletransmisji oraz jednolitych mechanizmów zasilania danymi, a także zapewnieniu dostępu do jednolitych słowników, w tym w szczególności udostępnienia danych z elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych;
 3. większą dostępność danych m.in. nowe interfejsy dostępowe z pełnym zakresem danych z CEP, nowe rozwiązania pozwalające na uruchomienie kolejnych e-usług dla obywateli i przedsiębiorców;
 4. podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa obrotu pojazdami na rynku wtórnym;
 5. nowy otwarty sposób udostępniania danych z CEP i CEK.

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

W innych państwach UE/OECD istnieją podobne kanały udostępniania danych obywatelom i przedsiębiorcom. Dostęp do e-usług wykorzystujących dane o kierowcach i pojazdach odbywa się po podaniu danych identyfikujących pojazd m.in. na Litwie, w Szwecji, Wielkiej Brytanii można sprawdzić online dane o pojeździe.

Komisja Europejska w wytycznych w sprawie zalecanych licencji standardowych, zbiorów danych i opłat za ponowne wykorzystanie dokumentów na podstawie inicjatyw międzynarodowych i preferencji wyrażanych w trakcie otwartych konsultacji wymieniała dane transportowe wśród 5 kategorii tematycznych danych publicznych, na które jest największe zapotrzebowanie.

W związku z tym na Portal otwartych danych UE <https://www.europeandataportal.eu/> udostępnionych jest obecnie 10,635 zestawów danych w kategorii transport, wśród których nie ma danych pochodzących z polskich portali. Dostępne są natomiast dane transportowe z 29 państw, w tym powyżej 1000 zestawów danych z Niemiec, Wielkiej Brytanii, Hiszpanii i Francji.

Portal otwartych danych UE to uniwersalny punkt dostępu do danych gromadzonych przez instytucje i inne organy UE. Został ustanowiony w oparciu o decyzję Komisji z dnia 12 grudnia 2011 r. (2011/833/UE) w sprawie ponownego wykorzystywania dokumentów Komisji¹⁾ w celu promowania ich dostępności oraz możliwości ponownego wykorzystania.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Stacje Kontroli Pojazdów	Około 4 800	Dane Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów	Wprowadzenie możliwości uzyskania z CEP danych technicznych pojazdu w tym zidentyfikowanych usterek, wyników innych badań technicznych pozwalające na poprawę możliwości oceny pojazdu w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego
Zakłady Ubezpieczeń	Około 31	Dane Komisji Nadzoru Finansowego	Wprowadzenie bezpośredniego dostępu do danych z CEP
Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny	1	Dane ogólnodostępne	Szersza możliwość identyfikacji pojazdów nieubezpieczonych – stworzenie możliwości prowadzenia zaawansowanych analiz biznesowych
Policja		Dane ogólnodostępne	Przekazywanie danych o utracie i odnalezieniu pojazdu i o zatrzymaniu/zwrocie dokumentu rejestracyjnego pojazdu do ewidencji. Poprawa jakości danych w centralnej ewidencji pojazdów zwiększy jakość kontroli drogowej i w konsekwencji

¹⁾ Dz. Urz. UE L 330 z 14.12.2011, str. 39.

			poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego
Straż Graniczna		Dane ogólnodostępne	Wprowadzenie możliwości zatrzymania dowodów rejestracyjnych pojazdów. Przekazywanie danych o utracie i odnalezieniu pojazdu i o zatrzymaniu/zwrocie dokumentu rejestracyjnego pojazdu do ewidencji. Poprawa jakości danych w centralnej ewidencji pojazdów zwiększy jakość kontroli drogowej i w konsekwencji poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego
Żandarmeria Wojskowa		Dane ogólnodostępne	Przekazywanie danych o zatrzymaniu/zwrocie dokumentu rejestracyjnego pojazdu bezpośrednio do ewidencji. Poprawa jakości danych w centralnej ewidencji pojazdów zwiększy jakość kontroli drogowej i w konsekwencji poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego
Inspekcja Transportu Drogowego		Dane ogólnodostępne	Przekazywanie danych o zatrzymaniu/zwrocie dokumentu rejestracyjnego pojazdu bezpośrednio do ewidencji. Poprawa jakości danych w centralnej ewidencji pojazdów zwiększy jakość kontroli drogowej i w konsekwencji poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego
Podmioty zasilające ewidencję (starostowie, prezydenci miast – przy czym w Warszawie 17 podmiotów, wojewoda mazowiecki)	398	Dane ogólnodostępne	Modernizacja i dostosowanie komunikacji z centralnej ewidencji pojazdów; Przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów danych z rejestrów przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów
Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego	1	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów danych o homologacji
Instytut Transportu Samochodowego	1	Dane ogólnodostępne	Prowadzenie elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych. Przyjmowanie informacji od producentów pojazdów i udostępnianie danych katalogu za pośrednictwem systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów
Minister Sprawiedliwości	1	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów danych z Rejestru Zastawów
Główny Urząd Statystyczny	1	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów, centralnej

			ewidencji kierowców i centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych danych z rejestrów REGON, TERYT
Producenci i importerzy pojazdów			Przywrócenie obowiązku przekazywania informacji źródłowych dotyczących homologacji do podmiotu prowadzącego katalog w trybie teletransmisji; poprawa jakości danych elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych
Minister Cyfryzacji	1	Dane ogólnodostępne	Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów
Centralny Ośrodek Informatyki	1	Dane ogólnodostępne	Wykonanie, wdrożenie i utrzymanie systemu CEPiK 2.0
Obywatele	Ludność Polski w wieku produkcyjnym: 24 mln	GUS	Dostęp do szerszego zakresu danych transportowych, a także produktów i usług, które będą powstawały w oparciu o te dane. Wzrost transparentności i dostępności danych dot. pojazdów dla konsumentów
Organizacje pozarządowe	Ok. 550 organizacji (0,8% z 70 tys. działających)	Badanie Stowarzyszenia Klon/Jawor „Kondycja sektora organizacji pozarządowych w Polsce 2015”	Większy i łatwiejszy dostęp do danych dla organizacji pozarządowych zajmujących się prawem do dostępu do informacji publicznej, otwartymi danymi, otwartym rządem, jawnością, transparentnością, prowadzące działalność analityczną i badawczą
Przedsiębiorcy	Szacowana liczba przedsiębiorców tzw. przemysłu kreatywnego ok. 173 000	S. Szultka, Kreatywny łańcuch – powiązania sektora kultury i kreatywnego w Polsce, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2014	Większy i łatwiejszy dostęp do danych transportowych dla przedsiębiorców rozwijających się i tworzących nowe modele biznesowe, nowe produkty i usługi w oparciu o otwarte dane publiczne (głównym beneficjentem będą przedsiębiorcy działający w sektorze kreatywnym)
Administracja publiczna/Pracownicy administracji publicznej/ Funkcjonariusze służb mundurowych i specjalnych oraz żołnierze			Większy dostęp dla korzystających z danych transportowych w związku z realizacją zadań publicznych: przygotowywanie analiz, dokumentów strategicznych czy oceny skutków regulacji, tworzenie usług dla obywateli, komunikowanie efektów działań zarówno wewnątrz administracji, jak i w kontaktach z obywatelami

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

Prekonsultacje odbywały się na etapie przygotowania projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. W okresie od grudnia 2016 r. do marca 2017 r. odbyło się szereg spotkań warsztatowych z kluczowymi interesariuszami CEPiK 2.0, z których udziałem stopniowo wypracowano przedmiotowy projekt. Konsultacje odbyły się przy udziale następujących podmiotów:

- 1) Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa;

- 2) Ministerstwa Sprawiedliwości;
- 3) Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji;
- 4) Komendy Głównej Policji;
- 5) Inspekcji Transportu Drogowego;
- 6) Transportowego Dozoru Technicznego;
- 7) Prokuratury Krajowej;
- 8) Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego;
- 9) Polskiej Izby Ubezpieczeń;
- 10) Przedstawicieli zakładów ubezpieczeń;
- 11) Instytutu Transportu Samochodowego;
- 12) Przedstawicieli Starostw;
- 13) Przedstawicieli Związku Powiatów Polskich;
- 14) Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów;
- 15) Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.;
- 16) Przedstawicieli dostawców oprogramowania dla SKP;
- 17) Centralnego Ośrodka Informatyki.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt został przesłany do konsultacji następującym podmiotom:

- 1) Generalnemu Inspektorowi Ochrony Danych Osobowych,
- 2) Prezesowi Głównego Urzędu Statystycznego,
- 3) Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego,
- 4) Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu,
- 5) Polskiej Izbie Ubezpieczeń,
- 6) Polskiej Izbie Stacji Kontroli Pojazdów,
- 7) Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.,
- 8) Instytutowi Transportu Samochodowego,
- 9) Polskiemu Związkowi Przemysłu Motoryzacyjnego

– z 14-dniowym terminem na zajęcie stanowiska, z uwagi na przeprowadzenie prekonsultacji w formie prac grup roboczych. Projekt zawiera rozwiązania wypracowane w ramach prac grup roboczych. Jednocześnie wszystkie stanowiska, także te przekazane po upływie wyznaczonego terminu, zostały rozpatrzone, a podmioty zgłaszające uwagi zostały zaproszone na konferencję uzgodnieniową.

Po analizie zakresu projektu uznano, że nie dotyczy on kwestii objętych art. 19 ustawy o związkach zawodowych oraz art. 16 ustawy o organizacjach pracodawców, w związku z powyższym zrezygnowano z przekazania projektu do zaopiniowania podmiotom reprezentatywnym w rozumieniu ustawy o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego.

Projekt został także zamieszczony na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministra Cyfryzacji oraz Rządowego Centrum Legislacji.

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	
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki												

(oddzielnie)								
Źródła finansowania		Fundusz celowy CEPiK						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		<p>Niniejszy projekt ustawy jest efektem zmiany podejścia do sposobu wdrożenia zmodernizowanego systemu informatycznego CEPiK 2.0. Zmiana ta polega na przyjęciu założenia etapowego uruchamiania systemu. Przedmiotowa nowelizacja umożliwi wcześniejsze uruchomienie w ramach zmodernizowanego systemu CEPiK 2.0 jego części obsługującej Centralną Ewidencję Pojazdów.</p> <p>Koszty uruchomienia całej centralnej ewidencji pojazdów i kierowców zostały określone w ocenie skutków regulacji dla ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Przyjęcie przedmiotowego projektu ustawy nie wprowadza dodatkowych kosztów dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego w stosunku do już przewidzianych w skutkach dla realizacji całego projektu.</p> <p>Wydatki innych podmiotów związane z dostosowaniem podmiotów do komunikacji z systemem teleinformatycznym CEPiK 2.0 również zostały określone w OSR ww. ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. Niniejsza nowelizacja nie powoduje zwiększenia tych wydatków.</p> <p>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 do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na ten cel.</p> <p>Przyspieszenie wdrożenia CEPiK 2.0 w zakresie CEP nie spowoduje przekroczenia górnego limitu kosztów przewidzianego w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. (55 156 tys. zł). Również nie zmieni się wysokość wydatków przewidziana w kolejnych latach.</p> <p>Źródło danych: Ministerstwo Cyfryzacji</p> <p>Projekt planu finansowego Funduszu CEPiK na 2017 r. nie wymaga zmiany, bowiem na 2017 r. zaplanowano środki w tych samych pozycjach i w ich zakresie będą realizowane zadania.</p> <p>Informacje nt. projektu CEPiK 2.0 – wskazać należy, że obejmuje on prace związane z rozwojem systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, w tym: dostawę infrastruktury i oprogramowania standardowego na potrzeby systemu, wytworzenie oprogramowania systemu, wytworzenie kompletnej dokumentacji systemu, wdrożenie infrastruktury, oprogramowania standardowego i oprogramowania systemu, działania promocyjne i marketingowe, w szczególności modernizację strony internetowej Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców oraz szkolenia. Realizację Projektu CEPiK 2.0 przewidziano na okres od 27 września 2013 r. do dnia 30 września 2018 r. i podzielono na VI etapów.</p> <p>Źródło danych: dane MC – umowa nr 8 w sprawie realizacji projektu CEPiK 2.0 wraz z aneksami.</p> <p>Projekt zostanie sfinansowany ze środków zabezpieczonych na ten cel na koncie Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.</p> <p>Czynności związane z zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego i wydaniem stosownego zaświadczenia mają charakter techniczny i nie wymagają nabycia specjalnych umiejętności oraz nie pociągają za sobą dodatkowych wydatków dla Straży Granicznej. Przyznanie uprawnień do wprowadzania do centralnej ewidencji pojazdów informacji o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego także nie będzie generować dodatkowych kosztów związanych z dostosowaniem Straży Granicznej do przekazywania przedmiotowych informacji do ewidencji.</p> <p>W zakresie nowego otwartego sposobu udostępniania danych z CEP i CEK – brak dodatkowych kosztów z budżetu państwa.</p>						
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	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0

(w mln zł, ceny stałe z ... r.)	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	<p>Poprawa bezpieczeństwa obrotu pojazdów na rynku wtórnym przez poszerzenie zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • podmioty komercyjne – stworzenie warunków do tworzenia usług <i>business intelligence</i> w obszarze informacji dotyczących szeroko rozumianego rynku motoryzacji, • dostęp online do danych własnego pojazdu – usługa pn. „Mój pojazd” pozwoli właścicielom pojazdów w Polsce na dostęp online do danych o swoim pojeździe, co przyczyni się do zlikwidowania uciążliwości związanej obecnie z dostępem do nich. <p>Poprawa jakości danych w elektronicznym katalogu marek i typów pojazdów. Możliwość wykorzystania danych publicznych to szansa dla przedsiębiorców, którzy chcą na ich podstawie stworzyć nowe produkty i usługi. Głównym beneficjentem szerszego udostępniania danych będą firmy działające w sektorze kreatywnym oraz przedsiębiorstwa, które swój model biznesowy opierają na wykorzystywaniu danych transportowych (np. przedsiębiorcy działający na rynku motoryzacyjnym, ubezpieczeniowym, ochrony środowiska).</p>						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<p>Poprawa bezpieczeństwa obrotu pojazdów na rynku wtórnym przez poszerzenie zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • podmioty komercyjne – stworzenie warunków do tworzenia usług <i>business intelligence</i> w obszarze informacji dotyczących szeroko rozumianego rynku motoryzacji, • dostęp online do danych własnego pojazdu – usługa „Mój pojazd” pozwoli właścicielom pojazdów w Polsce na dostęp online do danych o swoim pojeździe, co przyczyni się do zlikwidowania uciążliwości związanej obecnie z dostępem do nich. <p>Możliwość wykorzystania danych publicznych to szansa dla przedsiębiorców, którzy chcą na ich podstawie stworzyć nowe produkty i usługi. Głównym beneficjentem szerszego udostępniania danych będą firmy działające w sektorze kreatywnym oraz przedsiębiorstwa, które swój model biznesowy opierają na wykorzystywaniu danych transportowych (np. przedsiębiorcy działający na rynku motoryzacyjnym, ubezpieczeniowym, ochrony środowiska).</p>						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	<p>Poprawa bezpieczeństwa obrotu pojazdów na rynku wtórnym przez poszerzenie zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów w zakresie dostępu online do danych własnego pojazdu – usługa „Mój pojazd” pozwoli właścicielom pojazdów w Polsce na dostęp online do danych o swoim pojeździe, co przyczyni się do zlikwidowania uciążliwości związanej obecnie z dostępem do nich.</p> <p>Proponowane rozwiązania są korzystne z punktu widzenia obywateli, bo poszerzają dostęp do danych transportowych, w tym danych o pojazdach, dostępnych online bez konieczności składania wniosku.</p>						
	Sektor nauki	<p>Możliwość wykorzystania otwartych danych publicznych to niższe koszty i mniejsza czasochłonność analiz i badań naukowych dot. transportu czy ochrony środowiska.</p>						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								

<input 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 checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" 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:

Wprowadzone zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym zmniejszą obciążenia biurowe związane z obsługą wniosków o dostęp do danych po stronie administracji. Znacząco wzrośnie liczba aktualnych danych, do których zapewniony będzie dostęp online.

W zakresie przywrócenia obowiązku zasilania danymi homologacyjnymi elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów przez producentów i importerów pojazdów przewiduje się brak dodatkowych kosztów regulacji. Informacje będą przekazywane w postaci elektronicznej, z wykorzystaniem usługi sieciowej. Zgodnie z postulatem PZPM w projekcie przewidziano 12-miesięczny okres *vacatio legis*, który pozwoli na dostosowanie się organizacyjne po stronie producentów i importerów do wykonywania tego obowiązku. Przekazywanie wymaganych danych nie generuje konieczności zwiększenia zatrudnienia ani istotnego obciążenia czasowego.

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	--

Omówienie wpływu	Zwiększenie ilości danych udostępnionych na portalu danepubliczne.gov.pl poprzez API. Przyspieszenie wdrożenia CEPiK 2.0.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie projektowanych przepisów prawa stworzy ramy prawne dla poprawy funkcjonowania oraz dla tworzenia dodatkowych usług biznesowych. Zakończenie prac IT nad CEPiK w zakresie CEP planowane jest do 29 października 2017 r. Jest to zatem data rozwiązania wszystkich problemów zasygnalizowanych w pkt 1.

Konieczna zmiana aktów wykonawczych do ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie CEP.

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

Proponuje się oszacowanie po pół roku od wdrożenia CEPiK w zakresie CEP liczby podłączonych podmiotów w stosunku do liczby podmiotów, które powinny być podłączone do systemu CEPiK2.0.

Pomocniczo proponuje się oszacowanie ograniczenia liczby papierowych wniosków składanych przez podmioty uprawnione na korzyść wykorzystywania przez podmioty usług web service/aplikacji www systemu CEPiK 2.0.

Ewaluacja efektów usług powinna nastąpić pół roku od uruchomienia każdej z usług stworzonej na podstawie znowelizowanych przepisów. Wykorzystane zostaną pomocniczo mierniki dotyczące poziomu bezpieczeństwa obrotu pojazdami (wartością bazową będzie 2013 r.) – np. liczba transakcji na rynku wtórnym pojazdów. Należy mieć jednakże na uwadze, że bezpieczeństwo ruchu drogowego i bezpieczeństwo obrotu pojazdami jest również zależne od szeregu innych czynników (koniunktury gospodarczej, siły nabywczej obywateli, ceny pojazdów, postępu technologicznego itp.).

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

RAPORT

Z KONSULTACJI PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UD243)

1. Prekonsultacje odbywały się na etapie przygotowania projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. W okresie od grudnia 2016 r. do marca 2017 r. odbyło się szereg spotkań warsztatowych z kluczowymi interesariuszami CEPiK 2.0, z których udziałem stopniowo wypracowano podstawowe założenia przedmiotowego projektu w zakresie terminu wejścia w życie CEPiK 2.0 dla centralnej ewidencji pojazdów i aktualizacji przepisów przejściowych w tym zakresie. Prekonsultacje odbyły się przy udziale następujących podmiotów:

- 1) Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa;
- 2) Ministerstwa Sprawiedliwości;
- 3) Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji;
- 4) Komendy Głównej Policji;
- 5) Inspekcji Transportu Drogowego;
- 6) Transportowego Dozoru Technicznego;
- 7) Prokuratury Krajowej;
- 8) Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego;
- 9) Polskiej Izby Ubezpieczeń;
- 10) Przedstawicieli zakładów ubezpieczeń: PZU S.A., TUW, Ergo HESTIA, AXA, TU GENERALI, TUiR WARTA, UNIQUA;
- 11) Instytutu Transportu Samochodowego;
- 12) Przedstawicieli Starostw: Warszawa, Poznań;
- 13) Przedstawicieli Związku Powiatów Polskich;
- 14) Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów;
- 15) Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.;
- 16) Przedstawicieli dostawców oprogramowania dla SKP: SNET, DEKRA, Sunrise P.H.U., Frontline, SITK, TUVPOL, BPG MAXine Gawron, IT.Norcom, J.B.R. Rogowiec;
- 17) Centralnego Ośrodka Informatyki.

2. W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt został przesłany do konsultacji następującym podmiotom:

- 1) Generalnemu Inspektorowi Ochrony Danych Osobowych;
- 2) Prezesowi Głównego Urzędu Statystycznego;
- 3) Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego;
- 4) Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu (UFG);

- 5) Polskiej Izbie Ubezpieczeń (PIU);
- 6) Polskiej Izbie Stacji Kontroli Pojazdów (PISKP);
- 7) Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A (PWPW);
- 8) Instytutowi Transportu Samochodowego (ITS);
- 9) Polskiemu Związkowi Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM).

Konsultacje i opiniowanie trwały 14 dni, od 31 marca 2017 r. do 14 kwietnia 2017 r. Wyznaczenie powyższego terminu było uzasadnione wypracowaniem rozwiązań przewidzianych w projekcie w ramach spotkań z interesariuszami w trakcie prekonsultacji. Projekt udostępniono w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych Ministra Cyfryzacji oraz Rządowego Centrum Legislacji.

Dodatkowo, po udostępnieniu projektu w BIP, chęć udziału w dalszych pracach nad projektem zadeklarowało Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDiPCM).

Mimo skróconego terminu uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych oraz opiniowania, wszystkie przedstawione stanowiska zostały poddane analizie, a podmioty je zgłaszające zaproszone na organizowaną w dniu 16 maja 2017 r. konferencję uzgodnieniową. Wraz z zaproszeniem na konferencję uzgodnieniową – wspólną dla podmiotów biorących udział w uzgodnieniach międzyresortowych, konsultacjach publicznych oraz opiniowaniu – przekazano zastawienia uwag wraz ze stanowiskiem Ministra Cyfryzacji. Przed konferencją przekazano także nowy projekt ustawy.

3. Uwagi zgłoszone w ramach opiniowania przez GIODO dotyczyły wątpliwości w zakresie udostępniania danych z centralnej ewidencji pojazdów w postaci elektronicznej w celu ponownego wykorzystywania na wnioski niezawierający uzasadnienia, dostępu on-line do niektórych rejestrów publicznych przy wprowadzaniu danych do CEP oraz pojęcia „administrator danych i informacji zgromadzonych w CEP. Stanowisko MC zostało przedstawione w zestawieniu uwag z opiniowania, podczas konferencji przedstawiciel GIODO nie podtrzymał uwag.

W wyjaśnieniach wskazano m.in. na konieczność dostępu do rejestru PESEL i REGON w celu weryfikacji poprawności danych wprowadzanych do CEP oraz zabezpieczenia systemu, a także konieczność zachowania zgodności z ogólnymi regulacjami dotyczącymi ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego.

Uwagi GIODO oraz tabelę ze stanowiskiem MC udostępniono w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych Ministra Cyfryzacji oraz Rządowego Centrum Legislacji.

4. W ramach konsultacji publicznych uwagi przedstawili: UFG, PISKP, PWPW, PZPM i SDiPCM. Uwagi dotyczyły m.in. rozszerzenia zakresu regulacji, terminu wejścia w życie projektowanych zmian, doprecyzowania przepisów, wpływu projektowanych zmian na dokumentację biznesową.

Wyjaśnienia MC przedstawiono w zestawieniu uwag z konsultacji publicznych i omówiono je w trakcie konferencji uzgodnieniowej. Wskazano, że niektóre z propozycji będą możliwe do uwzględnienia w terminie późniejszym, po wdrożeniu CEPiK 2.0. Uwagi doprecyzowujące uwzględniono w tekście projektu, w tym doprecyzowane uwagi PWPW w zakresie danych gromadzonych w CEP.

Zgłoszone uwagi oraz tabelę ze stanowiskiem MC udostępniono w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych Ministra Cyfryzacji oraz Rządowego Centrum Legislacji.

5. W trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem.

6. Projekt nie wymaga dokonania konsultacji albo uzgodnienia z organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym z Europejskim Bankiem Centralnym.

7. Nowa wersja projektu, uwzględniająca ustalenia konferencji uzgodnieniowej, została przekazana w trybie roboczym przedstawicielom instytucji zgłaszającym uwagi. Po przedstawieniu dodatkowego stanowiska PWPW dotyczącego art. 80a ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, dokonano zmian w projektowanym przepisie.

Zaktualizowana tabela uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych oraz tabela uwag nieuwzględnionych w ramach opiniowania stanowi **załącznik do raportu z konsultacji**.

8. Projekt w dniu 26 kwietnia 2017 r. został uzgodniony na posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu.

Zestawienie szczegółowych uwag z konsultacji publicznych zgłoszonych do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD243)

Lp	Podmiot zgłaszający	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi	Stanowisko MC
1.	PISKP	ogólna	Wraz z wprowadzeniem nowego art. 16a dotyczącego obsługi niezgodności do 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.) konieczna będzie nowelizacja rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm) tak, aby nie było konfliktu pomiędzy przepisami rangi ustawowej, a tymi znajdującymi się w akcie wykonawczym określającym zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych pojazdów.	MIB podda rozporządzenie analizie.
2.	PZPM	ogólna	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego proponuje dodatkowo, aby w art. 9 nie określać sztywno daty wejścia w życie ustawy. Jest to związane z koniecznością wprowadzenia zmian w wewnętrznych systemach informatycznych poszczególnych firm, w celu przygotowania tych systemów do przesyłania danych do katalogu. Z kolei rozpoczęcie wprowadzanie zmian jest uzależnione od poznania ostatecznych szczegółowych specyfikacji przekazywania danych, co będzie możliwe po	Uwzględniona - zmiana daty wejścia w życie dot. zmian przepisu art. 80bh ust. 4.

			<p>uchwaleniu ustawy. Dlatego też proponujemy, aby zmiany weszły w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy.</p>	
3.	SDCM	ogólna	<p>Ze względu na poważne konsekwencje wynikające z ogromnej skali błędów zawartych w Centralnej Ewidencji Pojazdów SDCM sugeruje wprowadzenie do projektu ustawy zapisów mających na celu usunięcia tzw. „martwych dusz” z Centralnej Ewidencji Pojazdów, dotyczących wprowadzenia obowiązku wymiany czarnych tablic rejestracyjnych na nowe. Fakt wymiany tablic na nowe zostałby odnotowany w CEP. W przypadku niezgłoszenia się do wymiany tablic rejestracyjnych w wyznaczonym czasie byłaby podstawa do tego aby pojazd taki został automatycznie wycofywany z rejestrów.</p> <p>Rozwiązanie to wydaje się być rozsądnym i możliwym do przeprowadzenia, a skutki społeczne wprowadzenia takiego obowiązku nie będą znaczące, gdyż faktyczna liczba pojazdów z czarnymi tablicami rejestracyjnymi jest niewielka.</p> <p>Dlatego też, mając na uwadze powyżej przedstawiane konsekwencje należy podjąć działania eliminujące błędy w bazach Centralnej Ewidencji Pojazdów, a SDCM deklaruje pomoc w dopracowaniu przedstawionej propozycji oraz</p>	<p>Propozycja do rozważenia na przyszłość. W ramach prac migracyjnych dane z CEPiK zostaną zweryfikowane i na podstawie odpowiednio dobranych reguł pojazdy, w stosunku do których zachodzi podejrzenie, że nie poruszają się po drogach (martwe dusze) zostaną oznaczone jako archiwalne.</p>

			w pracach nad uregulowaniem prawnym tego problemu.	
4.	SDCM	ogólna	Ponadto SDCM będąc świadomym kosztów tworzenia i utrzymania bazy Centralnej Ewidencji Pojazdów sugeruje komercjalizację dostępu do danych zawartych w powyższej bazie. Dane zawarte w bazie miałyby (pod warunkiem ich poprawności) wymierną wartość materialną za którą z pewnością wiele zainteresowanych firm w branży motoryzacyjnej gotowych jest zapłacić ustaloną na rozsądnym poziomie opłatę, na czym zyskałby budżet naszego kraju.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt przewiduje szerszą dostępność bezpłatnie do danych CEK i CEP w ramach ponownego wykorzystywania.
5.	UFG	Art. 1 pkt 1 lit. a, art. 1 pkt 7, art. 2 (definicja szkody istotnej)	Art. 1 pkt 1 lit a) projektu ustawy, art. 1 pkt 7 projektu ustawy oraz art. 2 projektu ustawy, w zakresie definicji szkody istotnej, jej umiejscowienia w przepisach prawa, a tym samym przyjętych w projekcie odwołań do źródła, zawierającego definicję szkody istotnej – UFG wskazuje, że błędnym jest zdefiniowanie szkody istotnej w ustawie z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2016r., poz. 2060, z późn.zm.). Jednocześnie UFG wskazuje, że właściwym aktem prawnym, w którym należałoby zdefiniować pojęcie szkody istotnej jest nowelizowana ustawa z 20 czerwca 1997 roku –	Uwaga do dyskusji. Umiejscowienie definicji szkody istotnej będzie uzgadnianie z RCL.

		<p>Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017 r., poz. 128, z późn.zm.).</p> <p>Wskazać bowiem należy, że definicję szkody istotnej należy zaklasyfikować jako pojęcie techniczne, a nie jako pojęcie ubezpieczeniowe, co tym samym uzasadnia jej umiejscowienie w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Warto przy tym podkreślić, że to ustawa – Prawo o ruchu drogowym, w art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. b) odnosi się do dodatkowych badań technicznych, w przypadku szkody o określonym zakresie. Zgodnie z przywołanym powyżej przepisem „(...) dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd, który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 5, lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Zgodnie z przyjętymi założeniami, szkodą istotną jest właśnie przypadek zdarzenia, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. b) ustawy – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>Niezależnie od powyższego wskazać również należy, że szczegółowe zasady związane z dodatkowym badaniem technicznym, w przypadku wystąpienia szkody istotnej reguluje rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa</p>	
--	--	--	--

			<p>i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz.U. z 2012r., poz. 996), wydane na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>Mając na uwadze powyższe podkreślić należy, że pojęcie szkody istotnej jest pojęciem technicznym, a nie definicją ubezpieczeniową. Zaistnienie szkody istotnej stwierdza się na podstawie zakresu uszkodzeń pojazdu, w tym np. układu nośnego, a nie na podstawie okoliczności ubezpieczeniowych takich jak np. rodzaj, czy zakres odpowiedzialności. W związku z tym należy zauważyć, że szkoda istotna jest jednoznacznie związana z aspektem technicznym, wynikającym z zakresu uszkodzeń pojazdu, a nie jest związana z zakresem odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego.</p> <p>Tym samym wskazać należy, że dla zachowania spójności i przejrzystości przepisów w pełni uzasadnione jest aby definicja szkody istotnej znajdowała się w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, a nie jak to obecnie przyjęto, w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.</p>	
6.	PWPW	Art. 1 pkt 1	Propozycja wprowadzenia w ustawie z dnia	MIB przeanalizuje wpływ na wzory

		lit. b (Art. 2 pkt 57a)	20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 128, ze zm.) w art. 2 pkt 57a definicji cechy identyfikacyjnej - chociaż zasadna i celowa wiąże się z koniecznością uzupełnienia dokumentacji biznesowej projektu oraz wprowadzenia zmian w aplikacji SI Pojazd (a także dokumentacji technicznej ewidencji po stronie Centralnego Ośrodka Informatyki). Oznacza to zwiększenie pracochłonności w realizacji projektu, a także wzrost prognozowanych kosztów jego wykonania. Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę, że przeanalizowania wymaga czy wprowadzanie ww. zmiany będzie skutkowało koniecznością modyfikacji wzorów dokumentów komunikacyjnych (dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych i kart pojazdów) do czego wymagane będzie dokonanie stosownych zmian w rozporządzeniach. Sygnalizujemy, że w tej sytuacji termin 30 października 2017 r. (wejścia w życie ustawy) na zaprojektowanie, wdrożenie i udostępnienie funkcjonalności może okazać się niewystarczający.	dokumentów. Uwaga częściowo dotyczy samego projektu CEPiK 2.0, a nie proponowanych zmian w przepisach.
7.	PZPM	Art. 1 pkt 4 lit. a tiret drugie (Art. 80bh ust. 4 pkt 3)	W art. 80bh ust. 4 pkt 3) proponujemy rozszerzyć katalog dokumentów, na podstawie których producent lub importer przekazuje dane do katalogu, o świadectwo homologacji typu uznane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku, o którym mowa w art. 70k ust. 1. Dzięki temu możliwe będzie przekazywanie danych do katalogu przez producenta/importera w przypadku pojazdów	Uwaga do uwzględnienia.

			produkowanych w małych seriach.	
8.	PWPW	Art. 3 pkt 1 lit. a tiret pierwsze (art. 80a ust. 2 pkt 1)	Należy zauważyć, że pod pojęciem „zarejestrowany” mieszczą się zarówno pojazdy, wobec których wydano decyzję o rejestracji i wydano dowód rejestracyjny, co wypełnia znamiona dokonania rejestracji (pojazd zarejestrowany), oraz pojazdy zarejestrowane czasowo. Wątpliwości budzi, czy zasadne jest wprowadzenie pojazdu czasowo zarejestrowanego do ewidencji.	Przepis częściowo preredagowany.
9.	PWPW	Art. 3 pkt 1 lit. a tiret pierwsze (art. 80a ust. 2 pkt 2)	Projekt przepisu wskazuje, że w ewidencji gromadzi się dane o pojazdach „w stosunku do których wydano decyzję ostateczną uchylającą decyzję wydaną na podstawie art. 73 albo art. 74 oraz o ich właścicielach lub niektórych kategoriach posiadaczy”. Wątpliwości budzi ograniczenie katalogu decyzji administracyjnych tylko do decyzji uchylających rejestracji, pozostawiając poza regulacją inne przypadki rozstrzygnięć postępowania administracyjnego skutkującego zmianą decyzji o rejestracji. Wprowadzenie tego rozwiązania może powodować nieodpowiednie odnotowywanie stanów pojazdów w ewidencji (inne stany w bazach lokalnych niż w ewidencji).	Przepis częściowo preredagowany.
10.	PZPM	Art. 3 pkt 1 lit. b (art. 80b ust. 1 pkt 12)	Czy w związku z wprowadzeniem definicji znaku rozpoznawczego nie jest zasadna również zmiana art. 1 pkt 7 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustawy w zakresie art. 80b ust. 1 pkt 12, który mówi o „o nadaniu i wybiciu	Uwaga nieaktualna.

			nowego numeru nadwozia (podwozia)”?	
11.	PWPW	Art. 3 pkt 1 lit c tiret drugie (art. 80bb ust. 2)	Wątpliwości wzbudza zaproponowane brzmienie art. 80bb ust. 2 ww. 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 i 2001): „2. Wprowadzenie danych do ewidencji następuje przez pobranie danych zgromadzonych w ewidencji, ich weryfikację, w szczególności w oparciu o posiadane dokumenty lub dane, oraz wpisanie do ewidencji nowych danych. ...” Wyjaśnienia i sprecyzowania wymaga kwestia jakie dane, przewidziane w tym przepisie, są pobierane z ewidencji np. przy wprowadzaniu całkowicie nowych danych w przypadkach pierwszej rejestracji pojazdu.	Uwaga nieuwzględniona. Szczegółowy zakres danych, do których zapewnia się dostęp podmiotom obowiązującym do przekazywania danych do ewidencji określa rozporządzenie. Art. 80bb wskazuje wyraźnie na dane zgromadzone w ewidencji, zatem jeśli dane dotyczą "obiektu" nowego, o którym dane nie zostały zgromadzone w ewidencji, danych tych nie pobiera się. W art. 80bb dodatkowo doprecyzowano, że dane osoby pobierane są z PESEL, a firmy z REGON. Zgodnie z 80ba ust. 5 dane z w/w rejestrów są przekazywane w zakresie, w jakim są gromadzone w ewidencji. Zatem w tym przypadku również zakres danych jest określony przepisami.
12.	PWPW	Art. 3 pkt 1 lit c tiret drugie (art. 80bb ust. 3)	Zmiana przepisów ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw w zakresie dotyczącym wyświetlania komunikatów typu „tak - zapisano prawidłowo w ewidencji”, tj. potwierdzających wprowadzenie danych - podobnie jak wskazano w uwadze pierwszej - implikuje konieczność uwzględnienia stosownych zmian w dokumentacji biznesowej oraz dokonania modyfikacji w aplikacji SI Pojazd. Podnosi to pracochłonność i koszty wykonania stwarzając zagrożenie dla terminu realizacji i wdrożenia projektu.	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja nie wpływa na techniczne rozwiązanie i nie wprowadza w tym zakresie żadnego rozwiązania w funkcjonalności CEPiK2.0, które wpływałoby na SI Pojazd. Oba komunikaty są i były przewidziane zarówno w dokumentacji analitycznej jak i opisach interfejsów.

Zestawienie uwag nieuwzględnionych z opiniowania zgłoszonych do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD243)

Ip	Podmiot zgłaszający	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi	Stanowisko MC
1.	GIODO	Art. 1 pkt 4 lit. b (art. 80bh ust. 6 pkt 3)	Na wstępie wyjaśnienia wymaga, czy pod pojęciem „ <u>administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji</u> ” (art. 1 zmiana 4 lit. b projektu) projektodawca rozumie administratora danych w znaczeniu art. 7 pkt 4 ustawy o ochronie danych osobowych, czyli podmiot decydujący o celach i środkach przetwarzania danych. Jednocześnie pamiętać należy, iż na administratorze danych spoczywa szereg obowiązków, których realizacja jest konieczna, aby przetwarzanie danych osobowych odbywało się w sposób zgodny z prawem.	Uwaga niejasna – do tej pory nie budziło wątpliwości zastosowane w ustawie – Prawo o ruchu drogowym określenie „administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji”, w projekcie ujednoczono przepisy w tym zakresie.
2.	GIODO		Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych wyraża ponadto wątpliwość, czy dla wprowadzania do ewidencji danych dotyczących nowego podmiotu niezbędny jest dostęp do rejestru PESEL, REGON, centralnej ewidencji kierowców oraz centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych (art. 3 zmiana 1 lit. c). Nie jest przy tym jasne, czy taki od początku był cel projektodawcy, jako że art. 80 bb ust. 2 w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu	Uwaga nieuwzględniona. Ustawa określa precyzyjnie katalog podmiotów uprawnionych do dostępu do CEP. Przepis art. 80bb odnosi się natomiast do podmiotów obowiązanych do zasilania ewidencji danymi (komornicy nie są takimi podmiotami). Przekazywanie danych do ewidencji określają przepisy art. 80ba, wskazując bezpośrednio na tryb teletransmisji danych. Jednocześnie art. 80ba wskazuje na przekazywanie danych z wymienionych rejestrów PESEL, REGON do ewidencji w zakresie, w jakim dane te są gromadzone. Pobranie danych z PESEL, REGON zapewnia kompletność, jakość

		<p>drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 1273 z późn. zm.) sformułowany jest w sposób lakoniczny i nie precyzuje czym są „posiadane bazy danych, rejestry i dokumenty”. Zauważyć jednocześnie należy, iż umożliwienie szerszej grupie podmiotów pozyskiwania danych z rejestrów publicznych musi być poprzedzone dokładną analizą po pierwsze zasadności i proporcjonalności, a w dalszej kolejności rozliczalności takiego rozwiązania. Projektowane przepisy nie precyzują ponadto trybu dostępu do wskazanych wyżej rejestrów – tzn. czy ma być to tryb wnioskowy, czy tryb teletransmisji danych. Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych stoi na stanowisku, iż <u>dostęp do rejestrów publicznych w trybie online powinien być w ścisły sposób regulowany i poddawany okresowej kontroli, tak, aby możliwe było przeciwdziałanie ewentualnym nadużyciom polegającym na nieuzasadnionym udostępnianiu i ewentualnemu niewłaściwemu dalszemu przetwarzaniu danych</u> – zwłaszcza jeżeli dostęp taki odbywałby się drogą elektroniczną. Potwierdzają to zwłaszcza niedawne kontrowersje dotyczące nadmiarowego pozyskiwania danych przez komorników z rejestru PESEL.</p>	<p>i poprawność wprowadzanych do ewidencji danych. Zapisując w ewidencji dane osoby zgodnie z referencyjnymi danymi z PESEL, a w przypadku przedsiębiorcy REGON, gwarantuje się jednocześnie możliwość jednoznacznej identyfikacji, kto pytał o dane tej osoby, kiedy i w jakim zakresie. Należy również wyjaśnić, iż dostęp do ewidencji jest reglamentowany na ściśle określonych zasadach. Dostęp do poszczególnych danych/sekcji danych jest regulowany uprawnieniami przyznanymi użytkownikom przez administratora danych i informacji. Każda transakcja jest logowana. System zapewnia zatem mechanizmy przeciwdziałające jakimkolwiek nadużyciom.</p>
--	--	---	--



Wpła.
KMP-58079-2
Kam. Pr. i Inform. Wn. 5

Warszawa, 1 lipca 2017 r.

KPRM



Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.644.2017 / 11/JS

dot.: RM-10-82-17 z 30.06.2017 r.

Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym 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

Do wiadomości:
Pani Anna Streżyńska
Minister Cyfryzacji

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

zmieniające rozporządzenie w sprawie prowadzenia katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 80bh ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 7 kwietnia 2016 r. w sprawie prowadzenia katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. poz. 483 i 2211) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Producent lub importer nowego pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, motoroweru, trolejbusu lub przyczepy przekazuje do podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu elektroniczne kopie dokumentów, o których mowa w art. 80bh ust. 4 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, nie później jednak niż w ciągu 3 dni od dnia ich sporządzenia. Przekazywane kopie zawierają dane, o których mowa w § 3, z wyjątkiem pkt 6–7, 37, 41, 44 i 46.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu nieokreślone w dokumentach, o których mowa w ust. 1–2, opracowuje podmiot odpowiedzialny za prowadzenie katalogu.”;

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 1910 i 2090).

- 2) w § 3:
- a) pkt 15 otrzymuje brzmienie:
„15) dodatkowa informacja o homologacji;”,
 - b) pkt 17 otrzymuje brzmienie:
„17) datę końca ważności dokumentu stanowiącego podstawę do opracowania pozycji katalogowej, jeżeli dotyczy;”,
 - c) pkt 27 otrzymuje brzmienie:
„27) maksymalną moc netto silnika elektrycznego;”,
 - d) pkt 28 otrzymuje brzmienie:
„28) moc netto silnika (silników) pojazdu hybrydowego;”,
 - e) pkt 29 otrzymuje brzmienie:
„29) stosunek maksymalnej mocy netto silnika do masy własnej (dotyczy tylko motocykli);”,
 - f) dodaje się pkt 54–56 w brzmieniu:
„54) rodzaj zawieszenia;
55) sposób produkcji;
56) kod Instytutu Transportu Samochodowego.”;
- 3) § 7 otrzymuje brzmienie:
„§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r.

MINISTER CYFRYZACJI

w porozumieniu:

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

UZASADNIENIE

Zmiana rozporządzenia wynika z konieczności uwzględnienia zmian wprowadzanych do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dotyczących obowiązku przekazywania przez producentów i importerów pojazdów danych dotyczących homologacji do elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów. Pozostałe zmiany wynikają z postulatów kierowanych do Ministerstwa Cyfryzacji przez zainteresowane podmioty.

(oddzielnie)												
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Projektowane rozporządzenie nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												
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	Brak wpływu.	0	0	0	0	0	0	0			
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.	0	0	0	0	0	0	0			
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.	0	0	0	0	0	0	0			
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.										
Niemierzalne	Brak wpływu.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe											

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 elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	
9. Wpływ na rynek pracy	
Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na wskazane obszary.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie 30 października 2017 r.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Wdrożenie katalogu marek i typów pojazdów nastąpi 30 października 2017 r.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Nie dotyczy.	

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

zmieniające rozporządzenie w sprawie centralnej ewidencji kierowców

Na podstawie art. 100e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 sierpnia 2001 r. w sprawie centralnej ewidencji kierowców (Dz. U. poz. 1028 oraz z 2003 r. poz. 2339 oraz z 2017 r. poz. 1235) w § 5 po ust. 1a dodaje się ust. 1 b w brzmieniu:

„1b. Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu udostępnia się dane, o których mowa w art. 100b ust. 1 pkt 1–10 ustawy.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r.

MINISTER CYFRYZACJI

w porozumieniu:

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

Minister Infrastruktury i Budownictwa

Minister Rozwoju i Finansów

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 1910 i 2090).

UZASADNIENIE

Konieczność znowelizowania rozporządzenia wynika z wprowadzenia w art. 100c ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym możliwości udostępniania danych z centralnej ewidencji kierowców Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu. W projekcie wskazuje się zakres danych udostępnianych UFG.

Projektowane rozporządzenie nie jest objęte zakresem prawa Unii Europejskiej oraz nie podlega procedurze notyfikacji określonej w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

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

Projekt udostępniono na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministra Cyfryzacji oraz Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny; nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Źródła finansowania									
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projekt nie spowoduje dodatkowych wydatków budżetowych.							
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe – nie dotyczy/ brak wpływu									
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								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
Niemierzalne									
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.							
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu									
X nie dotyczy									
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).					<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input 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"/> X nie dotyczy				
Komentarz:									
9. Wpływ na rynek pracy									
Brak wpływu.									

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo narodowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie jest planowana.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

**zmieniające rozporządzenie w sprawie rodzaju i zakresu danych udostępnianych
z centralnej ewidencji pojazdów**

Na podstawie art. 80cf ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 15 czerwca 2016 r. w sprawie rodzaju i zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 1031 i 2114) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Szefowi Biura Ochrony Rządu, sądom, prokuraturze, organom Krajowej Administracji Skarbowej udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 ustawy.”;

2) § 4 otrzymuje brzmienie:

„§ 4. Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–5, 7, 8, 13 – w zakresie marki, kategorii, typu, modelu, wariantu i wersji pojazdu, rodzaju, roku produkcji, pojemności i mocy silnika i rodzajów paliwa, pkt 14, 17 i 20 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy.”;

3) § 11 otrzymuje brzmienie:

„§ 11. Organowi prowadzącemu Rejestr Zastawów Skarbowych udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–5, 7 oraz 8 i 20 ustawy.”;

4) § 13 i 14 otrzymują brzmienie:

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 1910 i 2090).

„§13. Właścicielowi pojazdu, posiadaczowi pojazdu powierzonego przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną oraz użytkownikowi pojazdu użytkowanego na podstawie umowy leasingu, o którego rejestrację wnioskował leasingodawca (właściciel pojazdu), udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–18 i 20 ustawy, dotyczące ich pojazdów.

§ 14. Podmiotom, o których mowa w art. 80cd ust. 1 ustawy, mogą być udostępnione dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–18 i 20 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy.”;

5) § 16 otrzymuje brzmienie:

„§ 16. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r.

MINISTER CYFRYZACJI

UZASADNIENIE

Konieczność nowelizacji rozporządzenia Ministra Cyfryzacji wynika z dodania w art. 80b ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym nowej kategorii danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (zabezpieczenia ustanowione na pojeździe, w tym zajęcie pojazdu przez organ egzekucyjny, oraz ich zniesienie). Tym samym konieczne jest wskazanie w akcie wykonawczym do ustawy, jakim podmiotom dane te będą udostępniane.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji zmieniającego rozporządzenie w sprawie rodzaju i zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Cyfryzacji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe – 80cf ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność dostosowania przepisów rozporządzenia do zmienionych przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

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

Określenie podmiotów, którym udostępniane będą dane gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów zgodnie z art. 80b ust. 1 pkt 20 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

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
Minister Cyfryzacji	1	Informacja ogólnodostępna.	Minister Cyfryzacji jest organem prowadzącym centralną ewidencję pojazdów.
Policja, Żandarmeria Wojskowa, Straż Graniczna, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencja Wywiadu, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Służba Kontrwywiadu Wojskowego, Służba Wywiadu Wojskowego, Szef Biura Ochrony Rządu, Sądy, Prokuratura, Organy Krajowej Administracji Skarbowej, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Organ prowadzący Rejestr Zastawów Skarbowych	Określenie dokładnej liczby nie jest możliwe.	-	Podmioty uprawnione do nieodpłatnego pozyskiwania danych z centralnej ewidencji pojazdów, o ile dane te są im niezbędne do realizacji ustawowych zadań.
Właściciele pojazdów, posiadacze wymienieni w art. 73 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym, użytkownicy pojazdu użytkowanego na podstawie umowy leasingu, o rejestrację którego wnioskował leasingodawca (właściciel pojazdu).	Ok. 31 mln (liczba pojazdów w centralnej ewidencji pojazdów)	MSWiA – centralna ewidencja pojazdów	Prawo do informacji o danych przetwarzanych w centralnej ewidencji pojazdów.
Osoby fizyczne, osoby prawne, jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej.	Określenie dokładnej liczby nie jest możliwe.	-	Możliwość pozyskania z centralnej ewidencji pojazdów danych po wykazaniu swojego interesu prawnego.

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

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do konsultacji publicznych i opiniowania przez zainteresowane podmioty

i organy.													
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		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania		Nie dotyczy.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.											
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	0				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	0				
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	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	-	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 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 type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: Nie dotyczy.		
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:	<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		
Określony niniejszym projektem rozporządzenia zakres danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów będzie stosowany przez pracowników odpowiedzialnych za realizację wniosków o udostępnianie danych.		
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.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów

Na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz.1260) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy katalog gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów danych, o których mowa w ust. 1 pkt 6 lit. e i f, pkt 7 lit. a oraz pkt 8–18 i 20 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”, przekazywanych przez podmioty, o których mowa w art. 80ba ust. 1 ustawy, oraz uzupełnianych automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący centralną ewidencję pojazdów, zwaną dalej „ewidencją”.

§ 2. W ewidencji gromadzi się następujące dane:

- 1) o dowodzie rejestracyjnym lub jego wtórniku:
 - a) datę zamówienia dokumentu,
 - b) serię i numer dokumentu,
 - c) datę wydania dokumentu,
 - d) datę ważności dokumentu, jeżeli występuje takie ograniczenie,
 - e) oznaczenie organu wydającego dokument,
 - f) datę odbioru dokumentu,
 - g) dane osoby wskazanej w dokumencie jako właściciel, posiadacz lub użytkownik,
 - h) dane techniczne pojazdu zamieszczone w dokumencie,
 - i) numer świadectwa homologacji typu pojazdu,
 - j) termin badania technicznego,
 - k) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,
 - l) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 1910 i 2090).

- m) powód utraty dokumentu,
 - n) datę i przyczynę unieważnienia dokumentu,
 - o) datę wprowadzenia danych,
 - p) data zwrotu do organu rejestrującego;
- 2) o pozwoleniu czasowym lub jego wtórniku:
- a) serię i numer dokumentu,
 - b) datę wydania dokumentu,
 - c) datę ważności dokumentu,
 - d) datę przedłużenia ważności dokumentu,
 - e) cel wydania dokumentu,
 - f) oznaczenie organu wydającego dokument,
 - g) datę odbioru dokumentu,
 - h) dane osoby wskazanej w dokumencie jako właściciel, posiadacz lub użytkownik,
 - i) dane techniczne pojazdu zamieszczone w dokumencie,
 - j) numer świadectwa homologacji typu pojazdu,
 - k) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,
 - l) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,
 - m) powód utraty dokumentu,
 - n) datę i przyczynę unieważnienia dokumentu,
 - o) datę wprowadzenia danych;
- 3) o pozwoleniu czasowym do wielokrotnego stosowania lub jego wtórniku:
- a) serię i numer dokumentu,
 - b) datę wydania dokumentu,
 - c) datę ważności dokumentu w zakresie każdego z oznaczonych pojazdów,
 - d) datę przedłużenia ważności dokumentu,
 - e) oznaczenie organu wydającego dokument,
 - f) datę odbioru dokumentu,
 - g) dane osoby wskazanej w dokumencie jako właściciel, posiadacz lub użytkownik,
 - h) dane techniczne pojazdów zamieszczone w dokumencie,
 - i) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,
 - j) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,

- k) powód utraty dokumentu,
 - l) datę i przyczynę unieważnienia dokumentu,
 - m) datę wprowadzenia danych;
- 4) o karcie pojazdu lub jej wtórniku:
- a) serię i numer dokumentu,
 - b) datę wydania dokumentu,
 - c) oznaczenie podmiotu wydającego dokument,
 - d) datę odbioru dokumentu,
 - e) dane techniczne pojazdu zamieszczone w dokumencie,
 - f) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,
 - g) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,
 - h) powód utraty dokumentu,
 - i) datę wprowadzenia danych;
- 5) o tablicach rejestracyjnych, w tym tymczasowych, tymczasowych badawczych, dyplomatycznych, zabytkowych, indywidualnych oraz dodatkowej tablicy rejestracyjnej do oznaczania bagażnika, lub ich wtórnikach:
- a) datę wydania tablicy rejestracyjnej,
 - b) numer rejestracyjny,
 - c) rodzaj tablic ze względu na ich przeznaczenie oraz wielkość,
 - d) informację czy tablica rejestracyjna była wydana przed dniem 1 maja 2000 r.,
 - e) datę utraty, zniszczenia tablic oraz datę odnalezienia tablic,
 - f) powód utraty tablic,
 - g) datę zwrotu tablic rejestracyjnych,
 - h) datę wprowadzenia danych;
- 6) o znakach legalizacyjnych:
- a) serię i numer nalepki legalizacyjnej, a w przypadku nalepki legalizacyjnej na tablice tymczasowe datę ważności tej nalepki,
 - b) datę wydania znaków legalizacyjnych,
 - c) datę utraty, zniszczenia znaków legalizacyjnych oraz datę ich odnalezienia,
 - d) powód utraty znaków legalizacyjnych,
 - e) datę zwrotu znaków legalizacyjnych,

- f) datę wprowadzenia danych;
- 7) o nalepkach kontrolnych lub ich wtórnikach:
 - a) seria i numer nalepki kontrolnej,
 - b) datę wydania nalepki kontrolnej,
 - c) datę utraty, zniszczenia lub odnalezienia nalepki kontrolnej,
 - d) powód utraty nalepki kontrolnej,
 - e) datę wprowadzenia danych;
- 8) o badaniach technicznych pojazdu:
 - a) numer badania technicznego,
 - b) datę i godzinę wykonania badania technicznego albo jego przerwania,
 - c) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów,
 - d) odczyt liczników przebiegu pojazdu w momencie badania technicznego wraz z jednostką miary,
 - e) rodzaj badania technicznego,
 - f) rodzaj dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 11 albo ust. 11a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
 - g) stwierdzone w toku badania technicznego usterki, w tym oznaczenie przedmiotu i zakresu badania, oznaczenie usterki skutkującej uznaniem stanu technicznego za niezadawalający oraz wytyczne dotyczące oceny usterek,
 - h) opis usterki,
 - i) przyczynę przerwania wykonania badania technicznego,
 - j) wynik badania technicznego,
 - k) termin badania technicznego,
 - l) oznaczenie o wpisaniu do dowodu rejestracyjnego terminu badania technicznego,
 - m) oznaczenie o wydaniu zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym,
 - n) imię i nazwisko diagnosty oraz numer uprawnień diagnosty, który wprowadził dane lub dokonał ich zmiany,
 - o) informację czy dane o badaniu technicznym zostały przekazane do ewidencji na podstawie art. 80bc ustawy,
 - p) datę wprowadzenia danych;

- 9) o szkodach istotnych:
 - a) identyfikator szkody istotnej nadawany przez zakład ubezpieczeń,
 - b) kategorię szkody istotnej,
 - c) datę zdarzenia wyrządzającego szkodę istotną,
 - d) unikalny identyfikator zakładu ubezpieczeń,
 - e) handlową nazwę zakładu ubezpieczeń,
 - f) pełną nazwę zakładu ubezpieczeń,
 - g) datę wprowadzenia danych;
- 10) o nadaniu i wybiciu nowego numeru nadwozia lub podwozia:
 - a) nowy numer nadwozia lub podwozia,
 - b) rodzaj numeru nadwozia lub podwozia,
 - c) oznaczenie organu wprowadzającego dane,
 - d) datę wprowadzenia danych;
- 11) o kradzieży i odnalezieniu pojazdu:
 - a) datę albo przedział dat kradzieży oraz datę jej zgłoszenia,
 - b) datę odnotowania odnalezienia pojazdu albo datę odwołania poszukiwań,
 - c) jednostkę Policji wprowadzającą dane o kradzieży i odnalezieniu,
 - d) datę wprowadzenia danych;
- 12) o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego albo pozwolenia czasowego do wielokrotnego stosowania:
 - a) datę zatrzymania dokumentu,
 - b) przyczynę zatrzymania dokumentu,
 - c) datę zwrotu dokumentu,
 - d) datę wprowadzenia danych;
- 13) o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu:
 - a) numer zaświadczenia,
 - b) datę wydania zaświadczenia,
 - c) informację czy pojazd jest kompletny,
 - d) dane właściciela zamieszczone w zaświadczeniu,
 - e) numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów, jeśli podmiot posiada,

- f) informację o podmiocie przekazującym zaświadczenie do organu rejestrującego,
 - g) datę otrzymania zaświadczenia przez organ rejestrujący,
 - h) datę wprowadzenia danych;
- 14) o czasowym wycofaniu i ponownym dopuszczeniu do ruchu pojazdu:
- a) datę początku i końca okresu czasowego wycofania pojazdu z ruchu,
 - b) datę przedłużenia okresu czasowego wycofania pojazdu z ruchu,
 - c) datę ponownego dopuszczenia pojazdu do ruchu,
 - d) dodatkową informację o wycofaniu, jeżeli występuje,
 - e) datę wprowadzenia danych;
- 15) o wyrejestrowaniu pojazdu:
- a) datę wyrejestrowania pojazdu,
 - b) przyczynę wyrejestrowania pojazdu,
 - c) datę wprowadzenia danych;
- 16) o homologacji pojazdu, dopuszczeniu jednostkowym pojazdu, dopuszczeniu indywidualnym WE pojazdu albo dopuszczeniu do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji:
- a) numer świadectwa homologacji typu WE pojazdu, świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu albo dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji,
 - b) datę wydania świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu albo dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji,
 - c) rodzaj dokumentu,
 - d) datę początku i końca okresu obowiązywania dokumentu,
 - e) dodatkową informację o homologacji, jeżeli występuje,
 - f) datę wprowadzenia danych;
- 17) o zakładzie ubezpieczeń, który zawarł umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu:
- a) unikalny identyfikator zakładu ubezpieczeń,
 - b) handlową nazwę zakładu ubezpieczeń,
 - c) pełną nazwę zakładu ubezpieczeń;

- 18) o umowie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu:
 - a) cechy identyfikujące dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia,
 - b) datę zawarcia umowy ubezpieczenia,
 - c) datę początku i końca okresu ubezpieczenia,
 - d) datę rozwiązania umowy ubezpieczenia przed upływem końcowego terminu odpowiedzialności, określonego w umowie,
 - e) rodzaj umowy OC,
 - f) datę wprowadzenia danych;
- 19) o zabezpieczeniach ustanowionych na pojeździe, w tym o zajęciu pojazdu przez organ egzekucyjny, oraz ich zniesieniu:
 - a) numer zawiadomienia o zabezpieczeniu,
 - b) datę ustanowienia zabezpieczenia,
 - c) oznaczenie podmiotu, który ustanowił zabezpieczenie lub zajęcie,
 - d) datę zniesienia zabezpieczenia a także numer zniesienia zawiadomienia,
 - e) datę wprowadzenia danych,
 - f) dodatkową informację o zabezpieczeniach lub zajęciach, jeżeli występuje;
- 20) o pojeździe, na którym ustanowiono zastaw rejestrowy:
 - a) markę, typ, model,
 - b) rodzaj,
 - c) numer VIN lub numer nadwozia (podwozia) lub ramy,
 - d) numer rejestracyjny,
 - e) rok produkcji,
 - f) datę wprowadzenia danych.

§ 3. W ewidencji gromadzi się następujące dane techniczne o pojeździe:

- 1) markę;
- 2) kategorię pojazdu;
- 3) typ;
- 4) model (nazwę handlową);
- 5) wariant;
- 6) wersję;
- 7) rodzaj pojazdu;

- 8) podrodzaj pojazdu;
- 9) przeznaczenie pojazdu;
- 10) rodzaj kodowania Rodzaj-Podrodzaj-Przeznaczenie;
- 11) kod Rodzaj-Podrodzaj-Przeznaczenie;
- 12) rodzaj tabliczki znamionowej;
- 13) pochodzenie pojazdu;
- 14) sposób produkcji;
- 15) rok produkcji;
- 16) nazwę producenta;
- 17) nazwę podstawowego producenta pojazdu i producenta ostatniego etapu budowy pojazdu;
- 18) datę pierwszej rejestracji w kraju;
- 19) datę pierwszej rejestracji za granicą;
- 20) zastrzeżenia, o których mowa w art. 75 ust. 1 ustawy;
- 21) stosunek maksymalnej mocy netto silnika do masy własnej (dotyczy tylko motocykli);
- 22) pojemność skokową silnika;
- 23) maksymalną moc netto silnika;
- 24) maksymalną moc netto silnika elektrycznego;
- 25) moc netto silnika (silników) pojazdu hybrydowego;
- 26) rodzaj zasilania silnika;
- 27) rodzaj paliwa;
- 28) rodzaj pierwszego paliwa alternatywnego;
- 29) rodzaj drugiego paliwa alternatywnego;
- 30) średnie zużycie paliwa;
- 31) indywidualne poziomy emisji CO₂ dla każdego wymienionego w pkt 27–29 rodzaju paliwa;
- 32) poziom emisji zanieczyszczeń (normy EURO);
- 33) masę własną;
- 34) masę pojazdu gotowego do jazdy;
- 35) dopuszczalną masę całkowitą;
- 36) maksymalną masę całkowitą;
- 37) dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów;
- 38) maksymalną masę całkowitą zespołu pojazdów;

- 39) maksymalną masę całkowitą ciągniętej przyczepy z hamulcem;
- 40) maksymalną masę całkowitą ciągniętej przyczepy bez hamulca;
- 41) dopuszczalną ładowność;
- 42) maksymalną ładowność;
- 43) liczbę osi;
- 44) największy dopuszczalny nacisk osi;
- 45) największy maksymalny nacisk osi;
- 46) rozstaw osi;
- 47) rozstaw kół osi kierowanej i rozstaw kół pozostałych osi;
- 48) maksymalny rozstaw kół;
- 49) średni rozstaw kół;
- 50) minimalny rozstaw kół;
- 51) liczbę miejsc siedzących;
- 52) liczbę miejsc stojących;
- 53) liczba miejsc ogółem;
- 54) rodzaj zawieszenia;
- 55) wyposażenie i rodzaj urządzenia radarowego bliskiego zasięgu;
- 56) zamontowany hak;
- 57) zamontowaną kierownicę po prawej stronie;
- 58) zamontowaną kierownicę po prawej stronie pierwotnie;
- 59) zamontowany katalizator/pochłaniacz;
- 60) kod zastosowanej technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych w celu redukcji emisji spalin;
- 61) redukcję emisji spalin w wyniku zastosowania technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych;
- 62) zużycie energii elektrycznej;
- 63) kod Instytutu Transportu Samochodowego;
- 64) datę pierwszej rejestracji.

§ 4. Organy właściwe w sprawach rejestracji pojazdów przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 1–7 z wyłączeniem daty wprowadzenia danych, pkt 8 lit. k, pkt 13–16, 19 z wyłączeniem daty wprowadzenia danych;

2) § 3 pkt 1–64.

§ 5. Zakłady ubezpieczeń przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 9, pkt 17 i 18, z wyłączeniem daty wprowadzenia danych;
- 2) § 3 pkt 1, pkt 4, pkt 15, pkt 22 – przy zawieraniu umowy obowiązkowego ubezpieczenia dla pojazdu niezarejestrowanego.

§ 6. Właściwa jednostka organizacyjna Policji przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 11, z wyłączeniem daty wprowadzenia danych.

§ 7. Właściwa jednostka organizacyjna Policji, Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego lub Żandarmerii Wojskowej przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 12, z wyłączeniem daty wprowadzenia danych.

§ 8. Stacje kontroli pojazdów przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 8 lit. a i b – w przypadku gdy dane o badaniu technicznym są wprowadzane do ewidencji w trybie art. 80bc, i lit. c–o oraz pkt 12 z wyłączeniem daty wprowadzenia danych;
- 2) § 3 pkt 1, pkt 3, pkt 4, pkt 7–9, pkt 15, pkt 19, pkt 22, pkt 27–29, pkt 35–36, pkt 39–43, pkt 45–46, pkt 51–53, pkt 59 – przy przeprowadzaniu badania technicznego pojazdu niezarejestrowanego.

§ 9. System teleinformatyczny Ministra Sprawiedliwości przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 20, z wyłączeniem daty wprowadzenia danych.

§ 10. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 9, z wyłączeniem daty wprowadzenia danych.

§ 11. Dane gromadzone w ewidencji, wymienione w § 2 i § 3, które nie zostały wymienione w § 4–10, są uzupełniane automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

§ 12. Traci moc rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 430 i 2124).

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r.

MINISTER CYFRYZACJI

UZASADNIENIE

Konieczność wydania nowego rozporządzenia wynika ze zmiany upoważnienia ustawowego z art. 80b ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, dokonanej ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Obok uszczegółowienia katalogu danych gromadzonych w ewidencji w rozporządzeniu będą wskazane podmioty, które odpowiadają za przekazanie konkretnych danych do centralnej ewidencji pojazdów.

Podstawową zasadą ustanowienia w rozporządzenia katalogu danych była zasada proporcjonalności. Ograniczono zakres danych wyłącznie do najmniejszego zestawu umożliwiającego uruchomienie e-usług oraz zapewnienie prawidłowego działania centralnej ewidencji pojazdów.

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 30 października 2017 r.

Projektowane rozporządzenie nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Przedmiot projektu rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Cyfryzacji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe: art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność doprecyzowania szczegółowego katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów oraz wskazania podmiotów obowiązanych do przekazywania poszczególnych danych.

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

Realizacja upoważnienia ustawowego zawartego w art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
Wdrożenie systemu teleinformatycznego, który zapewni gromadzenie w centralnej ewidencji pojazdów danych określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz w niniejszym rozporządzeniu do dnia 30 października 2017 r.

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
Minister Cyfryzacji	1	Informacja ogólnodostępna	Minister Cyfryzacji jest organem prowadzącym centralną ewidencję pojazdów.
Organy rejestrujące	399	Informacja ogólnodostępna	Wprowadzanie danych do CEP.
Zakłady ubezpieczeń	30	KNF	Wprowadzanie danych do CEP.
Policja			Wprowadzanie danych do CEP.
Straż Graniczna			Wprowadzanie danych do CEP.
Inspekcja Transportu Drogowego			Wprowadzanie danych do CEP.
Żandarmeria Wojskowa			Wprowadzanie danych do CEP.
Minister Sprawiedliwości	1	Informacja ogólnodostępna	Wprowadzanie danych do CEP.
Stacje kontroli pojazdów	4000	PISKP	Wprowadzanie danych do CEP.
Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny	1	Informacja ogólnodostępna	Wprowadzanie danych do CEP.

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

Projekt rozporządzenia w ramach prekonsultacji był uzgadniany z przedstawicielami podmiotów wskazanych w projektowanych przepisach.
Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Cyfryzacji oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

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		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania		Nie dotyczy.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projekt rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych innych niż te, które zostały określone w Ocenie Skutków Regulacji do ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych.											
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	0				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	0				
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	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	-	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 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 type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz: nie dotyczy.	
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:	<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	
Katalog gromadzonych danych w centralnej ewidencji pojazdów, wynikający z niniejszego projektu rozporządzenia, zostanie uwzględniony w ramach realizacji projektu informatycznego CEPiK 2.0., który w tym zakresie zakończy się 30 października 2017 r.	
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.	

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

**w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązanych do przekazywania
danych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wymagań technicznych i jakościowych
danych wprowadzanych do tej ewidencji**

Na podstawie art. 80bb ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres danych, do których zapewnia się dostęp podmiotom wymienionym w art. 80ba ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do centralnej ewidencji pojazdów, zwanej dalej „ewidencją”, oraz sposób ich wprowadzania.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) obiekt – obiekt w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 18 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 570);
- 2) schemat zasilania – strukturę danych cech informacyjnych obiektów przekazywanych do ewidencji;
- 3) suma kontrolna – zestaw danych generowany przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję, potwierdzający aktualność danych zgromadzonych w ewidencji.

§ 3. Organom właściwym w sprawach rejestracji pojazdów zapewnia się dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–18 i 20 ustawy.

§ 4. Zakładom ubezpieczeń zapewnia się dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–6, 8, 10, 11, 13 i 14 ustawy.

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 1910 i 2090).

§ 5. Policji zapewnia się dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–4, 8 i 13–15 ustawy.

§ 6. Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej oraz Straży Granicznej zapewnia się dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–4, 8 i 15 ustawy.

§ 7. Stacjom kontroli pojazdów zapewnia się dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 8 (z wyłączeniem danych osobowych) oraz pkt 9–11, 13, 15 i 18 ustawy.

§ 8. Ministrowi Sprawiedliwości zapewnia się dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–4 i 7 ustawy.

§ 9. Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu zapewnia się dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–6, 8, 10, 11, 13 i 14 ustawy.

§ 10. Dane, do których zapewnia się dostęp podmiotom, o których mowa w § 3–8, są zweryfikowane w rejestrze PESEL i REGON w zakresie, w jakim są przekazywane do ewidencji z tych rejestrów.

§ 11. 1. W celu umożliwienia wprowadzania danych do ewidencji administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji określa schemat zasilania i udostępnia go zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 18 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne.

2. W przypadku zmiany schematu zasilania administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji udostępnia zaktualizowany schemat.

3. Schemat zasilania oraz informacja o jego zmianie wraz z terminem rozpoczęcia jego obowiązywania jest udostępniana na portalu informacyjnym obsługującym system teleinformatyczny ewidencji, z zachowaniem czasu niezbędnego na dostosowanie po stronie podmiotów obowiązanych do wprowadzania danych do ewidencji.

§ 12. 1. Dane zgromadzone w ewidencji są opatrzone sumą kontrolną potwierdzającą aktualność tych danych.

2. Wprowadzenie danych do ewidencji, w celu aktualizacji ewidencji, wymaga pobrania przez podmiot obowiązany do wprowadzania danych do ewidencji obiektu, którego dotyczy aktualizacja.

3. Pobrany obiekt zawiera identyfikator, który, wraz z sumą kontrolną, podmiot zobowiązany każdorazowo dołącza do wprowadzanych danych.

4. W przypadku gdy dane obiektu są wprowadzane do ewidencji po raz pierwszy identyfikator i suma kontrolna są generowane przez system po wprowadzeniu danych.

§ 13. 1. W przypadku pobrania danych zgromadzonych w ewidencji w celu wprowadzenia danych do ewidencji dotyczących więcej niż jednego obiektu, podmiot obowiązany do wprowadzania danych do ewidencji wskazuje, którego obiektu dotyczą wprowadzane dane.

2. W przypadku danych i informacji dotyczących osoby albo podmiotu niefigurujących w ewidencji wprowadzenie danych następuje zgodnie z danymi PESEL i REGON.

3. W przypadku danych i informacji dotyczących osoby nieposiadającej numeru PESEL i niefigurujących w ewidencji wprowadzenie danych następuje zgodnie z dokumentem potwierdzającym tożsamość tej osoby.

4. W przypadku danych i informacji dotyczących podmiotu nieposiadającego numeru REGON i niefigurującego w ewidencji wprowadzenie danych następuje na podstawie dokumentów.

5. System teleinformatyczny obsługujący ewidencję automatycznie oznacza datę przekazania danych do ewidencji oraz podmiot, który przekazał dane.

§ 14. 1. Przy wprowadzeniu danych i informacji do ewidencji używa się danych słownikowych udostępnianych przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

2. W przypadku konieczności uzupełnienia udostępnionych przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję danych słownikowych podmiot obowiązany do wprowadzania danych do ewidencji zgłasza, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję albo systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez ten podmiot, administratorowi danych i informacji zgromadzonych w ewidencji konieczność uzupełnienia danych słownikowych.

3. Uzupełnienia danych słownikowych dokonuje administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od stwierdzenia konieczności ich uzupełnienia.

4. W przypadku braku konieczności uzupełnienia danych słownikowych administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych, powiadamia podmiot, o którym mowa w ust. 2, o danej słownikowej, której należy użyć.

§ 15. 1. W celu otrzymania komunikatu z systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję potwierdzającego poprawne wprowadzenie danych do ewidencji, konieczne jest spełnienie łącznie następujących warunków:

- 1) wskazanie sumy kontrolnej potwierdzającej aktualność danych, z zastrzeżeniem § 12 ust. 4;
- 2) wskazanie obiektu, którego dane dotyczą;
- 3) wskazanie wszystkich danych wymaganych przepisami prawa;
- 4) użycie obowiązującego schematu zasilania;
- 5) użycie danych osób albo podmiotów zgodnie z danymi w rejestrze PESEL lub REGON, z zastrzeżeniem § 13 ust. 3 i 4;
- 6) użycie danych zgodnych z danymi słownikowymi udostępnianymi przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

2. W przypadku braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję, przekazuje podmiotowi obowiązkanemu do wprowadzania danych do ewidencji informację o danych, które powodują brak możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, oraz informację o konieczności ponownego wprowadzenia danych.

§ 16. Traci moc rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 23 marca 2016 r. w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązkanym do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 413 i 2125).

§ 17. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r.²⁾

MINISTER CYFRYZACJI

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie wymagań technicznych i jakościowych w zakresie standardów przesyłanych danych do centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 433 i 2123).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia ma na celu wykonanie upoważnienia ustawowego określonego w art. 80bb ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Celem rozporządzenia jest m.in. ustanowienie nadrzędnych zasad technicznych i jakościowych, które zapewnią, że centralna ewidencja pojazdów (CEP) stanie się bazą referencyjną.

W myśl art. 80bb ust. 2 ustawy wprowadzenie danych następuje przez pobranie danych zgromadzonych w ewidencji, ich weryfikację, w szczególności w oparciu o posiadane bazy danych, rejestry i dokumenty, oraz wpisanie nowych danych. Zatem proces wprowadzenia danych do ewidencji poprzedzony jest pobraniem danych już zgromadzonych, po czym właściwy podmiot aktualizuje udostępniane dane w oparciu o dokumenty i dostępną mu wiedzę.

Najszerszy zakres danych udostępnianych na potrzeby zasilania ewidencji przyznany został organom rejestrującym pojazdy jako przekazującym do ewidencji najszerszy katalog danych. Pozostałe podmioty otrzymają dostęp do danych, które są niezbędne do uzyskania na potrzeby zasilania ewidencji.

Zapewnienie dostępu do danych na zasadach opisanych powyżej zapewni podmiotom wprowadzającym dane do CEP możliwość wypełnienia swoich obowiązków ustawowych w zakresie zasilania ewidencji, przy jednoczesnym zagwarantowaniu wysokiej jakości wprowadzanych danych.

Podstawowym obowiązkiem administratora danych osobowych jest zapewnienie technicznych możliwości przekazywania danych do administrowanej bazy danych. W tym celu powszechnie spotykaną praktyką jest opracowywanie przez administratora schematu danych wprowadzanych do bazy, czyli schematu zasilania. Schemat oraz jego kolejne wersje powinny być nieodpłatnie udostępnione podmiotom zasilającym CEP. Dokument nie będzie zawierać danych osobowych, ani określać praw i obowiązków tych podmiotów, w związku z powyższym nie wymaga zamieszczenia w rozporządzeniu.

Prawidłowe przekazywanie danych do ewidencji wymaga stworzenia mechanizmu kontrolnego, weryfikującego prawidłowość procesu wprowadzania danych do CEP. W tym celu określono, że wprowadzenie danych wymaga wskazania sumy kontrolnej generowanej automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący CEP. Suma kontrolna pozwoli na jednoznaczne oznaczenie aktualności danych obiektu w ewidencji (np. pojedynczego

pojazdu, dokumentu) w taki sposób, aby nie doszło do omyłkowej aktualizacji danych. Dzięki sumie kontrolnej będzie możliwe zweryfikowanie, czy stan danych nie uległ zmianie. Dodatkowo poprawność przekazywanych danych będzie weryfikowana przez administratora ewidencji w oparciu o dane zgromadzone w rejestrze PESEL, REGON i TERYT.

Standardy jakościowe CEP zostaną również uzupełnione o instytucję danych słownikowych, udostępnianych przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję oraz wyjaśnianie niezgodności. Dane słownikowe zawierać będą przyjęte brzmienie nazw obiektów zawartych w ewidencji (np. nazw stacji kontroli pojazdów, zakładów ubezpieczeń, dokumentów). Wyeliminuje to w znacznym stopniu występowanie w ewidencji błędów, w tym literowych (tzw. literówek) czy stosowanie niedopuszczalnych skrótów nazw. W ten sposób jeden obiekt zawierać będzie jedną prawidłowo przypisaną nazwę.

Konsekwencją prawidłowego przekazania danych będzie wysłany podmiotowi wprowadzającemu dane komunikat, zgodnie z art. 80bb ust. 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym. W rozporządzeniu określono zamknięty katalog przypadków, których niewystąpienie uniemożliwi przekazanie komunikatu, a co za tym idzie uniemożliwi potwierdzenie prawidłowości przekazania danych do ewidencji.

Rozporządzenie ma wejść w życie z dniem 30 października 2017 r., tj. łącznie z nowelizacją ustawy – Prawo o ruchu drogowym przyspieszającej uruchomienie CEPiK 2.0 w zakresie centralnej ewidencji pojazdów.

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana regulacja 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 oraz z 2004 r. poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projektowana regulacja nie będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1808 i 1948).

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt zostanie udostępniony na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Cyfryzacji.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązanych do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wymagań technicznych i jakościowych danych wprowadzanych do tej ewidencji</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Cyfryzacji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło:</p> <p>Upoważnienie ustawowe art. 80bb ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Określenie zakresu danych udostępnianych podmiotom wprowadzającym dane do ewidencji w celu wykonania obowiązku wprowadzenia danych, a także wymagań jakościowych i technicznych wprowadzanych danych w celu uzyskania rejestru referencyjnego. Obecnie centralna ewidencja pojazdów jest bazą zawierającą niejednokrotnie niekompletne dane o pojazdach, nieuregulowany jest system zasilania ewidencji danymi oraz brak jest standardów jakościowych. Powoduje to powstawanie błędów oraz rozbieżności danych.

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

Wydanie rozporządzenia określającego zakres danych udostępnianych podmiotom przed rozpoczęciem procesu wprowadzania danych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wymagania jakościowe i techniczne danych wprowadzanych do ewidencji. Zakres danych powinien być ograniczony do minimum niezbędnego do wykonania zadania ustawowego.

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

Przygotowane rozwiązania są zgodne z metodykami projektowania systemów teleinformatycznych, stosowanych w krajach rozwiniętych (np. ITIL).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
organy rejestrujące (Starostowie, Prezydenci Miast oraz Wojewoda Mazowiecki)	399	GUS	Wprowadzenie nowych zasad wprowadzania danych do CEP za pomocą systemu teleinformatycznego CEPiK.
Zakłady ubezpieczeń	30	Komisja Nadzoru Finansowego	Wprowadzenie nowych zasad wprowadzania danych do CEP za pomocą systemu teleinformatycznego CEPiK.
Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny	1	Informacja ogólnodostępna.	Wprowadzenie nowych zasad wprowadzania danych do CEP za pomocą systemu teleinformatycznego CEPiK.
Policja		MSWiA	Wprowadzenie nowych zasad wprowadzania danych do CEP za pomocą systemu teleinformatycznego CEPiK.
Inspekcja Transportu Drogowego		MSWiA	Wprowadzenie nowych zasad wprowadzania danych do CEP za

			pomocą systemu teleinformatycznego CEPiK.
Żandarmeria Wojskowa		MSWiA	Wprowadzenie nowych zasad wprowadzania danych do CEP za pomocą systemu teleinformatycznego CEPiK.
Straż Graniczna		MSWiA	Wprowadzenie nowych zasad wprowadzania danych do CEP za pomocą systemu teleinformatycznego CEPiK.
Stacje Kontroli Pojazdów	4000	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Wprowadzenie nowych zasad wprowadzania danych do CEP za pomocą systemu teleinformatycznego CEPiK.
Minister Sprawiedliwości	1	Informacja ogólnodostępna.	Wprowadzenie nowych zasad wprowadzania danych do CEP za pomocą systemu teleinformatycznego CEPiK.

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

Projekt rozporządzenia był w ramach prekonsultacji uzgadniany ze Związkiem Powiatów Polskich, Państwową Wytwórnią Papierów Wartościowych oraz przedstawicielami starostw (Warszawa).

Ponadto projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Cyfryzacji oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych innych niż te, które zostały określone w Ocenie Skutków Regulacji do ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.
--	--

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	Brak wpływu.	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.						
Niemierzalne		Brak wpływu.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.
--	--

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 elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy.
--

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na wskazane obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie 30 października stycznia 2017 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Wdrożenie nowego systemu zasilania CEP 30 października 2017 r. Ewaluacja projektu nastąpi po zakończeniu realizacji projektu CEPiK 2.0 (z końcem 2018 r.). Wówczas ocenie poddana zostanie zasadność poszerzenia lub zawężenia zakresu dostępu podmiotów do danych, określonych w rozporządzeniu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾**

z dnia

w sprawie wzoru wniosku o udostępnienie danych z centralnej ewidencji pojazdów

Na podstawie art. 80cf ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór wniosku o udostępnienie danych z centralnej ewidencji pojazdów, o którym mowa w art. 80c ust. 5, art. 80cc ust. 2, art. 80cd ust. 2 i art. 80ce ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Traci moc rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 20 lipca 2016 r. w sprawie wzoru wniosku o udostępnienie danych z centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 1148 i 2090).

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r.

MINISTER CYFRYZACJI

¹⁾Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 1910 i 2090).

**Wniosek o udostępnienie danych z centralnej ewidencji pojazdów****Instrukcja wypełniania w trzech krokach***

1. WYPEŁNIAJ WIELKIMI LITERAMI

2. Pole wyboru zaznaczaj lub

3. Wypełniaj kolorem czarnym lub niebieskim

*Jeden wniosek dotyczy zapytania o dane jednego pojazdu, jednej osoby lub firmy.
Nie dotyczy to wniosków o dane statystyczne.***1. Dane wnioskodawcy**

Imię i nazwisko

Firma, instytucja
lub organ*ⓘ Nie wypełniaj, jeśli jesteś osobą fizyczną.*

Nr identyfikacyjny

ⓘ Podaj nr PESEL albo REGON. Jeśli ich nie masz, podaj serię i nr dokumentu (np. paszportu).

Numer telefonu

ⓘ Numer nie jest obowiązkowy, ale ułatwi kontakt w sprawie wniosku.

Pełnomocnik

*ⓘ Podaj dane pełnomocnika, jeśli wnioskujesz za jego pomocą.***Adres do korespondencji**

Ulica

Numer domu

Numer lokalu

Kod pocztowy

Miejscowość

Państwo

2. Podstawa wnioskowania Jestem właścicielem, posiadaczem lub użytkownikiem pojazdu
(również na podstawie umowy leasingu)*ⓘ Nie wypełniaj 3. punktu, jeśli zaznaczysz tę opcję.* Wnioskuję w imieniu organu lub instytucji

Sygnatura postępowania

 Mam udokumentowany interes prawny w uzyskaniu danych (np. sądowy
nakaz zapłaty, wyrok) Wnioskuję o dane dla celów komercyjnych i niekomercyjnych (np. statystyczne)**3. Cel udostępnienia danych***Podaj cel udostępnienia danych lub wskaż interes prawny. Jeśli reprezentujesz organ lub instytucję, wskaż podstawę prawną.*

4. Informacje umożliwiające wyszukanie danych

Jeśli szukasz danych o:

- pojazdach należących do osoby fizycznej – podaj dane właściciela: imię i nazwisko, adres, nr PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL datę urodzenia;
- pojazdach należących do firmy – podaj: REGON, nazwę i adres siedziby;
- właścicieli pojazdu – podaj: nr rejestracyjny, nr VIN oraz markę pojazdu.

5. Zakres żądanych danych (pełen zakres danych w ewidencji: obywatel.gov.pl/dane-CEP)

Nie zaznaczaj zakresu, jeśli pytasz o dane pojazdu, którego jesteś właścicielem, posiadaczem lub użytkownikiem (również na podstawie umowy leasingu). Udostępnimy Ci wszystkie dane.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> nr rejestracyjny | <input type="checkbox"/> liczba osi |
| <input type="checkbox"/> rodzaj pojazdu | <input type="checkbox"/> liczba miejsc: ogółem, siedzących, stojących |
| <input type="checkbox"/> marka, typ, model (nazwa handlowa) | <input type="checkbox"/> oznaczenie organu wydającego dowód rejestracyjny lub jego wtórnik |
| <input type="checkbox"/> nr VIN albo nr nadwozia (podwozia) lub ramy pojazdu | <input type="checkbox"/> seria i nr dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego oraz data ich wydania lub ich wtórników |
| <input type="checkbox"/> rok produkcji | <input type="checkbox"/> seria i nr karty pojazdu lub jej wtórnika |
| <input type="checkbox"/> data pierwszej rejestracji w kraju | <input type="checkbox"/> dane właściciela, posiadacza oraz użytkownika pojazdu użytkowanego na podstawie umowy leasingu |
| <input type="checkbox"/> data pierwszej rejestracji za granicą | |
| <input type="checkbox"/> pojemność i moc silnika | |
| <input type="checkbox"/> dopuszczalna masa całkowita | |

inne dane (wpisz, jakie są Ci potrzebne)

<input type="checkbox"/>	<table border="1"><tr><td> </td></tr><tr><td> </td></tr><tr><td> </td></tr></table>			

6. Załączniki

- dowód opłaty
- dokument lub dokumenty potwierdzające interes prawny
- inne dokumenty (wpisz jakie)

--

7. Podpis wnioskodawcy

Pamiętaj, że dane należy wykorzystać zgodnie z celem zaznaczonym w punkcie 3.

Data

--	--	--

 -

--	--	--

 -

--	--	--	--	--	--

① dd-mm-rrrr

Podpis

--

Pieczęć imienna
i urzędowa*

--

① Wypełnij, jeśli reprezentujesz organ lub instytucję.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia ma na celu wykonanie upoważnienia ustawowego, określonego w art. 80cf ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260), w brzmieniu jakie nada mu ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą”, zgodnie z którym minister właściwy do spraw informatyzacji jest obowiązany do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru wniosku o udostępnienie z centralnej ewidencji pojazdów, o którym mowa w art. 80c ust. 5, art. 80cc ust. 2, art. 80cd ust. 2 oraz art. 80ce ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, kierując się potrzebami usprawnienia procesu udostępniania danych.

Regulacje powielają te przewidziane w rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 20 lipca 2016 r. w sprawie wzoru wniosku o udostępnienie danych z centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 1148 i 2090), ale ponowne wydanie rozporządzenia jest konieczne z uwagi na zmianę (doprecyzowanie) wytycznych w upoważnieniu ustawowym – wykreślono z wytycznych postać wniosku, ponieważ w rozporządzeniu faktycznie określa się jeden wzór wniosku, niezależnie dla postaci, w jakiej jest składany.

Projektowane rozporządzenie nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Przedmiot projektu rozporządzenia nie jest regulowany prawem Unii Europejskiej.

Projekt 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 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie wzoru wniosku o udostępnienie danych z centralnej ewidencji pojazdów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Cyfryzacji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe – art. 80cf ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wydania rozporządzenia ze względu na zmianę wytycznych w upoważnieniu ustawowym.

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

Zachowanie treści wydanego już rozporządzenia z uwagi na brak wpływu postaci, w jakiej składany jest wniosek, na jego wzór.

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
Minister Cyfryzacji	1	Informacja ogólnodostępna.	Minister Cyfryzacji jest organem prowadzącym centralną ewidencję pojazdów.
1) Policja; 2) Żandarmeria Wojskowa; 3) Straż Graniczna; 4) Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencja Wywiadu; 5) Centralne Biuro Antykorupcyjne; 6) Służba Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służba Wywiadu Wojskowego; 7) Szef Biura Ochrony Rządu; 8) sądy; 9) prokuratura; 10) organy Krajowej Administracji Skarbowej; 11) Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny; 12) Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych;	Określenie dokładnej liczby nie jest możliwe.	Informacja ogólnodostępna.	Organy i podmioty uprawnione do nieodpłatnego pozyskiwania danych z centralnej ewidencji pojazdów na podstawie art. 80c ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

<p>13) Zakład Ubezpieczeń Społecznych; 14) organy właściwe w sprawach rejestracji pojazdów; 15) straże gminne (miejskie); 16) Inspekcja Transportu Drogowego; 17) Szef Krajowego Centrum Informacji Kryminalnych; 18) komornicy sądowi; 19) administracyjne organy egzekucyjne oraz organy podatkowe; 20) wojskowi komendanci uzupełnień; 21) minister właściwy do spraw środowiska; 22) minister właściwy do spraw transportu; 23) Prezes Głównego Urzędu Statystycznego; 24) zakłady ubezpieczeń; 25) stacje kontroli pojazdów; 26) Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego; 27) organy właściwe w sprawach realizacji zadań związanych z funkcjonowaniem stref płatnego parkowania; 28) minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego, kierownicy ośrodków pomocy społecznej lub pracownicy socjalni 29) organ prowadzący Rejestr Zastawów Skarbowych.</p>			
<p>Właściciele pojazdów, posiadacze pojazdów wymienionych w art. 73 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, użytkownicy pojazdu użytkowanego na podstawie umowy leasingu, o rejestrację którego wnioskował leasingodawca (właściciel pojazdu).</p>	<p>Ok. 31 mln (liczba pojazdów w centralnej ewidencji pojazdów)</p>	<p>centralna ewidencja pojazdów</p>	<p>Prawo do wiedzy o danych przetwarzanych w centralnej ewidencji pojazdów na podstawie art. 80cc ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</p>
<p>Osoby fizyczne, osoby prawne, jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości</p>	<p>Określenie dokładnej liczby nie jest możliwe.</p>	<p>-</p>	<p>Możliwość pozyskania z centralnej ewidencji pojazdów danych po</p>

prawnej.			wykazaniu swojego interesu prawnego na podstawie art. 80cd ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
Osoby fizyczne, osoby prawne, jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej.	Określenie dokładnej liczby nie jest możliwe.	-	Możliwość pozyskania z centralnej ewidencji pojazdów danych, uniemożliwiających identyfikację osoby lub pojazdu na podstawie art. 80ce ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

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

Nie przewiduje się konsultacji publicznych i opiniowania ze względu na zachowanie regulacji dotychczasowych.

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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Nie dotyczy.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.											

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	-	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								
X nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input 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 elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy						
Komentarz: Nie dotyczy.								
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:	<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		
Od dnia 30 października 2017 r. zapytania o udostępnienie danych z centralnej ewidencji pojazdów muszą być składane na formularzu wniosku zgodnym z niniejszym rozporządzeniem.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Od dnia 30 października 2017 r. zapytania o udostępnienie danych z centralnej ewidencji pojazdów muszą być składane na formularzu wniosku zgodnym z niniejszym rozporządzeniem – (miernik: 1 – zapytanie zgodne z wzorem określonym w rozporządzeniu, 0 – zapytanie niezgodne z wzorem określonym w rozporządzeniu).		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru wniosku o udostępnienie danych z centralnej ewidencji kierowców

Na podstawie art. 100an ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór wniosku o udostępnienie danych z centralnej ewidencji kierowców, o którym mowa w art. 100ah ust. 4, art. 100ak ust. 2, art. 100al ust. 2 i art. 100am ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Traci moc rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 20 lipca 2016 r. w sprawie wzoru wniosku o udostępnienie danych z centralnej ewidencji kierowców (Dz. U. poz. 1147 i 2129).

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r.

MINISTER CYFRYZACJI

¹⁾Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 1910 i 2090).

**Wniosek o udostępnienie danych z centralnej ewidencji kierowców****Instrukcja wypełniania w trzech krokach***

1. WYPEŁNIAJ WIELKIMI LITERAMI

2. Pole wyboru zaznaczaj lub

3. Wypełnij kolorem czarnym lub niebieskim

*Jeden wniosek dotyczy zapytania o dane jednej osoby, dokumentu lub firmy.**Nie dotyczy to wniosków o dane statystyczne.***1. Dane wnioskodawcy**

Imię i nazwisko

Firma, instytucja
lub organ

Nr identyfikacyjny

Numer telefonu

Pełnomocnik

*ⓘ Nie wypełniaj, jeśli jesteś osobą fizyczną.**ⓘ Podaj nr PESEL albo REGON. Jeśli ich nie masz, podaj serię i nr dokumentu (np. paszportu).**ⓘ Numer nie jest obowiązkowy, ale ułatwi kontakt w sprawie wniosku.**ⓘ Podaj dane pełnomocnika, jeśli wnioskujesz za jego pomocą.***Adres do korespondencji**

Ulica

Numer domu

Numer lokalu

Kod pocztowy

Miejscowość

Państwo

2. Podstawa wnioskowania Wnioskuję o własne dane*ⓘ Nie wypełniaj 3. punktu, jeśli zaznaczysz tę opcję.* Wnioskuję w imieniu organu lub instytucji

Sygnatura postępowania

 Mam udokumentowany interes prawny w uzyskaniu danych (np. wyrok) Wnioskuję o dane dla celów komercyjnych i niekomercyjnych (np. statystyczne)**3. Cel udostępnienia danych***Podaj cel udostępnienia danych lub wskaż interes prawny. Jeśli reprezentujesz organ lub instytucję, wskaż podstawę prawną.*

4. Informacje umożliwiające wyszukanie danych

Jeśli szukasz danych o:

- kierowcy - podaj: imię i nazwisko, adres, nr PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL datę urodzenia;
- dokumencie lub jego właścicielu - podaj: rodzaj dokumentu, serię i nr dokumentu, nr druku.

5. Zakres żądanych danych (pełen zakres danych w ewidencji: obywatel.gov.pl/dane-CEK)

Nie zaznaczaj zakresu żądanych danych, jeśli pytasz o własne dane. Udostępnimy Ci wszystkie dane.

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> nr PESEL | <input type="checkbox"/> dane dotyczące utraty dokumentu stwierdzającego uprawnienie oraz jego odnalezienia |
| <input type="checkbox"/> imię i nazwisko | <input type="checkbox"/> zastosowanie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów |
| <input type="checkbox"/> data i miejsce urodzenia | <input type="checkbox"/> dane o wykroczeniach lub przestępstwach stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego i przypisanych im punktach |
| <input type="checkbox"/> adres zamieszkania | <input type="checkbox"/> zakres i nr zaświadczenia ADR, o którym mowa w przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych |
| <input type="checkbox"/> rodzaj oraz zakres uzyskanego uprawnienia, ograniczenia dotyczące uprawnienia | <input type="checkbox"/> zakres, nr i data wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej oraz potwierdzającego ukończenie szkolenia okresowego |
| <input type="checkbox"/> data uzyskania uprawnienia oraz data jego ważności | |
| <input type="checkbox"/> nr dokumentu stwierdzającego uprawnienie i nazwa organu, który wydał dokument stwierdzający uprawnienie | |
| <input type="checkbox"/> dane dotyczące zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienie oraz jego zwrócenia, cofnięcia uprawnienia oraz jego przywrócenia | |

inne dane (wpisz, jakie są Ci potrzebne)

<input type="checkbox"/>	

6. Załączniki

- dowód opłaty
- dokument lub dokumenty potwierdzające interes prawny
- inne dokumenty (wpisz jakie)

--

7. Podpis wnioskodawcy

Pamiętaj, że dane należy wykorzystać zgodnie z celem zaznaczonym w punkcie 3.

Data - -

i dd-mm-rrrr

Podpis _____

Pieczęć imienna i urzędowa* _____

i Wypełnij, jeśli reprezentujesz organ lub instytucję.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia ma na celu wykonanie upoważnienia ustawowego, określonego w art. 100an ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260), w brzmieniu jakie nada mu ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą”, zgodnie z którą minister właściwy do spraw informatyzacji jest obowiązany do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru wniosku, o którym mowa w art. 100ah ust. 4, art. 100ak ust. 2, art. 100al ust. 2 i art. 100am ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, kierując się potrzebami usprawnienia procesu udostępniania danych.

Regulacje powielają te przewidziane w rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 20 lipca 2016 r. w sprawie wzoru wniosku o udostępnienie danych z centralnej ewidencji kierowców (Dz. U. poz. 1147 i 2129), ale ponowne wydanie rozporządzenia jest konieczne z uwagi na zmianę (doprecyzowanie) wytycznych w upoważnieniu ustawowym – wykreślono z wytycznych postać wniosku, ponieważ w rozporządzeniu faktycznie określa się jeden wzór wniosku, niezależnie dla postaci, w jakiej jest składany.

Projektowane rozporządzenie nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Przedmiot projektu rozporządzenia nie jest regulowany prawem Unii Europejskiej.

Projekt 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 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie wzoru wniosku o udostępnienie danych z centralnej ewidencji kierowców</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Cyfryzacji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe – art. 100an ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wydania rozporządzenia ze względu na zmianę wytycznych w upoważnieniu ustawowym.

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

Zachowanie treści wydanego już rozporządzenia z uwagi na brak wpływu postaci, w jakiej składany jest wniosek, na jego wzór.

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
Minister Cyfryzacji	1	Informacja ogólnodostępna.	Minister Cyfryzacji jest organem prowadzącym centralną ewidencję kierowców.
1) Policja; 2) Inspekcja Transportu Drogowego; 3) Żandarmeria Wojskowa; 4) Szef Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych; 5) Straż Graniczna; 6) Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencja Wywiadu; 7) Centralne Biuro Antykorupcyjne; 8) Służba Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służba Wywiadu Wojskowego; 9) Szef Biura Ochrony Rządu; 10) sądy; 11) prokuratura;	Określenie dokładnej liczby nie jest możliwe.	Informacja ogólnodostępna.	Organy i podmioty uprawnione do nieodpłatnego pozyskiwania danych z centralnej ewidencji pojazdów na podstawie art. 100ah ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

<p>12) starostowie; 13) straże gminne (miejskie); 14) Szef Krajowego Centrum Informacji Kryminalnych; 15) organy Krajowej Administracji Skarbowej; 16) wojskowi komendanci uzupełnień; 17) podmiot wydający karty, o którym mowa w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych; 18) minister właściwy do spraw transportu; 19) marszałek województwa; 20) wojewódzki ośrodek ruchu drogowego; 21) zakłady ubezpieczeń; 22) Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny; 23) minister właściwy do spraw rodziny; 24) minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego; 25) organ właściwy dłużnika, o którym mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o pomocy osobom uprawnionym do alimentów.</p>			
<p>Osoby, których dane są gromadzone w centralnej ewidencji kierowców.</p>	<p>Ok. 20 mln (liczba wydanych praw jazdy w centralnej ewidencji kierowców)</p>	<p>centralna ewidencja kierowców</p>	<p>Prawo do wiedzy o danych przetwarzanych w centralnej ewidencji kierowców na podstawie art. 100ak ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</p>
<p>Osoby fizyczne, osoby prawne, jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej.</p>	<p>Określenie dokładnej liczby nie jest możliwe.</p>	<p>-</p>	<p>Możliwość pozyskania z centralnej ewidencji kierowców danych po wykazaniu swojego interesu</p>

			prawnego na podstawie art. 100al ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
Osoby fizyczne, osoby prawne, jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej.	Określenie dokładnej liczby nie jest możliwe.	-	Możliwość pozyskania z centralnej ewidencji kierowców danych, uniemożliwiających identyfikację osoby na podstawie art. 100am ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

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

Nie przewiduje się konsultacji publicznych i opiniowania ze względu na zachowanie regulacji dotychczasowych.

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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Nie dotyczy.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.											
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	-	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												
X nie dotyczy												
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).						<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input 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 type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz: Nie dotyczy.		
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:	<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		
Od dnia 1 stycznia 2017 r. zapytania o udostępnienie danych z centralnej ewidencji kierowców muszą być składane na formularzu wniosku zgodnym z niniejszym rozporządzeniem.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Od dnia 30 października 2017 r. zapytania o udostępnienie danych z centralnej ewidencji kierowców muszą być składane na formularzu wniosku zgodnym z niniejszym rozporządzeniem – (miernik: 1 – zapytanie zgodne z wzorem określonym w rozporządzeniu, 0 – zapytanie niezgodne z wzorem określonym w rozporządzeniu).		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		