

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 z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, ze zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

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

„10a) szkoda istotna – szkodę istotną w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 12a 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);”
 - b) po pkt 57 dodaje się pkt 57a w brzmieniu:

„57a) cecha identyfikacyjna – numer VIN albo numer rozpoznawczy;”
 - c) pkt 58 otrzymuje brzmienie:

„58) numer VIN – numer identyfikacyjny pojazdu nadany i umieszczony przez producenta;”
 - d) po pkt 58 dodaje się pkt 58a w brzmieniu:

„58a) numer rozpoznawczy – numer nadwozia, podwozia albo ramy pojazdu;”
- 2) w art. 66 ust. 3a otrzymuje brzmienie:

„3a. Pojazd uczestniczący w ruchu powinien posiadać nadane przez producenta, z zastrzeżeniem art. 66a, cechy identyfikacyjne.”;
- 3) w art. 66a:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Cechy identyfikacyjne nadaje i umieszcza producent.”
 - b) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

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

²⁾ Tekst jednolity wymienionej ustawy nie uwzględnia zmian ogłoszonych w Dz. U. z 2017 r. poz. 60.

„Starosta właściwy w sprawie rejestracji pojazdu wydaje decyzję o nadaniu unikalnego numeru rozpoznawczego w przypadku pojazdu.”;

4) w art. 80bh:

a) w ust. 4:

– wprowadzenie do wyliczenie otrzymuje brzmienie:

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

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

„3) producent lub importer nowego pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, motoroweru, tramwaju lub przyczepy oraz przedmiotów ich wyposażenia lub części - na podstawie wydanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu albo wydanego na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego świadectwa homologacji typu WE pojazdu.”;

b) w ust. 6 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) administratorowi danych i informacji zgromadzonych w ewidencji – na potrzeby przetwarzania i udostępniania danych zgromadzonych w ewidencji;”;

5) w art. 80d ust. 3c otrzymuje brzmienie:

„3c. Do należności z tytułu opłat ewidencyjnych oraz odsetek za zwłokę stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017 r. poz. 201), z wyłączeniem art. 75 § 4a w zakresie określenia w decyzji stwierdzającej nadpłatę wysokości zobowiązania podatkowego oraz art. 75 § 4b, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji.”;

6) w art. 80o w ust. 1 w pkt 2 w lit. d kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) datę i miejsce urodzenia.”;

7) w art. 81 w ust. 11 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze szkody istotnej, o której mowa w art. 2 ust. 1 pkt 12a ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych;”;

8) w art. 83a w ust.3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

"2) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile przedsiębiorca taki numer posiada, numer identyfikacji podatkowej (NIP) oraz numer REGON, o ile przedsiębiorca taki numer posiada;"

9) w art. 100c w ust. 1 w pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14 w brzmieniu:

„14) Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu.”.

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

„12a) szkoda istotna – szkoda w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego pojazdu mająca wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, kwalifikująca pojazd do dodatkowego badania technicznego i stwierdzona przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny lub przez zakład ubezpieczeń w związku z otrzymanym zgłoszeniem szkody z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia, o której mowa w dziale II w grupach 3 i 10 załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. poz. 1844 oraz z 2016 r. poz. 615 i 1948);”.

Art. 3. W ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, 2183 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 352 i 2001) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) w pkt 6:

– lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W ewidencji gromadzi się dane o pojazdach:

- 1) zarejestrowanych oraz o ich właścicielach lub niektórych kategoriach posiadaczy;
- 2) w stosunku do których wydano decyzję ostateczną uchylającą decyzję wydaną na podstawie art. 73 albo art. 74 oraz o ich właścicielach lub niektórych kategoriach posiadaczy;
- 3) niezarejestrowanych, wymienionych w art. 71 ust. 1, w stosunku do których:

- a) przeprowadzono badania techniczne,
 - b) zawarto umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.”,
- uchyla się lit. b,
- b) w pkt 7 w art. 80b:
- w ust. 1:
 - – w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:
 - „a) cecha identyfikacyjna,”,
 - – w pkt 7:
 - – – uchyla się lit. b,
 - – – lit c otrzymuje brzmienie:
 - „c) numer pozycji w rejestrze zastawów,”,
 - – – w lit. h średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. i w brzmieniu:
 - „i) nazwa (oznaczenie) sądu, który dokonał wpisu;”,
 - – pkt 11 otrzymuje brzmienie:
 - „11) o szkodach istotnych;”,
 - – pkt 18 otrzymuje brzmienie:
 - „18) o homologacji pojazdu, dopuszczeniu jednostkowym pojazdu, dopuszczeniu indywidualnym WE pojazdu albo dopuszczeniu do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji;”,
 - ust. 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2. Minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy katalog gromadzonych w ewidencji danych, o których mowa w ust. 1 pkt 6 lit. e-g, pkt 7 lit. a oraz pkt 8-18 oraz szczegółowy zakres danych przekazywanych do ewidencji przez poszczególne podmioty, mając na względzie użyteczność oraz proporcjonalność zakresu i rodzaju przetwarzanych danych, a także obowiązek monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂.”,
- c) w pkt 8:
- w art. 80ba:
 - – w ust. 1:
 - – – pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

– – – pkt 6 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

– – ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

– w art. 80bb:

– – ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

„2a. W przypadku wprowadzenia do ewidencji danych dotyczących nowego podmiotu, dane te są pobierane z rejestru PESEL, REGON, centralnej ewidencji kierowców oraz centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych, o ile są w nich gromadzone.”

– – ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. System teleinformatyczny obsługujący ewidencję generuje komunikat:

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

– – ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

- 1) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
- 2) adres stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy;
- 3) numer identyfikacyjny REGON;
- 4) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów;
- 5) zakres badań;
- 6) datę wpisu do rejestru;
- 7) datę wykreślenia z rejestru;

8) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ich uprawnień.”,

– uchyla się art. 80bf,

d) w pkt 9 w art. 80c ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Podmiotom, o których mowa w ust. 1, dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na uzasadniony wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP. Odpowiedź w postaci papierowej może stanowić wydruk z systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję. Wydruk ten nie wymaga podpisu ani pieczęci.”,

e) w pkt 10:

– w art. 80cc ust. 2 otrzymuje brzmienie;

„2. Podmiotom, o których mowa w ust. 1, dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP. Odpowiedź w postaci papierowej może stanowić wydruk z systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję. Wydruk ten nie wymaga podpisu ani pieczęci.”,

– w art. 80cd ust. 2 otrzymuje brzmienie;

„2. Podmiotom, o których mowa w ust. 1, dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na uzasadniony wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP. Odpowiedź w postaci papierowej może stanowić wydruk z systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję. Wydruk ten nie wymaga podpisu ani pieczęci.”,

– w art. 80ce:

– – ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dane zgromadzone w ewidencji są przekazywane do ponownego wykorzystywania na wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej.”,

– – po ust. 3 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dane zgromadzone w ewidencji są przekazywane do ponownego wykorzystywania także za pośrednictwem usług sieciowych.”,

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

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

– art. 80cg otrzymuje brzmienie:

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

1) nieodpłatnie, w przypadku:

a) danych udostępnianych na podstawie art. 80c-80cc,

b) danych udostępnianych na podstawie art. 80ce w sposób określony w art. 80ce ust. 2 organom administracji publicznej, niewymienionym w art. 80c ust. 1, w celach niekomercyjnych,

c) danych udostępnianych na podstawie art. 80ce w sposób określony w art. 80ce ust. 3, w celach komercyjnych i niekomercyjnych;

2) odpłatnie, w przypadku:

a) danych udostępnianych na podstawie art. 80cd,

b) danych udostępnianych na podstawie art. 80ce w sposób określony w art. 80ce ust. 2, w celach komercyjnych i niekomercyjnych, z zastrzeżeniem pkt 1 lit. b.”,

e) w pkt 13 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) cecha identyfikacyjna,”,”,

f) pkt 15 otrzymuje brzmienie:

„15) w art. 83:

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

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

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

„1b. W przypadku dokonywania opłat, o których mowa w ust. 1, w obrocie bezgotówkowym za ich uiszczenie uważa się złożenie przez właściciela lub posiadacza pojazdu dyspozycji obciążenia rachunku bankowego, rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, rachunku płatniczego w instytucji

płatniczej lub instytucji pieniądza elektronicznego na podstawie polecenia przelewu albo zapłaty za pomocą innego niż polecenie przelewu instrumentu płatniczego.

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

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

g) w pkt 17:

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

„4. Podmiotom, o których mowa w ust. 1, dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na uzasadniony wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP. Odpowiedź w postaci papierowej może stanowić wydruk z systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję. Wydruk ten nie wymaga podpisu ani pieczęci.”,

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

„2. Dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP. Odpowiedź w postaci papierowej stanowi wydruk z systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję. Wydruk ten nie wymaga podpisu ani pieczęci.”,

– w art. 100al ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Podmiotom, o których mowa w ust. 1, dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na uzasadniony wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP. Odpowiedź w postaci papierowej stanowi wydruk z systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję. Wydruk ten nie wymaga podpisu ani pieczęci.”,

– w art. 100am:

– – ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dane zgromadzone w ewidencji są przekazywane do ponownego wykorzystywania na wniosek, złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej.”,

-- po ust. 2 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dane zgromadzone w ewidencji mogą być przekazywane do ponownego wykorzystywania także za pośrednictwem usług sieciowych.”,

-- w art. 100an ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

– Art. 100ao otrzymuje brzmienie:

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

1) nieodpłatnie, w przypadku:

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

2) odpłatnie, w przypadku:

- a) danych udostępnianych na podstawie art. 100al,
- b) danych udostępnianych na podstawie art. 100am w sposób określony w art. 100am ust. 2, w celach komercyjnych i niekomercyjnych, z zastrzeżeniem pkt 1 lit. b.”;

2) w art. 4:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w art. 102:

a) w ust. 3 w pkt 5 lit. b i c otrzymują brzmienie:

„b) szkoda całkowita w pojeździe, w tym szkoda istotna,

c) szkoda częściowa w pojeździe, w tym szkoda istotna,

b) w ust. 4 w pkt 1 w lit. b tiret drugie i trzecie otrzymują brzmienie:

- „– szkoda całkowita w pojeździe, w tym szkoda istotna,
- szkoda częściowa w pojeździe, w tym szkoda istotna,”

b) w pkt 3 lit. c otrzymuje brzmienie:

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

„3a. Dane do Funduszu są przekazywane bezpłatnie oraz bez wiedzy i zgody osoby, której te dane dotyczą.”;

3) uchyla się art. 5;

4) w art. 11:

a) ust. 1-3 otrzymuje brzmienie:

„1. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów dane i informacje zgromadzone do dnia 29 października 2017 r. w zakresie, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

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

3. Organy rejestrujące przekazują do centralnej ewidencji pojazdów dane i informacje zgromadzone i nieprzekazane do ewidencji do dnia 29 października 2017 r.”

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

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

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

3c. Przekazywanie danych, o których mowa:

- 1) w ust. 1 i 3 rozpocznie się od dnia 1 września 2017 r.,
- 2) w ust. 2 i 3a rozpocznie się od dnia 1 października 2017 r.,
- 3) w ust. 3b rozpocznie się od dnia 1 grudnia 2017 r.”;

5) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Art. 13. 1. Od dnia 30 października 2017 r. do dnia 3 czerwca 2018 r. dane o umowach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych 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 oraz numer identyfikacyjny REGON ubezpieczonego.

2. Od dnia 4 czerwca 2018 r. do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych pozwalających wprowadzać dane do centralnej ewidencji pojazdów w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania do niej danych, nie dłużej jednak niż przez 24 miesiące, dane o umowach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych 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 oraz numer identyfikacyjny REGON ubezpieczonego.

3. Od dnia 4 czerwca 2018 r. do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych pozwalających wprowadzać dane do centralnej ewidencji pojazdów w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania do niej danych, nie dłużej jednak niż przez 24 miesiące, zakłady ubezpieczeń nie wprowadzają do centralnej ewidencji pojazdów danych o szkodach istotnych.”;

6) art. 15 otrzymuje brzmienie:

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

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

„Art. 15a. Do czasu dostosowania podmiotów, o których mowa w art. 100ah ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, do wymogów dotyczących udostępniania danych określonych odpowiednio w art. 100ah ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, dane z centralnej

ewidencji kierowców mogą być udostępniane na zasadach określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.”;

8) uchyla się art. 16;

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

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

2. Niezgodność stwierdza się w przypadku:

1) rozbieżności między danymi zgromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów a stanem prawnym ustalonym na podstawie dostępnych danych lub stanem faktycznym;

2) braku danych w centralnej ewidencji pojazdów nieuwzględniającego stanu prawnego lub faktycznego.

3. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przekazuje, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, zgłoszoną niezgodność podmiotowi właściwemu do wprowadzenia danych do ewidencji, w celu wyjaśnienia niezgodności.

4. Podmiot, o którym mowa w ust. 3, wyjaśnia tę niezgodność, w szczególności w oparciu o dostępne dane.

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

1) wyjaśnieniu tej niezgodności w przypadku:

a) wprowadzenia poprawnych danych do centralnej ewidencji pojazdów za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez podmiot wprowadzający dane,

b) stwierdzenia, że wprowadzone do centralnej ewidencji pojazdów dane są poprawne,

2) braku możliwości wprowadzenia poprawnych danych do centralnej ewidencji pojazdów w podaniem uzasadnienia.

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

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

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 5 pkt 2, podmiot, o którym mowa w ust. 1 nie wprowadza danych do centralnej ewidencji pojazdów.

9. Przepisów ust. 1 – 8 nie stosuje się do rejestracji pojazdów i czasowej rejestracji pojazdów, jeżeli jest możliwe wyjaśnienie niezgodności między organami właściwymi do rejestracji pojazdu bez udziału administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.”;

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

„4) art. 1 pkt 6 w zakresie art. 80a ust. 2 pkt 1, 2 i 3 lit. a, pkt 7 w zakresie art. 80b ust. 1 pkt 1-6, 8-10 i 12-19 oraz ust. 2-4, pkt 8 w zakresie art. 80ba ust. 1 pkt 1-4 i 6 oraz ust. 2, ust. 3 w zakresie podmiotów, o których mowa w ust. 1 pkt 1-4 i 6, i ust. 4-6, art. 80bb, art. 80bc, art. 80be, art. 80bg, art. 80bh ust. 2, ust. 6 pkt 1 i 4, ust. 7 i ust. 9, pkt 9, pkt 10 w zakresie art. 80ca – art. 80cd, art. 80ce ust. 1 i 2, art. 80cf, art. 80cg pkt 1 lit. a i b i pkt 2 i art. 80ch, pkt 11-15, art. 4 pkt 2-4, art. 10, art. 12 ust. 1, art. 13, art. 15 i art. 16a, które wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r.;

5) art. 11 ust. 1-3c, które wchodzi w życie z dniem 1 września 2017 r.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. poz. 1844 oraz z 2016 r. poz. 615 i 1948) w art. 35 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Obowiązek zachowania tajemnicy, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy danych w zakresie umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów oraz danych w zakresie szkód istotnych w rozumieniu ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2060), przekazywanych do centralnej ewidencji pojazdów w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”.

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

„4) art. 149a:

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

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

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

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

Art. 8. Od dnia 30 października 2017 r. do dnia 3 czerwca 2018 r. zakłady ubezpieczeń mogą przekazywać do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego informacje o szkodach istotnych, o których mowa w art. 2 pkt 10a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Przepis art. 102 ust. 7 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych stosuje się odpowiednio.

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

- 1) art. 1 pkt 4 lit. a tiret drugie, który wchodzi w życie z dniem 1 marca 2018 r.;
- 2) art. 1 pkt 5 i art. 7, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;
- 3) art. 3, który wchodzi w życie w dniu 1 września 2017 r.

Za zgodność pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym:

- Aleksandra Ostapiuk,
Dyrektor Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Cyfryzacji
/-podpisano elektronicznie/

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa ma na celu przyspieszenie wejścia w życie przepisów nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym z dnia 24 lipca 2015r. (Dz.U. poz.1273) w zakresie centralnej ewidencji pojazdów.

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 2017r. poz. 128, ze zm.);
- 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);
- 4) ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. poz. 1844 oraz z 2016 poz. 615 i 1948)
- 5) ustawy z dnia 30 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 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.

Na podstawie 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 4 czerwca 2018 r.

Przesunięcie terminu było rezultatem działań przeprowadzonych przez Ministra Cyfryzacji po przejęciu kompetencji w zakresie prowadzenia projektu CEPiK2.0 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, rozumianej 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 nie stwarzającego 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 CEPiK2.0 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 CEPiK2.0, którego celem jest etapowe wdrożenie projektu CEPiK2.0, 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 CEPiK2.0 na 5 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 (CEPiK2.0), umożliwiając jego wcześniejsze uruchomienie w zakresie centralnej ewidencji pojazdów w terminie 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, a także precyzując dotychczasowe przepisy zgodnie z procesami realizowanymi przy udziale systemu CEPiK2.0 przez poszczególne podmioty zobowiązane do przekazywania danych.

Projekt nowelizuje dotychczasowe przepisy dotyczące cechy identyfikacyjnej oraz numeru VIN. Nowe przepisy w art. 2 pkt 57a, 58, 58a oraz art. 66a ustawy – Prawo o ruchu drogowym regulują obowiązek posiadania cechy identyfikacyjnej – numeru VIN albo numeru rozpoznawczego – przez każdy pojazd dopuszczony do ruchu drogowego. Rozwiązanie to ma zagwarantować jednoznaczne rozpoznanie i identyfikację pojazdu w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz porządku ruchu na drodze. W przypadku nowego pojazdu cechę identyfikacyjną nadaje i umieszcza producent, natomiast unikalny numer rozpoznawczy na pojeździe, w określonych w ustawie przypadkach, w drodze decyzji administracyjnej, nadaje starosta właściwy w sprawach rejestracji pojazdu.

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 30 października 2017 r. (data wejścia w życie przedmiotowej ustawy), dane będą przekazywane przez UFG nadal na dotychczasowych zasadach (do 4 czerwca 2018 r.), niezbędne jest wprowadzenie projektowanej zmiany na potrzeby zapewnienia kompletności danych

gromadzonych w ewidencji.

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. Obowiązek taki istniał do 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.

W art. 80d ust. 3c ustawy proponuje się wyłączenie ze stosowania art. 75 § 4a ustawy – Ordynacja podatkowa 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 uiszczanych 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 – 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 – 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 – 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 przedkładać 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 przedkładają się na skuteczność prowadzonych postępowań, stąd też zdecydowano się na podjęcie odpowiednich kroków legislacyjnych.

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.

W art. 2 projektu wprowadzono zmiany w przepisach o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych definicję szkody istotnej. Nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym z 24 lipca 2015 r. zakłada przekazywanie do CEP informacji o szkodzie istotnej, nie definiując tego pojęcia. Wprowadzenie tej definicji, a także zawarte w projekcie odesłanie do tej definicji w ustawie – Prawo o ruchu drogowym wyeliminuje ryzyko różnorodnej interpretacji i zapewni, że zakłady ubezpieczeń będą w zbieżny sposób ją oznaczały i przekazywały do ewidencji, a także do UFG.

Art. 3 projektu wprowadza zmiany do ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

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, 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.

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.

W art. 80b ust. 1 pkt 18 ustawy dokonano uzupełnienia przepisów o dane dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji.

Upoważnienie do wydania rozporządzenia w art. 80b ust. 2 rozszerzono o wskazanie zakresu danych przekazywanych przez poszczególne podmioty do ewidencji – eliminując w ten sposób możliwość dowolnej interpretacji tego zakresu.

W 80ba ust. 1 pkt 6 ustawy 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.

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. 80b ust. 3 ustawy.

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.

W 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.

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.

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 CEPiK2.0, 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 2015r.

W art. 83 ustawy wprowadzono nowe brzmienie ust. 1, 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.

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 z likwidowane 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.

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.

Projekt zmienia brzmienie przepisów przejściowych art. 13 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r., dostosowując je do określonego w ramach harmonogramu CEPiK2.0 wdrażania poszczególnych elementów funkcjonalności CEPiK2.0 w zakresie danych o polisach i szkodach. Zakłada się, iż w okresie od 30 października 2017 r. do 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 CEPiK2.0, 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 przekazywało dane do CEPiK.

Projekt przewiduje także modyfikację art. 15 i rozdzielenie jego obecnej treści, 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.

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 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.

Projekt nowelizuje również przepisy ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. w zakresie terminów ich

wejścia w życie, dostosowując te terminy do zatwierdzonego harmonogramu wdrożenia CEPiK2.0.

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 szkodach 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.

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.

Projekt przewiduje także w odniesieniu do danych udostępnianych z CEP i CEK wyeliminowanie barier prawnych dla udostępnienia danych w portalu dane publiczne.gov.pl i dalszego ich wykorzystywania przez każdego zainteresowanego – 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 za pośrednictwem usług sieciowych. Ten sposób udostępniania danych zostanie zwolniony z obowiązku ponoszenia opłat zarówno przy udostępnianiu w celach komercyjnych, jak i niekomercyjnych. Zmiany te wejdą w życie z dniem 4 czerwca 2018 r.

Ustawa ma wejść w życie 30 października 2017 r., przy czym przepisy dotyczące migracji danych wchodzi w życie 1 września 2017 r. dotyczące przekazywania danych do katalogu marek i typów pojazdów homologowanych przez producenta lub importera – z dniem 1 marca 2018 r. 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. Nr 239, 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.

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.

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt przyspiesza uruchomienie CEPiK2.0 w zakresie centralnej ewidencji pojazdów, co przyczyni się zarówno do przyspieszenia poprawy jakości danych, jak również do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa obrotu pojazdami. Zapewni to także wszystkim uprawnionym podmiotom uzyskanie stopniowego dostępu do nowych rozwiązań CEPiK 2.0, co zminimalizuje ryzyka związane z jednoczesnym uruchomieniem rozwiązania dla ponad 60 grup interesariuszy.

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

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

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

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

Dla osiągnięcia założonych celów konieczne jest znowelizowanie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, ze zm.). Rekomendowane regulacje prawne na poziomie ustawy zapewnią:

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

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

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

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

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

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Stacje Kontroli Pojazdów	Okolo 4800	Dane Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów	Wprowadzenie możliwości uzyskania z CEP danych technicznych pojazdu w tym zidentyfikowanych usterek, wyników innych badań technicznych pozwalające na poprawę możliwości oceny pojazdu w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego
Zakłady Ubezpieczeń	Okolo 31	Dane Komisji Nadzoru	Wprowadzenie

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

		Finansowego	bezpośredniego dostępu do danych z CEP,
Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny	1	Dane ogólnodostępne.	Szersza możliwość identyfikacji pojazdów nieubezpieczonych - stworzenie możliwości prowadzenia zaawansowanych analiz biznesowych
Policja		Dane ogólnodostępne	Przekazywanie danych o utracie i odnalezieniu pojazdu i o zatrzymaniu/zwrocie dokumentu rejestracyjnego pojazdu do ewidencji. Poprawa jakości danych w centralnej ewidencji pojazdów zwiększy jakość kontroli drogowej i w konsekwencji poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego
Żandarmeria Wojskowa		Dane ogólnodostępne	Przekazywanie danych o zatrzymaniu/zwrocie dokumentu rejestracyjnego pojazdu bezpośrednio do ewidencji. Poprawa jakości danych w centralnej ewidencji pojazdów zwiększy jakość kontroli drogowej i w konsekwencji poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego
Inspekcja Transportu Drogowego		Dane ogólnodostępne	Przekazywanie danych o zatrzymaniu/zwrocie dokumentu rejestracyjnego pojazdu bezpośrednio do ewidencji. Poprawa jakości danych w centralnej ewidencji pojazdów zwiększy jakość kontroli drogowej i w konsekwencji poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego
Starostowie	399	Dane ogólnodostępne	Modernizacja i dostosowanie komunikacji z centralnej ewidencji pojazdów; Przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów danych z rejestrów przedsiębiorców

			prowadzących stacje kontroli pojazdów
Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego	1	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów danych o homologacji
Instytut Transportu Samochodowego	1	Dane ogólnodostępne	Prowadzenie elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych. Przyjmowanie informacji od producentów pojazdów i udostępnianie danych katalogu za pośrednictwem systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów
Minister Sprawiedliwości	1	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów danych z Rejestru Zastawów
Główny Urząd Statystyczny	1	Dane ogólnodostępne	Przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów, centralnej ewidencji kierowców i centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych danych z rejestrów REGON, TERYT
Producenci i importerzy pojazdów			Przywrócenie obowiązku przekazywania informacji źródłowych dotyczących homologacji do podmiotu prowadzącego katalog w trybie teletransmisji; poprawa jakości danych elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych
Minister Cyfryzacji	1	Dane ogólnodostępne	Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów
Centralny Ośrodek Informatyki	1	Dane ogólnodostępne	Wykonanie, wdrożenie i utrzymanie systemu CEPiK 2.0
Obywatele	Ludność Polski w wieku produkcyjnym: 24 mln	GUS	Dostęp do szerszego zakresu danych transportowych, a także produktów i usług, które będą powstawały w oparciu o te dane. Wzrost transparentności i

			dostępności danych dot. pojazdów dla konsumentów.
Organizacje pozarządowe	Ok. 550 organizacji (0,8% z 70 tys. działających ngo)	Badanie Stowarzyszenia Klon/Jawor "Kondycja sektora organizacji pozarządowych w Polsce 2015"	Większy i łatwiejszy dostęp do danych dla organizacji pozarządowych zajmujących się prawem do dostępu do informacji publicznej, otwartymi danymi, otwartym rządem, jawnością, transparentnością, prowadzące działalność analityczną i badawczą.
Przedsiębiorcy	Szacowana liczba przedsiębiorców tzw. przemysłu kreatywnego: Ok. 173 000	S. Szultka, Kreatywny łańcuch – powiązania sektora kultury i kreatywnego w Polsce, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2014	Większy i łatwiejszy dostęp do danych transportowych dla przedsiębiorców rozwijających się i tworzących nowe modele biznesowe, nowe produkty i usługi w oparciu o otwarte dane publiczne (głównym beneficjentem będą przedsiębiorcy działający w sektorze kreatywnym
Administracja publiczna/Pracownicy administracji publicznej/ Funkcjonariusze służb mundurowych i specjalnych oraz żołnierze			Większy dostęp dla korzystających z danych transportowych w związku z realizacją zadań publicznych: przygotowywanie analiz, dokumentów strategicznych czy oceny skutków regulacji, tworzenie usług dla obywateli, komunikowanie efektów działań zarówno wewnątrz administracji, jak i w kontaktach z obywatelami.

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

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

- 1) Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa
- 2) Ministerstwa Sprawiedliwości
- 3) Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji
- 4) Komendy Głównej Policji
- 5) Inspekcji Transportu Drogowego
- 6) Transportowego Dozoru Technicznego
- 7) Prokuratury Krajowej

- 8) Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego
- 9) Polskiej Izby Ubezpieczeń
- 10) Przedstawicieli zakładów ubezpieczeń
- 11) Instytutu Transportu Samochodowego
- 12) Przedstawicieli Starostw
- 13) Przedstawicieli Związku Powiatów Polskich
- 14) Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów
- 15) Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.
- 16) Przedstawicieli dostawców oprogramowania dla SKP
- 17) Centralnego Ośrodka Informatyki

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

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

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

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	464 762,88	774 604,8										1 239 367, 68
budżet państwa	464 762,88	774 604,8										1 239 367, 68
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	464 762,88	774 604,8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 239 367, 68
budżet państwa	464 762,88	774 604,8										1 239 367, 68
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Fundusz celowy CEPiK											

<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Niniejszy projekt ustawy jest efektem zmiany podejścia do sposobu wdrożenia zmodernizowanego systemu informatycznego CEPiK2.0. Zmiana ta polega na przyjęciu założenia etapowego uruchamiania systemu. Przedmiotowa nowelizacja umożliwi wcześniejsze uruchomienie w ramach zmodernizowanego systemu CEPiK2.0 jego części obsługującej Centralną Ewidencję Pojazdów.</p> <p>Koszty uruchomienia całej centralnej ewidencji pojazdów i kierowców zostały określone w ocenie skutków regulacji dla ustawy z dnia 24 lipca 2015r. 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 przewidzianych dla realizacji całego projektu.</p> <p>Wydatki innych podmiotów związane z dostosowaniem podmiotów do komunikacji z systemem teleinformatycznym CEPiK2.0 również zostały określone w OSR w/w ustawy z dnia 24 lipca 2015r. Niniejsza nowelizacja nie powoduje zwiększenia tych wydatków.</p> <p>Wydatki podmiotów wykonujących zadania i czynności przewidziane w projekcie ustawy, pokrywane z budżetu państwa, będą finansowane w ramach limitów wydatków planowanych corocznie dla odpowiednich części budżetowych - bez konieczności ich zwiększania, a wejście projektowanej regulacji w życie nie będzie podstawą o ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na ten cel.</p> <p>Dodatkowy koszt w stosunku do określonego w OSR dla w/w ustawy z dnia 24 lipca 2015r. dotyczy kosztów po stronie Ministra Cyfryzacji: wcześniejszego wdrożenia po stronie centralnej CEPiK2.0 w części dotyczącej CEP i utrzymania tej części systemu w okresie stabilizacji od października 2017r. do maja 2018r. i obejmuje kwotę 1 239 367,68 zł brutto. Przedstawione koszty zostaną sfinansowane z Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.</p> <p>Źródło danych: szacunki Centralnego Ośrodka Informatyki dotyczące kosztów wdrożenia i utrzymania systemu CEPiK2.0 w zakresie centralnej ewidencji pojazdów.</p> <p>Projekt planu finansowego Funduszu CEPiK na 2017 r. nie wymaga zmiany, bowiem na 2017 r. zaplanowano środki w tych samych pozycjach i w ich zakresie będą realizowane zadania.</p> <p>Informacje nt. projektu CEPiK 2.0 – wskazać należy, że obejmuje on prace związane z rozwojem systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, w tym: dostawę infrastruktury i oprogramowania standardowego na potrzeby systemu, wytworzenie oprogramowania systemu, wytworzenie kompletnej dokumentacji systemu, wdrożenie infrastruktury, oprogramowania standardowego i oprogramowania systemu, działania promocyjne i marketingowe, w szczególności modernizację strony internetowej Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców oraz szkolenia. Realizację Projektu CEPiK 2.0 przewidziano na okres od 27 września 2013 r. do dnia 30 września 2018r. i podzielono na VI etapów.</p> <p>Źródło danych: dane MC – umowa nr 8 w sprawie realizacji projektu CEPiK 2.0. wraz z aneksami.</p> <p>Projekt zostanie sfinansowany ze środków zabezpieczonych na ten cel na koncie Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.</p> <p>W zakresie nowego otwartego sposobu udostępniania danych z CEP i CEK – brak dodatkowych kosztów z budżetu państwa.</p>
---	--

		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
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>poprawa bezpieczeństwa obrotu pojazdów na rynku wtórnym przez poszerzenie zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów,</p> <ul style="list-style-type: none"> • podmioty komercyjne – stworzenie warunków do tworzenia usług <i>business intelligence</i> w obszarze informacji dotyczących szeroko rozumianego rynku motoryzacji, • dostęp online do danych własnego pojazdu – usługa pn. „Mój pojazd” pozwoli właścicielom pojazdów w Polsce na dostęp online do danych o swoim pojeździe, co przyczyni się do zlikwidowania uciążliwości związanej obecnie z dostępem do nich. <p>Możliwość wykorzystania danych publicznego to szansa dla przedsiębiorców, którzy chcą na ich podstawie stworzyć nowe produkty i usługi. Głównym beneficjentem szerszego udostępniania danych będą firmy działające w sektorze kreatywnym oraz przedsiębiorstwa, które swój model biznesowy opierają na wykorzystywaniu danych transportowych (np. przedsiębiorcy działający na rynku motoryzacyjnym, ubezpieczeniowym, ochrony środowiska)</p>						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<p>poprawa bezpieczeństwa obrotu pojazdów na rynku wtórnym przez poszerzenie zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów,</p> <ul style="list-style-type: none"> • podmioty komercyjne – stworzenie warunków do tworzenia usług <i>business intelligence</i> w obszarze informacji dotyczących szeroko rozumianego rynku motoryzacji, • dostęp online do danych własnego pojazdu – usługa „Mój pojazd” pozwoli właścicielom pojazdów w Polsce na dostęp online do danych o swoim pojeździe, co przyczyni się do zlikwidowania uciążliwości związanej obecnie z dostępem do nich. <p>Możliwość wykorzystania danych publicznego to szansa dla przedsiębiorców, którzy chcą na ich podstawie stworzyć nowe produkty i usługi. Głównym beneficjentem szerszego udostępniania danych będą firmy działające w sektorze kreatywnym oraz przedsiębiorstwa, które swój model biznesowy opierają na wykorzystywaniu danych</p>						

		transportowych (np. przedsiębiorcy działający na rynku motoryzacyjnym, ubezpieczeniowym, ochrony środowiska)
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	poprawa bezpieczeństwa obrotu pojazdów na rynku wtórnym przez poszerzenie zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów w zakresie dostępu online do danych własnego pojazdu – usługa „Mój pojazd” pozwoli właścicielom pojazdów w Polsce na dostęp online do danych o swoim pojeździe, co przyczyni się do zlikwidowania uciążliwości związanej obecnie z dostępem do nich. Proponowane rozwiązania są korzystne z punktu widzenia obywateli, bo poszerzają dostęp do danych transportowych, w tym danych o pojazdach, dostępnych on-line bez konieczności składania wniosku.
	Sektor nauki	Możliwość wykorzystania otwartych danych publicznego to niższe koszty i mniejsza czasochłonność analiz i badań naukowych dot. transportu czy ochrony środowiska.
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...		<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz: Wprowadzone zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym zmniejszą obciążenia biurokratyczne związane z obsługą wniosków o dostęp do danych po stronie administracji. Znacząco wzrośnie liczba aktualnych danych, do których zapewniony będzie dostęp on-line.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie

Omówienie wpływu	Zwiększenie ilości danych udostępnionych na portalu danepubliczne.gov.pl poprzez API. Przyspieszenie wdrożenia CEPiK 2.0.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
<p>Wejście w życie projektowanych przepisów prawa stworzy ramy prawne dla poprawy funkcjonowania oraz dla tworzenia dodatkowych usług biznesowych. Zakończenie prac IT nad CEPiK w zakresie CEP planowane jest do 29 października 2017 r. Jest to zatem data rozwiązania wszystkich problemów zasygnalizowanych w pkt 1. Konieczna zmiana aktów wykonawczych do ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie CEP.</p>	
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 CEP liczby podłączonych podmiotów w stosunku do liczby podmiotów, które powinny być podłączone do systemu CEPiK2.0. Pomocniczo proponuje się oszacowanie ograniczenia liczby papierowych wniosków składanych przez podmioty uprawnione na korzyść wykorzystywania przez podmioty usług web service/aplikacji www systemu CEPiK2.0.</p> <p>Ewaluacja efektów usług powinna nastąpić pół roku od uruchomienia każdej z usług stworzonej na podstawie znowelizowanych przepisów. Wykorzystane zostaną pomocniczo mierniki dotyczące poziomu bezpieczeństwa obrotu pojazdami (wartością bazową będzie 2013 r.) – np. liczba transakcji na rynku wtórnym pojazdów. Należy mieć jednakże na uwadze, że bezpieczeństwo ruchu drogowego i bezpieczeństwo obrotu pojazdami jest również zależne od szeregu innych czynników (koniunktury gospodarczej, siły nabywczej obywateli, ceny pojazdów, postępu technologicznego itp.).</p>	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	