

## UZASADNIENIE

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

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

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

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

- 1) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260);
- 2) ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.);
- 3) ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2060, z późn. zm.);
- 4) ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1170, z późn. zm.);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Rozwiązania szczegółowe

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– wejdą w życie w dniu 4 czerwca 2018 r.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Projekt ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej oraz nie zawiera norm technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) i w związku z powyższym nie podlega procedurze notyfikacji.

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

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

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