

**Założenia do projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz  
niektórych innych ustaw**

**I Cel projektowanej ustawy.**

**1. Wstęp.**

W 2012 r. w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych przeprowadzono analizę stanu kluczowych systemów teleinformatycznych resortu i dotychczasowej realizacji projektów w zakresie ich budowy i rozwoju, m.in. dotyczących centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców, która pozwoliła na nakreślenie zasad i kierunku niezbędnych zmian.

Wyniki analizy przedstawiono w dokumencie pt. „Projekty Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w obszarze rejestrów państwowych i teleinformatyki. Nowe podejście.”, przyjętym przez Komitet Rady Ministrów do Spraw Cyfryzacji w dniu 29 maja 2013 r.

W oparciu o powyższe Minister Spraw Wewnętrznych podjął decyzję o realizacji przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych projektu informatycznego CEPiK 2.0., mającego na celu przebudowę oraz modernizację centralnej ewidencji pojazdów (CEP) oraz centralnej ewidencji kierowców (CEK) oraz budowę centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych.

Zasady funkcjonowania CEP, CEK oraz centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych reguluje ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), zwana w dalszej części „ustawą”.

Sposób prowadzenia ewidencji, warunki i sposób współdziałania podmiotów, które przekazują dane i informacje do ewidencji, rodzaj i zakres udostępnianych danych i informacji oraz wysokość opłat za udostępnianie danych i informacji precyzują oraz rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 18 czerwca 2014 r. w sprawie centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 816) oraz rozporządzenie Ministra Spraw

Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 sierpnia 2001 r. w sprawie centralnej ewidencji kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 1028, z późn. zm.).

Zatem dokonanie w pełni budowy, przebudowy i modernizacji ww. ewidencji wymaga nie tylko zmian o charakterze technicznym, ale także zmian o charakterze prawnym, bez których nie będzie możliwym wdrożenie zmian o charakterze technicznym.

Docelowym założeniem jest więc stworzenie podstaw prawnych i technicznych przede wszystkim dla tworzenia e-usług dla obywateli i przedsiębiorców, a także zapewnienie podmiotom realizującym zadania o charakterze publicznym możliwie szerokiego dostępu do ewidencji Planowane jest przeorientowanie CEK i CEP z funkcji czysto ewidencyjnych na usługowe.

Osiągnięcie tego stanu nastąpi poprzez usprawnienie współpracy między podmiotami zasilającymi ewidencje, rozszerzenie katalogu gromadzonych danych, rozszerzenie katalogu podmiotów uprawnionych do dostępu do gromadzonych danych

Od strony technicznej opisane przedsięwzięcie realizowane jest w ramach prowadzonego projektu informatycznego CEPiK 2.0., natomiast od strony prawnej, opisane przedsięwzięcie będzie realizowane w ramach ustawy opracowanej na podstawie niniejszych założeń.

## **2. Problemy zidentyfikowane na gruncie obecnie obowiązujących przepisów.**

Mocą ustawy z dnia 31 marca 2000 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. Nr 43, poz. 483) do ustawy – Prawo o ruchu drogowym dodano m.in. w dziale III pn. „Pojazdy” rozdział 2a pn. „Centralna ewidencja pojazdów” oraz w dziale IV pn. „Bezpieczeństwo ruchu drogowego” rozdział 1a „Centralna ewidencja kierowców”. Wymienione przepisy weszły w życie w dniu 9 czerwca 2000 r.

Zasady funkcjonowania CEP i CEK reguluje więc ustawa. Zgodnie z jej brzmieniem CEP i CEK prowadzone są w systemie teleinformatycznym, którego administratorem jest minister właściwy do spraw wewnętrznych.

Przesądzenie, na poziomie ustawy, sposobu prowadzenia ewidencji w systemie teleinformatycznym, powinno determinować sposób zasilania ewidencji, tj. zasilanie ewidencji w formie elektronicznej. Warunku tego od początku funkcjonowania ewidencji nie udało się osiągnąć w pełni, ze względu na niski poziom informatyzacji podmiotów realizujących zadania związane z zasilaniem CEP i CEK. Choć poziom informatyzacji na przestrzeni 10-ciu lat uległ zdecydowanej poprawie, to jednak do chwili obecnej zdarzają się przypadki, kiedy do ewidencji dane i informacje przekazywane są w postaci papierowej.

W konsekwencji istnieje duże ryzyko powstania błędów na etapie przesyłania danych lub wprowadzania ich na podstawie przesłanej dokumentacji oraz rzutuje na terminy, w jakich te dane i informacje faktyczne zostają zaimplementowane do ewidencji. Pozostawienie takiego stanu rzeczy, przy obecnie istniejących, powszechnych, środkach komunikacji elektronicznej, jest nieuzasadnione.

W CEP i CEK gromadzi się dane i informacje określone, odpowiednio w art. 80b ust. 1-1b oraz art. 100b ust. 1 ustawy. Katalog danych i informacji zgromadzonych w CEP i CEK został w całości uregulowany na poziomie ustawy. Dotyczy to zarówno danych osobowych (np. danych właściciela pojazdu, właściciela polisy OC, osoby posiadającej uprawnienia do kierowania pojazdami), jak i danych technicznych pojazdu (marka pojazdu, dopuszczalna masa całkowita, rok produkcji, pojemność silnika itp.).

Przyjęcie koncepcji ustawowego określenia zakresu danych i informacji powoduje, że każda zmiana zakresu danych gromadzonych w CEP i CEK wiąże się z koniecznością przygotowania nowelizacji ustawy. Od dnia wejścia w życie ustawy (1 stycznia 1998 r.) przepisy dotyczące CEK i CEP nowelizowane były 14 razy, z czego 9 nowelizacji dotyczyło CEP, a 5 - CEK. Zmiany przepisów niejednokrotnie wynikały z konieczności wdrożenia przepisów prawa Unii Europejskiej i obejmowały m. in.: rozszerzenie katalogu gromadzonych danych i informacji oraz rozszerzenie katalogu podmiotów uprawnionych do nieodpłatnego pozyskiwania danych i informacji.

Przeciętny okres prac legislacyjnych nad ustawą trwa 12-18 miesięcy, natomiast od 2009 r., kiedy to wprowadzono dodatkowo obowiązek przygotowania dla każdej ustawy projektu założeń, prace legislacyjne dodatkowo wydłużają się o kolejne 6-9 miesięcy. Uwarunkowania te powodują brak możliwości elastycznego dostosowania zakresu danych i informacji do zmieniających się uwarunkowań prawnych oraz potrzeb obywateli i przedsiębiorców. Jest to szczególnie istotne biorąc pod uwagę, że w wyniku realizacji

projektu CEPiK 2.0 stworzone zostaną warunki do tworzenia nowych e-usług. Wówczas zakres danych będzie funkcją potrzeb obywateli oraz szeroko rozumianego rynku motoryzacyjnego.

Oprócz samej koncepcji podziału danych i informacji na te, które byłyby wprost wyszczególnione w ustawie oraz te, które byłyby wyszczególnione w ustawie w sposób ogólny (wskazanie kategorii danych, rodzaju), a dopiero na poziomie rozporządzenia regulowany byłby szczegółowy katalog danych mieszczący się w ramach konkretnej kategorii i rodzaju danych, kwestią pozostającą także do zmiany jest sam zakres danych i informacji, jakie będą gromadzone w ewidencjach.

Obecny katalog jest ograniczony i nie pozwala na pełne wykorzystanie ewidencji do tworzenia e-usług, których potrzebę zgłaszają różne środowiska (obywatele, przedsiębiorcy, organy administracji publicznej). Brak jest chociażby istotnych danych i informacji o badaniach technicznych pojazdów, o wypadkach komunikacyjnych, czy o istotnych uszkodzeniach pojazdów. Ponadto, z przyczyn wynikających z długości procesu legislacyjnego, katalog ten wymaga uzupełnienia w zakresie, w jakim przepisy prawa Unii Europejskiej, nakładają na państwa członkowskie obowiązek gromadzenia kolejnych danych i informacji.

Dane i informacje przekazywane są do ewidencji przez podmioty wymienione w art. 80b ust. 2 oraz art. 100b ust. 2 ustawy.

W kwestii formy przekazywania danych i informacji do ewidencji tj. przekazywanie w postaci papierowej, stan obecny przedstawiono powyżej. Jednak w tym obszarze nie jest to jedyny zdefiniowany problem, który negatywnie wpływa na ewidencje.

Jednym z najważniejszych ograniczeń uniemożliwiających stworzenie ewidencji zorientowanych na obywateli jest niska jakość danych. Na ten stan ewidencji składa się wiele czynników: długotrwały proces przekazywania danych (przepisy nie przewidują przekazywania danych czasie rzeczywistym, tylko zawierają określone, dłuższe terminy), ręczne wprowadzanie wszystkich danych niezbędnych do przekazania do ewidencji (co skutkuje omyłkami pisarskimi czy stosowaniem różnej pisowni nazw obcojęzycznych), przekazywanie danych przez wiele podmiotów (w ciągu „życia pojazdu” dane o nim mogą przekazywać do ewidencji różne organy rejestrujące, różne stacje kontroli pojazdów oraz różne zakłady ubezpieczeń), wprowadzanie danych bez użycia jednolitych słowników (brak

jest regulacji zapewniających zastosowanie jednolitych słowników dla wszystkich podmiotów obowiązanych do przekazywania danych do ewidencji). Nie bez znaczenia dla jakości danych także pozostaje brak skutecznego systemu egzekwowania poprawności danych od podmiotów przekazujących dane do ewidencji, różne tryby przekazywania danych do ewidencji oraz narzędzia wykorzystywane w tym celu (w postaci elektronicznej z wykorzystaniem systemów teleinformatycznych, sieci publicznej Internet czy optycznych nośników informacji oraz w postaci papierowej).

Dane i informacje zgromadzone w ewidencjach udostępnia się na zasadach określonych w art. 80c-80d oraz art. 100c-100d ustawy.

Obecnie przepisy prawa przewidują, że dla każdego podmiotu, ściśle określonego w ustawie, dane i informacje zgromadzone w ewidencjach, o ile jest im to niezbędne do realizacji ustawowych zadań, udostępnia się nieodpłatnie.

Na przestrzeni lat, bardzo częstym zjawiskiem były sytuacje, w których organy administracji publicznej, niewymienione w ustawie, w związku z realizacją ustawowych zadań, występowały o udostępnienie nieodpłatnie (ponieważ były jednostkami sektora finansów publicznych) danych i informacji z ewidencji. Z uwagi na fakt, iż nie były wymienione wprost w ustawie, odmawiano im nieodpłatnego udostępnienia danych i informacji. Obecnie jedyną możliwością, aby taki podmiot mógł uzyskać dane i informacje nieodpłatnie jest nowelizacja ustawy.

Pozostałe podmioty, w tym przede wszystkim obywatele, obecnie są uprawnieni do dostępu do konkretnych danych i informacji wyłącznie w przypadku dysponowania uzasadnionym interesem oraz po uiszczeniu odpowiedniej opłaty.

Powyższe przepisy istotnie hamują rozwój e-usług w oparciu o dane zgromadzone w CEP i CEK.

Przepisy ustawy nie przewidują również jednej formy udostępniania danych.

W praktyce dominuje przede wszystkim udostępnianie danych w formie papierowej, co wiąże się z wysokimi kosztami ponoszonymi przez budżet państwa, obejmującymi nie tylko koszty utrzymania systemu, w którym prowadzone są ewidencje, ale także koszty związane z zapewnieniem odpowiedniej ilości pracowników do obsługi wniosków oraz koszty wysyłek pocztowych.

Koszty zaś obsługi zapytań w postaci elektronicznej ograniczałyby się jedynie do kosztów utrzymania systemu, w którym prowadzone są ewidencje. Podmiot zainteresowany, za pomocą urządzeń teletransmisji, kierowałby zapytanie do ewidencji i automatycznie otrzymywałby odpowiedź tą samą drogą. W zależności od przyjętego mechanizmu udostępnianie danych w trybie teletransmisji mogłoby się odbywać z wykorzystaniem systemów teleinformatycznych, którymi zainteresowane podmioty dysponują, bądź poprzez sieć publiczną Internet, co oznacza, że brak jest techniczno-organizacyjnych przeszkód po stronie podmiotów zainteresowanych do wprowadzenia przepisów preferujących ten tryb udostępniania danych.

Wedle obecnych szacunków corocznie obsługiwanych jest ok. 1,4 mln wniosków o udostępnienie danych w formie papierowej, z czego 70% stanowią wnioski komorników sądowych, 7% urzędów skarbowych i urzędów kontroli skarbowej, a 5% Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Wedle danych Centralnego Ośrodka Informatyki (instytucji gospodarki budżetowej realizującej wnioski o udostępnianie danych z CEP i CEK) w 2013 r. koszt obsługi papierowych wniosków o udostępnienie danych przekraczał 13,6 mln zł. Rozpowszechnienie wśród ww. podmiotów pozyskiwania danych z ewidencji za pomocą urządzeń teletransmisji danych pozwoliłoby na redukcję kosztów opisanych powyżej o połowę i przyniosłoby korzyści także po stronie podmiotów występujących o udostępnienie danych (szybkość pozyskania danych, redukcja kosztów wysyłek pocztowych).

## **II Założenia zmian.**

### **1. Zakres przewidywanej regulacji.**

Ustawa opracowana w oparciu o niniejsze założenia winna dokonywać zmian w następujących aktach prawnych:

- 1) ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.);
- 2) ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2014 r. poz. 600);

- 3) ustawie z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 127, poz. 721, z późn. zm.).

## **2. Istota proponowanych zmian i zasadnicze kwestie wymagające uregulowania.**

Uwzględniając doświadczenia nabyte w trakcie już ponad 14-letniego okresu obowiązywania przepisów regulujących funkcjonowanie CEP i CEK, zważywszy na stwierdzone w tym okresie problemy oraz kierunek rozwoju CEP i CEK, a także budowę Centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych, niezbędnym jest dokonanie zmian w przepisach prawa, które winny obejmować następujące zagadnienia:

- 1) Zmiana zasad gromadzenia danych w CEP i CEK.

Zakłada się odejście od katalogu danych i informacji zdefiniowanego na poziomie ustawy. Zakres informacyjny ewidencji zostanie podzielony na dane osobowe, które pozostaną zdefiniowane w ustawie, zgodnie z dotychczasowymi zasadami, oraz na dane nieosobowe (techniczne, dotyczące dokumentów, uprawnień i inne). W ustawie określone zostaną jedynie kategorie gromadzonych danych nieosobowych, natomiast szczegółowy katalog zostanie zdefiniowany w rozporządzeniu.

Takie rozwiązanie zapewni elastyczność zakresu informacyjnego ewidencji oraz możliwość szybkiego dostosowania polskiego porządku prawnego w przypadku ewentualnych zmian, chociażby wynikających z przepisów prawa Unii Europejskiej. Jednocześnie szczegółowe zdefiniowanie danych osobowych w ustawie zapewni konstytucyjny poziom ich ochrony.

Proponuje się więc, aby przepisy ustawy wskazywały, że w:

- centralnej ewidencji pojazdów gromadzi się dane i informacje o pojeździe, o właścicielu pojazdu oraz o posiadaczu, o którym mowa w art. 73 ust. 5 ustawy obejmujące imię i nazwisko (nazwę lub firmę), numer PESEL (numer REGON), adres zamieszkania (siedziby), o zawartej umowie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, w tym imię i nazwisko (nazwę lub

firmę) ubezpieczonego, adres zamieszkania (siedziby) ubezpieczonego, o badaniach technicznych pojazdu, o wydanych dokumentach i znaczeniach pojazdu oraz o treści adnotacji urzędowych zamieszczanych w dokumentach pojazdu zgodnie z ustawą oraz z odrębnymi przepisami;

- centralnej ewidencji kierowców gromadzi się dane i informacje:
  - o osobach posiadających lub którym cofnięto uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi lub tramwajami, osobach nieposiadających uprawnień, które kierując pojazdem popełniły naruszenie oraz osobach nieposiadających uprawnień, w stosunku do których orzeczono środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów obejmujące: imię i nazwisko, datę i miejsce urodzenia, numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, adres zamieszkania, uprawnienia do kierowania pojazdami, dokumenty stwierdzające uprawnienia do kierowania pojazdami, zastosowanie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, wykroczenia lub przestępstwa stanowiące naruszenia przepisów ruchu drogowego i przypisanych im punktach, informacje o kierowaniu pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, zaświadczenia ADR, świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzające uzyskanie odpowiednich kwalifikacji lub ukończenie szkolenia okresowego, zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi lub przewożącymi wartości pieniężne, informacje o instruktora, wykładowcy, jednostce, instruktorze techniki jazdy, którzy prowadzili szkolenie, egzaminatorze i wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego, którzy przeprowadzili egzamin państwowy oraz o orzeczeniach o braku przeciwwskazań do kierowania pojazdami, o instruktorach, wykładowcach, egzaminatorach, lekarzach, psychologach, instruktorach techniki jazdy obejmujące imię i nazwisko, datę i miejsce urodzenia, numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, numer ewidencyjny, dotyczące uprawnień oraz dokumentów je stwierdzających;
  - o ośrodkach szkolenia kierowców i innych jednostkach prowadzących szkolenie, pracowniach psychologicznych, ośrodkach doskonalenia techniki jazdy, ośrodkach



egzaminacyjnych obejmujące nazwę, adres siedziby, numer ewidencyjny, informacje dotyczące prowadzonej działalności gospodarczej.

Weryfikacji poddany zostanie także katalog zasobu informacyjnego ewidencji pod względem właściwego jego przyporządkowania do kategorii „danych” i „informacji”, ponieważ w wyniku licznych nowelizacji podział na te kategorie uległ zatarciu.

- 2) Zmiana zakresu danych i informacji gromadzonych w CEP i CEK oraz katalogu podmiotów obowiązanych do ich przekazywania do ewidencji.

Wraz z wdrożeniem powyższego modelu zasad gromadzenia danych w CEP i CEK rozszerzeniu ulegnie sam zakres danych i informacji zgromadzonych w CEP i CEK.

Zasoby ewidencji zostaną uzupełnione o szczegółowe dane i informacji dotyczące badań technicznych pojazdów (zakłada się gromadzenie informacji o wszystkich wykonywanych badaniach technicznych: zakończonych wynikiem pozytywnym, negatywnym, ukończonych, nieukończonych, pojazdów zarejestrowanych, pojazdów niezarejestrowanych) oraz zdarzeń ubezpieczeniowych, jak również inne dane i informacje, których obowiązek gromadzenia wynika z przepisów prawa Unii Europejskiej (np. dane wynikające z obowiązku raportowania emisji CO<sub>2</sub> Komisji Europejskiej). Zakłada się także rozszerzenie katalogu danych i informacji, w zakresie CEP, o informacje z rejestru zastawów oraz ze zbioru PESEL (zgon kierowcy).

Umożliwi to rozszerzenie projektowanych e-usług o usługę weryfikowania stanu pojazdów będących przedmiotem obrotu na rynku wtórnym w oparciu o zwiększony katalog danych technicznych o pojeździe. Obywatel uzyska bezpłatnie szerszy dostęp do danych historycznych pojazdu, co umożliwi mu lepszą ocenę dokonywanej transakcji. W konsekwencji przyczyni się to w dalszej perspektywie do podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz obrotu pojazdami na rynku wtórnym, przez istotne ograniczenie fałszerstw stanu pojazdu (np. ukrycie udziału pojazdu w istotnym wypadku komunikacyjnym itp.).

Zmianie ulegnie także zakres podmiotów obowiązanych do przekazywania danych do ewidencji.

### 3) Poprawa jakości danych i informacji gromadzonych w CEP i CEK.

W pierwszej kolejności zmianie ulegną wszystkie przepisy ustawy, z których można by wywnioskować możliwość odstępstwa od zasady przekazywania danych i informacji do ewidencji w postaci elektronicznej.

W celu wyeliminowania zasygnalizowanych problemów związanych z powstawaniem błędów na etapie przesyłania lub wprowadzania danych do CEP i CEK planowane jest ujednolicenie formy zasilania ewidencji oraz szczegółowe określenie warunków i trybu współdziałania podmiotów obowiązanych do przekazywania danych do ewidencji (w szczególności z organami rejestrującymi pojazdy i wydającymi uprawnienia do kierowania pojazdami, ze stacjami kontroli pojazdów i Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym). Docelowo zakłada się zmianę modelu trybu, warunków i sposobu współdziałania podmiotów, które przekazują dane i informacje do ewidencji.

Na organy przekazujące dane i informacje do CEP i CEK nałożony zostanie obowiązek weryfikowania danych przed ich przekazaniem do ewidencji oraz obowiązek wyjaśniania niezgodności danych, w tym tych zaobserwowanych przez administratora CEP i CEK. Rozwiązania te istotnie przyspieszą proces zasilania ewidencji oraz w dalszej perspektywie przyczynią się do poprawy jakości zgromadzonych w CEP i CEK danych i informacji.

Tryb przekazywania danych i informacji będzie wymagał uprzedniego (tj. przed przekazaniem danych i informacji do ewidencji) pobrania danych i informacji z ewidencji, celem ich weryfikacji i ewentualnej poprawy bądź powiadomienia organu właściwego do ich poprawy o stwierdzonych niezgodnościach, zaś po stwierdzeniu, że dane i informacje są poprawne, będzie wymagał wprowadzenia danych i informacji zgodnie z ustawą. Potwierdzeniem skutecznego przekazania danych do ewidencji będzie otrzymanie przez właściwy podmiot odpowiedniego komunikatu z ewidencji.

W celu wprowadzenia powyższego modelu w stosunku do wszystkich podmiotów obowiązanych do zasilania ewidencji, zmiany będą wymagały przepisy ustawy, które będą musiały zapewnić wszystkim podmiotom zobowiązanym do zasilania ewidencji dostęp do danych i informacji w nich zgromadzonych, oraz przepisy o wykonywaniu przez poszczególne podmioty obowiązane do zasilania ewidencji zadań ustawowych (przepisy określające procedury rejestracji pojazdów i wydawania uprawnień do kierowania pojazdami, wykonywania badań technicznych pojazdów, w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów zmianie ulegną także regulacje dotyczące pobierania opłat za wykonanie badań technicznych oraz opłat ewidencyjnych).

W przypadku organów rejestrujących pojazdy i wydających uprawnienia do kierowania pojazdami zmiana modelu zasilania ewidencji będzie wiązała się także ze zmianą systemu teleinformatycznego, za pomocą którego organy te będą realizowały swoje zadania.

Zadania związane z rejestracją pojazdów oraz wydawaniem dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami będą realizowane bezpośrednio w oparciu o system teleinformatyczny, w którym prowadzona jest CEP i CEK, a nie jak dotychczas, z wykorzystaniem systemów współpracujących z systemem teleinformatycznym CEP i CEK, z wykorzystaniem, którego organy rejestrujące pojazdy oraz wydające dokumenty stwierdzające uprawnienia do kierowania pojazdami zamieszczały dane i informacje w CEP i CEK oraz składały zamówienia na wykonanie dokumentów rejestracyjnych oraz stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami.

Organy te będą więc rejestrowały dane i informacje bezpośrednio w systemie teleinformatycznym, w którym prowadzone są CEP i CEK, i za pomocą tego systemu będą generowały profil kandydata na kierowcę oraz składały zamówienia na wykonanie dokumentów rejestracyjnych oraz stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami.

#### 4) Szersze otwarcie CEP i CEK.

Analogicznie jak przy zmianie modelu gromadzenia danych w CEP i CEK zmodyfikowany zostanie katalog podmiotów uprawnionych do bezpłatnego dostępu do ewidencji.

W miejsce ściśle określonej listy podmiotów uprawnionych wprowadzone zostaną kategorie podmiotów uprawnionych (np. kategoria organów administracji publicznej w miejsce listy poszczególnych organów). Wyeliminuje to problem nowelizacji ustawy w przypadku zaistnienia konieczności udostępniania, do realizacji ustawowych zadań, danych zgromadzonych w ewidencjach podmiotom nieuwzględnionym dotychczas w zamkniętym katalogu podmiotów uprawnionych zawartym w art. 80c ust. 1 oraz w art. 100c ust. 1 ustawy.

Proponuje się więc, aby przepisy ustawy wskazywały, że dane i informacje zgromadzone w ewidencjach udostępnia się, o ile są one niezbędne do realizacji ustawowych zadań, następującym podmiotom:

- organom administracji publicznej, sądom i prokuraturze;
- Policji, Straży Granicznej, Służbie Więziennej, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Służbie Celnej, Żandarmerii Wojskowej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Biuru Ochrony Rządu, Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu, Szefowi Krajowego Centrum Informacji Kryminalnych i strażom gminnym (miejskim);
- organom kontroli skarbowej i wywiadu skarbowego;
- państwowym i komunalnym jednostkom organizacyjnym oraz innym podmiotom – w zakresie niezbędnym do realizacji zadań publicznych określonych w odrębnych przepisach.

#### 5) Zmiana zasad udostępniania danych z CEP i CEK.

Nowelizacja ustawy będzie zakładała wprowadzenie zasady obligatoryjnego udostępniania danych z ewidencji w postaci elektronicznej. Dotyczyć to będzie wyłącznie podmiotów uprawnionych do dostępu do CEP i CEK w związku z wykonywaniem ustawowych zadań.

Udostępnianie danych w formie papierowej w tej sytuacji będzie traktowane jako wyjątek i dopuszczone wyłącznie, gdy nie będzie możliwe udostępnienie danych w postaci elektronicznej. Ustawa nie będzie definiowała przesłanek zastosowania wskazanego wyjątku. Zakłada się, że dotyczyć one będą kwestii ekonomicznych (opłacalność utrzymywania urządzeń teletransmisji), bezpieczeństwa dostępu do danych lub uwarunkowań prawnych.

Szacuje się, że realizacja tego rozwiązania może przynieść ok. 6,8 mln zł. oszczędności przy zakładanej 50% redukcji liczby wniosków przesyłanych w formie papierowej. W celu umożliwienia podmiotom dostosowania się do nowych przepisów prawa przewiduje się wprowadzenie 3-letniego okresu przejściowego, w ramach którego udostępnianie danych dla tej grupy podmiotów będzie możliwe na dotychczasowych zasadach.

#### 6) Nowe e-usługi.

Projekt CEPiK 2.0 stworzy szereg nowych e-usług obejmujących m.in.:

- dostęp online dla kierowców do własnych danych, co przyczyni się do zlikwidowania uciążliwości związanej obecnie z dostępem do danych. Możliwe będzie bieżące monitorowanie informacji na temat zastosowanych wobec kierowcy kar i ograniczeń wynikających z wykroczeń i przestępstw stanowiących naruszenie przepisów ruchu drogowego, co zmniejsza ryzyko, że nieuprawniony kierowca będzie poruszać się po drodze (np. sprawdzanie liczby punktów karnych - zmniejszy ryzyko utraty prawa jazdy z powodu niewiedzy kierowcy o liczbie punktów karnych) oraz pozwoli na opłacenie mandatów online;
- weryfikację uprawnień kierowcy - usługa „Udostępnij dane pracodawcy” pozwoli uniknąć sytuacji, w których przedsiębiorcy udostępniają służbowe samochody swoim pracownikom, którzy nie posiadają ważnych uprawnień itp.;
- sprawdzenie szkoły jazdy - usługa „Sprawdź szkołę jazdy” pozwoli na ocenę jakości kształcenia szkół jazdy przez kursantów. Zwiększy to konkurencyjność szkół jazdy i przyczyni się do zwiększenia jakości świadczenia usług na polskim rynku szkół nauki jazdy;
- 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 danych o własnym pojeździe.

Są to jedynie przykładowe usługi, które zostaną stworzone w ramach realizacji projektu CEPiK 2.0. Poprawa jakości danych w ewidencjach oraz szersze udostępnianie danych stworzy również warunki dla podmiotów komercyjnych dla tworzenia własnych usług

w oparciu w zaawansowaną analitykę biznesową. Stosunkowo niewielkim kosztem stworzone zostaną korzystne warunki dla biznesu opierającego swoje funkcjonowanie na szeroko rozumianym ruchu drogowym (np. zakłady ubezpieczeniowe, stacje kontroli pojazdów, fundacje, czasopisma branżowe, autokomisje itp.).

W celu zapewnienia elastyczności i szybkości w tworzeniu e-usług dostosowanych do bieżących potrzeb odbiorców proponuje się, aby analogicznie, jak w przypadku wprowadzonych w 2014 r. e-usług mocą ustawy z dnia 4 kwietnia 2014 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. 529) w ustawie zaproponować niezbędne ramy dla tworzenia e-usług, zaś w aktach wykonawczych do ustawy zaproponować szczegóły konkretnych usług.

- 7) Uregulowanie trybu przekazywania do CEP i CEK danych i informacji niezbędnych do prowadzenia CEP i CEK.

Poza danymi i informacjami gromadzonymi w ewidencjach, których katalog obecnie określa ustawa, dla właściwego funkcjonowania ewidencji niezbędne jest posiadanie danych i informacji:

- 1) o homologacji pojazdów, które są w posiadaniu tzw. władzy homologacyjnej (obecnie zadanie to realizuje Minister Infrastruktury i Rozwoju),
- 2) o zgonie osoby, której dane widnieją w ewidencjach, które są gromadzone w rejestrze PESEL,
- 3) z REGON,
- 4) z TERYT.

Projektowana ustawa, winna zatem określać tryb przekazywania tych danych i informacji, które są niezbędne do prowadzenia ewidencji. Ponadto wskazanym jest zapewnienie jednolitych słowników zawierających jednolite, aktualne nazwy podmiotów zobowiązanych do zasilania danymi i informacjami ewidencje. Zatem przepisy ustawy powinny nakładać na organy właściwe w sprawach prowadzenia rejestrów przedsiębiorców prowadzących działalność regulowaną, którzy są obowiązani do zasilania ewidencji, obowiązek przekazywania słowników tych podmiotów (np. starostowie w zakresie stacji kontroli pojazdów, marszałkowie województw w zakresie podmiotów prowadzących kursy ADR).

- 8) Uregulowanie trybu przekazywania danych i informacji zgromadzonych w CEK do celów komercyjnych i niekomercyjnych, analogicznie jak w przypadku CEP.

Obecnie obowiązująca ustawa przewiduje możliwość przekazywania danych zgromadzonych w CEP do ponownego wykorzystania w celach komercyjnych i niekomercyjnych, w sposób wykluczający możliwość identyfikacji osób lub pojazdów. Ustawa nie przewiduje natomiast takiego trybu w przypadku danych zgromadzonych w CEK.

Ponieważ zakres danych zgromadzonych w CEK obejmuje nie tylko dane osobowe, ale także szereg danych, które mogłyby podlegać udostępnieniu w opisanym trybie, brak jest uzasadnienia dla utrzymania obecnego stanu prawnego w tym zakresie, tj. braku możliwości ich udostępniania. Dodatkowym argumentem przemawiającym za uzupełnieniem ustawy o wskazany tryb jest to, że po 4 stycznia 2016 r. zakres danych i informacji gromadzonych w CEK ulegnie znacznemu rozszerzeniu i tym samym zwiększy się zainteresowanie na pozyskiwanie danych i informacji o zasięgu ogólnopolskim w tym zakresie.

- 9) Zmiana zakresu przedmiotowego delegacji ustawowych do wydania aktów wykonawczych, ewentualnie dodanie nowych delegacji ustawowych do wydania aktów wykonawczych.

Konsekwencją zmian zaproponowanych w ww. punktach 1-8 jest konieczność zmiany zakresu przedmiotowego delegacji ustawowych zawartych w art. 80d ust. 7, art. 80e ust. 1 oraz art. 100e ustawy. Akty wykonawcze winny zawierać następującą materię:

- sposób prowadzenia ewidencji,
- zakres danych i informacji gromadzonych w ewidencjach,
- warunki i sposób współdziałania podmiotów, które przekazują dane lub informacje do ewidencji, a także terminy, zakres, sposób i warunki przekazywania tych danych lub informacji,
- rodzaj lub zakres danych lub informacji zgromadzonych w ewidencjach, które mogą być udostępnione poszczególnym podmiotom,
- rodzaj lub zakres danych lub informacji zgromadzonych w ewidencji, które mogą być udostępnione w poszczególnych trybach,
- dane identyfikujące pojazd, o których mowa w art. 80c ust. 3e,

- wysokość opłat za udostępnienie danych lub informacji zgromadzonych w ewidencji oraz warunki i sposób ich wnoszenia;
- wzory wniosków o udostępnienie danych;
- wysokość opłat ewidencyjnych stanowiących przychód Funduszu Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców,
- tryb i zasady pobierania, ewidencjonowania, przekazywania i rozliczania opłaty ewidencyjnej przez organy i podmioty zobowiązane do jej pobierania;  
wzór miesięcznego sprawozdania zawierającego kwoty opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych lub uiszczonych na rachunek Funduszu Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

### **3. Pozostałe zmiany prawne.**

- 1) Weryfikacja ustawowych zapisów odnoszących się do pobierania opłat ewidencyjnych za wydanie dokumentów i ich wtórników oraz ich ujednoczenie.

Podstawy materialno-prawne do pobierania opłat ewidencyjnych stanowiących przychód funduszu Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców są regulowane kilkoma ustawami, uchwalanymi w okresie od 2001 do 2013. W tym przedziale czasu praktyka związana z redagowaniem aktów normatywnych ulegała zmianom, skutkiem czego przepisy dotyczące opłat ewidencyjnych są sformułowane w różny sposób, co może prowadzić do ich odmiennej wykładni, choć nie było to zamierzeniem ustawodawcy.

Wobec powyższego weryfikacji wymagają zapisy przepisów prawa odnoszące się do pobierania opłat ewidencyjnych (w szczególności te za wydanie dokumentów i ich wtórników) oraz ich ujednoczenie.

- 2) Dostosowanie przepisów regulujących funkcjonowanie ewidencji do przepisów prawa Unii Europejskiej:

- Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, z późn. zm.), w zakresie w jakim nakładają na państwa członkowskie gromadzenie nowych danych i informacji o pojazdach oraz komunikacji



między państwami członkowskimi za pośrednictwem centralnych ewidencji lub punktów kontaktowych.

- Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, s. 18, z późn. zm.), w zakresie w jakim nakładają na państwa członkowskie gromadzenie nowych danych i informacji o uprawnieniach do kierowania pojazdami oraz komunikacji między państwami członkowskimi za pośrednictwem centralnych ewidencji lub punktów kontaktowych.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych (Dz. Urz. UE L 140 z 05.06.2009, s. 1, z późn. zm.), w zakresie w jakim nakładają na państwa członkowskie obowiązek sporządzania raportów emisji CO<sub>2</sub> w oparciu o następujące dane i informacje, które aktualnie nie są gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów: rozstaw kół osi kierowanej i drugiej osi, nazwa producenta w rejestrze krajowym, rodzaj technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnej, redukcja emisji w wyniku zastosowania technologii innowacyjnej oraz zużycie energii elektrycznej.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych (Dz. Urz. UE L 145 z 1.05.2011, s. 1, z późn. zm.), w zakresie w jakim nakładają na państwa członkowskie obowiązek sporządzania raportów emisji CO<sub>2</sub> w oparciu o następujące dane i informacje, które aktualnie nie są gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów: rozstaw kół osi kierowanej i drugiej osi, nazwa producenta w rejestrze krajowym, rodzaj technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnej, redukcja emisji w wyniku zastosowania technologii innowacyjnej oraz zużycie energii elektrycznej.

### 3) Zmiany w ustawie o kierujących pojazdami.

Zakłada się, że projektowana ustawa nowelizująca ustawę - Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z niniejszymi założeniami, wejdzie w życie z dniem 4 stycznia 2016 r. Zatem winna zawierać przepis o uchyleniu art. 125 pkt. 10 lit. c-f ustawy o kierujących pojazdami. Wskazane przepisy zakładają, bowiem rozszerzenie danych w CEK o dodatkowe dane dotyczące m.in. instruktorów, wykładowców, psychologów, egzaminatorów, ośrodków szkolenia, pracowni psychologicznych, ośrodków doskonalenia techniki jazdy itp. i mają wejść w życie także 4 stycznia 2016 r.

Ponieważ model gromadzenia danych (szczegółowe dane określone w ustawie) jest niezgodny z modelem przyjętym w niniejszych założeniach nowelizacja będzie zakładała przeniesienie i dostosowanie rozwiązań zaproponowanych w ustawie o kierujących pojazdami do zaproponowanych założeń oraz uchylenie odpowiednich zapisów w ustawie o kierujących pojazdami.

- 4) Zmiany w ustawie o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych.

Uchylenie przepisów o gromadzeniu w EKSMON elektroniczny krajowy system monitoringu orzekania o niepełnosprawności informacji o wydanych kartach parkingowych. Zbędnym, bowiem jest gromadzenie informacji o wydanych kartach parkingowych w dwóch systemach (tj. w EKSMON i w Centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych).

- 5) Stworzenie podstawy prawnej do zmigrowania danych i informacji, w celu zapewnienia kompletności i jakości danych zgromadzonych w ewidencjach. tj.:

- zmigrowanie do CEK danych i informacji zgromadzonych do 3 stycznia 2016 r. przez organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami w związku z generowaniem profilu kandydata na kierowcę;
- zmigrowanie do Centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych danych i informacji zgromadzonych przez przewodniczących powiatowych zespołów

do spraw orzekania o niepełnosprawności w związku z wydawaniem w okresie od 1 lipca 2014 r. do 3 stycznia 2016 r. kart parkingowych;

- zmigrowanie do CEP danych i informacji zgromadzonych do 3 stycznia 2016 r. przez zakłady ubezpieczeń w związku z zawieraniem umów obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, w zakresie, w jakim będą gromadzone od 4 stycznia 2016 r.

#### 6) Przepisy końcowe.

Wejście w życie przepisów zmieniających ustawę zostało zdeterminowane ustawą o kierujących pojazdami i terminami realizacji Projektu CEPiK 2.0. W związku z tym jako termin wejścia w życie przygotowanej w oparciu o niniejsze założenia ustawy określono dzień 4 stycznia 2016 r.

### **III Opinia projektodawcy co do zgodności projektowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.**

Projekt założeń projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

### **IV Opinia projektodawcy co do notyfikacji projektowanych regulacji.**

Projekt założeń projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).