

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa, sankcjonuje etapowe podejście do wdrożenia zmodernizowanego systemu CEPiK2.0 i stanowi kontynuację działań legislacyjnych zainicjowanych ustawą z dnia 15 września 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r. poz. 1926).

Celem niniejszej nowelizacji jest optymalizacja działań związanych z wdrożeniem systemu CEPiK2.0 i wyeliminowanie ryzyka związanego z jednoczesnym uruchomieniem wszystkich jego funkcjonalności oraz integracją i komunikacją z ponad 60 grupami Interesariuszy, w części dotyczącej CEK a także uzupełnienie, doprecyzowanie i uspoźnienie przepisów ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw”. Projekt zakłada uruchamianie funkcjonalności systemu CEPiK2.0 w następstwie komunikatu ogłaszanego przez ministra właściwego ds. informatyzacji określającego terminy wdrożenia dla poszczególnych rozwiązań technicznych m.in. w zakresie:

- wprowadzania, przekazywania, gromadzenia do centralnej ewidencji kierowców danych w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej;
- wprowadzania, przekazywania, gromadzenia przez podmioty zobowiązane (marszałka województwa, wojewodę i starostę) danych o osobach i jednostkach (m.in. instruktorach, wykładowcach, egzaminatorach, lekarzach, psychologach, ośrodkach szkolenia kierowców, pracownikach psychologicznych, etc.) uczestniczących w procesie nabywania uprawnień do kierowania pojazdami, co umożliwi przygotowanie na potrzeby prawidłowej obsługi profilu kandydata na kierowcę i procesu wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania kompletnych słowników osób i jednostek, które uczestniczą w procesie, a także na bieżące zasilanie danymi;
- wprowadzania, przekazywania i gromadzenia danych w zakresie osób posiadających oraz którym cofnięto uprawnienia oraz osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień, w tym danych o naruszeniach przepisów ruchu drogowego popełnianych przez kierujących, danych o okresie próbnym, kursach reedukacyjnych, orzeczeniach lekarskich i psychologicznych co stanowi podstawę do systemowego wsparcia obsługi procesów związanych z nabywaniem uprawnień do kierowania oraz nadzorem nad kierującymi pojazdami – zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 stycznia 2011r. o kierujących pojazdami (Dz. U. 2011, Nr 30, poz. 151);
- udostępniania w/w danych na zasadach określonych w ustawie;
- wsparcia procesu obsługi niezgodności danych zgromadzonych w ewidencji.

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

Analogicznie przepisy przewidują uzależnienie rozpoczęcia pobierania opłaty ewidencyjnej za wpis do rejestrów i ewidencji w/w osób i jednostek od terminu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie i

gromadzenie tych danych w centralnej ewidencji kierowców.

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

Jako efekt etapowego wdrożenia, w celu zapewnienia stopniowego wprowadzania poszczególnych elementów systemu CEPiK2.0 niniejszy projekt przewiduje również uruchomienie rozwiązań niezależnych od procesów realizowanych w ramach centralnej ewidencji kierowców tj.:

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

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

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

Przyjęte podejście wynika z podjętych działań naprawczych w zakresie realizacji projektu CEPiK2.0 i przyjęcia etapowego podejścia do wdrożenia systemu CEPiK2.0, w ramach którego stopniowo będą uruchamiane jego kolejne funkcjonalności.

W ramach rewizji i urealnienia harmonogramu, dzielącego wdrożenie systemu na VI etapów, potwierdzono po stronie centralnej oraz po stronie systemów dziedzicznych stan zaawansowania prac projektowych i możliwości w zakresie uzyskania gotowości do wdrożenia poszczególnych funkcjonalności systemu.

W związku z usankcjonowaniem etapowego wdrożenia zmodernizowanego systemu w zakresie centralnej ewidencji kierowców niezbędne jest dostosowanie przepisów następujących ustaw:

- 1) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”;
- 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 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2017 poz. 978, z późn. zm.);
- 4) ustawy z dnia 30 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 2001);
- 5) ustawę z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541, z późn. zm.).

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 CEPiK2.0., którego celem jest przebudowa i modernizacja centralnej ewidencji pojazdów (CEP), centralnej ewidencji kierowców (CEK), a także budowa centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych (CEPKP). Zakłada ona poszerzenie danych gromadzonych w CEP i CEK, ustanowienie zasad wyjaśniania niezgodności, stworzenie jednolitych ram technicznych dla wprowadzania danych do CEP, CEK i CEPKP, ustanowienie zasady wprowadzania danych do ewidencji w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych oraz rozszerzenie katalogu podmiotów uprawnionych do dostępu do danych zgromadzonych w ewidencjach.

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

Przesunięcie terminu było rezultatem działań przeprowadzonych przez Ministra Cyfryzacji po przejęciu kompetencji w zakresie prowadzenia projektu CEPiK2.0 oraz nadzoru nad jednostką odpowiedzialną za stworzenie bazy centralnej CEPiK 2.0, których celem była inwentaryzacja aktualnego stanu realizacji projektu.

Minister Cyfryzacji powołał w związku z tym nowe struktury zarządzania projektem – angażujące wszystkich interesariuszy i resorty uczestniczące w projekcie. Powołano Program 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 oraz 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 6 etapów. Przygotowano również szczegółowy harmonogram wdrożenia – zatwierdzony przez Komitet Sterujący Programu.

W celu zapewnienia ram prawnych dla etapowego uruchomienia CEPiK2.0 przygotowano projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw – dotyczący przyspieszenia uruchomienia zmodernizowanego CEPiK2.0 w zakresie centralnej ewidencji pojazdów. Ustawa została uchwalona przez Sejm w dniu 15 września 2017 r. i ogłoszona w Dz. U. poz. 1926.

Niniejszy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw sankcjonuje kolejne etapy wdrożenia zmodernizowanego Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK2.0), dając możliwość stopniowego uruchamiania poszczególnych elementów systemu w terminach wynikających z harmonogramu po ogłoszeniu ich komunikatem przez ministra właściwego ds. informatyzacji. Komunikat zostanie ogłoszony z trzymiesięcznym wyprzedzeniem.

Projekt nowelizuje przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym, uzupełniając zidentyfikowane w toku prac projektowych oraz szerokich konsultacji i uzgodnień z interesariuszami Programu CPEiK2.0 luki (np. brak definicji niezgodności), a także precyzując dotychczasowe przepisy zgodnie z procesami realizowanymi przy udziale systemu CEPiK2.0 przez poszczególne podmioty zobowiązane do przekazywania danych i w celu kompleksowego wdrożenia systemu.

Należy wskazać, że kolejne zmiany przepisów w okresie *vacatio legis* są konieczne także w związku ze zmianami innych przepisów i koniecznością dostosowania znowelizowanego prawa ruchu drogowego na dzień jego wejścia w życie.

Należy podkreślić, iż decyzją Rady Ministrów uruchomienie systemu CEPiK2.0 zostało odroczone – zgodnie z przepisami ustawy z dnia 30 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 2001), z tym, że decyzja o odroczeniu uruchomienia systemu była podjęta z uwzględnieniem faktu, iż uruchomienie będzie podzielone na etapy. Procedowany projekt ustawy jest realizacją podjętego wcześniej zobowiązania uruchamiania projektu etapami. Wszyscy interesariusze zgodzili się na koncepcję uruchamiania projektu CEPiK2.0 etapami, gdyż tylko taki podział systemu gwarantuje jego sprawne i efektywne uruchomienie. Projekt ustawy odraczający uruchomienie systemu był projektem rządowym, przy którym szczegółowo wyjaśniono konieczność odroczenia uruchomienia systemu, jak też wyjaśniono koncepcję etapowego uruchomienia systemu.

W efekcie niniejszej nowelizacji przyjęto odroczone w stosunku do obecnie zakładanego

terminu 4 czerwca 2018 r. uruchomienie poszczególnych funkcjonalności dotyczących centralnej ewidencji pojazdów, centralnej ewidencji kierowców i centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych. Wobec przyjętego programu naprawczego dotyczącego wdrożonego w dniu 13 listopada 2018r. systemu CEPiK2.0 w zakresie centralnej ewidencji pojazdów, polegającego na wydłużeniu okresu stabilizacji tego systemu, wszystkie nowe jego elementy, o których mowa w niniejszej nowelizacji będą wdrażane etapowo po zakończeniu procesu stabilizacji.

Formuła Programu CEPiK2.0 przewiduje cykliczne regularne spotkania Komitetu Sterującego Programu CEPiK2.0 – w którym uczestniczą przedstawiciele Interesariuszy CEPiK2.0. Interesariusze na bieżąco są informowani o zakresie i terminach realizacji poszczególnych elementów – uczestniczą w zatwierdzaniu zmian w harmonogramie. Takie podejście gwarantuje uczestnikom Programu pełną bieżącą wiedzę i komunikację w zakresie realizacji poszczególnych elementów systemu i postępach w pracach wytwórczych i planowanych działaniach, w szczególności o terminach dostarczenia dokumentacji interfejsów, planowanych testach rozwiązań (integracyjnych, akceptacyjnych oraz end-to-end) a następnie w poszczególnych działaniach i zadaniach związanych z wdrożeniem.

Rozwiązania szczegółowe.

I. Art. 1 wprowadza zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.).

1. Zmiana art. 38 zwalnia obywateli z obowiązku posiadania przy sobie i okazywania podczas kontroli drogowej odpowiednich dla danego rodzaju pojazdu dokumentów. Oznacza to, że obywatele poruszający się pojazdem na terytorium RP i w RP zarejestrowanym nie będą musieli wozić przy sobie dowodu rejestracyjnego/pozwolenia czasowego a także dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu. Konsekwencją powyższej zmiany są zmiany przepisów art. 129, 129b, - dotyczących kompetencji organów kontroli ruchu drogowego w zakresie weryfikacji danych pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów oraz art. 132, 133, 134 i 134a –w zakresie podejścia do zatrzymywania dowodów rejestracyjnych/pozwoleń czasowych. W przypadku gdy zachodzą przesłanki do zatrzymania tych dokumentów – przyjęto rozwiązanie polegające na rezygnacji z fizycznego zatrzymywania dokumentu przez organy kontroli ruchu drogowego na rzecz oznaczenia zatrzymania tego dokumentu w centralnej ewidencji pojazdów. Utrzymano jednocześnie przepisy związane z każdorazowym wydawaniem w takiej sytuacji pokwitowania. Projektowane przepisy przewidują możliwość oznaczenia zwrotu zatrzymanego dokumentu przez dowolną jednostkę w ramach organu, który zatrzymał dokument - po poinformowaniu przez posiadacza tego dokumentu o ustaniu przesłanek powodujących jego zatrzymanie. Tym samym wprowadzono ułatwienie dla obywateli rezygnując z dotychczasowego sposobu postępowania tj. przesyłania zatrzymanego dokumentu do organu rejestrującego, który wydał dokument i możliwości dokonania zwrotu jedynie przez ten organ. W zakresie zwrotu dokumentu przyjęto analogiczne rozwiązanie pod

warunkiem ustania przyczyn uzasadniających zatrzymanie dokumentu i poinformowaniu o tym przez posiadacza dokumentu – zwrot nastąpi przez wprowadzenie danych o zwrocie dokumentu przez podmiot, który dokument zatrzymał lub podmiot, który go wydał.

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

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

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

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

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

Zakłada się, że na potrzeby umożliwienia realizacji powyższego obowiązku, w ramach systemu CEPiK2.0 zostanie zbudowana aplikacja umożliwiająca stacjom demontażu wprowadzanie danych do centralnej ewidencji pojazdów, co zminimalizuje koszty rozwiązania dla przedsiębiorców. Równolegle w ramach systemu zostanie udostępnione API dla podmiotów chcących zintegrować własne rozwiązania informatyczne z CEPiK2.0.

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

Podmiotem zobowiązanym do przekazywania danych o stacjach demontażu i punktach zbierania pojazdów do ewidencji będzie marszałek województwa, który już na podstawie obowiązujących przepisów przekazuje takie dane do bazy danych o odpadach. Marszałek województwa będzie mógł przekazywać dane do ewidencji za pośrednictwem systemu

teleinformatycznego w którym prowadzona jest baza danych o odpadach albo z wykorzystaniem aplikacji udostępnianej w ramach systemu CEPiK2.0.

Stosowanie powyższych przepisów uzależniono od wdrożenia rozwiązań technicznych, w terminie określonym w komunikacie Ministra publikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem.

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

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

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

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

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

Zmiany art. 124 ustawy o kierujących pojazdami (art. 2 pkt 11 projektu) dotyczą ponownego połączenia upoważnień do wydania aktów wykonawczych. Przepis art. 124 ust. 12 ustawy został dodany ustawą z dnia 22 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2281 oraz z 2016 r. poz. 2001). Zmiana polegała wówczas na podziale upoważnienia do wydania rozporządzenia dla ministra właściwego do spraw transportu z art. 124 ust. 10 ustawy. W jej wyniku powstały osobne upoważnienia do określenia terminów wymiany praw jazdy (minister właściwy ds. transportu) oraz sposobu postępowania w przypadku stwierdzenia rozbieżności między danymi zawartymi w dokumencie prawa jazdy a danymi znajdującymi się w centralnej ewidencji kierowców (minister właściwy ds. informatyzacji). Na podstawie art. 124 ust. 12 nie wydano rozporządzenia, ponieważ art. 124 ust. 7 ustawy określający obowiązek sprawdzania dokumentów z danymi w centralnej ewidencji kierowców nie wszedł jeszcze w życie. Po ponownej analizie przepisów i w uzgodnieniu z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa proponuje się zatem przywrócenie jednego upoważnienia do wydania aktu wykonawczego z uwagi na zakres przedmiotowy tego aktu. W wyniku analizy wskazanym jest wydanie przedmiotowego rozporządzenia w porozumieniu z ministrem właściwym ds. informatyzacji z uwagi na procedurę wyjaśniania rozbieżności w dokumentach prawa jazdy z danymi w centralnej ewidencji kierowców pozostającą na styku kompetencji ministra właściwego ds. transportu i ministra właściwego ds. informatyzacji.

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

W art. 2 projektu wprowadza się także zmiany w art. 138a i art. 138b ustawy o kierujących pojazdami - w zakresie terminów - uzależniając je od terminów wskazanych w komunikacie ministra właściwego ds. informatyzacji.

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

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

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

1. W art. 1 w pkt 1 w/w ustawy dodano w pkt 86 definicję niezgodności. Wprowadzenie definicji, uzgodnionej w wyniku konsultacji ze stroną samorządową oraz interesariuszami CEPiK2.0, pozwoli na jednoznaczne oznaczanie i zgłaszanie niezgodności, a także wyeliminuje różnorodną interpretację tego pojęcia przez poszczególne podmioty.

2. W art. 80ba ust. 1 pkt 5 ustawy wprowadza się nowe brzmienie, określając podmiot, który przekazuje dane o ustanowionym zastawie rejestrowym do centralnej ewidencji pojazdów. Zmiana ta podyktowana jest koniecznością ujednoczenia zasad wprowadzania danych przez podmioty zobowiązane oraz jednoznacznego sprecyzowania podmiotu przekazującego do ewidencji dane o zastawach. Konsekwencją propozycji jest uchylenie przepisu art. 80ba ust. 6 pkt 2.

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

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

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

5. Zmiana art. 100ad ust. 2 ustawy ma na celu uzupełnienie przepisów odnośnie pobierania danych z rejestrów referencyjnych PESEL i REGON na potrzeby wprowadzenia do ewidencji

danych nowego podmiotu (osoby fizycznej lub firmy), wprowadzenie zasady rozstrzygania rozbieżności danych zgromadzonych w ewidencji według danych zgromadzonych w rejestrach referencyjnych PESEL i REGON, a także doprecyzowanie przepisów dotyczących komunikatu generowanego przez system teleinformatyczny ewidencji potwierdzającego poprawne wprowadzenie danych oraz komunikatu o niewprowadzeniu danych do ewidencji, który skutkuje koniecznością ponownego wprowadzenia danych.

6. Projekt nowelizuje przepisy art. 100ad ustawy, dodając ust. 2a, który uzupełnia przepisy dotyczące wprowadzania danych do ewidencji o przypadek, w którym w ewidencji kierowców brak jest danych o danym podmiocie (osobie fizycznej lub przedsiębiorcy). Precyzuje się, że dane pobierane są odpowiednio z centralnej ewidencji pojazdów, centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych, rejestru PESEL lub REGON. 7. W art. 100ad ust. 3 ustawy rozwinięto przepisy dotyczące komunikatu generowanego z ewidencji, określając kiedy potwierdza on skuteczne wprowadzenie danych do ewidencji, a kiedy niezbędne jest ponowienie wprowadzenia danych.

8. W art. 100ad ust. 4 ustawy połączono upoważnienie do wydania rozporządzenia z upoważnieniem zawartym w art. 80a ust. 5 ustawy, co pozwoli na wydanie przepisów dotyczących wprowadzania danych do ewidencji w jednym rozporządzeniu.

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

9. W art. 100aa ustawy w ust. 1 pkt 3 nadano nowe brzmienie, które daje podstawę do gromadzenia w ewidencji informacji o zakazie prowadzenia pojazdów w szerokim rozumieniu. Dotychczasowe przepisy przewidywały gromadzenie w ewidencji danych dotyczących wyłącznie zakazu prowadzenia pojazdów w postaci środka karnego. Należy jednak uwzględnić, iż celem gromadzenia informacji o zakazie prowadzenia pojazdów w ewidencji jest zapewnienie, aby osoba, wobec której zakaz orzeczono – niezależnie od tego, czy zakaz stanowi środek karny, probacyjny, wychowawczy czy zabezpieczający – nie miała możliwości uczestnictwa w ruchu drogowym, nie mogła być szkolona, ani egzaminowana. Z tego też względu, podmiotom uczestniczącym w procesie nabywania uprawnień, jak również organom kontroli ruchu drogowego, należy zapewnić dostęp do informacji o orzeczonych zakazach prowadzenia pojazdów, rozumianych szeroko. Konsekwencją przedmiotowej zmiany jest zmiana w art. 100aa ust. 4 pkt 11.

10. W art. 100aa ustawy w ust. 1 zmieniono brzmienie pkt 14, wskutek czego w ewidencji gromadzone będą również dane o ośrodkach egzaminacyjnych i o ich oddziałach terenowych. Następnie dodano pkt 15 dotyczący gromadzenia w ewidencji informacji o ośrodkach szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej, uchylając jednocześnie przepis w

tym zakresie w art. 100ag. Zmiana ma charakter porządkujący i pozwoli na ujednoczenie przepisów ustawy dotyczących gromadzenia i udostępniania danych z ewidencji. Wprowadzenie zmiany pozwala również na jednoznaczne określenie zakresu danych gromadzonych o ośrodkach szkolenia. Dane o ośrodkach szkolenia będą mogły być udostępniane podmiotom uprawnionym. W związku z dokonaną zmianą dostosowano przepis art. 100ac ust. 1 pkt 9 lit. b.

11. W konsekwencji zmiany opisanej w pkt 9 uchylono art. 100ag. Uchylenie tego przepisu w części dotyczącej przekazywania informacji o przedsiębiorcach prowadzących ośrodki szkolenia w zakresie zaświadczeń do przewozu towarów niebezpiecznych wynika z tego, że dane nie będą w ewidencji wykorzystywane w żadnym zaprojektowanym procesie ani używane przez podmioty uprawnione do pozyskiwania danych z ewidencji.

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

13. W art. 100aa ust. 7 ustawy nadano nowe brzmienie, dostosowując zakres danych gromadzonych o podmiotach uczestniczących w procesie nabywania uprawnień, biorąc pod uwagę charakter tych podmiotów, z których część stanowią przedsiębiorcy, a część jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, dostosowując odpowiednio przepisy.

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

15. Upoważnienie do wydania rozporządzenia w art. 100aa ust. 8 ustawy rozszerzono o wskazanie zakresu danych przekazywanych przez poszczególne podmioty do ewidencji oraz danych automatycznie uzupełnianych przez system teleinformatyczny obsługujący CEK, eliminując w ten sposób możliwość dowolnej interpretacji tego zakresu.

16. W art. 100ab ust. 1 ustawy w wyniku konsultacji z przedstawicielami Ministerstwa Sprawiedliwości zmieniono brzmienie pkt 1, wskazując w lit. a, że dane o zakazie prowadzenia pojazdów są usuwane z ewidencji, jeżeli podlegają usunięciu z Krajowego Rejestru Karnego (KRK). Dotychczasowy przepis odnosił się wyłącznie do zatarcia skazania, a zatem jednostkowego zdarzenia powodującego konieczność usunięcia danych, podczas gdy dane z KRK usuwane są nie tylko w przypadku zatarcia skazania, ale również w innych

sytuacjach, np. z uwagi na przywrócenie terminu do zaskarżenia orzeczenia odnotowanego w KRK, stwierdzenie nieważności orzeczenia odnotowanego w KRK, czy śmierci osoby. Z tego też względu powiązано usunięcie danych z ewidencji z usunięciem z Krajowego Rejestru Karnego danych o orzeczeniu, którym orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów. W dodanej lit. b dla pozostałych zakazów zapewniono ich usuwanie z ewidencji po 5 latach od daty uprawomocnienia orzeczenia o zastosowaniu zakazu wskazując w ust.1a, że dane te są usuwane automatycznie. Określając termin usunięcia zakazu, wzięto pod uwagę spójność z przepisami w zakresie terminu usuwania z ewidencji informacji o naruszeniach wskazanego w art. 98 ust. 6 ustawy o kierujących pojazdami.

17. W konsekwencji zmiany przepisu opisanej w pkt 15 dokonano zmiany w art. 100ac ust. 1 pkt 11, wskazując na przekazywanie przez Biuro Informacyjne Krajowego Rejestru Karnego informacji o usunięciu danych o zakazie z KRK.

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

Niniejszy projekt wprowadza także zmiany w przepisach ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. w zakresie przepisów regulujących funkcjonowanie centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych.

19. Zmiana dokonana w art. 100f ust. 3 ustawy – analogiczna jak w przypadku centralnej ewidencji kierowców, uchyła upoważnienie do wydania odrębnego rozporządzenia w sprawie wymagań technicznych i jakościowych w zakresie standardów wprowadzanych danych, łącząc to upoważnienie z upoważnieniem zawartym w art. 100g ust. 4 w celu zebrania przepisów szczegółowych dotyczących wprowadzania danych do ewidencji w jednym akcie wykonawczym.

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

21. Zmiana art. 100h ust. 2 ustawy ma na celu uzupełnienie przepisów odnośnie pobierania danych z rejestrów referencyjnych PESEL i REGON na potrzeby wprowadzenia do ewidencji danych nowego podmiotu (osoby fizycznej lub przedsiębiorcy), wprowadzenie zasady rozstrzygania rozbieżności danych zgromadzonych w ewidencji według danych zgromadzonych w rejestrach referencyjnych PESEL i REGON, a także doprecyzowanie przepisów dotyczących komunikatu generowanego przez system teleinformatyczny ewidencji potwierdzającego poprawne wprowadzenie danych oraz komunikatu o niewprowadzeniu danych do ewidencji, który skutkuje koniecznością ponownego wprowadzenia danych.

22. Projekt nowelizuje przepisy art. 100h ustawy, dodając ust. 2a, który uzupełnia przepisy dotyczące wprowadzania danych do ewidencji o przypadek, w którym w ewidencji posiadaczy kart parkingowych brak jest danych o danym podmiocie (osobie lub przedsiębiorcy). Precyzuje się, że dane pobierane są odpowiednio z centralnej ewidencji pojazdów, centralnej ewidencji kierowców, rejestru PESEL lub REGON. Przepis przewiduje, że w przypadku rozbieżności danych z wniosku a danymi ze wskazanych rejestrów rozstrzygające są dane z PESEL i REGON.

23. W art. 100h ust. 3 ustawy rozwinięto przepisy dotyczące komunikatu generowanego z ewidencji, określając kiedy potwierdza on skuteczne wprowadzenie danych do ewidencji, a kiedy niezbędne jest ponowienie wprowadzenia danych.

24. W art. 100h ust. 4 ustawy połączono upoważnienie do wydania rozporządzenia z upoważnieniem zawartym w art. 100f ust. 3 ustawy, co pozwoli na wydanie przepisów dotyczących wprowadzania danych do ewidencji w jednym rozporządzeniu.

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

W projekcie wprowadzono także zmiany dotyczące przepisów przejściowych ustawy z dnia 24 lipca 2015 r.

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

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

- danych o kartach parkingowych (art. 10b)
- obsługi niezgodności (art. 10c)

Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych przewiduje się stosowanie przepisów dotychczasowych.

Art. 10d i 10e są konsekwencją zmian ujętych w art. 10a i dostosowują przepisy ustawy o transporcie drogowym w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej oraz ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych w zakresie zaświadczenia ADR.

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

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

28. Zmieniono brzmienie art. 14, dzieląc ten przepis na projektowane art. 14 i 14a. Z dotychczasowego brzmienia art. 14 wyodrębniono do art. 14a kwestie dotyczące wprowadzania do ewidencji informacji o usunięciu zakazu prowadzenia pojazdów przez Biuro Informacyjne Krajowego Rejestru Karnego – dostosowując długość okresu przejściowego, w którym umożliwia się przekazywanie tej informacji w ciągu 7 dni od usunięcia zakazu z KRK, do możliwości technicznych Ministerstwa Sprawiedliwości w zakresie przebudowy i odpowiedniego dostosowania KRK do komunikacji w czasie rzeczywistym umożliwiającym przekazanie danych w momencie wykonywania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych do ewidencji. Okres przejściowy wydłużono do 36 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy – czasu niezbędnego do dostosowania KRK w tym zakresie.

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

30. Projekt przewiduje uruchomienie obsługi niezgodności w systemie informatycznym centralnej ewidencji pojazdów i kierowców w terminie ogłoszonym w komunikacie ministra właściwego ds. informatyzacji. Wobec powyższego koniecznym z jednej strony dostosowanie przepisu art. 16a w przedmiotowym zakresie jak również wprowadzenie przepisu przejściowego na okres od uruchomienia centralnej ewidencji kierowców do dnia ogłoszonego w komunikacie ministra, który będzie stanowił podstawę dla postępowania w przypadku wystąpienia niezgodności, która uniemożliwia wprowadzenie danych do centralnej ewidencji kierowców – tj. braku danych obiektu (dokumentu, zdarzenia lub podmiotu) w ewidencji. Dodawany w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym art. 16b wskazuje procedurę postępowania w przypadku stwierdzenia niezgodności. Procedura ta przewiduje, że podmiot, który identyfikuje niezgodność, przekazuje informację o niezgodności administratorowi danych zgromadzonych w ewidencji. Administrator informuje podmiot, który jest właściwy do uzupełnienia braku – czyli wprowadzenia danych dotyczących danego obiektu o niezgodności. Podmiot wprowadza brakujące dane do ewidencji i informuje administratora o wyjaśnieniu niezgodności. Administrator informuje podmiot, który stwierdził niezgodność, o możliwości wprowadzenia danych do ewidencji. Wprowadzany przepis stworzy podstawę dla niezakończonego prowadzenia czynności, m.in. przez Policję i inne organy kontroli ruchu drogowego – w przypadku, np. zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienie, którego brak w ewidencji. Przepis nie będzie stosowany do usunięcia z ewidencji informacji o zakazie prowadzenia pojazdów.

IV. W art. 4 wprowadzone zostały zmiany w ustawie z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541, poz. 2183 i z 2016 r. poz. 2001), mające na celu dostosowanie przepisów art. 7 tej ustawy do przyjętej koncepcji etapowego uruchamiania poszczególnych funkcjonalności SI CEPIK 2.0 uzależniając to od ogłoszenia komunikatu o gotowości wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających ich funkcjonowanie. W art. 7 ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „Do dnia 3 czerwca 2018 r.” zostały zastąpione wyrazami „Do dnia wskazanego w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji ogłaszanego na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej, określającego termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzenie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o naruszeniach, o których mowa w rozdziale 15 ustawy zmienianej w art. 5:”. Komunikat zostanie ogłoszony z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem.

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

V. W art. 5, w konsekwencji zmian wprowadzonych w art. 1 projektu dotyczących zatrzymywania dowodów rejestracyjnych pojazdów dostosowano również przepisy ustawy z

dnia 24 listopada 2017r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 poz. 79) – w zakresie dowodów profesjonalnych.

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

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

3. W art. 7-14 wskazano, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających funkcjonowanie poszczególnych rozwiązań informatycznych w ramach systemu informatycznego centralnej ewidencji kierowców i pojazdów przepisy związane z jego funkcjonowaniem w nowym kształcie – obejmujące przepisy określone ustawą z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (art. 8 - 12) oraz niektórych innych ustaw, a także ustawy o kierujących pojazdami (art. 13 i 14) nie będą stosowane. W zakresie ustawy o kierujących pojazdami od komunikatu ministra właściwego do spraw informatyzacji uzależniono stosowanie przepisów wskazanych w art. 13 i 14.

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

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

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

7. Art. 18 przewiduje wejście w życie przepisów projektowanej ustawy w dniu 4 czerwca 2018 r. za wyjątkiem przepisów: art. 1 pkt 6, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r. art. 2 pkt 1-11, które wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy, art. 2 pkt 12, który wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy oraz art. 5 (zmiana w zakresie dodawanego art. 132a ust.1a ustawy – Prawo o ruchu drogowym), który wejdzie w życie 11 lipca 2019 r.

Projekt ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej oraz nie zawiera norm technicznych

w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. 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.

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

Projekt został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministra Cyfryzacji. Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).