

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, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 38:

a) uchyla się pkt 2 i 3,

b) dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Kierujący pojazdem zarejestrowanym za granicą uczestniczącym w ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3a–5, oraz dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu i dokument potwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie.”;

2) w art. 79 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku nieprzedłożenia przez właściciela pojazdu zaświadczenia o demontażu pojazdu, o którym mowa w ust. 2 bądź w art. 24 ust. 1 pkt 2 lub art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, o którym mowa w art. 25 ust. 1 lub art. 33 ust. 3 tej ustawy, albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie, organ rejestrujący, po upływie 30 dni od dnia otrzymania informacji od administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji o przekazaniu przez stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16, dokonuje wyrejestrowania pojazdu z urzędu.”;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, ustawę z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw oraz ustawę z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317 i 650.

- 3) w art. 80b w ust. 1 po pkt 16 dodaje się pkt 16a w brzmieniu:
„16a) o stacjach demontażu lub punktach zbierania pojazdów;”;
- 4) w art. 80ba:
 - a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje 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, 13, 17, 18 i 20;”;
 - b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Podmioty wymienione w ust. 1 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.”;
- 5) w art. 80bb w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do ewidencji oraz tryb i sposób ich wprowadzania, mając na względzie zapewnienie wysokiej jakości danych przekazywanych do ewidencji i jej referencyjny charakter.”;
- 6) w art. 80d po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:
„5a. Ze środków Funduszu może być dokonana wpłata na rachunek budżetu państwa.”;
- 7) w art. 129 w ust. 2:
 - a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) sprawdzania wymaganych dokumentów, o których mowa w art. 38, oraz zezwolenia, o którym mowa w art. 106 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;”;
 - b) po pkt 2 dodaje się pkt 2¹ w brzmieniu:
„2¹) weryfikacji danych o pojeździe, w tym danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów;”;

- 8) w art. 129b w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) sprawdzania dokumentów, o których mowa w art. 38, wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem i jego używaniem oraz weryfikacji danych o pojeździe, w tym danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów;”;
- 9) w art. 132:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Policjant albo funkcjonariusz Straży Granicznej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie:
- 1) stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd:
 - a) zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy,
 - b) zagraża porządkowi ruchu,
 - c) narusza wymagania ochrony środowiska;
 - 2) stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie lub termin badania nie został wyznaczony prawidłowo;
 - 3) stwierdzenia, że badanie techniczne zostało dokonane przez jednostkę do tego nieupoważnioną;
 - 4) uzasadnionego przypuszczenia, że dotyczące go dane zawarte w centralnej ewidencji pojazdów nie odpowiadają stanowi faktycznemu.”,
- b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a–1c w brzmieniu:
„1a. W stosunku do kierującego pojazdem zarejestrowanym za granicą uczestniczącym w ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej policjant albo funkcjonariusz Straży Granicznej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie:
- 1) stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd:
 - a) zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy,
 - b) zagraża porządkowi ruchu,
 - c) narusza wymagania ochrony środowiska;

- 2) stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie lub termin badania nie został wyznaczony prawidłowo;
- 3) stwierdzenia zniszczenia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w stopniu powodującym jego nieczytelność;
- 4) uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego);
- 5) stwierdzenia, że badanie techniczne zostało dokonane przez jednostkę do tego nieupoważnioną;
- 6) nieokazania przez kierującego dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie, jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany w kraju, o którym mowa w art. 129 ust. 2 pkt 8 lit. c;
- 7) uzasadnionego przypuszczenia, że dane w nim zawarte nie odpowiadają stanowi faktycznemu.

1b. Zatrzymanie, o którym mowa w ust. 1, następuje przez wprowadzenie informacji o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) do centralnej ewidencji pojazdów.

1c. Zatrzymanie, o którym mowa w ust. 1a, następuje przez zatrzymanie okazanego dokumentu.”,

- c) w ust. 2 zdanie trzecie otrzymuje brzmienie:

„Zezwolenie nie może być wydane w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i c oraz w ust. 1a pkt 1 lit. a i c oraz pkt 6.”,

- d) uchyla się ust. 3,

- e) w ust. 3a wyrazy „w ust. 1 pkt 7” zastępuje się wyrazami „w ust. 1 pkt 4”,

- f) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku określonym w ust. 1 pkt 1 oraz w przypadku stwierdzenia zniszczenia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w stopniu powodującym jego nieczytelność lub uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego), dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) zatrzyma również jednostka upoważniona do przeprowadzania badań technicznych. Zatrzymany dokument przesyłany jest niezwłocznie organowi, który go wydał. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.”,

- g) w ust. 5 wyrazy „ust. 1 pkt 4 i 6” zastępuje się wyrazami „ust. 1a pkt 4 i 6”,
- h) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Po ustaniu przyczyny uzasadniającej zatrzymanie dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) i przekazaniu informacji o ustaniu tej przyczyny przez posiadacza zatrzymanego dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) organowi, który zatrzymał dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe), lub organowi, który go wydał, organ ten przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów informację o zwrocie zatrzymanego dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego).”

- i) dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu:

„7. W przypadku pojazdu zarejestrowanego za granicą uczestniczącego w ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zwrot zatrzymanego dokumentu następuje niezwłocznie po ustaniu przyczyny uzasadniającej jego zatrzymanie, z zastrzeżeniem art. 133.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, zwrot zatrzymanego dokumentu następuje niezwłocznie po ustaniu przyczyny uzasadniającej jego zatrzymanie.”;

- 10) w art. 133 w ust. 1 wyrazy „art. 132 ust. 1 pkt 6” zastępuje się wyrazami „art. 132 ust. 1a pkt 6”;

- 11) art. 134 i art. 134a otrzymują brzmienie:

„Art. 134. W stosunku do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz innych pojazdów kierowanych przez żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową uprawnienia i obowiązki policjantów określone w art. 132 ust. 1–2 i 5–7 oraz w art. 133 wykonują również żołnierze Żandarmerii Wojskowej.

Art. 134a. W stosunku do pojazdów wykonujących przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a także w przypadku kontroli, o której mowa w art. 129a ust. 1 pkt 2–4, uprawnienia i obowiązki policjantów oraz organów Policji określone w art. 132 ust. 1–2 i 5–7 oraz w art. 133 wykonują również odpowiednio inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego oraz organy tej inspekcji.”

Art. 2. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2017 r. poz. 978 i 2418 oraz z 2018 r. poz. 138, 650 i 728) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 33 w ust. 3 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) datę i miejsce urodzenia;”;

- 2) w art. 38 w ust. 3 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
„2a) datę i miejsce urodzenia;”;
- 3) w art. 43 w ust. 2 w pkt 4, w art. 44 w ust. 3 w pkt 2, w art. 48a, w art. 67 w ust. 2 w pkt 2, w art. 74a, w art. 92 w ust. 2 i w ust. 3 w pkt 2, w art. 99 w ust. 2 w pkt 1 w lit. b i w ust. 3, w art. 102 w ust. 1b oraz w art. 103 w ust. 2, użyte w różnym przypadku wyrazy „administrator centralnej ewidencji kierowców” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji”;
- 4) w art. 58 w ust. 3 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
„2a) datę i miejsce urodzenia;”;
- 5) w art. 71 w ust. 2 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
„3) na wniosek egzaminatora.”;
- 6) w art. 77 w ust. 3 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
„2a) datę i miejsce urodzenia;”;
- 7) w art. 86 w ust. 3 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) numer identyfikacji statystycznej REGON.”;
- 8) w art. 87 w ust. 4 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
„2a) datę i miejsce urodzenia;”;
- 9) w art. 116 w ust. 3 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) numer identyfikacji statystycznej REGON;”;
- 10) w art. 117 w ust. 6 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
„2a) datę i miejsce urodzenia;”;
- 11) w art. 118 w ust. 6 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
„3) na wniosek instruktora techniki jazdy.”;
- 12) w art. 124:
 - a) ust. 10 otrzymuje brzmienie:
„10. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) terminy wymiany praw jazdy, o których mowa w ust. 4;

2) sposób postępowania w przypadku stwierdzenia rozbieżności między danymi zawartymi w dokumencie prawa jazdy a danymi znajdującymi się w centralnej ewidencji kierowców.”,

b) uchyla się ust. 12;

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

„1. W przypadku gdy naruszenia przepisów ruchu drogowego popełnione przed dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...), skutkowały przekroczeniem liczby 24 punktów za naruszenia przepisów ruchu drogowego, a w przypadku kierowców, którzy dopuścili się tych naruszeń w okresie jednego roku od wydania po raz pierwszy prawa jazdy – liczby 20 punktów, stosuje się tryb postępowania oraz skutki według stanu prawnego na dzień popełnienia naruszenia powodującego przekroczenie dopuszczalnej liczby punktów. W tym celu Policja może przetwarzać dane zgromadzone w trybie art. 130 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

2. Naruszenia popełnione przed dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, i odpowiadające im otrzymane punkty usuwa się z ewidencji z upływem roku od dnia naruszenia.

3. Przekaz informacji dotyczących naruszeń popełnionych przed dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, następuje według stanu prawnego na dzień popełnienia naruszenia.

4. Kopie wpisów dotyczących naruszeń popełnionych przed dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, zgromadzonych przez Policję w ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, o której mowa w art. 130 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przenosi się do centralnej ewidencji kierowców.”;

14) art. 138a otrzymuje brzmienie:

„Art. 138a. 1. Opłatę ewidencyjną, o której mowa w art. 28 ust. 8 i 9, art. 31 ust. 3, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust. 2 pkt 1, art. 58 ust. 2 pkt 1, art. 77 ust. 2 pkt 1, art. 85 ust. 8, art. 87 ust. 3 pkt 1, art. 101 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 pkt 3, art. 109 ust. 1, 3 i 4, art. 110

oraz art. 117 ust. 3 pkt 1, pobiera się od dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie do centralnej ewidencji kierowców danych, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 5–14 oraz 100aa ust. 4 pkt 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.”;

15) w art. 138b:

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

„Organy właściwe prowadzące ewidencje, o których mowa odpowiednio w art. 33 ust. 2, art. 38 ust. 2, art. 58 ust. 2, art. 77 ust. 2, art. 87 ust. 3 i art. 117 ust. 3, przekazują do centralnej ewidencji kierowców dane zgromadzone do dnia określonego w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji, o którym mowa w art. 138a ust. 2, w następującym zakresie:”

b) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Organy właściwe prowadzące ewidencje, o których mowa odpowiednio w art. 30 ust. 1, art. 86 ust. 4 i art. 116 ust. 4, i rejestry działalności regulowanej, o których mowa odpowiednio w art. 28 ust. 1, art. 85 ust. 1 i art. 114 ust. 1, przekazują do centralnej ewidencji kierowców dane zgromadzone do dnia określonego w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji, o którym mowa w art. 138a ust. 2, w następującym zakresie:

- 1) nazwa;
- 2) adres siedziby, miejsca prowadzonej działalności objętej wpisem albo miejsca zamieszkania;
- 3) numer ewidencyjny albo numer w rejestrze;
- 4) numer identyfikacyjny REGON;
- 5) dane dotyczące prowadzonej działalności objętej wpisem;
- 6) data i przyczyna skreślenia z rejestru albo ewidencji;
- 7) data, do której nie może być dokonany kolejny wpis;
- 8) dane o wpisach i skreśleniach.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541 i 2183 oraz z 2016 r. poz. 2001) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 7:

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

„Do dnia wskazanego w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji, ogłaszanego na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej, określającego termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzenie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o naruszeniach, o których mowa w rozdziale 15 ustawy zmienianej w art. 5:”;

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonych w tym komunikacie.”;

2) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Art. 8. Przepis art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. h ustawy, o której mowa w art. 4, stosuje się do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzenie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o naruszeniach, o których mowa w art. 130 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 4.”.

Art. 4. 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, 777 i 1926) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) w pkt 1 w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) w pkt 85 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 86 w brzmieniu:

„86) niezgodność – rozbieżność między danymi zgromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów, centralnej ewidencji kierowców albo centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych a stanem prawnym ustalonym na podstawie dostępnych danych lub stanem faktycznym.”;

b) w pkt 8:

– w art. 80ba:

– – w ust. 1:

– – – pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) przez centralną informację o zastawach rejestrowych, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego Ministra Sprawiedliwości, niezwłocznie po dokonaniu przez sąd wpisu zastawu rejestrowego do rejestru zastawów – w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 7;”;

– – – dodaje się pkt 8 i 9 w brzmieniu:

„8) przez marszałka województwa – w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16a;

9) przez stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów – w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16.”;

– – po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Podmiot wymieniony w ust. 1 pkt 8 może wprowadzać dane za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego bazę danych, o której mowa w art. 79 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r. poz. 21, z 2017 r. poz. 2422 oraz z 2018 r. poz. 650).”;

– – w ust. 6 uchyla się pkt 2,

– art. 80bd otrzymuje brzmienie:

„Art. 80bd. 1. Podmiot, który stwierdzi niezgodność danych zgromadzonych w ewidencji, wyjaśnia tę niezgodność w zakresie danych, do których przekazania jest obowiązany na podstawie ustawy, i wprowadza dane do ewidencji na zasadach określonych w art. 80bb.

2. W przypadku gdy nie jest możliwe wyjaśnienie niezgodności, podmiot, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie powiadamia o niezgodności administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez ten podmiot.

3. W celu wyjaśnienia niezgodności administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji niezwłocznie powiadamia, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję, o niezgodności podmiot, który wprowadził dane, których niezgodność dotyczy, w przypadku:

1) stwierdzenia niezgodności przez administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji;

2) o którym mowa w ust. 2.

4. Podmiot, o którym mowa w ust. 1 i 3, wyjaśnia tę niezgodność, w szczególności w oparciu o posiadane dokumenty lub dane.

5. Podmiot, o którym mowa w ust. 1 i 3, niezwłocznie informuje, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez ten podmiot, administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji o wyjaśnieniu tej niezgodności w przypadku:

- 1) wprowadzenia poprawnych danych do ewidencji za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez podmiot wprowadzający dane;
- 2) stwierdzenia, że wprowadzone do ewidencji dane są poprawne;
- 3) stwierdzenia braku możliwości usunięcia niezgodności, z podaniem uzasadnienia.

6. Wprowadzenie do ewidencji danych, w stosunku do których stwierdzono niezgodność, o której mowa w ust. 2, wymaga uprzedniego wyjaśnienia tej niezgodności.

7. Administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji umożliwi wprowadzenie do ewidencji danych bez uprzedniego wyjaśnienia niezgodności, jeżeli jest to niezbędne do realizacji zadań wynikających z przepisów odrębnych realizowanych przez podmioty obowiązane do wprowadzania danych do ewidencji w terminach wynikających z przepisów ustawowych.

8. Minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb wyjaśniania niezgodności danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przez podmioty, które je przekazują, mając na uwadze konieczność zapewnienia kompletności i poprawności danych w ewidencji, zapewnienie terminowej obsługi procesów administracyjnych powiązanych z ewidencją i ich bezpieczeństwo.”,

- c) w pkt 16:
 - po lit. a dodaje się lit. aa w brzmieniu:
 - „aa) w ust. 4 wyrazy „administratorem danych” zastępuje się wyrazami „administratorem danych i informacji”,”,
 - uchyla się lit. b,
- d) w pkt 17:
 - w art. 100aa:
 - – w ust. 1:
 - – – pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) osobach nieposiadających uprawnień, w stosunku do których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów;”,
 - – – pkt 14 otrzymuje brzmienie:
 - „14) ośrodkach egzaminacyjnych i ich oddziałach terenowych;”,
 - – – dodaje się pkt 15 w brzmieniu:
 - „15) ośrodkach szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej.”,
 - – w ust. 4:
 - – – pkt 11 otrzymuje brzmienie:
 - „11) o zastosowaniu zakazu prowadzenia pojazdów;”,
 - – – pkt 20 otrzymuje brzmienie:
 - „20) o orzeczeniach stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami;”,
 - – – po pkt 20 dodaje się pkt 20a w brzmieniu:
 - „20a) o orzeczeniach stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na stanowisku kierowcy;”,
 - – – pkt 21 otrzymuje brzmienie:
 - „21) o orzeczeniach stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami;”,
 - – – dodaje się pkt 22 w brzmieniu:
 - „22) o orzeczeniach stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy.”,

-- w ust. 5 pkt 16 otrzymuje brzmienie:

„16) o orzeczeniach stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami i o orzeczeniach stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami;”,

-- ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. W odniesieniu do podmiotów, o których mowa w ust. 1 pkt 11–13 i 15, gromadzi się następujące dane:

- 1) nazwę;
- 2) numer ewidencyjny albo numer w rejestrze;
- 3) numer identyfikacyjny REGON;
- 4) dotyczące prowadzonej działalności objętej wpisem;
- 5) o wpisach i skreśleniach.”,

-- po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. W odniesieniu do podmiotu, o którym mowa w ust. 1 pkt 14, gromadzi się następujące dane:

- 1) nazwę;
- 2) adres siedziby albo oddziału terenowego;
- 3) numer identyfikacyjny REGON;
- 4) numer rozpoznawczy;
- 5) dotyczące prowadzonej działalności objętej wpisem.”,

-- ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy katalog gromadzonych w ewidencji danych, o których mowa w ust. 4 pkt 7–12 i 14–22, ust. 5 pkt 13, 14, 16 i 18–24, ust. 6 pkt 5, ust. 7 pkt 4 i 5 oraz ust. 7a pkt 5, przekazywanych przez podmioty, o których mowa w art. 100ac ust. 1, oraz uzupełnianych automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję, mając na względzie użyteczność oraz proporcjonalność zakresu i rodzaju przetwarzanych danych, a także konieczność zapewnienia prawidłowego funkcjonowania ewidencji oraz bezpieczeństwo gromadzonych w niej danych.”,

- w art. 100ab:
 - – w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) art. 100aa ust. 4 pkt 11 oraz ust. 5 pkt 18, które podlegają usunięciu z ewidencji:
 - a) jeżeli dane o zakazie prowadzenia pojazdów podlegają usunięciu z Krajowego Rejestru Karnego,
 - b) po 5 latach od daty uprawomocnienia orzeczenia o zastosowaniu zakazu prowadzenia pojazdów, jeżeli dane o tym zakazie nie podlegają gromadzeniu w Krajowym Rejestrze Karnym;”
 - – po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
 - „1a. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b, dane, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 11 i ust. 5 pkt 18, są usuwane automatycznie.”
- w art. 100ac:
 - – w ust. 1:
 - – – wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
 - „Dane, o których mowa w art. 100aa ust. 2–7a, przekazują do ewidencji;”
 - – – pkt 7 otrzymuje brzmienie:
 - „7) kierownik ośrodka szkolenia w zakresie uzyskiwania kwalifikacji zawodowej, o którym mowa w art. 39e ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym – w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 15;”
 - – – w pkt 9 lit. b otrzymuje brzmienie:
 - „b) art. 100aa ust. 7 w stosunku do podmiotów, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 13 i 15;”
 - – – w pkt 10:
 - – – – lit. b otrzymuje brzmienie:
 - „b) art. 100aa ust. 7 w stosunku do podmiotów, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 12;”
 - – – – dodaje się lit. c w brzmieniu:
 - „c) art. 100aa ust. 7a w stosunku do podmiotów, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 14;”

– – – pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) Biuro Informacyjne Krajowego Rejestru Karnego – w zakresie usunięcia danych o zakazie prowadzenia pojazdów, o którym mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 11 i ust. 5 pkt 18, z Krajowego Rejestru Karnego;”;

– – ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dane, o których mowa w art. 100aa ust. 2 oraz ust. 7a pkt 4, są uzupełniane automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.”;

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

„2a. Dane, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 7–12 i 14–22, ust. 5 pkt 13, 14, 16 i 18–24, ust. 6 pkt 5, ust. 7 pkt 4 i 5 oraz ust. 7a pkt 5, mogą zawierać dodatkowo dane uzupełniane automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.”;

– w art. 100ad:

– – 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 między danymi a 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 pojazdów 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 o:

- 1) wprowadzeniu danych do ewidencji – w przypadku poprawnego wprowadzenia nowych danych do ewidencji, który jest równoznaczny z wypełnieniem obowiązku wprowadzenia danych do ewidencji;

2) 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. 100ac 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 tryb i sposób ich wprowadzania, mając na względzie zapewnienie wysokiej jakości przekazywanych danych do ewidencji i jej referencyjny charakter.”,

– art. 100af otrzymuje brzmienie:

„Art. 100af. 1. Podmiot, który stwierdzi niezgodność danych zgromadzonych w ewidencji, wyjaśnia tę niezgodność w zakresie danych, do których przekazania jest obowiązany na podstawie ustawy, i wprowadza dane do ewidencji na zasadach określonych w art. 100ad.

2. W przypadku gdy nie jest możliwe wyjaśnienie niezgodności, podmiot, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie powiadamia o niezgodności administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez ten podmiot.

3. W celu wyjaśnienia niezgodności, administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji niezwłocznie powiadamia, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję, o niezgodności podmiot, który wprowadził dane, których niezgodność dotyczy, w przypadku:

1) stwierdzenia niezgodności przez administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji;

2) o którym mowa w ust. 2.

4. Podmiot, o którym mowa w ust. 1 i 3, wyjaśnia tę niezgodność, w szczególności w oparciu o posiadane dokumenty lub dane.

5. Podmiot, o którym mowa w ust. 1 i 3, niezwłocznie informuje, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez ten podmiot, administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji o wyjaśnieniu tej niezgodności, w przypadku:

- 1) wprowadzenia poprawnych danych do ewidencji za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez podmiot wprowadzający dane;
- 2) stwierdzenia, że wprowadzone do ewidencji dane są poprawne;
- 3) stwierdzenia braku możliwości usunięcia niezgodności, z podaniem uzasadnienia.

6. Wprowadzenie do ewidencji danych, w stosunku do których stwierdzono niezgodność, o której mowa w ust. 2, wymaga uprzedniego wyjaśnienia tej niezgodności.

7. Administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji umożliwi wprowadzenie do ewidencji danych bez uprzedniego wyjaśnienia niezgodności, jeżeli jest to niezbędne do realizacji zadań wynikających z przepisów odrębnych realizowanych przez podmioty obowiązane do wprowadzania danych do ewidencji w terminach wynikających z przepisów ustawowych.

8. Minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb wyjaśniania niezgodności danych zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców przez podmioty, które je przekazują, mając na uwadze konieczność zapewnienia kompletności i poprawności danych w ewidencji, zapewnienie terminowej obsługi procesów administracyjnych powiązanych z ewidencją i ich bezpieczeństwo.

9. Przepisów ust. 1–8 nie stosuje się do usunięcia z ewidencji danych dotyczących zakazu prowadzenia pojazdu.”,

- uchyla się art. 100ag,
- w art. 100ah w ust. 1 pkt 21 otrzymuje brzmienie:

„21) zakładom ubezpieczeń:

- a) w zakresie niezbędnym do wykonywania uprawnień, o których mowa w art. 43 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych,
- b) w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 7;”

e) w pkt 19:

- w art. 100f:
 - – w ust. 2 wyrazy „administratorem danych” zastępuje się wyrazami „administratorem danych i informacji”,
 - – uchyla się ust. 3,
- w art. 100g ust. 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2. Dane, o których mowa w ust. 1 pkt 1–5, 7 i 8, oraz informację o zaistnieniu okoliczności, o których mowa w art. 8 ust. 5e pkt 2 i 3, przekazuje do ewidencji powiatowy zespół do spraw orzekania o niepełnosprawności, którego przewodniczący wydał kartę.”
- w art. 100h:
 - – 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 między danymi a 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 pojazdów oraz centralnej ewidencji kierowców, o ile są w nich gromadzone. W przypadku rozbieżności między danymi a danymi zawartymi w rejestrze PESEL lub REGON, rozstrzygające są dane zgromadzone w tych rejestrach.”

-- ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. System teleinformatyczny obsługujący ewidencję generuje komunikat o:

- 1) wprowadzeniu danych do ewidencji – w przypadku poprawnego wprowadzenia nowych danych do ewidencji, który jest równoznaczny z wypełnieniem obowiązku wprowadzenia danych do ewidencji;
- 2) 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 powiatowym zespołom do spraw orzekania o niepełnosprawności, mając na względzie prawidłowość wykonywania przez nie 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.”,

– art. 100i otrzymuje brzmienie:

„Art. 100i. 1. Podmiot, który stwierdzi niezgodność danych zgromadzonych w ewidencji, wyjaśnia tę niezgodność w zakresie danych, do których przekazania jest obowiązany na podstawie ustawy, i wprowadza dane do ewidencji na zasadach określonych w art. 100h.

2. W przypadku gdy nie jest możliwe wyjaśnienie niezgodności, podmiot, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie powiadamia o niezgodności administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez ten podmiot.

3. W celu wyjaśnienia niezgodności, administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji niezwłocznie powiadamia, za pomocą systemu

teleinformatycznego obsługującego ewidencję, o niezgodności podmiot, który wprowadził dane, których niezgodność dotyczy, w przypadku:

- 1) stwierdzenia niezgodności przez administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji;
- 2) o którym mowa w ust. 2.

4. Podmiot, o którym mowa w ust. 1 i 3, wyjaśnia tę niezgodność, w szczególności w oparciu o posiadane dokumenty lub dane.

5. Podmiot, o którym mowa w ust. 1 i 3, niezwłocznie informuje, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez ten podmiot, administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji o wyjaśnieniu tej niezgodności, w przypadku:

- 1) wprowadzenia poprawnych danych do ewidencji za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez podmiot wprowadzający dane;
- 2) stwierdzenia, że wprowadzone do ewidencji dane są poprawne;
- 3) stwierdzenia braku możliwości usunięcia niezgodności, z podaniem uzasadnienia.

6. Wprowadzenie do ewidencji danych, w stosunku do których stwierdzono niezgodność, o której mowa w art. 2, wymaga uprzedniego wyjaśnienia tej niezgodności.

7. Administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji umożliwi wprowadzenie do ewidencji danych bez uprzedniego wyjaśnienia niezgodności, jeżeli jest to niezbędne do realizacji zadań wynikających z przepisów odrębnych realizowanych przez podmioty obowiązane do wprowadzania danych do ewidencji w terminach wynikających z przepisów ustawowych.

8. Minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb wyjaśniania niezgodności danych zgromadzonych w centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych przez podmioty, które je przekazują, mając na uwadze konieczność zapewnienia kompletności i poprawności danych w ewidencji, zapewnienie terminowej

obsługi procesów administracyjnych powiązanych z ewidencją i ich bezpieczeństwo.”;

2) w art. 6 w pkt 4 wyrazy „administrator centralnej ewidencji kierowców” zastępuje się wyrazami „administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji”;

3) w art. 9 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Decyzje wydane na podstawie art. 100c ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, zachowują ważność.”;

4) po art. 10 dodaje się art. 10a–10e w brzmieniu:

„Art. 10a. 1. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie i gromadzenie w centralnej ewidencji kierowców danych, o których mowa w:

1) art. 100aa ust. 1 pkt 1–15,

2) art. 100aa ust. 4 pkt 15

– na zasadach określonych w art. 100ac ust. 3–5, art. 100ad ust. 1–3 i art. 100ae ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 10b. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających funkcjonowanie centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych art. 100f–100m ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie stosuje się.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 10c. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wyjaśnianie niezgodności na zasadach określonych w art. 80bd, art. 100af i art. 100i ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przepisów art. 80bd, art. 100af i art. 100i ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie stosuje się.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań

technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 10d. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych, o których mowa w art. 39c ust. 2, art. 39e ust. 3, art. 39g ust. 10 pkt 1 i art. 39h ust. 4 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, na zasadach określonych w art. 100ac ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 10e. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych, o których mowa w art. 26 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 7, na zasadach określonych w art. 26 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 7, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.”;

5) w art. 11:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W celu utworzenia centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych do dnia określonego zgodnie z art. 10b ust. 2 powiatowe zespoły do spraw orzekania o niepełnosprawności przekazują dane i informacje zgromadzone w okresie od dnia 1 lipca 2014 r. do dnia określonego zgodnie z art. 10b ust. 2 w zakresie, o którym mowa w art. 100g ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.”,

b) dodaje się ust. 5–7 w brzmieniu:

„5. Przekazywanie danych, o których mowa w ust. 4, rozpocznie się w terminie określonym w komunikacie ogłoszonym przez ministra właściwego do

spraw informatyzacji na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej, na co najmniej 3 miesiące przed terminem w nim określonym.

6. Do dnia rozpoczęcia wprowadzania danych zgodnie z art. 10a ust. 1 pkt 2, wojewoda przekazuje do centralnej ewidencji kierowców dane i informacje w zakresie, o którym mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 15 ustawy zmienianej w art. 1, zgromadzone w okresie od dnia 3 stycznia 2007 r. do dnia określonego zgodnie z art. 10a ust. 1 pkt 2.

7. Przekazywanie danych, o których mowa w ust. 6, rozpocznie się w terminie określonym w komunikacie ogłoszonym przez ministra właściwego do spraw informatyzacji na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej, na co najmniej 3 miesiące przed terminem w nim określonym.”;

6) w art. 13:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Od dnia 13 listopada 2017 r. do dnia określonego w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji, o którym mowa w ust. 4, 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 określonego w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji, o którym mowa w ust. 4, 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 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.”,

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie przez zakłady ubezpieczeń danych, o których mowa w ust. 1–3. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.”;

7) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Art. 14. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych pozwalających wprowadzać dane do centralnej ewidencji kierowców w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania do niej danych, nie dłużej jednak niż przez 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, podmioty, o których mowa w art. 100ac ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, wprowadzają dane do ewidencji niezwłocznie, nie później niż w ciągu 7 dni od uprawomocnienia się orzeczenia sądu lub innego organu uprawnionego do orzekania w sprawach o wykroczenia w trybie dyscyplinarnym – w zakresie danych o zastosowaniu zakazu prowadzenia pojazdów, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 11 i ust. 5 pkt 18 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.”;

8) po art. 14 dodaje się art. 14a w brzmieniu:

„Art. 14a. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych pozwalających wprowadzać dane do centralnej ewidencji kierowców w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania do niej danych, nie dłużej jednak niż przez 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, Biuro Informacyjne Krajowego Rejestru Karnego wprowadza dane do ewidencji, w zakresie, o którym mowa w art. 100ac ust. 1 pkt 11 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, niezwłocznie, nie później niż w ciągu 7 dni od dnia usunięcia z Krajowego Rejestru Karnego danych o zakazie prowadzenia pojazdów.”;

9) art. 15a otrzymuje brzmienie:

„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 wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających udostępnianie danych na zasadach określonych w art. 100ah ust. 3, dane z centralnej ewidencji kierowców mogą być udostępniane na zasadach określonych w ustawie zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.”;

10) w art. 16a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Od dnia 13 listopada 2017 r. do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających stwierdzanie i usuwanie niezgodności na zasadach określonych w art. 80bd ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, podmiot, który stwierdzi niezgodność danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, w przypadku gdy niezgodność ta 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.”;

11) po art. 16a dodaje się art. 16b w brzmieniu:

„Art. 16b. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających stwierdzanie i usuwanie niezgodności na zasadach określonych w art. 100af ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, podmiot, o którym mowa w art. 100ac ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, który stwierdzi niezgodność danych zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców, w przypadku gdy niezgodność uniemożliwia wprowadzenie danych do centralnej ewidencji kierowców, niezwłocznie informuje o tym, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców, administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców. 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 kierowców a stanem prawnym ustalonym na podstawie dostępnych danych lub stanem faktycznym;
- 2) braku danych w centralnej ewidencji kierowców nieuwzględniającego stanu prawnego lub faktycznego.

3. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców przekazuje, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców, 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 kierowców, administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców o:

- 1) wyjaśnieniu tej niezgodności w przypadku:
 - a) wprowadzenia poprawnych danych do centralnej ewidencji kierowców, 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 kierowców dane są poprawne;
- 2) braku możliwości wprowadzenia poprawnych danych do centralnej ewidencji kierowców z podaniem uzasadnienia.

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

6. W przypadku wyjaśnienia niezgodności danych podmiot, o którym mowa w ust. 1, wprowadza dane do centralnej ewidencji kierowców, 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 kierowców.

8. Przepisów ust. 1–7 nie stosuje się do usunięcia z ewidencji danych dotyczących zakazu prowadzenia pojazdów.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 79) w art. 1:

1) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w art. 38 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku wykonywania pojazdem jazdy testowej z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego i profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych, podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2, albo jego pracownik, z uwzględnieniem art. 80w ust. 3, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu.”;”;

2) dotychczasową treść pkt 1 oznacza się jako pkt 1a;

3) w pkt 18 w art. 132a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przepisy art. 132 ust. 1a pkt 1, 3, 4 i 7 oraz ust. 8 stosuje się odpowiednio do profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w art. 80s ust. 1.”,

b) w ust. 3 skreśla się wyrazy „oraz pkt 6”;

4) w pkt 19 wyrazy „art. 132 ust. 1–3” zastępuje się wyrazami „art. 132 ust. 1–2”;

5) w pkt 20 wyrazy „art. 132 ust. 1–3, 5 i 6” zastępuje się wyrazami „art. 132 ust. 1–2, 5 i 7”.

Art. 6. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16, przez podmioty, o których mowa w art. 80ba ust. 1 pkt 9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą:

1) art. 79 ust. 3 oraz art. 80ba ust. 1 pkt 1 i ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, stosuje się;

2) art. 80ba ust. 1 pkt 9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie stosuje się.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych,

o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 7. 1. Organ prowadzący rejestr, o którym mowa w art. 79 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r. poz. 21, z 2017 r. poz. 2422 oraz z 2018 r. poz. 650), przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, zgromadzone do dnia ogłoszenia przez ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikatu o gotowości wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie danych do centralnej ewidencji pojazdów przez podmioty, o których mowa w art. 80ba ust. 1 pkt 8.

2. Przekazywanie danych rozpocznie się w terminie wskazanym w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji ogłoszonym na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 8. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie danych o zastawach rejestrowych ustanowionych na pojeździe do centralnej ewidencji pojazdów art. 80b ust. 1 pkt 7 oraz art. 80ba ust. 1 pkt 5 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą w zakresie dotyczącym udostępniania i przekazywania danych o zastawach rejestrowych ustanowionych na pojeździe nie stosuje się.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 9. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych, o których mowa w art. 80be ust. 1, za pomocą systemów teleinformatycznych, o których mowa w art. 80be ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przepisu art. 80be ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie stosuje się.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 10. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16a, przez podmioty, o których mowa w art. 80ba ust. 1 pkt 8 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przepisów art. 80ba ust. 1 pkt 8 oraz art. 80ba ust. 4a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie stosuje się.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 11. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających udostępnianie danych zgromadzonych w ewidencji do ponownego wykorzystywania za pośrednictwem usług sieciowych przepisu art. 80ce ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie stosuje się.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 12. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie danych, na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się przepisy art. 100a i art. 100b–100e ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 13. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przepisów art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 43 ust. 2 pkt 4, art. 44 ust. 3 pkt 2, art. 67 ust. 2 pkt 2, art. 82 ust. 1 pkt 4 lit. c, art. 98, art. 99 ust. 1 pkt 3 lit. c i pkt 4 oraz ust. 2 pkt 1 lit. b i ust. 3, art. 102 ust. 1b, art. 103 ust. 1 pkt 2 i 3

i ust. 2, art. 124 ust. 7, art. 125 pkt 10 lit. g i pkt 16 oraz przepisów rozdziału 14 ustawy zmienianej w art. 2 nie stosuje się.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 14. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie staroście informacji z centralnej ewidencji kierowców, w przypadkach, o których mowa w art. 102 ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy zmienianej w art. 2, przepisu art. 102 ust. 1b ustawy zmienianej w art. 2 nie stosuje się.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 15. 1. Przepis art. 130 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, stosuje się do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzenie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o naruszeniach, o których mowa w art. 130 ustawy zmienianej w art. 1.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 16. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji do centralnej ewidencji pojazdów o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) oraz o informacji o jego zwrocie w sposób, o którym mowa w art. 132 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą:

- 1) art. 38, art. 129 ust. 2 pkt 2, art. 129b ust. 3 pkt 2, art. 132, art. 134 i art. 134a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, stosuje się;
- 2) art. 129 ust. 2 pkt 2¹ ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie stosuje się.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych,

o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 17. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80bb ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80bb ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

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

- 1) art. 1 pkt 6, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.;
- 2) art. 2 pkt 1–11, które wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 2 pkt 12, który wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 4) art. 5, który wchodzi w życie z dniem 11 lipca 2019 r.

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa sankcjonuje etapowe podejście do wdrożenia zmodernizowanego systemu CEPiK 2.0 i stanowi kontynuację działań legislacyjnych zainicjowanych ustawą z dnia 15 września 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1926).

Celem niniejszej nowelizacji jest optymalizacja działań związanych z wdrożeniem systemu CEPiK 2.0 i wyeliminowanie ryzyka związanego z jednoczesnym uruchomieniem wszystkich jego funkcjonalności oraz integracją i komunikacją z ponad 60 grupami interesariuszy, w części dotyczącej centralnej ewidencji kierowców (CEK), a także uzupełnienie, doprecyzowanie i uspoźnienie przepisów 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.). Projekt zakłada uruchamianie funkcjonalności systemu CEPiK 2.0 w następstwie komunikatu ogłaszanego przez ministra właściwego do spraw informatyzacji określającego terminy wdrożenia dla poszczególnych rozwiązań technicznych, m.in. w zakresie:

- wprowadzania, przekazywania, gromadzenia w CEK danych w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej,
- wprowadzania, przekazywania, gromadzenia przez podmioty zobowiązane (marszałka województwa, wojewodę i starostę) danych o osobach i jednostkach (m.in. instruktorach, wykładowcach, egzaminatorach, lekarzach, psychologach, ośrodkach szkolenia kierowców, pracowniach psychologicznych itd.) uczestniczących w procesie nabywania uprawnień do kierowania pojazdami, co umożliwi przygotowanie na potrzeby prawidłowej obsługi profilu kandydata na kierowcę i procesu wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania kompletnych słowników osób i jednostek, które uczestniczą w procesie, a także na bieżące zasilanie danymi,
- wprowadzania, przekazywania i gromadzenia danych w zakresie osób posiadających uprawnienia i tych, którym je cofnięto, oraz osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień, w tym danych o naruszeniach przepisów ruchu drogowego popełnianych przez kierujących, danych o okresie próbnym, kursach reedukacyjnych, orzeczeniach lekarskich i psychologicznych, co stanowi podstawę do systemowego wsparcia

- obsługi procesów związanych z nabywaniem uprawnień do kierowania oraz nadzorem nad kierującymi pojazdami – zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2017 r. poz. 978, z późn. zm.),
- udostępniania ww. danych na zasadach określonych w ustawie,
 - wsparcia procesu obsługi niezgodności danych zgromadzonych w ewidencji.

W konsekwencji powyższego projekt uzależnia również terminy migracji danych dotyczących ośrodków szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej, a także dotyczących osób i jednostek uczestniczących w procesie nabywania uprawnień od terminów wskazanych w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji.

Analogicznie przepisy przewidują uzależnienie rozpoczęcia pobierania opłaty ewidencyjnej za wpis do rejestrów i ewidencji ww. osób i jednostek od terminu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie i gromadzenie tych danych w CEK.

Jednocześnie projekt przewiduje, że do momentu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie i gromadzenie danych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw stosuje się przepisy dotychczasowe.

Jako efekt etapowego wdrożenia, w celu zapewnienia stopniowego wprowadzania poszczególnych elementów systemu CEPiK 2.0, niniejszy projekt przewiduje również uruchomienie rozwiązań niezależnych od procesów realizowanych w ramach CEK, tj.:

- gromadzenia, przekazywania i udostępniania z centralnej ewidencji pojazdów (CEP) danych o zastawach rejestrowych,
- rozpoczęcia przekazywania danych do CEP o polisach i szkodach w trybie docelowym przez zakłady ubezpieczeń za pośrednictwem systemu teleinformatycznego Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego,
- uruchomienia centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych (CEPKP),
- zapewnienia możliwości wprowadzania do CEP danych o demontażu bezpośrednio przez stacje demontażu i zapewnienia stacjom demontażu dostępu do CEP w tym zakresie,
- obsługi procesów wyjaśniania niezgodności w CEP,
- obsługi procesów wyjaśniania niezgodności w CEPKP.

Projekt przewiduje również zwolnienie obywateli poruszających się pojazdami zarejestrowanymi w Polsce po terytorium RP z obowiązku posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego i dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu. Posiadanie tych dokumentów przy sobie nie będzie wymagane przy kontroli drogowej. Stosowanie przepisu zostało uzależnione od wdrożenia rozwiązań technicznych, które – co do zasady – zapewnią dostęp do weryfikacji danych z tych dokumentów on-line w CEP.

Termin uruchomienia ww. rozwiązań zostanie ogłoszony komunikatem ministra właściwego do spraw informatyzacji. Komunikat zostanie ogłoszony co najmniej z trzymiesięcznym wyprzedzeniem.

Przyjęte podejście 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 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 związku z usankcjonowaniem etapowego wdrożenia zmodernizowanego systemu w zakresie CEK 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, z późn. zm.);
- 2) ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2017 r. poz. 978, z późn. zm.);
- 3) ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541, z późn. zm.);
- 4) 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.);
- 5) ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 79).

W ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw zostały zawarte zmiany mające stworzyć ramy prawne dla

realizacji projektu informatycznego CEPiK 2.0, którego celem jest przebudowa i modernizacja CEP, CEK, a także budowa 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, z późn. zm.) 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.

Minister Cyfryzacji powołał w związku z tym 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 oraz 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.

W celu zapewnienia ram prawnych dla etapowego uruchomienia CEPiK 2.0 przygotowano projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, dotyczący przyspieszenia uruchomienia zmodernizowanego

CEPiK 2.0 w zakresie CEP. Ustawa została uchwalona przez Sejm w dniu 15 września 2017 r. i ogłoszona w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. poz. 1926).

Niniejszy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw sankcjonuje kolejne etapy wdrożenia zmodernizowanego Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK 2.0), dając możliwość stopniowego uruchamiania poszczególnych elementów systemu w terminach wynikających z harmonogramu, po ogłoszeniu ich komunikatem przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Komunikat zostanie ogłoszony z trzymiesięcznym wyprzedzeniem.

Projekt nowelizuje przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uzupełniając zidentyfikowane w toku prac projektowych oraz szerokich konsultacji i uzgodnień z interesariuszami Programu CEPiK 2.0 luki (np. brak definicji niezgodności), 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.

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, 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.

W efekcie niniejszej nowelizacji przyjęto odroczone w stosunku do obecnie zakładanego terminu 4 czerwca 2018 r. uruchomienie poszczególnych funkcjonalności dotyczących CEP, CEK i CEPKP. Wobec przyjętego programu naprawczego

dotyczącego wdrożonego w dniu 13 listopada 2017 r. systemu CEPiK 2.0 w zakresie CEP, polegającego na wydłużeniu okresu stabilizacji tego systemu, wszystkie nowe jego elementy, o których mowa w niniejszej nowelizacji, będą wdrażane etapowo po zakończeniu procesu stabilizacji.

Formuła Programu CEPiK 2.0 przewiduje cykliczne regularne spotkania Komitetu Sterującego Programu CEPiK 2.0, w którym uczestniczą przedstawiciele interesariuszy CEPiK 2.0. Interesariusze są na bieżąco informowani o zakresie i terminach realizacji poszczególnych elementów – uczestniczą w zatwierdzaniu zmian w harmonogramie. Takie podejście gwarantuje uczestnikom Programu pełną bieżącą wiedzę i komunikację w zakresie realizacji poszczególnych elementów systemu i postępach w pracach wytwórczych oraz planowanych działaniach, w szczególności o terminach dostarczenia dokumentacji interfejsów, planowanych testach rozwiązań (integracyjnych, akceptacyjnych oraz end-to-end), a następnie w poszczególnych działaniach i zadaniach związanych z wdrożeniem.

Rozwiązania szczegółowe

I. Art. 1 wprowadza zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym:

1. Zmiana art. 38 zwalnia obywateli z obowiązku posiadania przy sobie i okazywania podczas kontroli drogowej odpowiednich dla danego rodzaju pojazdu dokumentów. Oznacza to, że obywatele poruszający się pojazdem na terytorium RP i w RP zarejestrowanym nie będą musieli wozić przy sobie dowodu rejestracyjnego/pozwolenia czasowego, a także dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu. Konsekwencją powyższej zmiany są zmiany przepisów art. 129 i art. 129b – dotyczących kompetencji organów kontroli ruchu drogowego w zakresie weryfikacji danych pojazdu w CEP oraz art. 132, art. 133, art. 134 i art. 134a – w zakresie podejścia do zatrzymywania dowodów rejestracyjnych/pozwoleń czasowych. W przypadku gdy zachodzą przesłanki do zatrzymania tych dokumentów, przyjęto rozwiązanie polegające na rezygnacji z fizycznego zatrzymywania dokumentu przez organy kontroli ruchu drogowego na rzecz oznaczenia zatrzymania tego dokumentu w CEP. Utrzymano jednocześnie przepisy związane z każdorazowym wydawaniem w takiej sytuacji pokwitowania. Projektowane przepisy przewidują możliwość oznaczenia zwrotu zatrzymanego

dokumentu przez dowolną jednostkę w ramach organu, który zatrzymał dokument, po poinformowaniu przez posiadacza tego dokumentu o ustaniu przesłanek powodujących jego zatrzymanie. Tym samym wprowadzono ułatwienie dla obywateli, rezygnując z dotychczasowego sposobu postępowania, tj. przesyłania zatrzymanego dokumentu do organu rejestrującego, który wydał dokument, i możliwości dokonania zwrotu jedynie przez ten organ. W zakresie zwrotu dokumentu przyjęto analogiczne rozwiązanie pod warunkiem ustania przyczyn uzasadniających zatrzymanie dokumentu i poinformowaniu o tym przez posiadacza dokumentu – zwrot nastąpi przez wprowadzenie danych o zwrocie dokumentu przez podmiot, który dokument zatrzymał lub podmiot, który go wydał.

Utrzymano jednocześnie dotychczasową procedurę w zakresie zatrzymywania dokumentów rejestracyjnych przez jednostkę uprawnioną do przeprowadzania badań technicznych.

Wobec dokumentów pojazdów zarejestrowanych poza terytorium RP utrzymano dotychczasową procedurę dotyczącą zatrzymywania tych dokumentów.

W art. 16 uzależniono stosowanie wskazanych przepisów od wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających odnotowanie zatrzymania i zwrotu dokumentu w CEP. Wdrożenie tych rozwiązań poprzedzi opublikowanie z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem komunikatu zawierającego informację o terminie wdrożenia.

2. Projekt przewiduje również w art. 1 pkt 3 rozszerzenie zakresu danych gromadzonych w ewidencji o stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów, na potrzeby budowy słownika tych podmiotów, w celu umożliwienia przesyłania przez te podmioty informacji o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu bezpośrednio do CEP (art. 4 pkt 1 lit. b).

Aktualny stan prawny nakłada obowiązek przekazywania informacji o demontażu przez starostę, na podstawie zaświadczenia przesłanego przez stację demontażu lub przedstawionego przez właściciela. Obowiązek ten zostanie przeniesiony na podmiot źródłowy – zgodnie z ogólnymi założeniami funkcjonowania systemu centralnego. Takie podejście – przez wyeliminowanie w przepływie informacji pośrednictwa starosty – zapewnia szybszy dostęp do aktualnych danych dla użytkowników systemu.

Zakłada się, że na potrzeby umożliwienia realizacji powyższego obowiązku, w ramach systemu CEPiK 2.0 zostanie zbudowana aplikacja umożliwiająca stacjom demontażu

wprowadzanie danych do CEP, co zminimalizuje koszty rozwiązania dla przedsiębiorców. Równolegle w ramach systemu zostanie udostępnione API dla podmiotów chcących zintegrować własne rozwiązania informatyczne z CEPiK 2.0.

W konsekwencji powyższej zmiany wprowadzono w art. 1 pkt 2 uproszczenie procesu polegające na wyrejestrowaniu pojazdu z urzędu po otrzymaniu informacji przez organ rejestrujący o demontażu pojazdu od administratora danych i informacji zgromadzonych w CEP.

Podmiotem zobowiązanym do przekazywania danych o stacjach demontażu i punktach zbierania pojazdów do ewidencji będzie marszałek województwa, który już na podstawie obowiązujących przepisów przekazuje takie dane do bazy danych o odpadach. Marszałek województwa będzie mógł przekazywać dane do ewidencji za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, w którym prowadzona jest baza danych o odpadach, albo z wykorzystaniem aplikacji udostępnianej w ramach systemu CEPiK 2.0.

Stosowanie powyższych przepisów uzależniono od wdrożenia rozwiązań technicznych, w terminie określonym w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji publikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem.

3. Projekt zakłada dodanie przepisu ust. 5a w art. 80d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Zmiana ta polega na wskazaniu, że ze środków Funduszu Celowego CEPiK będzie mogła być dokonana wpłata na rachunek budżetu państwa. Ewentualna wysokość wpłaty do budżetu państwa ze środków Funduszu dookreślana byłaby corocznie w ustawie budżetowej. Środki finansowe uzyskiwane w ramach przychodów Funduszu pozwalają na sfinansowanie zarówno kosztów funkcjonowania CEPiK, jego rozwoju oraz planowanych wynagrodzeń osób realizujących te zadania, jak i dokonanie wpłaty do budżetu państwa, która mogłaby posłużyć na sfinansowanie obsługi zadań, o których mowa w art. 80d ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Zmiana ta ma stanowić istotny instrument w procesie realizacji głównej zasady finansów publicznych, tj. celowości i efektywności wydatkowania środków publicznych, i ma przyczynić się do skutecznego wykonywania zadań w ramach planowanych wydatków.

II. W art. 2 projektu wprowadzono zmiany w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, wyrównując zakres danych gromadzonych w lokalnych ewidencjach i rejestrach osób oraz jednostek uczestniczących w procesie nabywania uprawnień przez organy właściwe do prowadzenia tych rejestrów i ewidencji (wojewodów, starostów/prezydentów miast, marszałków województw) z zakresem, który na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym mają być przekazywane do CEK.

Zmiana uzupełnia przepisy art. 33, art. 38, art. 58, art. 77, art. 87 i art. 117 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami o dane dotyczące daty i miejsca urodzenia, a art. 86 i art. 116 o numer identyfikacyjny REGON, zapewniając, że dane przekazywane do ewidencji będą kompletne, a podmioty, które je gromadzą, uzyskają podstawę do ich zbierania od podmiotów wnioskujących o wpis do ewidencji/rejestrów (m.in. egzaminatorów, instruktorów, wykładowców, instruktorów techniki jazdy, uprawnionych psychologów i lekarzy, ośrodków szkolenia kierowców, ośrodków doskonalenia techniki jazdy, pracowni psychologicznych, podmiotów prowadzących szkolenie).

Jednocześnie uzupełniono przepisy art. 71 i art. 118 dotyczące skreślenia egzaminatora i instruktora doskonalenia techniki jazdy odpowiednio z lokalnej ewidencji egzaminatorów lub lokalnej ewidencji instruktorów techniki jazdy – na wniosek samego egzaminatora lub instruktora.

W art. 2 pkt 3 i w konsekwencji nowelizacji ustawy z dnia 15 września 2017 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. 1926) dokonano analogicznych zmian w zakresie uspoźnienia terminologii i zastąpienia wyrazów „administrator centralnej ewidencji kierowców” wyrazami „administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji”.

Zmiany art. 124 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (art. 2 pkt 12 projektu) dotyczą ponownego połączenia upoważnień do wydania aktów wykonawczych. Przepis art. 124 ust. 12 ustawy został dodany ustawą z dnia 22 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2281 oraz z 2016 r. poz. 2001). Zmiana polegała wówczas na podziale upoważnienia do wydania rozporządzenia dla ministra właściwego do spraw transportu z art. 124 ust. 10 ustawy. W jej wyniku powstały osobne upoważnienia do określenia terminów wymiany praw jazdy (minister właściwy do spraw transportu) oraz

sposobu postępowania w przypadku stwierdzenia rozbieżności między danymi zawartymi w dokumencie prawa jazdy a danymi znajdującymi się w CEK (minister właściwy do spraw informatyzacji). Na podstawie art. 124 ust. 12 ustawy nie wydano rozporządzenia, ponieważ art. 124 ust. 7 ustawy określający obowiązek sprawdzania dokumentów z danymi w CEK nie wszedł jeszcze w życie. Po ponownej analizie przepisów i w uzgodnieniu z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa zaproponowano zatem przywrócenie jednego upoważnienia do wydania aktu wykonawczego z uwagi na zakres przedmiotowy tego aktu. W wyniku analizy wskazane jest wydanie przedmiotowego rozporządzenia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji, z uwagi na procedurę wyjaśniania rozbieżności w dokumentach prawa jazdy z danymi w CEK pozostającą na styku kompetencji ministra właściwego do spraw transportu i ministra właściwego do spraw informatyzacji.

W art. 2 pkt 13 projektu wprowadzono zmianę dostosowującą przepis art. 136 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w zakresie dotychczas wskazanego terminu określonego na dzień 4 czerwca 2018 r. Przyjęto rozwiązanie polegające na ogłoszeniu terminu w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji publikowanym z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej, zgodnie z art. 12 projektu.

W art. 2 projektu wprowadza się także zmiany w art. 138a i art. 138b ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami – w zakresie terminów – uzależniając je od terminów wskazanych w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji.

Zmiana terminu pobierania opłaty ewidencyjnej nie będzie miała wpływu na wysokość dochodów do budżetu państwa. Rozpoczęcie pobierania opłaty ewidencyjnej nastąpi w momencie rozpoczęcia gromadzenia danych o osobach i jednostkach uczestniczących w procesie nabywania uprawnień w CEK.

W art. 138b uzupełniono przepisy dotyczące zakresu danych przekazywanych przez podmioty zobowiązane do zasilania CEK, uwzględniając obecnie obowiązujące przepisy, na podstawie których podmioty zobowiązane prowadzą lokalne ewidencje i rejestry definiujące możliwości formalno-techniczne po stronie tych podmiotów, oraz dostosowano termin do przepisów przejściowych ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

III. W art. 3 wprowadzone zostały zmiany w ustawie z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, mające na celu dostosowanie przepisów art. 7 tej ustawy do przyjętej koncepcji etapowego uruchamiania poszczególnych funkcjonalności systemu CEPiK 2.0, uzależniając to od ogłoszenia komunikatu o gotowości wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających ich funkcjonowanie. W art. 7 ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „Do dnia 3 czerwca 2018 r.” zostały zastąpione wyrazami „Do dnia wskazanego w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji, ogłaszanego na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej, określającego termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzenie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o naruszeniach, o których mowa w rozdziale 15 ustawy zmienianej w art. 5:”. Komunikat zostanie ogłoszony z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem.

W art. 8 wprowadzono zmianę polegającą na zastąpieniu wyrazów „traci moc z dniem 4 czerwca 2018 r.” wyrazami „stosuje się do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzenie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o naruszeniach, o których mowa w art. 103 ustawy, o której mowa w art. 4.”.

IV. Art. 4 projektu wprowadza zmiany ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw:

1. W art. 1 w pkt 1 ww. ustawy dodano w pkt 86 definicję niezgodności. Wprowadzenie definicji, uzgodnionej w wyniku konsultacji ze stroną samorządową oraz interesariuszami CEPiK 2.0, pozwoli na jednoznaczne oznaczanie i zgłaszanie niezgodności, a także wyeliminuje różnorodną interpretację tego pojęcia przez poszczególne podmioty.

2. W art. 80ba ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wprowadza się nowe brzmienie, określając podmiot, który przekazuje dane o ustanowionym zastawie rejestrowym do CEP. Zmiana ta podyktowana jest koniecznością ujednoczenia zasad wprowadzania danych przez podmioty zobowiązane oraz jednoznacznego sprecyzowania podmiotu przekazującego do ewidencji dane o zastawach. Konsekwencją propozycji jest uchylenie przepisu art. 80ba ust. 6 pkt 2.

3. W art. 80bd, art. 100af oraz w art. 100i ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wprowadza się zmiany uzupełniające i precyzujące proces wyjaśniania niezgodności. Dotychczasowe przepisy otrzymują nowe, zmienione brzmienie. Dodaje się przepisy wskazujące, że wyjaśnienie niezgodności polega na wprowadzeniu do ewidencji poprawnych danych, przekazaniu informacji za pośrednictwem systemu teleinformatycznego ewidencji o poprawności danych lub przekazaniu informacji o braku możliwości przekazania poprawnych danych do ewidencji. Projektowane przepisy jednoznacznie wskazują obowiązek wyjaśnienia niezgodności przed wprowadzeniem do ewidencji danych, dopuszczając jednak sytuacje, w których mimo istnienia niezgodności wprowadzenie danych do ewidencji będzie możliwe. Rozpoczęcie wyjaśniania niezgodności w trybie art. 80bd, 100af i 100i nastąpi w terminie ogłoszonym w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji – zgodnie z projektowanym art. 10d ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

W przypadku CEK obowiązek wyjaśniania niezgodności wyłączono w stosunku do Biura Informacyjnego Krajowego Rejestru Karnego – podmiotu, który przekazuje do ewidencji dane o usunięciu zakazu prowadzenia pojazdów z Krajowego Rejestru Karnego (KRK). Wyłączenie Biura Informacyjnego KRK z procesu wyjaśniania niezgodności jest uzasadnione brakiem podstawy prawnej, a tym samym brakiem technicznej możliwości przetwarzania danych o zakazie prowadzenia pojazdów przez Biuro Informacyjne KRK po jego usunięciu z KRK. Analogiczny przepis został wprowadzony w art. 16b – ręcznej procedurze obsługi niezgodności.

4. W projekcie uchylono pkt 16 lit. b w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, dotyczący upoważnienia do wydania rozporządzenia w sprawie wymagań technicznych i jakościowych w zakresie standardów wprowadzanych danych, łącząc to upoważnienie z upoważnieniem zawartym w projektowanym art. 100ad ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Zmiana ma na celu zebranie przepisów szczegółowych dotyczących wprowadzania danych do ewidencji w jednym akcie wykonawczym.

5. Zmiana art. 100ad ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym ma na celu uzupełnienie przepisów 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 przepisów dotyczących komunikatu generowanego przez system teleinformatyczny ewidencji potwierdzającego poprawne wprowadzenie danych oraz komunikatu o niewprowadzeniu danych do ewidencji, który skutkuje koniecznością ponownego wprowadzenia danych.

6. Projekt nowelizuje przepisy art. 100ad ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dodając ust. 2a, który uzupełnia przepisy dotyczące wprowadzania danych do ewidencji o przypadek, w którym w ewidencji kierowców brak jest danych o danym podmiocie (osobie fizycznej lub przedsiębiorcy). Precyzuje się, że dane pobierane są odpowiednio z CEP, CEPKP, rejestru PESEL lub REGON.

7. W art. 100ad ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym rozwinięto przepisy dotyczące komunikatu generowanego z ewidencji, określając, kiedy potwierdza on skuteczne wprowadzenie danych do ewidencji, a kiedy niezbędne jest ponowienie wprowadzenia danych.

8. W art. 100ad ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym 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.

Zmiany opisane w ww. pkt 3–7 są analogiczne do przepisów ustawowych wprowadzonych w nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym z dnia 15 września 2017 r. (Dz. U. poz. 1926) przyspieszających uruchomienie CEP oraz stanowią uspoźnienie zasad funkcjonowania CEP i CEK.

9. W art. 100aa ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w ust. 1 pkt 3 nadano nowe brzmienie, które daje podstawę do gromadzenia w ewidencji informacji o zakazie prowadzenia pojazdów w szerokim rozumieniu. Dotychczasowe przepisy przewidywały gromadzenie w ewidencji danych dotyczących wyłącznie zakazu prowadzenia pojazdów w postaci środka karnego. Należy jednak uwzględnić, iż celem gromadzenia informacji o zakazie prowadzenia pojazdów w ewidencji jest zapewnienie, aby osoba, wobec której zakaz orzeczono – niezależnie od tego, czy zakaz

stanowi środek karny, probacyjny, wychowawczy czy zabezpieczający – nie miała możliwości uczestnictwa w ruchu drogowym, nie mogła być szkolona ani egzaminowana. Z tego też względu podmiotom uczestniczącym w procesie nabywania uprawnień, jak również organom kontroli ruchu drogowego, należy zapewnić dostęp do informacji o orzeczonych zakazach prowadzenia pojazdów, rozumianych szeroko. Konsekwencją przedmiotowej zmiany jest zmiana w art. 100aa ust. 4 pkt 11.

10. W art. 100aa ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w ust. 1 zmieniono brzmienie pkt 14, wskutek czego w ewidencji gromadzone będą również dane o ośrodkach egzaminacyjnych i o ich oddziałach terenowych. Następnie dodano pkt 15 dotyczący gromadzenia w ewidencji informacji o ośrodkach szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej, uchylając jednocześnie przepis w tym zakresie w art. 100ag. Zmiana ma charakter porządkujący i pozwoli na ujednoczenie przepisów ustawy dotyczących gromadzenia i udostępniania danych z ewidencji. Wprowadzenie zmiany pozwala również na jednoznaczne określenie zakresu danych gromadzonych o ośrodkach szkolenia. Dane o ośrodkach szkolenia będą mogły być udostępniane podmiotom uprawnionym. W związku z dokonaną zmianą dostosowano przepis art. 100ac ust. 1 pkt 9 lit. b.

11. W konsekwencji zmiany opisanej w pkt 10 uchylono art. 100ag. Uchylenie tego przepisu w części dotyczącej przekazywania informacji o przedsiębiorcach prowadzących ośrodki szkolenia w zakresie zaświadczeń do przewozu towarów niebezpiecznych wynika z tego, że dane nie będą w ewidencji wykorzystywane w żadnym zaprojektowanym procesie ani używane przez podmioty uprawnione do pozyskiwania danych z ewidencji.

12. W art. 100aa w ust. 4 pkt 20 i 21 nadano nowe brzmienie oraz dodano pkt 20a i pkt 22, uzupełniając zakres danych gromadzonych w ewidencji o orzeczenia lekarskie i psychologiczne stwierdzające przeciwwskazania lub ich brak do pracy na stanowisku kierowcy. Zmiana pozwala uszczelnić proces wydawania dokumentu stwierdzającego uprawnienia z kodem 95 (dla kierowcy zawodowego), zapewniając wsparcie przy wydawaniu decyzji na podstawie przedstawionego orzeczenia. Jednocześnie dostosowano do nadanego brzmienia pkt 20 i 21 nowego brzmienia ust. 5 pkt 16.

13. W art. 100aa ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nadano nowe brzmienie, dostosowując zakres danych gromadzonych o podmiotach

uczestniczących w procesie nabywania uprawnień, biorąc pod uwagę charakter tych podmiotów, z których część stanowią przedsiębiorcy, a część jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, dostosowując odpowiednio przepisy.

14. Jednocześnie w art. 100aa ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wprowadzono ust. 7a, wyodrębniając zakres informacyjny gromadzony o ośrodkach egzaminujących – biorąc pod uwagę, iż w stosunku do tych ośrodków nie prowadzi się lokalnych ewidencji, a tym samym nie przewiduje się numeru ewidencyjnego. Dodatkowo w stosunku do ośrodków egzaminujących nie stosuje się przepisów dotyczących skreślenia z rejestru.

15. Upoważnienie do wydania rozporządzenia w art. 100aa ust. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym rozszerzono o wskazanie zakresu danych przekazywanych przez poszczególne podmioty do ewidencji oraz danych automatycznie uzupełnianych przez system teleinformatyczny obsługujący CEK, eliminując w ten sposób możliwość dowolnej interpretacji tego zakresu.

16. W art. 100ab ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w wyniku konsultacji z przedstawicielami Ministerstwa Sprawiedliwości zmieniono brzmienie pkt 1, wskazując w lit. a, że dane o zakazie prowadzenia pojazdów są usuwane z ewidencji, jeżeli podlegają usunięciu z KRK. Dotychczasowy przepis odnosił się wyłącznie do zatarcia skazania, a zatem jednostkowego zdarzenia powodującego konieczność usunięcia danych, podczas gdy dane z KRK usuwane są nie tylko w przypadku zatarcia skazania, ale również w innych sytuacjach, np. z uwagi na przywrócenie terminu do zaskarżenia orzeczenia odnotowanego w KRK, stwierdzenie nieważności orzeczenia odnotowanego w KRK czy śmierci osoby. Z tego też względu powiązано usunięcie danych z ewidencji z usunięciem z KRK danych o orzeczeniu, którym orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów. W dodanej lit. b dla pozostałych zakazów zapewniono ich usuwanie z ewidencji po 5 latach od daty uprawomocnienia się orzeczenia o zastosowaniu zakazu, wskazując w ust. 1a, że dane te są usuwane automatycznie. Określając termin usunięcia zakazu, wzięto pod uwagę spójność z przepisami w zakresie terminu usuwania z ewidencji informacji o naruszeniach wskazanego w art. 98 ust. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

17. W konsekwencji zmiany przepisu opisanego w pkt 15 dokonano zmiany w art. 100ac ust. 1 pkt 11, wskazując na przekazywanie przez Biuro Informacyjne KRK informacji

o usunięciu danych o zakazie z KRK.

18. W art. 100ah w pkt 21 dokonano zmiany, wprowadzając przepis w lit. b, który umożliwi udostępnienie zakładom ubezpieczeń danych o uprawnieniach do kierowania pojazdami, nie tylko w postępowaniu regresowym, ale także na potrzeby weryfikacji posiadania przez osobę uprawnienia przy zawieraniu umowy ubezpieczenia. Na poziomie ustawy wskazano kategorię danych „o uprawnieniach”, przy czym mając na względzie, iż szczegółowy zakres danych udostępnianych z CEK reguluje rozporządzenie wydane na podstawie art. 100an ust. 1, przewiduje się udostępnienie zakładom ubezpieczeń w ramach ww. kategorii ustawowej daty uzyskania uprawnienia, a także rodzaju i zakresu tego uprawnienia.

Niniejszy projekt wprowadza także zmiany w przepisach ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw w zakresie przepisów regulujących funkcjonowanie CEPKP.

19. Zmiana dokonana w art. 100f ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, analogiczna do przypadku CEK, uchyla upoważnienie do wydania odrębnego rozporządzenia w sprawie wymagań technicznych i jakościowych w zakresie standardów wprowadzanych danych, łącząc to upoważnienie z upoważnieniem zawartym w art. 100g ust. 4 w celu zebrania przepisów szczegółowych dotyczących wprowadzania danych do ewidencji w jednym akcie wykonawczym.

20. W art. 100g ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym poprawiono przepis, wykreślając wyrazy „z wyłączeniem numeru PESEL”, biorąc pod uwagę faktyczne pobieranie danych z PESEL – w przypadku wprowadzania nowych danych do ewidencji. Dotychczasowe wyłączenie utrudniłoby sprawne przekazywanie danych przez podmioty obowiązane, w szczególności w przypadku wprowadzania do ewidencji nowych danych, a także przekazanie danych już zgromadzonych w EKSMOoN od dnia 1 lipca 2014 r. do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie tych danych w terminie wskazanym przez ministra właściwego do spraw cyfryzacji.

21. Zmiana art. 100h ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym ma na celu uzupełnienie przepisów odnośnie do pobierania danych z rejestrów referencyjnych PESEL i REGON na potrzeby wprowadzenia do ewidencji danych nowego podmiotu (osoby fizycznej lub przedsiębiorcy), wprowadzenie zasady

rozstrzygnięcia rozbieżności danych zgromadzonych w ewidencji według danych zgromadzonych w rejestrach referencyjnych PESEL i REGON, a także doprecyzowanie przepisów dotyczących komunikatu generowanego przez system teleinformatyczny ewidencji potwierdzającego poprawne wprowadzenie danych oraz komunikatu o niewprowadzeniu danych do ewidencji, który skutkuje koniecznością ponownego wprowadzenia danych.

22. Projekt nowelizuje przepisy art. 100h ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dodając ust. 2a, który uzupełnia przepisy dotyczące wprowadzania danych do ewidencji o przypadek, w którym w CEPKP brak jest danych o danym podmiocie (osobie lub przedsiębiorcy). Precyzuje się, że dane pobierane są odpowiednio z CEP, CEK, rejestru PESEL lub REGON. Przepis przewiduje, że w przypadku rozbieżności danych z wniosku a danymi ze wskazanych rejestrów rozstrzygające są dane z PESEL i REGON.

23. W art. 100h ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym rozwinięto przepisy dotyczące komunikatu generowanego z ewidencji, określając, kiedy potwierdza on skuteczne wprowadzenie danych do ewidencji, a kiedy niezbędne jest ponowienie wprowadzenia danych.

24. W art. 100h ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym połączono upoważnienie do wydania rozporządzenia z upoważnieniem zawartym w art. 100f ust. 3 ustawy, co pozwoli na wydanie przepisów dotyczących wprowadzania danych do ewidencji w jednym rozporządzeniu.

Zmiany opisane w pkt 20–23 są analogiczne i spójne ze zmianami wprowadzonymi dla CEK (pkt 3–7).

W projekcie wprowadzono także zmiany dotyczące przepisów przejściowych ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

25. Wprowadzono przepisy art. 10a–10e zakładające wdrożenie rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie danych z ewidencji w terminach określonych w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji. Terminy te tym samym oznaczają rozpoczęcie wprowadzania danych do ewidencji przez podmioty zobowiązane w danym zakresie. Przewiduje się oddzielne komunikaty w zakresie:

- danych odpowiednio o osobach i jednostkach uczestniczących w procesie nabywania uprawnień (art. 10a),
- danych o świadectwach kwalifikacji zawodowej (art. 10a),
- danych o osobach posiadających uprawnienia i tych, którym je cofnięto, a także danych o osobach, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, jak również osobach nabywających uprawnienia (art. 10a),
- danych o kartach parkingowych (art. 10b),
- obsługi niezgodności (art. 10c).

Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych przewiduje się stosowanie przepisów dotychczasowych.

Art. 10d i 10e są konsekwencją zmian ujętych w art. 10a i dostosowują przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.) w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej oraz ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169, z późn. zm.) w zakresie zaświadczenia ADR.

26. Uzupełniono przepisy art. 11, zmieniając ust. 4 oraz dodając ust. 5, umożliwiające migrację danych z systemu EKSMOoN, w którym aktualnie gromadzone są informacje o wydanych kartach parkingowych. Przepisy te dają podstawę do przekazania danych o wydanych kartach parkingowych zgromadzonych od dnia 1 lipca 2014 r. do terminu wskazanego w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji w systemie EKSMOoN – przed uruchomieniem CEPKP, w celu zapewnienia kompletności ewidencji w momencie jej uruchomienia. Projektowane przepisy przewidują możliwość rozpoczęcia migracji danych w terminie ogłoszonym w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji. Analogiczne rozwiązanie przyjęto dla migracji danych o ośrodkach szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej (art. 11 ust. 6 i 7)

27. W art. 13 uzależniono wprowadzanie danych o polisach i szkodach od terminu, który zostanie określony w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji. Komunikat zostanie ogłoszony co najmniej 3 miesiące przed wdrożeniem rozwiązań technicznych umożliwiających zakładom ubezpieczeń wprowadzanie danych.

28. Zmieniono brzmienie art. 14, dzieląc ten przepis na projektowane art. 14 i art. 14a. Z dotychczasowego brzmienia art. 14 wyodrębniono do art. 14a kwestie dotyczące

wprowadzania do ewidencji informacji o usunięciu zakazu prowadzenia pojazdów przez Biuro Informacyjne KRK – dostosowując długość okresu przejściowego, w którym umożliwia się przekazywanie tej informacji w ciągu 7 dni od usunięcia zakazu z KRK, do możliwości technicznych Ministerstwa Sprawiedliwości w zakresie przebudowy i odpowiedniego dostosowania KRK do komunikacji w czasie rzeczywistym umożliwiającym przekazanie danych w momencie wykonywania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych do ewidencji. Okres przejściowy wydłużono do 36 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy – czasu niezbędnego do dostosowania KRK w tym zakresie.

29. Zmiana art. 15a stanowi zmianę dostosowującą i zakłada możliwość udostępniania danych z CEK na dotychczasowych zasadach przez 6 miesięcy od dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających udostępnianie danych na nowych zasadach, tj. wyłącznie w trybie teletransmisji danych – dla uprawnionych podmiotów.

30. Projekt przewiduje uruchomienie obsługi niezgodności w systemie informatycznym CEPiK w terminie ogłoszonym w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji. Wobec powyższego konieczne jest z jednej strony dostosowanie przepisu art. 16a w przedmiotowym zakresie, jak również wprowadzenie przepisu przejściowego na okres od uruchomienia CEK do dnia ogłoszonego w komunikacie ministra, który będzie stanowił podstawę dla postępowania w przypadku wystąpienia niezgodności, która uniemożliwia wprowadzenie danych do CEK – tj. braku danych obiektu (dokumentu, zdarzenia lub podmiotu) w ewidencji. Dodawany w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw art. 16b wskazuje procedurę postępowania w przypadku stwierdzenia niezgodności. Procedura ta 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 inne organy kontroli ruchu drogowego, w przypadku np. zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienie, którego brak w ewidencji. Przepis nie będzie stosowany

do usunięcia z ewidencji informacji o zakazie prowadzenia pojazdów.

V. W art. 5 przewidziano zmiany w ustawie z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projektowane zmiany polegają na wprowadzeniu w art. 38 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym regulacji dotyczącej utrzymania obowiązku okazywania, na żądanie uprawnionego organu, dokumentu stwierdzającego dopuszczenie pojazdu do ruchu, tj. profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w art. 80s ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (w kontekście projektowanego uchylecia pkt 2 w art. 38 ww. ustawy).

Projektowana zmiana jest konieczna dla zapewnienia prawidłowości wprowadzanego z dniem 11 lipca 2019 r. systemu profesjonalnej rejestracji pojazdów.

Pozostałe zmiany wprowadzane w art. 5 wynikają z projektowanych zmian dotyczących doprecyzowania przypadków, w których zastosowanie będą miały przepisy art. 132 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (w odniesieniu do profesjonalnego dowodu rejestracyjnego), a także korygują odesłania wynikające ze zmiany numeracji wprowadzanej projektowaną nowelizacją.

VI. 1. W art. 6 uzależniono od wdrożenia rozwiązań technicznych rozpoczęcie przekazywania danych o demontażu przez stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów. W konsekwencji także uzależniono od wdrożenia rozwiązań technicznych możliwość wyrejestrowania pojazdu z urzędu po informacji uzyskanej w tym zakresie przez organ rejestrujący od administratora danych i informacji zgromadzonych w CEP. Termin wdrożenia tych rozwiązań zostanie wskazany w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji.

2. W art. 7 przewidziano możliwość migracji danych o stacjach demontażu w terminie ogłoszonym przez ministra właściwego do spraw informatyzacji w komunikacie w Biuletynie Informacji Publicznej.

3. W art. 7–14 wskazano, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających funkcjonowanie poszczególnych rozwiązań informatycznych w ramach systemu informatycznego CEPiK przepisy związane z jego funkcjonowaniem w nowym kształcie – obejmujące przepisy określone ustawą z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (art. 8–12), a także ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (art. 13 i art. 14), nie

będą stosowane. W zakresie ustawy o kierujących pojazdami od komunikatu ministra właściwego do spraw informatyzacji uzależniono stosowanie przepisów wskazanych w art. 13 i art. 14.

4. W art. 15 utrzymano stosowanie dotychczasowego art. 130 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z CEK danych o naruszeniach. Na tej podstawie do czasu wdrożenia tych rozwiązań technicznych Policja prowadzi ewidencję kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego.

5. W art. 14 wskazano, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie staroście informacji z CEK, w przypadkach, o których mowa w art. 102 ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, przepisu art. 102 ust. 1b tej ustawy nie stosuje się.

6. W art. 17 dodano przepis przewidujący czasowe zachowanie w mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80bb ust. 4.

7. Art. 18 przewiduje wejście w życie przepisów projektowanej ustawy w dniu 4 czerwca 2018 r., z wyjątkiem przepisów: art. 1 pkt 6, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r., art. 2 pkt 1–11, które wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy, art. 2 pkt 12, który wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy, oraz art. 5, który wejdzie w życie z dniem 11 lipca 2019 r.

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 lub 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. Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

<p>Nazwa projektu Ustawa 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 Karol Okoński, Podsekretarz 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</p>	<p>Data sporządzenia 06.02.2018</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Nr w wykazie prac UD 322</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt sankcjonuje etapowe podejście do uruchomienia systemu CEPiK 2.0, eliminując ryzyko związane z jednoczesnym wdrożeniem w jednym czasie wszystkich funkcjonalności związanych z systemem CEPiK oraz integracją i komunikacją z ponad 60 grupami interesariuszy, m.in. zapewniając możliwości etapowego wdrożenia elementów systemu CEPiK 2.0 w części dotyczącej centralnej ewidencji kierowców (CEK), w zakresie:

- migracji danych dotyczących ośrodków szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej, co pozwoli na weryfikację i przygotowanie po stronie centralnej słownika tych podmiotów, który jest niezbędny na potrzeby zasilania ewidencji informacjami o świadectwach kwalifikacji zawodowej,
- zapewnienia możliwości rozpoczęcia gromadzenia danych o osobach i jednostkach (m.in. instruktorach, wykładowcach, egzaminatorach, lekarzach, psychologach, ośrodkach szkolenia kierowców, pracowniach psychologicznych itd.) uczestniczących w procesie nabywania uprawnień do kierowania pojazdami, co umożliwi przygotowanie na potrzeby prawidłowej obsługi profilu kandydata na kierowcę i procesu wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania kompletnych słowników osób i jednostek, które uczestniczą w procesie, a także na bieżące zasilanie danymi,
- pozostałych przepisów dotyczących głównych funkcjonalności CEK (m.in. gromadzenie danych o naruszeniach, o okresie próbnym, o osobach, które są w trakcie nabywania uprawnień do kierowania).

Projekt przewiduje zwolnienie obywateli poruszających się pojazdami zarejestrowanymi w Polsce po terytorium RP z obowiązku posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego i dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu. Zakłada się możliwość sprawdzenia danych pojazdu, w tym danych o dokumentach pojazdu, w centralnej ewidencji pojazdów (CEP) przez uprawniony do kontroli ruchu drogowego organ. Zwolnienie z obowiązku posiadania przy sobie ww. dokumentów nastąpi po ogłoszeniu komunikatu ministra właściwego do spraw informatyzacji wskazującego termin, od którego przepis będzie stosowany. Komunikat zostanie ogłoszony na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej z trzymiesięcznym wyprzedzeniem.

W projekcie wprowadzono zmiany w zakresie CEP, zapewniając możliwość wprowadzania do tej ewidencji danych o demontażu bezpośrednio przez stacje demontażu i umożliwiając tym podmiotom dostęp do CEP w tym zakresie. W konsekwencji przedmiotowej zmiany przyjęto uproszczenie polegające na wyrejestrowaniu pojazdu z urzędu po uzyskaniu informacji o demontażu od administratora danych i informacji zgromadzonych w CEP.

W celu zapewnienia optymalnego podejścia do wdrożenia ww. rozwiązań przyjęto, że rozpoczęcie wprowadzania danych nastąpi po ogłoszeniu przez ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikatu o gotowości rozwiązań technicznych w tym zakresie. Komunikat będzie ogłoszony na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej z trzymiesięcznym wyprzedzeniem.

Etapowe uruchomienie CEK 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.) oraz niniejszą nowelizacją, pozwoli na rozwiązanie m.in. następujących problemów:

1. zniwelowanie ograniczonego zakresu danych w CEK – przez rozszerzenie zakresu danych, m.in. o dane o osobach i jednostkach uczestniczących w procesie nabywania uprawnień, co umożliwi zapewnienie kompletności danych gromadzonych na poziomie centralnym;
2. przekazywanie do CEK danych o niskiej jakości i brak technicznych mechanizmów egzekwowania poprawności danych od organów przekazujących dane; brak dostępu np. dla marszałków województw, wojewodów na poziomie centralnym do danych osób uczestniczących w procesie nabywania uprawnień – np. brak dostępu do danych o zakazie prowadzenia przez osobę działalności w danym zakresie na terenie innego województwa – zapewnienie dostępu do danych centralnych, wprowadzenie mechanizmów walidacji danych w procesach zasilania;

3. długotrwały proces przekazywania oraz udostępniania danych;
4. zawężone podejście do pojęcia zakazu prowadzenia pojazdu – obecnie w ewidencji gromadzi się informacje o orzeczonym środku karnym w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, co istotnie ogranicza zakres zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych przez sąd – w celu zapewnienia kompletnej informacji w CEK o zakazach orzeczonych wobec kierujących należy uwzględnić również zakazy orzeczone jako środek zabezpieczający, wychowawczy i probacyjny, zakładając zapewnienie dostępu do danych w szczególności dla podmiotów uczestniczących w procesie nabywania uprawnień oraz organów kontroli ruchu drogowego;
5. usunięcie zidentyfikowanych braków w aktualnie przyjętych przepisach, m.in. brak zdefiniowania pojęcia niezgodności danych w przepisach;
6. konieczność dostosowania okresów przejściowych;
7. konieczność posiadania przy sobie podczas poruszania się na terytorium RP pojazdem zarejestrowanym na terytorium RP kilku dokumentów – dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego oraz dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu.

Jako efekt etapowego wdrożenia i w celu zapewnienia stopniowego wprowadzania poszczególnych elementów systemu CEPiK 2.0 niniejszy projekt przewiduje również elastyczne podejście do wdrożenia rozwiązań niezależnych od procesów realizowanych w ramach CEK, tj.:

- gromadzenia, przekazywania i udostępniania danych o zastawach rejestrowych na pojeździe,
- uruchomienia centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych.

Wdrożenie tych rozwiązań uzależnione zostanie również od ogłoszenia przez ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikatu o gotowości rozwiązań technicznych w tym zakresie.

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

Dla osiągnięcia założonych celów konieczne jest znowelizowanie m.in. przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.), 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.) oraz ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2017 r. poz. 978, z późn. zm.). Rekomendowane regulacje prawne na poziomie ustawy zapewnią:

1. zwiększenie zakresu informacyjnego ewidencji o dane dotyczące osób i jednostek uczestniczących w procesie nabywania uprawnień; rozszerzenie zakresu przedmiotowego danych o zakazie prowadzenia pojazdów, rozszerzenie orzeczeń lekarskich i psychologicznych o orzeczenia wydawane kierowcom zawodowym;
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 do danych podmiotów uczestniczących w procesie nabywania uprawnień;
3. większą dostępność danych, m.in. nowe interfejsy dostępne z pełnym zakresem danych z CEK, nowe rozwiązania pozwalające na uruchomienie kolejnych e-usług dla obywateli i przedsiębiorców;
4. gromadzenie w ewidencji informacji o zakazie prowadzenia pojazdów orzeczonym jako środek karny, zabezpieczający, wychowawczy oraz probacyjny;
5. wprowadzenie przepisów umożliwiających migrację danych o ośrodkach szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej;
6. podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
7. wprowadzenie udogodnienia dla obywateli polegającego na braku konieczności posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego/ pozwolenia czasowego, a także dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, i umożliwienie podczas kontroli drogowej organom kontroli ruchu drogowego weryfikacji posiadania tych dokumentów przez sprawdzenie danych w CEP.

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 odbywa się po podaniu danych identyfikujących kierowcę, np.:

- w Wielkiej Brytanii istnieje możliwość sprawdzenia przez kierowcę wszystkich dostępnych o nim informacji, tj. punktów karnych, mandatów, zakresu uprawnień,
- w Australii można sprawdzić on-line liczbę punktów karnych oraz uruchomić funkcję przypominania za pomocą e-mail lub sms o kończących się terminach związanych z kierowcą,
- w stanie Missisipi (USA) można dokonać płatności mandatu on-line,
- w Kanadzie oraz w Nowym Jorku (USA) kierowca może wygenerować dokument potwierdzający swoje uprawnienia (np. dla pracodawcy).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kierowcy (również potencjalni nabywcy pojazdów)	Ok. 20 mln kierowców	Dane z CEK	Wprowadzenie szeregu usług ułatwiających korzystanie z informacji zawartych w CEK (np. monitorowanie punktów karnych, sprawdzenie informacji o uprawnieniach); zniesienie obowiązku posiadania przy sobie i okazania na żądanie uprawnionego organu dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego oraz dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu
Sądy	373		Przekazywanie do CEK danych o naruszeniach oraz o orzeczonych zakazach prowadzenia pojazdów
Prokuratura Krajowa	1		Przekazywanie do CEK danych o popełnionych naruszeniach stwierdzonych prawomocnym orzeczeniem
Policja	1	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie danych o naruszeniach w ruchu drogowym, o zatrzymaniu/zwrocie dokumentu prawa jazdy oraz dowodu rejestracyjnego/pozwolenia czasowego. Poprawa jakości danych w CEK i CEP zwiększy jakość kontroli drogowej i w konsekwencji poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego.
Straż Graniczna	1	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie danych o naruszeniach w ruchu drogowym oraz o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego/pozwolenia czasowego
Żandarmeria Wojskowa	1	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie danych o naruszeniach w ruchu drogowym, o zatrzymaniu/zwrocie dokumentu prawa jazdy oraz dowodu rejestracyjnego/pozwolenia czasowego. Poprawa jakości danych w CEK i CEP zwiększy jakość kontroli drogowej i w konsekwencji poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego.
Inspekcja Transportu Drogowego	1	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie danych o naruszeniach w ruchu drogowym, o zatrzymaniu/zwrocie dokumentu prawa jazdy oraz dowodu rejestracyjnego/pozwolenia czasowego. Poprawa jakości danych w CEK zwiększy jakość kontroli drogowej i w konsekwencji poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego.
Podmioty zasilające ewidencję: starostowie, prezydenci miast – przy czym w Warszawie 17 podmiotów, Marszałek Województwa Mazowieckiego	399	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie danych do CEK
Wojewodowie	16	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie do CEK danych o świadectwach kwalifikacji zawodowych i danych o podmiotach uczestniczących w procesie nabywania

			uprawnień
Dyrektorzy okręgowych komisji egzaminacyjnych	Określenie dokładnej liczby podmiotów nie jest możliwe	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie do CEK danych o świadectwach kwalifikacji zawodowych
Kierownicy ośrodków szkolenia kierowców	Ok. 9 tys.	Informacja ogólnodostępna	Przekazywanie do CEK danych o szkoleniu osób ubiegających się o uprawnienia
Kierownicy ośrodków szkolenia kierowców w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowych	Określenie dokładnej liczby podmiotów nie jest możliwe	Informacja ogólnodostępna	Przekazywanie do CEK danych o świadectwach kwalifikacji zawodowych
Minister Sprawiedliwości/ Centralna Informacja o Zastawach Rejestrowych	1	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie do CEP danych z Rejestru Zastawów
Minister Sprawiedliwości/Biuro Informacyjne Krajowego Rejestru Karnego	1	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie do CEK danych o zakazie prowadzenia pojazdów
Marszałkowie województw	16	Informacja ogólnodostępna	Przekazywanie do CEK danych dotyczących zaświadczeń o przewozie towarów niebezpiecznych oraz danych o podmiotach uczestniczących w procesie nabywania uprawnień, a także danych o stacjach demontażu
Szef Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych	1	Informacja ogólnodostępna	Przekazywanie do CEK danych dotyczących zaświadczeń o przewozie towarów niebezpiecznych
Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego oraz ich oddziały terenowe	70	Informacja ogólnodostępna	Przekazywanie do CEK danych dotyczących przeprowadzanego egzaminu kandydata na kierowcę
Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny	1	Informacja ogólnodostępna	Przekazywanie do CEP danych o zawartych umowach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu oraz o szkodach istotnych
Zakłady ubezpieczeń	Ok. 31	Dane Komisji Nadzoru Finansowego	Przekazywanie danych o zawartych umowach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu oraz o szkodach istotnych
Minister Cyfryzacji	1	Dane ogólnodostępne	Administrator danych i informacji zgromadzonych w CEK
Centralny Ośrodek Informatyki	1	Dane ogólnodostępne	Wykonanie, wdrożenie i utrzymanie systemu CEPiK 2.0
Stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów	Ok. 1200 stacji demontażu i ok. 130 punktów zbierania pojazdów	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie do CEK danych dotyczących demontażu pojazdu

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

Prekonsultacje projektu odbywały się w okresie od lutego 2017 r. do końca sierpnia 2017 r. Odbyły się cztery tury spotkań warsztatowych z kluczowymi interesariuszami CEPiK 2.0, z których udziałem stopniowo wypracowywano przedmiotowy projekt. Konsultacje odbyły się przy udziale następujących podmiotów:

- 1) Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa,
- 2) Ministerstwa Sprawiedliwości,
- 3) Biura Informacyjnego Krajowego Rejestru Karnego,

- 4) Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- 5) Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej,
- 6) Komendy Głównej Policji,
- 7) Inspekcji Transportu Drogowego,
- 8) Prokuratury Krajowej,
- 9) przedstawicieli starostw,
- 10) przedstawicieli Związku Powiatów Polskich,
- 11) Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.,
- 12) przedstawicieli dostawców oprogramowania dla OSK: CREDO, Actum Lab, e-kierowca,
- 13) przedstawicieli urzędów wojewódzkich i marszałkowskich,
- 14) Centralnego Ośrodka Informatyki.

Projekt zawiera rozwiązania wypracowane w ramach prac grup roboczych.

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) Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.,
- 5) Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu,
- 6) Polskiej Izbie Ubezpieczeń,
- 7) Prokuraturze Generalnej Skarbu Państwa,
- 8) Instytutowi Transportu Samochodowego,
- 9) Polskiemu Związkowi Przemysłu Motoryzacyjnego,
- 10) Krajowemu Stowarzyszeniu Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego,
- 11) Ogólnopolskiemu Stowarzyszeniu Stacji Demontażu Pojazdów.

Po analizie zakresu projektu uznano, że nie dotyczy on kwestii objętych art. 19 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1881, z późn. zm.) oraz art. 16 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2015 r. poz. 2029), w związku z powyższym zrezygnowano z przekazania projektu do zaopiniowania podmiotom reprezentatywnym w rozumieniu ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. poz. 1240, z późn. zm.).

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	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Fundusz celowy CEPiK.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do	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 etapowe											

obliczeń założeń	<p>uruchomienie w ramach zmodernizowanego systemu CEPiK 2.0 poszczególnych funkcjonalności związanych z CEK.</p> <p>Koszty uruchomienia całej CEPiK zostały określone w OSR 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. Elementy wymienione w pkt 4 i 5 w części „Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i spodziewany efekt” będą zrealizowane w ramach już opracowanych rozwiązań, nie wprowadzając tym samym żadnych dodatkowych kosztów dla budżetu państwa ani dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego.</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 ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na ten cel.</p> <p>Zapewnienie zasilania ewidencji danymi o demontażu bezpośrednio przez stacje demontażu nie spowoduje konieczności poniesienia przez te podmioty znaczących wydatków na dostosowanie. Rozwiązanie informatyczne dla stacji demontażu obok udostępnienia usług API zakłada przygotowanie w ramach systemu CEPiK 2.0 bezpłatnej aplikacji do wprowadzania danych przez te podmioty. Pozwoli to zminimalizować koszty przedsiębiorców związane z integracją, ograniczając je do konieczności zakupienia karty kryptograficznej i czytnika kart. Szacowany jednostkowy koszt to około 200–300 zł za zestaw.</p> <p>Usankcjonowanie etapowego wdrożenia CEPiK 2.0 w zakresie CEK przewidziane niniejszym projektem 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>Informacje nt. projektu CEPiK 2.0 – wskazać należy, że obejmuje on prace związane z rozwojem systemu informatycznego CEPiK, 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 CEPiK oraz szkolenia.</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 w ramach Funduszu Celowego – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.</p> <p>Dodatkowo projektowane jest dodanie ust. 5a w art. 80d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, polegającego na możliwości dokonania z Funduszu Celowego CEPiK wpłaty na rachunek budżetu państwa. Wysokość takiej wpłaty określana byłaby co roku w ustawie budżetowej. Ewentualna wpłata na rachunek budżetu państwa mogłaby ewentualnie być wykorzystana na zwiększenie środków budżetowych na obsługę zadań, o których mowa w art. 80d ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Środki finansowe uzyskiwane w ramach przychodów Funduszu CEPiK pozwalają na sfinansowanie zarówno kosztów funkcjonowania CEPiK, jego rozwoju, jak i na sfinansowanie obsługi tych zadań. Zatem zmiana w ww. art. 80d ma stanowić istotny instrument w procesie realizacji głównej zasady finansów publicznych, tj. celowości i efektywności wydatkowania środków publicznych, i ma przyczynić się do skutecznego wykonywania zadań w ramach planowanych wydatków.</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 (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	– weryfikacja uprawnień kierowcy – usługa pn. „Udostępnij dane pracodawcy” pozwoli uniknąć sytuacji, w których przedsiębiorcy udostępniają służbowe samochody swoim pracownikom, którzy nie posiadają ważnych uprawnień itp.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	– weryfikacja uprawnień kierowcy – usługa pn. „Udostępnij dane pracodawcy” pozwoli uniknąć sytuacji, w których przedsiębiorcy udostępniają służbowe samochody swoim pracownikom, którzy nie posiadają ważnych uprawnień itp.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	<ul style="list-style-type: none"> – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (stworzenie możliwości sprawdzania on-line danych dotyczących mandatów, otrzymanych punktów, weryfikacji uprawnień, jakości ośrodków szkolenia itp.), – dostęp on-line dla kierowców do własnych danych, co przyczyni się do zlikwidowania uciążliwości związanej obecnie z dostępem do danych. Możliwe będzie bieżące monitorowanie informacji na temat zastosowanych wobec kierowcy kar i ograniczeń wynikających z wykroczeń i przestępstw stanowiących naruszenie przepisów ruchu drogowego, co zmniejszy ryzyko, że nieuprawniony kierowca będzie poruszać się po drodze (np. sprawdzanie otrzymanej liczby punktów – zmniejszy ryzyko utraty prawa jazdy z powodu niewiedzy kierowcy o liczbie punktów karnych), – możliwość weryfikacji uprawnień kierowcy – usługa „Udostępnij dane pracodawcy” pozwoli uniknąć sytuacji, w których przedsiębiorcy udostępniają służbowe samochody swoim pracownikom, którzy nie posiadają ważnych uprawnień itp., – sprawdzenie szkoły jazdy – usługa pn. „Sprawdź szkołę jazdy” pozwoli na ocenę jakości kształcenia szkół jazdy przez kursantów, zwiększy to konkurencyjność szkół jazdy i przyczyni się do zwiększenia jakości świadczenia usług na polskim rynku szkół jazdy. 						
	Sektor nauki							
Niemierzalne	–							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zapewnienie zasilania ewidencji danymi o demontażu bezpośrednio przez stacje demontażu nie spowoduje konieczności poniesienia przez te podmioty znaczących wydatków na dostosowanie. Rozwiązanie informatyczne dla stacji demontażu obok udostępnienia usług API zakłada przygotowanie w ramach systemu CEPiK 2.0 bezpłatnej aplikacji do wprowadzania danych przez te podmioty. Pozwoli to zminimalizować koszty przedsiębiorców związane z integracją, ograniczając je do konieczności zakupienia karty kryptograficznej i czytnika kart. Szacowany jednostkowy koszt to około 200–300 zł za zestaw.							
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 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
<p>Komentarz:</p> <p>Wprowadzone zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zmniejszą obciążenia biurokratyczne związane z obsługą wniosków o dostęp do danych po stronie administracji. Znacząco wzrośnie liczba aktualnych danych, do których zapewniony będzie dostęp on-line.</p> <p>W przypadku stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów wprowadza się dodatkową procedurę w zakresie przekazywania bezpośrednio do CEP informacji o demontażu pojazdu. Procedura będzie realizowana elektronicznie z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego.</p>	
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	Przyspieszenie wdrożenia CEPiK 2.0 w zakresie CEK.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wejście w życie projektowanej regulacji stworzy ramy prawne dla poprawy funkcjonowania oraz dla tworzenia dodatkowych usług biznesowych. Uruchomienie części funkcjonalności w zakresie CEK nastąpi po ogłoszeniu komunikatu ministra właściwego do spraw informatyzacji o gotowości do wdrożenia rozwiązań technicznych pozwalających na uruchomienie poszczególnych funkcjonalności systemu.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
<p>Proponuje się oszacowanie po pół roku od wdrożenia CEPiK w zakresie CEK liczby podłączonych podmiotów w stosunku do liczby podmiotów, które powinny być podłączone do systemu CEPiK 2.0.</p> <p>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.</p> <p>Ewaluacja efektów usług powinna nastąpić pół roku od uruchomienia każdej z usług stworzonej na podstawie znowelizowanych przepisów.</p>	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH I OPINIOWANIA
PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ
NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW

1. Informacje ogólne.

Niniejszy dokument stanowi wypełnienie obowiązku, zgodnie z którym organ wnioskujący sporządza raport z konsultacji obejmujący omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

Na podstawie art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa projektowana ustawa została udostępniona na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Cyfryzacji oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji.

2. Przebieg konsultacji.

Konsultacje odbyły się w terminie od dnia 20 lutego 2018 r. do dnia 27 lutego 2018 r.

W ramach konsultacji publicznych projekt otrzymali do zaopiniowania:

- 1) Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych;
- 2) Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny;
- 3) Polska Izba Ubezpieczeń;
- 4) Prokuratura Generalna Skarbu Państwa;
- 5) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów;
- 6) Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
- 7) Instytut Transportu Samochodowego;
- 8) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

W celu wykonania obowiązku zasięgnięcia opinii projekt ustawy został przekazany do zaopiniowania do:

- 1) Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
- 2) Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego;
- 3) Rady do Spraw Cyfryzacji.

Uwagi i opinie do projektu zostały zgłoszone przez:

- 1) Generalnego Inspektora Ochrony Danych Osobowych;
- 2) Polską Wytwórnię Papierów Wartościowych;
- 3) Polską Izbę Ubezpieczeń.

Projekt został zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Komisja uzgodniła projekt, z zastrzeżeniem następujących uwag:

- sprzeciw budzi finansowanie z Funduszu CEPiK 2.0 wynagrodzeń wyłącznie pracowników Ministerstwa Cyfryzacji. Należy alternatywnie usunąć ten przepis albo przewidzieć również

finansowanie z tego źródła pracowników Starostw Powiatowych obsługujących CEP – przynajmniej w zakresie zwiększenia (jak pokazują dane – w skali kilkuset etatów) obsady w konsekwencji wdrożenia CEPiK 2.0;

- przepisy odnoszące się do komunikatu o wdrożeniu kolejnych funkcjonalności systemu muszą być zredagowane w ten sposób, by odnosiły się wyłącznie do wewnętrznego funkcjonowania administracji, bez wpływu na prawa i obowiązki obywateli;

- definicję pojęcia wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (art. 2 pkt 9 lit. b) należy zastąpić wyczerpującym wyliczeniem wykroczeń. Obecne brzmienie sugeruje, że przedmiotem oceny jest wyłącznie czyn zabroniony.

3. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania

Uwagi wraz z prezentacją stanowiska Ministra Cyfryzacji wobec tych uwag omówiono w tabeli stanowiącej załącznik do Raportu z Konsultacji.

4. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

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

5. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku.

Nie odnotowano zgłoszeń zainteresowanych podmiotów w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Tabela uwag zgłoszonych w konsultacjach publicznych i opiniowaniu projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Numer uwagi	Jednostka redakcyjna projektu	Zgłaszający	Treść	Stanowisko
1.	Art. 2 pkt 13 projektu (art. 138a ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami)	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych	<p>W art. 2 pkt 13 projektu ustawy uprzejmie proponujemy rozważenie uzupełnienia zakresu treści przepisu art. 138a ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. <i>ustawy o kierujących pojazdami</i> (Dz. U. z 2017 r. poz.978 i 2418 oraz z 2018 r. poz.138) poprzez nadanie ust. 2 następującego brzmienia: „2. <i>Minister właściwy do spraw informatyzacji wskazuje termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1 w komunikacie ogłoszonym na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej. W komunikacie zostanie określony termin na dostosowanie systemów dziedzinowych do integracji z ewidencją nie krótszy niż 3 miesiące od daty opublikowania komunikatu.</i>”.</p> <p>Wskazanie minimum 3 miesięcznego terminu na dostosowanie systemów dziedzinowych do integracji z ewidencją jest w naszej opinii niezbędne dla zapewnienia właściwego funkcjonowania systemu teleinformatycznego.</p>	Uwaga zasadna. Komunikat będzie publikowany z 3-miesięcznym wyprzedzeniem przed wdrożeniem rozwiązań technicznych uruchamiających poszczególne funkcjonalności SI CEPIK.
2.		Polska Izba Ubezpieczeń (PIU)	Polska Izba Ubezpieczeń z zadowoleniem przyjęła wskazane w projekcie ustawy rozszerzenie dla zakładów ubezpieczeń zakresu danych z Centralnej Ewidencji Kierowców (CEK) o dane dotyczące uprawnień. Jak wielokrotnie już wskazywaliśmy informacje o posiadanych uprawnieniach do kierowania pojazdem są bardzo istotne dla zakładu ubezpieczeń zarówno na etapie zawarcia umowy ubezpieczenia jak i jej wykonania. Każdorazowo podczas	Pozytywna ocena projektowanych rozwiązań w zakresie przekazywania danych dotyczących uprawnień z CEK.

			<p>zawarcia ubezpieczenia zakład ubezpieczeń zwraca się z pytaniem o datę uzyskania uprawnienia lub od ilu lat ubezpieczający posiada uprawnienia. Nie zawsze ubezpieczający pamięta te dane i nie zawsze ma przy sobie dokument prawa jazdy. Dodatkowo należy podkreślić, że ubezpieczający tj. osoba zawierająca umowę ubezpieczenia i zobowiązana do zapłaty składki to nie zawsze ubezpieczony / właściciel pojazdu tj. osoba, na której rzecz zawierane jest ubezpieczenie. Bywa także, że pojazd ma wielu współwłaścicieli. W przypadku badania zasadności wystąpienia z roszczeniem regresowym do kierującego należy mieć na uwadze, że kierującym może być każdy użytkownik pojazdu. Mając na uwadze powyższe okoliczności związane z zawarciem i wykonaniem umowy ubezpieczenia rozszerzenie dostępnych dla zakładu ubezpieczeń danych z CEK o dane dotyczące uprawnień, w zdecydowany sposób ułatwi i usprawni szereg procesów, wpłynie na lepszą ocenę ryzyka ubezpieczeniowego i stworzy możliwość budowy bardziej zaawansowanych modeli taryfikacji składki.</p>	
3.		PIU	<p>W kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego chcielibyśmy zwrócić uwagę na dane dotyczące wykroczeń i przestępstw stanowiących naruszenie przepisów ruchu drogowego. Jak wskazują różnego rodzaju opracowania stan bezpieczeństwa na polskich drogach należy do jednego z najgorszych w Europie. W opracowanym przez Polską Izbę Ubezpieczeń raporcie „Strategia poprawy bezpieczeństwa drogowego w Polsce” przedstawiona została gruntowna analiza obecnego stanu wypadkowości na naszych drogach - koszty społeczne i gospodarcze wypadków wynoszą 50 mld zł, co wynosi aż 3 proc. polskiego PKB. Sfinansowałyby to budowę 500 km autostrad bądź pokryło 6-letni budżet polskiej policji. Wskaźnik śmiertelności na drogach (liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców) w Polsce należy do najwyższych w Europie i jest aż o 50 proc. wyższy od średniej dla UE — sięga 7,7. Dla porównania w jednym z najbezpieczniejszych krajów—Wielkiej Brytanii—wynosi niespełna 3. Wypadki drogowe są też najczęstszą przyczyną śmierci młodych Polaków — odpowiadają one za co czwarty zgon w grupie wiekowej 15-24 lat. Całkowita śmiertelność młodych Polaków jest o 60 proc. wyższa niż w innych krajach europejskich, a wypadki komunikacyjne są jednym z głównych źródeł tej różnicy.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Nie przewiduje się na chwilę obecną rozszerzenia zakresu danych udostępnianych zakładom ubezpieczeń o dane szczególnie wrażliwe dotyczące naruszeń popełnianych w ruchu drogowym. W szczególności pragnę nadmienić, iż zakres danych udostępnianych zakładom ubezpieczeń został ograniczony na etapie prac parlamentarnych nad ustawą z dnia 24 lipca 2015r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw - w związku m.in. z negatywną opinią GIODO – do danych udostępnianych wyłącznie w związku realizacją zadań na podstawie art. 43 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.</p>

			<p>W w/w raporcie poza analizą obecnego stanu wypadkowości zaproponowane zostały także rozwiązania z obszaru legislacji, egzekwowania przepisów, infrastruktury czy edukacji mogące skutecznie zredukować liczbę zabitych. Jednym z nich jest umożliwienie taryfikacji ubezpieczenia OC w oparciu o mandaty i punkty karne kierowców. Realizacja tego postulatu, w ocenie PIU, pozwoli na to, aby ciężar wyższych składek za ubezpieczenie dotyczył osób popełniających najbardziej niebezpieczne przestępstwa i wykroczenia drogowe. Dodatkowo świadomość zapłaty wyższej składki w kolejnym okresie ubezpieczenia będzie działała prewencyjnie na wszystkich kierowców i wpłynie na bezpieczniejszą i ostrożniejszą jazdę, a co za tym idzie zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych.</p> <p>W kontekście przedstawionych powyżej danych i informacji na temat stanu bezpieczeństwa drogowego w Polsce ponownie zwracamy się o rozważenie możliwości udostępnienia zakładom ubezpieczeń również danych o najbardziej niebezpiecznych wykroczeniach i przestępstwach drogowych.</p>	
4.		GIODO	<p>W art. 2 pkt 1, 2, 4, 5, 7 i 9 projektodawca proponuje dodanie daty i miejsca urodzenia do katalogu przetwarzanych danych. W obliczu przetwarzania danych o numerze PESEL albo danych dokumentu tożsamości zbędnym jest zbieranie dodatkowej danej identyfikującej osobę. Taka propozycja jest niezgodna z zasadą adekwatności przetwarzania danych (art. 26 ust. 1 pkt 3 ustawy), zgodnie z którą administrator powinien przetwarzać tylko takiego rodzaju dane i tylko o takiej treści, które są niezbędne ze względu na cel zbierania danych. Generalny Inspektor postuluje ich usunięcie z projektu. Podniesiona w p. II uzasadnienia kwestia potrzeby dostosowania przepisów do zakresu danych przekazywanych z lokalnych ewidencji i rejestrach osób oraz jednostek uczestniczących w procesie nabywania uprawnień przez organy właściwe wskazuje raczej na nadmiarowe zbieranie informacji w tych rejestrach</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zaprojektowane zmiany wprowadzają jednolity i kompletny zakres danych o osobach, pozwalając na zagwarantowanie efektywnego przetwarzania tych danych w szczególności do celów jednoznacznej identyfikacji osób szczególnie w przypadkach, gdy nie jest możliwe ustalenie wszystkich pól danych. Zaproponowany zakres danych jest niezbędny ze względu na cele, które są postawione przed tymi zbiorami danych.</p>
5.		GIODO	<p>W art. 3 pkt 1 lit. c tiret 1 podwójne tiret 5 (zmiana brzmienia art. 100aa ust. 8) za niedopuszczalne uznać należy upoważnienie do wydania rozporządzenia w zakresie sformułowania szczegółowego katalogu danych gromadzonych w ewidencji. Dotyczy to w szczególności przekazywania danych dot. zastosowania środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów,</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zastrzeżenie GIODO dotyczy przepisów w już obowiązujących przepisach i jest poza zakresem projektowanej nowelizacji. Koncepcja podziału danych ze względu na ich rangę i delegowania</p>

		<p>wykroczeń lub przestępstw stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego i przypisanych im punktach; instruktora, wykładowcy, ośrodka szkolenia kierowców i innej jednostki, instruktora techniki jazdy, ośrodka doskonalenia techniki jazdy, którzy prowadzili szkolenie; egzaminatora i wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, którzy przeprowadzili egzamin państwowy; psychologa, który wykonywał badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu oraz lekarza, który przeprowadzał badania lekarskie w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami; orzeczeń dotyczących przeciwwskazań do kierowania pojazdami itd. Należy mieć na uwadze, iż zasady udostępniania danych osobowych powinny mieć podstawy w akcie rangi ustawowej, zgodnie z art. 51 ust. 5 Konstytucji. Potrzeba eliminacji dowolnej interpretacji zakresu danych, podawana w p. 111.14 uzasadnienia jako przyczyna rozszerzenia delegacji do wydania rozporządzenia nie może być podstawą do tworzenia nieprawidłowych rozwiązań w zakresie procedur przetwarzania danych. Nowelizacja przepisów ustawy jest najlepszą okazją do wskazania katalogu udostępnianych danych na poziomie ustawowym. Analogiczne uwagi należy zgłosić do treści art. 3 pkt 1 lit. c tiret 4 podwójne tiret 3 (zmiana brzmienia art. 100ad ust. 4) oraz lit. d. tiret 3 podwójne tiret 3 (zmiana brzmienia art. 100h ust. 4).</p>	<p>doprecyzowań dla danych, które nie mają rangi ustawowej zostało uchwalone w 2015 roku na podstawie nowelizacji, która była przygotowana przez Rządowe Centrum Legislacji i była konsultowana z GIODO.</p>
--	--	---	--



Minister
Spraw Zagranicznych

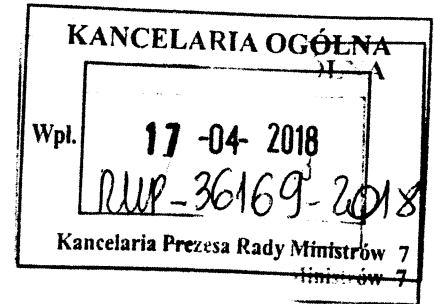
DPUE.920.346.2018/10/ASz

dot.: RM-10-60-18 z 12.04.2018 r.

KPRM



Warszawa, 16 kwietnia 2018 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

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Piotr Wawrzyk
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Pan Marek Zagórski

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Cyfryzacji

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, z późn. zm.²⁾) 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.

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 2327).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317, 650 i ...

§ 3. Dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 ustawy, w zakresie:

- 1) pkt 1–18 i 20 – zapewnia się organom właściwym w sprawach rejestracji pojazdów,
- 2) pkt 1–6, 8, 10, 11, 13 i 14 – zapewnia się zakładom ubezpieczeń,
- 3) pkt 1–4, 8 i 13–15 – zapewnia się Policji,
- 4) pkt 1–4, 8 i 15 – zapewnia się Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej oraz Straży Granicznej,
- 5) pkt 1 i 8 (z wyłączeniem danych osobowych) oraz pkt 9–11, 13, 15 i 18 – zapewnia się stacjom kontroli pojazdów,
- 6) pkt 1–4 i 7 – zapewnia się Ministrowi Sprawiedliwości,
- 7) pkt 1–6, 8, 10, 11, 13 i 14 – zapewnia się Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu

– przy czym dane te są zweryfikowane w rejestrze PESEL i REGON, w przypadku ich przekazywania z tych rejestrów.

§ 4. Wprowadzanie danych do ewidencji następuje w sposób przewidziany schematem zasilania, określonym i udostępnionym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 18 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, którego aktualizacje, wraz z dotyczącymi go informacjami, w tym terminem rozpoczęcia jego obowiązywania, są publikowane na portalu informacyjnym obsługującym system teleinformatyczny ewidencji, przez administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji, z zachowaniem czasu niezbędnego na dostosowanie po stronie podmiotów obowiązanych do wprowadzania danych do ewidencji.

§ 5. 1. Dane zgromadzone w ewidencji są opatrzone sumą kontrolną.

2. Pobrane dane obiektu zawierają identyfikator, który, wraz z sumą kontrolną, jest dołączany każdorazowo do wprowadzanych danych.

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

§ 6. 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. Dane wprowadzane do ewidencji:

- 1) dotyczące osoby nieposiadającej numeru PESEL i niefigurującej w ewidencji, muszą być zgodne z dokumentem potwierdzającym tożsamość tej osoby;
- 2) dotyczące podmiotu nieposiadającego numeru REGON i niefigurującego w ewidencji, muszą być zgodne z danymi zawartymi w dokumentach przedstawionych przez ten podmiot.

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

2. Podmiot obowiązany do wprowadzania danych do ewidencji może zgłosić, 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. W przypadku konieczności uzupełnienia danych słownikowych administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji uzupełnia te dane, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od zgłoszenia.

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.

§ 8. Poprawne wprowadzenie danych do ewidencji jest potwierdzane komunikatem z systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję, którego wygenerowanie wymaga:

- 1) wskazania sumy kontrolnej, z zastrzeżeniem § 5 ust. 3;
- 2) wskazania obiektu, którego dane dotyczą;
- 3) wskazania danych w zakresie wymaganym zgodnie z art. 80ba ust. 1 ustawy;
- 4) użycia aktualnego schematu zasilania;
- 5) użycia danych osób albo podmiotów zgodnie z danymi w rejestrze PESEL lub REGON, z zastrzeżeniem § 6 ust. 2;

- 6) użycia danych zgodnych z danymi słownikowymi udostępnianymi przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER CYFRYZACJI

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji z dnia 8 listopada 2017 r. w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązanych do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wymagań technicznych i jakościowych danych wprowadzanych do tej ewidencji (Dz. U. poz. 2083).

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 (dalej „ustawa”).

Celem rozporządzenia jest m.in. ustanowienie nadrzędnych zasad technicznych i jakościowych, które zapewnią, że centralna ewidencja pojazdów (dalej „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 jest poprzedzony 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 został przyznany 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.

Zakres danych udostępnianych określonym podmiotom został wypracowany podczas szeregu konsultacji prowadzonych przez Ministra Cyfryzacji z interesariuszami projektu. Zakres danych, do którego zapewnia się dostęp, jest niezbędny w aspekcie prawidłowego ustalania i wskazania obiektu, którego dotyczy przekazana informacja (wybór pojazdu, dla którego odnotowano zawarcie umowy ubezpieczenia). Dodatkowo, projektując zakres danych, do którego podmiot uzyska dostęp, uwzględniono przypadki, gdy pozyskanie dodatkowych danych wpływa na zasadność wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych do 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, tj. 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.

Suma kontrolna zmieni się w przypadku każdej aktualizacji danych i każdego elementu danego schematu danych. Aktualizacja na podstawie danych z PESEL czy REGON również spowoduje zmianę sumy kontrolnej. Dzięki temu podmiot będzie mógł użyć do wprowadzenia danych najbardziej aktualnego wariantu danego podmiotu.

Standardy jakościowe CEP zostaną również uzupełnione o instytucję „danych słownikowych”, udostępnianych przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję oraz wyjaśnianie niezgodności. Dane słownikowe będą zawierać 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 tzw. literówek czy stosowanie niedopuszczalnych skrótów nazw. W ten sposób jeden obiekt będzie zawierać jedną prawidłowo przypisaną nazwę.

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

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z upływem 14 dni od ogłoszenia.

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 2018 r. poz. 362).

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

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

**w sprawie zakresu danych udostępnianych powiatowym zespołom do spraw orzekania
o niepełnosprawności oraz wymagań technicznych i jakościowych danych
wprowadzanych do ewidencji**

Na podstawie art. 100h ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres danych, do których zapewnia się dostęp powiatowym zespołom do spraw orzekania o niepełnosprawności;
- 2) wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do ewidencji 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. Powiatowym zespołom do spraw orzekania o niepełnosprawności zapewnia się dostęp do danych, o których mowa w art. 100g ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 2327).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317, 650 i ...

§ 4. Wprowadzanie danych do ewidencji następuje w sposób przewidziany schematem zasilania, określonym i udostępnionym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 18 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, którego aktualizacje, wraz z dotyczącymi go informacjami, w tym terminem rozpoczęcia jego obowiązywania, są publikowane na portalu informacyjnym obsługującym system teleinformatyczny ewidencji, przez administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji, z zachowaniem czasu niezbędnego na dostosowanie po stronie podmiotów obowiązanych do wprowadzania danych do ewidencji.

§ 5. 1. Dane zgromadzone w ewidencji są opatrzone sumą kontrolną.

2. Pobrane dane obiektu zawierają identyfikator, który, wraz z sumą kontrolną, jest dołączany każdorazowo do wprowadzanych danych.

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

§ 6. 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.

§ 7. Przy wprowadzaniu danych i informacji do ewidencji używa się danych słownikowych, które są udostępniane przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję, podlegających, w uzasadnionych przypadkach, uzupełnieniu na zgłoszenie podmiotu obowiązującego do wprowadzania danych do ewidencji.

§ 8. Poprawne wprowadzenie danych do ewidencji jest potwierdzane komunikatem z systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję, którego wygenerowanie wymaga:

- 1) wskazania sumy kontrolnej, z zastrzeżeniem § 5 ust. 3;
- 2) wskazania obiektu, którego dane dotyczą;
- 3) wskazania danych w zakresie wymaganym zgodnie z art. 100g ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 4) użycia aktualnego schematu zasilania;

- 5) użycia danych zgodnych z danymi słownikowymi udostępnianymi przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER CYFRYZACJI

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wypełnienie delegacji ustawowej z art. 100h ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.), zgodnie z którym minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, zakres danych, do których zapewnia się dostęp powiatowym zespołom do spraw orzekania o niepełnosprawności oraz wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do ewidencji oraz sposób ich wprowadzania.

W projekcie rozporządzenia wskazano, iż powiatowym zespołom do spraw orzekania o niepełnosprawności zapewnia się dostęp do danych, o których mowa w art. 100g ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Projektowane § 4–8 zawierają szczegółowe wymagania techniczne i jakościowe danych wprowadzanych do ewidencji.

Przepis § 9 określa termin wejścia w życie rozporządzenia.

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).

Nie zachodzi również konieczność przedstawienia projektu rozporządzenia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Przedmiot projektu rozporządzenia nie jest regulowany prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny, stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) i § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).