



Minister  
Spraw Wewnętrznych

Material do rozpatrzenia na posiedzeniu  
Rady Ministrów  
w dniu 10 lutego 2015 r.

DP-I-0231-3/2014/PK

**KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW**  
Departament Rady Ministrów  
**RM-10-7-15**                      **29-01-2015**  
CZŁONKOWIE RADY MINISTRÓW  
*Przedstawiam dokument rządowy zgłoszony przez*  
**Ministra Spraw Wewnętrznych**  
*- do rozpatrzenia*  
  
(-) Sekretarz Rady Ministrów

Warszawa, dnia <sup>26</sup>... stycznia 2015 r.  
**KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW**  
  
**27 -01-**  
**PUNKT KONTROLI PIROTECHNICZNEJ**  
**SPRAWDZONO NR 3**

Pan  
**Maciej Berek**  
Sekretarz  
Rady Ministrów

*Wspaniały Panie Ministrze*

W załączeniu przekazuję **projekt założeń do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw**, wraz z testem regulacyjnym, z uprzejmą prośbą o ujęcie w porządku obrad najbliższej Rady Ministrów.

Projekt założeń został ujęty w Wykazie prac Rady Ministrów pod nr ZD97.

Projekt był przedmiotem uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji społecznych. Projekt ten, w dniu 22 października 2014 r., został przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich, zaś w dniu 2 stycznia 2015 r. projekt został przyjęty przez Komitet Rady Ministrów do spraw Cyfryzacji.

W dniu 22 stycznia 2015 r. projekt został przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów i rekomendowany Radzie Ministrów.

Zgodnie z zaleceniami Stałego Komitetu Rady Ministrów projekt przekazywany w załączeniu uwzględnia uwagę Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, a także uwagi Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego.

W zakresie uwag zgłoszonych przez Centralne Biuro Antykorupcyjne należy dodatkowo podkreślić, że tworzone na podstawie ww. założeń przepisy nie będą naruszały aktualnie obowiązujących rozwiązań prawnych chroniących dane dotyczące pojazdów służb specjalnych, gromadzonych w wyodrębnionym zbiorze – Centralnej Ewidencji Pojazdów Specjalnych.

*2 powołanie*

MINISTER  
SPRAW WĘWĘTRZNYCH  
z up. Piot  
Sekretarz  
nu      IK

Zał. 40 + płyta CD

7486/15

**27 -01- 2015**

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

**I Cel projektowanej ustawy.**

**1. Wstęp.**

Efektywna i sprawna administracja, otwarta na współpracę z obywatelem, i tworząca dobre prawo – to najważniejsze założenia strategii Sprawne Państwo przyjętej przez Radę Ministrów w 2013 r.<sup>1)</sup>. U podstaw strategii leży budowanie „państwa optimum” – takiego, które odpowiada na potrzeby obywateli, nie zwleka z regulacjami, ale i też ich nie nadużywa. Taki model zakłada podniesienie efektywności administracji publicznej z korzyścią dla klienta administracji i szeroką współpracę – razem z obywatelem – przy wykorzystaniu nowoczesnych technologii, w tym upowszechnienia usług elektronicznych administracji.

Zgodnie ze Strategią, dla upowszechnienia się usług elektronicznych niezbędne jest sprawne funkcjonowanie rejestrów publicznych, w oparciu o które te usługi będą świadczone. Wymaga to m.in. podjęcia działań w kierunku poprawy jakości danych w rejestrach. Dane gromadzone w systemach informacyjnych powinny być wysokiej jakości, a błędy zdarzać się sporadycznie i być szybko i sprawnie wyjaśniane i poprawiane. Dzięki referencyjnemu charakterowi kluczowych rejestrów, będą mogły z nich korzystać inne systemy, tak aby nie były powielane dane zgromadzone w różnych rejestrach.

Rejestry publiczne mają nie tylko usprawniać działanie administracji publicznej, ale również oferować usługi dla obywateli i przedsiębiorców. Strategia Sprawne Państwo wskazuje jako przykład System Informatyczny CEPiK, obejmujący centralne ewidencje: pojazdów i kierowców, zawierający wiele informacji cennych w procesie analizy rynku motoryzacyjnego czy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, które obecnie nie są w dostatecznym stopniu wykorzystywane ze względu na ograniczony dostęp do ewidencji

---

<sup>1)</sup>Uchwała Nr 17 Rady Ministrów z dnia 12 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia strategii „Sprawne Państwo 2020” (M.P. poz. 136).

oraz niską jakość danych w niej zgromadzonych. W oparciu o CEPiK, zgodnie ze Strategią, mogłyby zostać uruchomione usługi umożliwiające np. dostęp do informacji o punktach karnych, ważności badania technicznego czy polisy ubezpieczeniowej. Zapewnienie dostępu obywateli do danych nie tylko ułatwi życie, ale dostarczy również dodatkowej wartości dla samej ewidencji, gdyż w przypadku wykrycia jakichkolwiek nieścisłości, obywatel będzie mógł je wskazać, co w dłuższym okresie czasu poprawi jakość zgromadzonych danych oraz procesów zasilających.

Postanowienia Strategii Sprawne Państwo są zbieżne z wynikami analizy 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, przeprowadzonej w 2012 r. w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych. Pozwoliła ona na nakreślenie zasad i kierunku niezbędnych zmian, przedstawionych 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 i modernizację centralnej ewidencji pojazdów (CEP) oraz centralnej ewidencji kierowców (CEK), a także budowę centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych (CEPKP). Pełna realizacja celów tego projektu 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 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 i informacji oraz rozszerzenie katalogu podmiotów uprawnionych do dostępu do gromadzonego zasobu informacyjnego.

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

Projektodawca przewiduje realizację założonego celu poprzez poprawę jakości danych zgromadzonych w ewidencji, którą zagwarantuje nowy model zasilania ewidencji, uruchomienie nowych e-usług, zwiększenie zasobu informacyjnego ewidencji, zwiększenie dostępu do zasobu informacyjnego ewidencji, które zapewnione zostanie dzięki nowym trybom pozyskiwania danych i informacji z ewidencji, w tym e-usługom, poprawę współpracy podmiotów zasilających ewidencje, którą zagwarantuje automatyczna wymiana informacji pomiędzy tymi podmiotami a ewidencjami oraz szczegółowe uregulowanie sposobu i warunków współpracy pomiędzy nimi.

Zasady funkcjonowania CEP, CEK oraz CEPKP 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 określają *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.).

## **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 dziesięciu lat uległ zdecydowanej poprawie, to jednak do chwili obecnej zdarzają się przypadki, kiedy do ewidencji dane i informacje przekazywane są w postaci papierowej.

Niesie to za sobą duże ryzyko powstania błędów na etapie przesyłania danych informacji lub wprowadzania ich na podstawie przesłanej dokumentacji oraz rzutuje na terminy, w jakich dane i informacje faktyczne zostają zaimplementowane do ewidencji. Pozostawienie takiego stanu rzeczy, przy obecnie istniejących, powszechnie dostępnych 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, 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 i informacji 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 do polskiego porządku prawnego 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 informatycznego CEPiK 2.0 stworzone zostaną warunki do tworzenia nowych e-usług. Wówczas zakres danych i informacji będzie funkcją potrzeb obywateli oraz szeroko rozumianego rynku motoryzacyjnego.

Oprócz koncepcji podziału danych i informacji na te, które byłyby wprost wyszczególnione w ustawie oraz te, które byłyby określone w ustawie w sposób ogólny (wskazanie kategorii, rodzaju danych), a dopiero na poziomie rozporządzenia regulowany byłby szczegółowy katalog danych i informacji mieszczący się w ramach konkretnej kategorii i rodzaju, zmianie będzie podlegał 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 i informacji. Na ten stan składa się wiele czynników:

- a) długotrwały proces przekazywania (przepisy nie przewidują przekazywania danych i informacji w czasie rzeczywistym, tylko zawierają określone, dłuższe terminy),
- b) odrębne wprowadzanie wszystkich danych i informacji niezbędnych do przekazania do ewidencji (co skutkuje omyłkami pisarskimi czy stosowaniem różnej pisowni nazw obcojęzycznych),

- c) przekazywanie danych i informacji przez wiele podmiotów (w ciągu „życia pojazdu” dane i informacje o nim mogą przekazywać do ewidencji różne organy rejestrujące, różne stacje kontroli pojazdów oraz różne zakłady ubezpieczeń),
- d) wprowadzanie danych i informacji bez korzystania z jednolitych słowników (brak jest regulacji zapewniających zastosowanie jednolitych słowników dla wszystkich podmiotów obowiązanych do przekazywania danych i informacji do ewidencji).

Nie bez znaczenia dla jakości pozostaje brak skutecznego systemu egzekwowania poprawności przekazywanych danych i informacji od podmiotów przekazujących, różne tryby przekazywania 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 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 wykazania uzasadnionego interesu oraz po uiszczeniu odpowiedniej opłaty.

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

Przepisy ustawy nie przewidują również jednej formy udostępniania danych i informacji. W praktyce dominuje przede wszystkim udostępnianie danych i informacji

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 liczby pracowników do obsługi wniosków oraz koszty wysyłek pocztowych. Dokonanie zmian mających na celu zmniejszenie liczby zapytań papierowych na rzecz zapytań kierowanych w formie elektronicznej spowodowałoby obniżenie kosztów ponoszonych przez budżet państwa.

Koszty 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 i informacji 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 i informacji.

Wedle obecnych szacunków corocznie obsługiwanych jest ok. 1,4 mln wniosków o udostępnienie danych i informacji w formie papierowej, z czego 70% stanowią wnioski komorników sądowych, 7% - urzędów skarbowych i urzędów kontroli skarbowej, a 5% - Zakładu Ubezpieczeń Społecznych.

Z danych Centralnego Ośrodka Informatyki (instytucji gospodarki budżetowej realizującej wnioski o udostępnianie danych i informacji z CEP i CEK) wynika, że w 2013 r. koszt obsługi papierowych wniosków o udostępnienie danych i informacji przekraczał 13,6 mln zł. Rozpowszechnienie wśród ww. podmiotów pozyskiwania danych i informacji z ewidencji za pomocą urządzeń teletransmisji pozwoliłoby na redukcję kosztów opisanych powyżej o połowę i przyniosłoby korzyści także po stronie podmiotów występujących o udostępnienie (szybkość pozyskania danych i informacji, 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:

- a) *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.);
- b) *ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami* (Dz. U. z 2014 r. poz. 600, z późn. zm.);
- c) *ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych* (Dz. U. z 2013 r. poz. 392, z późn. zm.);
- d) *ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej* (Dz. U. z 2013 r. poz. 950, 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 CEPKP, niezbędnym jest dokonanie zmian w przepisach prawa, które winny obejmować następujące zagadnienia:

- 1) Zmiana zasad gromadzenia danych i informacji 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), które zostaną pogrupowane według rodzaju, kategorii i te zostaną zdefiniowane w ustawie, natomiast szczegółowy ich katalog zostanie zdefiniowany w odrębnym rozporządzeniu. Projektowane rozporządzenia winny uwzględniać co najmniej określony w ustawie zakres danych i gromadzonych w ewidencjach, uregulowania Unii Europejskiej dotyczące obowiązku zgromadzenia określonych danych i informacji w krajowych ewidencjach państw członkowskich oraz zasadę określania na poziomie ustawy katalogu danych i informacji, stanowiących dane osobowe, bądź takich, które w sposób pośredni mogą posłużyć do zidentyfikowania osoby fizycznej.

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:

- a) centralnej ewidencji pojazdów gromadzi się dane i informacje o pojeździe, w tym dane identyfikujące pojazd, o właścicielu pojazdu, posiadaczu, o którym mowa w art. 73 ust. 5 ustawy oraz użytkowniku pojazdu użytkowanego w drodze umowy leasingu, o rejestrację którego wnioskował leasingodawca (właściciel pojazdu), 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;
- b) 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 instruktorskiej 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 i informacji w CEP i CEK rozszerzeniu ulegnie sam zakres gromadzonych danych i informacji. Zasoby ewidencji zostaną uzupełnione o dane i informacje dotyczące:

- a) badań technicznych pojazdów –zakłada się gromadzenie informacji o wszystkich wykonywanych badaniach technicznych: zakończonych wynikiem pozytywnym i negatywnym, ukończonych i nieukończonych, pojazdów zarejestrowanych i niezarejestrowanych, oraz informacji o rodzaju badania technicznego i o stwierdzonych w toku badania technicznego usterkach – w odniesieniu do badań technicznych zakończonych zarówno wynikiem pozytywnym, jak i negatywnym;
- b) zdarzeń ubezpieczeniowych – zakłada się gromadzenie informacji o szkodach istotnych klasyfikujących pojazd do dodatkowego badania technicznego, zgłaszanych w ramach ubezpieczeń obowiązkowych i nieobowiązkowych;
- c) pojazdów – których obowiązek gromadzenia wynika z przepisów prawa Unii Europejskiej (dane i informacje wynikające z obowiązku raportowania emisji CO<sub>2</sub> Komisji Europejskiej);
- d) zastawów rejestrowych ustanawianych na pojazdach – zakłada się możliwość wykorzystania i udostępnienia informacji pobieranych na bieżąco z rejestru zastawów;
- e) osób, których dane są gromadzone w CEP i CEK – zakłada się możliwość wykorzystania i udostępnienia informacji pobieranych na bieżąco z rejestru PESEL;
- f) użytkowników pojazdów użytkowanych w drodze umowy leasingu, o rejestrację których wnioskował leasingodawca (właściciel pojazdu).

Rozszerzenie zakresu danych i informacji zgromadzonych w CEP odnośnie badań technicznych pojazdów nie wpłynie na zakres samych badań uregulowany w *rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* (Dz. U. poz. 996, z późn. zm.).

Rozszerzenie zakresu danych i informacji zgromadzonych w CEP odnośnie badań technicznych pojazdów niezarejestrowanych oraz wszystkich zdarzeń ubezpieczeniowych

dotyczących pojazdów będzie wymagało również zmiany przepisów, z których wynika, że w CEP gromadzi się dane i informacje o pojazdach zarejestrowanych. Wprowadzone unormowanie ma umożliwić gromadzenie w CEP danych i informacji o pojazdach, które nie zostały jeszcze zarejestrowane, ale z innych przepisów prawa wynika, że są już dla nich zidentyfikowane zdarzenia realizowane przez podmioty posiadające dostęp do CEP (np. są ubezpieczane lub podlegały badaniom na stacjach kontroli pojazdów).

W zakresie przedmiotowym niniejszych założeń należy uwzględnić także konieczność:

- a) dokonania korekty dotyczącej obecnie obowiązującego przepisu art. 80b ust. 1 pkt 1 lit. j ustawy polegającej na zmianie odniesienia w tym przepisie z „art. 81 ust. 8 pkt 4” na prawidłowy „art. 81 ust. 11 pkt 5”. Wskazana norma prawna zostanie rozszerzona także o kwestie dotyczące informacji o dodatkowym badaniu technicznym przeprowadzonym w związku ze szkodą zaistniałą z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia nieobowiązkowej (gr. 3);
- b) zamieszczenia przepisu, zgodnie z którym dane i informacje dotychczas zgromadzone w CEP i CEK, które nie będą w wyniku nowelizacji gromadzone, nie zostaną usunięte z ewidencji.

Zaproponowane zmiany umożliwią rozszerzenie projektowanych e-usług o usługę weryfikowania stanu pojazdów będących przedmiotem obrotu na rynku wtórnym w oparciu o zwiększony katalog danych i informacji technicznych o pojeździe. Obywatel uzyska bezpłatnie szerszy dostęp do danych historycznych pojazdu, co umożliwi mu lepszą oceną dokonywanej transakcji. W konsekwencji przyczyni się to w dalszej perspektywie do podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz obrotu pojazdami na rynku wtórnym, poprzez istotne ograniczenie przestępstw związanych z wprowadzaniem nabywców w błąd co do stanu pojazdu (np. ukrycie udziału pojazdu w istotnym wypadku komunikacyjnym).

Zaproponowane zmiany wymagają zmiany zakresu podmiotów obowiązanych do przekazywania danych i informacji do ewidencji tj. to zakłady ubezpieczeń za pośrednictwem Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego będą przekazywały dane i informacje 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 i informacji do CEP i CEK planowane jest ujednoczenie formy zasilania ewidencji oraz szczegółowe określenie warunków i trybu współdziałania podmiotów obowiązanych do przekazywania danych i informacji (w szczególności z organami rejestrującymi pojazdy i wydającymi uprawnienia do kierowania pojazdami, stacjami kontroli pojazdów, zakładami ubezpieczeń i Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym).

W przepisach zostanie jednoznacznie wskazane, że ewidencje są zbiorami referencyjnymi i administrator danych tych zbiorów, mając na uwadze zapewnienie oczekiwanej przez interesariuszy jakości, ma uprawnienia do określenia wymagań technicznych i jakościowych w zakresie standardów przesyłanych danych.

Docelowo zakłada się zmianę modelu trybu, warunków i sposobu współdziałania podmiotów, które przekazują dane i informacje do ewidencji. Podmioty przekazujące dane i informacje do CEP i CEK będą każdorazowo weryfikowały dane przed ich przekazaniem do ewidencji oraz wyjaśniały niezgodności, w tym te zaobserwowane 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.

Wprowadzenie powyższego modelu w stosunku do wszystkich podmiotów obowiązanych do zasilania ewidencji będzie wymagało zapewnienia wszystkim podmiotom zobowiązanym do zasilania ewidencji nieodpłatnego dostępu do danych i informacji w nich zgromadzonych, w zakresie niezbędnym do realizacji zadania wynikających z nowego modelu zasilania.

W praktyce oznacza to przyznanie uprawnienia do nieodpłatnego dostępu do danych i informacji zgromadzonych w ewidencjach nowym podmiotom - stacjom kontroli pojazdów oraz zakładom ubezpieczeń.

Wobec powyższego zmianie będą podlegały przepisy o wykonywaniu przez poszczególne podmioty obowiązane do zasilania ewidencji zadań ustawowych tj. przepisy określające procedury rejestracji pojazdów i wydawania uprawnień do kierowania pojazdami, wykonywania badań technicznych pojazdów oraz działalności zakładów ubezpieczeń, które zawierają umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z posiadaczami pojazdów.

W zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów zmianie ulegną także regulacje dotyczące pobierania opłat za wykonanie badań technicznych. Proponuje się, aby obowiązek zapłaty za badanie techniczne powstał z chwilą jego rozpoczęcia, a nie zakończenia. Ponadto w związku z objęciem zasobem ewidencyjnym wszystkich informacji o badaniach technicznych pojazdów zasadnym jest pobieranie opłat ewidencyjnych od wszystkich badań technicznych pojazdów, a nie jak dotychczas tylko od wpisu do dowodu rejestracyjnego kolejnego terminu badania technicznego pojazdu.

W przypadku organów rejestrujących pojazdy i wydających uprawnienia do kierowania pojazdami zmiana będzie wiązała się z zastąpieniem obecnie funkcjonującego rozwiązania służącego do zasilania ewidencji (tj. ADSxP) nowymi interfejsami wymiany danych. W ramach nowego systemu teleinformatycznego, w którym będą prowadzone CEP i CEK, zostaną udostępnione *web-service* 'y, z którymi systemy wykorzystywane przez organy w procesach rejestracji pojazdów i wydawania uprawnień do kierowania pojazdami będą się komunikować. W zakresie tej komunikacji niezbędne będzie ich dostosowanie do nowych schematów wymiany danych. Zakłada się, że dane do CEP i CEK będą przekazywane za pośrednictwem systemów wykorzystywanych przez organy w procesach rejestracji pojazdów i wydawania uprawnień do kierowania pojazdami. Procesy zasilania zostaną zmienione w taki

sposób, aby zapewniały osiągnięcie referencyjności CEP i CEK. Zatem przewiduje się pracę organów – na bazie danych CEP i CEK, za pośrednictwem jednak ich systemów.

Również w kwestii personalizacji dokumentów wprowadzone zostaną zmiany. Zakłada się bowiem udział w tym zakresie systemu teleinformatycznego CEPiK w kontekście pobierania do personalizacji dokumentów danych z referencyjnych baz CEP i CEK, a nie jak dotychczas z baz lokalnych organów. Nie zakłada się jednak eliminacji w personalizacji dokumentów systemu obsługującego zadania realizowane przez organy.

W przypadku stacji kontroli pojazdów zmiana będzie polegała na tym, że badanie techniczne pojazdu będzie rozpoczynało się od identyfikacji pojazdu i ustalenia zgodności danych poprzez pobranie z CEP odpowiedniego zakresu danych o pojeździe (z wyłączeniem danych osobowych), a następnie dołączenie do niego danych dotyczących wykonywanego badania technicznego.

Natomiast komunikacja między zakładami ubezpieczeń a CEP będzie odbywała się za pośrednictwem Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. CEP będzie komunikował się z Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym. W szczególności zmianie będą podlegały następujące zasady wymiany informacji dotyczących zdarzeń ubezpieczeniowych:

- a) zmiana podmiotu odpowiedzialnego za zasilanie – zakład ubezpieczeń będzie obowiązany do przekazania danych za pośrednictwem Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego;
- b) udostępnienie zakładom ubezpieczeń danych i informacji z CEP (zakres informacyjny ujęty w dokumencie potwierdzającym zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu);
- c) udostępnienie zakładom ubezpieczeń danych i informacji z CEK (zakres informacyjny wynikający z przepisów regulujących zasady wykonywania działalności ubezpieczeniowej);
- d) likwidacja kopii lokalnej CEP prowadzonej przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny;
- e) rozszerzenie zobowiązań dla CEP w zakresie raportowania do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego – wynika z likwidacji kopii lokalnej prowadzonej przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny.



Jednocześnie wskazać należy, iż projektowane zmiany nie będą obejmowały rejestracji pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy. Tryb rejestracji tychże pojazdów pozostanie bez zmian.

#### 4) Szersze otwarcie CEP.

W wyniku zmiany modelu gromadzenia i zasilania danymi CEP, opisanego szczegółowo w części II pkt. 2.3. pn. „Poprawa jakości danych i informacji gromadzonych w CEP i CEK”, oraz w związku z zadaniami związanymi z realizacją zadań związanych z funkcjonowaniem stref płatnego parkowania (w zakresie konieczności ustalenia danych właściciela pojazdu i skierowania do niego wezwania do uiszczenia opłat dodatkowych przewidzianych przepisami o drogach publicznych) zmianie ulegnie katalog podmiotów uprawnionych do nieodpłatnego pozyskiwania danych z CEP uregulowany obecnie w art. 80c ust. 1 ustawy. Wskazany katalog podmiotów, którym dane i informacje z CEP udostępnia się, o ile są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań, zostanie uzupełniony o następujące podmioty:

- a) zakłady ubezpieczeń, co wynika z przyjętego nowego modelu gromadzenia danych i informacji w CEP,
- b) stacje kontroli pojazdów, co wynika z przyjętego nowego modelu zasilania CEP oraz z konieczności wdrożenia do polskiego porządku prawnego dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014, s. 51) oraz nr 2014/46/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014, s. 129),
- c) Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego,
- d) organy właściwe w sprawach realizacji zadań związanych z funkcjonowaniem stref płatnego parkowania.

W celu zaś zapewnienia organom administracji publicznej, niewymienionym w art. 80c ust. 1 i art. 100c ust. 1 ustawy, nieodpłatnego dostępu do danych i informacji o charakterze statystycznym (udostępnianych w sposób wykluczający możliwość identyfikacji osób lub pojazdów) pozyskiwanych w celach niekomercyjnych na podstawie art. 80c ust. 5 ustawy – w zakresie CEP, zaś w zakresie CEK – na podstawie przepisu, który zostanie dodany do ustawy niniejszymi założeniami (pkt 8) proponuje się odpowiednią zmianę brzmienia art. 80d ust. 1 i art. 100d ust. 1 ustawy.

Utrzymane zostaną odrębne zasady udostępniania danych lub informacji o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy.

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

Nowelizacja ustawy będzie zakładała wprowadzenie zasady obligatoryjnego udostępniania danych i informacji z ewidencji w postaci elektronicznej. Dotyczyć to będzie wyłącznie podmiotów uprawnionych do dostępu do CEP i CEK w związku z realizacją ustawowych zadań. Udostępnianie danych i informacji w formie papierowej w tej sytuacji będzie traktowane jako wyjątek i dopuszczone wyłącznie, gdy nie będzie możliwe udostępnienie 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 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.

Niezależnie od powyższego, z uwagi na to, iż odpowiedzi na wnioski o udostępnienie danych lub informacji z ewidencji w postaci papierowej są sporządzane z wykorzystaniem

systemu teleinformatycznego, proponuje się dodanie w ustawie przepisu prawa, który stanowiłby podstawę do możliwości wystawiania tych odpowiedzi w sposób umożliwiający ich wydruk bez wymogu podpisu i pieczęci.

Proponowane zmiany dotyczą formy kierowania zapytań i otrzymywania na nie odpowiedzi, nie obejmują natomiast kwestii związanych z zachowaniem bezpieczeństwa udostępnianych danych. W tym zakresie bez zmian pozostanie zasada, zgodnie z którą udostępnianie danych w trybie teletransmisji, bez konieczności składania pisemnego wniosku, będzie wymagało spełnienia przesłanek zawartych w obecnie obowiązujących art. 80c ust. 7 i art. 100c ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym i wydania przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych decyzji w tym przedmiocie.

#### 6) Nowe e-usługi.

Projekt informatyczny CEPiK 2.0. stworzy możliwość uruchomienia szeregu nowych e-usług. M.in. proponuje się następujące e-usługi:

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

- d) dostęp online do danych i informacji o własnym pojeździe - usługa pn. „Mój pojazd” pozwoli właścicielom pojazdów w Polsce na dostęp online do danych i informacji o swoim pojeździe, co przyczyni się do zlikwidowania uciążliwości związanej obecnie z dostępem do nich.

Wyszczególnione e-usługi to jedynie przykładowe usługi, które zostaną stworzone w ramach realizacji projektu informatycznego CEPiK 2.0.

Poprawa jakości danych w ewidencjach oraz szersze udostępnianie danych i informacji stworzy 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, autokomisy 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 prawne dla tworzenia e-usług (w tym wyżej wyszczególnionych), zaś w aktach wykonawczych do ustawy uregulować szczegóły konkretnych e-usług.

- 7) Uregulowanie trybu zasilania CEP i CEK danymi i informacjami niezbędnymi 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:

- a) o homologacji pojazdów, które są w posiadaniu tzw. władzy homologacyjnej (obecnie zadanie to realizuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego),
- b) o zgonie osoby, której dane widnieją w ewidencjach, które są gromadzone w rejestrze PESEL,
- c) z REGON,
- d) z TERYT.

Projektowana ustawa, winna zatem określać zasady i tryb zasilania oraz zasady i tryb wymiany tych danych i informacji, które są niezbędne do prowadzenia ewidencji.

W konsekwencji posiadanie tych informacji w ewidencji, powinno przełożyć się na zobligowanie wszystkich podmiotów zasilających ewidencję do wprowadzania danych i informacji z użyciem jednolitych słowników udostępnionych przez ewidencję.

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) do ewidencji.

- 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 i informacji 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 i informacji zgromadzonych w CEK. Ponieważ zakres danych i informacji zgromadzonych w CEK obejmuje nie tylko dane osobowe, ale także szereg danych i informacji, 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) Uregulowanie opłat za udostępnianie danych i informacji z CEP i CEK w ustawie.

Zgodnie z linią orzeczniczą Trybunału Konstytucyjnego zagadnienia dotyczące opłat za udostępnienie danych z rejestrów, jako daniny publiczne, stanowią materię ustawową i nie

mogą być regulowane na poziomie aktów wykonawczych (np. wyrok z dnia 25 czerwca 2013 r., sygn. akt K 30/12).

To jednak, według Trybunału Konstytucyjnego, nie oznacza, że „normy konstytucyjne wymagają w każdym wypadku kwotowego określenia opłat w ustawie. Przepisy ustawy, w tym niekoniecznie przepis upoważniający do wydania rozporządzenia, mogą bowiem zawierać dostatecznie precyzyjne i obiektywne kryteria przedmiotowe lub wzory obliczeń, które będą pozwalały na określenie wysokości konkretnej opłaty. W uzasadnionych wypadkach, prawodawca może posłużyć się też widelkami wyznaczając przynajmniej maksymalną granicę wysokości opłaty.”.

Wobec tego należy dokonać zmian w w ustawie w części dotyczącej wysokości opłat za udostępnienie danych i informacji z ewidencji.

Zakłada się, że w zakresie udostępniania danych lub informacji jednostkowych (tzw. pojedynczych zapytań) wysokość opłaty nie ulegnie zmianie, pozostanie kwota 30,40 zł.

W przypadku zaś udostępniania zbiorów danych i informacji, które są tworzone na indywidualne zamówienia (zindywidualizowane kryteria) zasadnym jest pozostawienie reguły polegającej na dostosowywaniu wysokości opłaty do indywidualnego zapytania. Zatem, analogicznie, jak obecnie, proponuje się, aby wysokość opłaty była ustalana na podstawie obecnie funkcjonującego wzoru matematycznego, przy czym na poziomie ustawy zostanie określona maksymalna granica wysokości opłaty za udostępnianie tych zbiorów.

Ponieważ dotychczas ponoszone opłaty za udostępnianie zbiorów danych i informacji nie przekraczały kwoty 23.000 zł, proponuje się, aby maksymalna granica wysokości opłaty wynosiła właśnie 23.000 zł.

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

Konsekwencją zmian zaproponowanych w ww. punktach 1-9 jest konieczność weryfikacji i zmiany zakresu przedmiotowego delegacji ustawowych zawartych obecnie w art. 80d ust. 7, art. 80e ust. 1 oraz art. 100e ustawy. Redakcja nowych delegacji ustawowych do wydania rozporządzeń winna obejmować następującą materię:

- a) sposób prowadzenia ewidencji;

- b) zakres danych i informacji gromadzonych w ewidencjach – uwzględniając to, iż na poziomie ustawy określono tylko kategorie przekazywanych danych, oraz uwzględniając rozszerzony katalog danych i informacji, jakie zakłada się gromadzić w ewidencjach;
- c) warunki i sposób współdziałania podmiotów, które przekazują dane i informacje do ewidencji, a także terminy, zakres, sposób i warunki ich przekazywania – uwzględniając w szczególności nowy model zasilania ewidencji oraz korzystanie ze słowników dostępnych dla tych podmiotów;
- d) warunki i sposób wyjaśniania niezgodności danych i informacji przez podmioty, które je przekazują, a także terminy, zakres, sposób i warunki przekazywania poprawnych danych lub informacji, po zidentyfikowaniu niezgodności przez administratora danych lub innego odbiorcę tych danych i informacji;
- e) sposób wykorzystania i przeznaczenie danych i informacji pozyskiwanych z ewidencji, w szczególności możliwość ich gromadzenia w lokalnych kopiach, replikach;
- f) warunki techniczne i jakościowe w zakresie standardów przesyłanych danych i informacji do ewidencji;
- g) rodzaj lub zakres danych lub informacji zgromadzonych w ewidencjach, które mogą być udostępnione poszczególnym podmiotom – uwzględniając realizację przez nich ustawowych zadań;
- h) rodzaj lub zakres danych lub informacji zgromadzonych w ewidencji, które mogą być udostępnione w poszczególnych trybach – uwzględniając konieczność ochrony danych osobowych;
- i) dane identyfikujące pojazd, o których mowa w art. 80c ust. 3e;
- j) warunki i sposób wnoszenia opłat za udostępnienie danych lub informacji zgromadzonych w ewidencji;
- k) wzory wniosków o udostępnienie danych i informacji;
- l) wysokość opłat ewidencyjnych stanowiących przychód Funduszu - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, uwzględniając zmianę w zakresie pobierania opłat ewidencyjnych przez stacje kontroli pojazdów;
- m) tryb i zasady pobierania, ewidencjonowania, przekazywania i rozliczania opłaty ewidencyjnej przez organy i podmioty zobowiązane do jej pobierania, uwzględniając zmianę w zakresie pobierania opłat ewidencyjnych przez stacje kontroli pojazdów;

- n) wzór miesięcznego sprawozdania zawierającego kwoty opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych lub uiszczonych na rachunek Funduszu- Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, uwzględniając zmianę w zakresie pobierania opłat ewidencyjnych przez stacje kontroli pojazdów.

### 3. Pozostałe zmiany prawne.

- 1) Weryfikacja ustawowych zapisów odnoszących się do pobierania opłat ewidencyjnych stanowiących przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców 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 r. 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 (brak regulacji wykraczających poza przepisy dostosowujące do przepisów prawa Unii Europejskiej):
- a) *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 niezbędne jest zapewnienie podstawy prawnej do udostępniania danych i informacji z CEK państwom członkowskim Unii Europejskiej na potrzeby wydawania uprawnień do kierowania pojazdami.
  - b) *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 CEP: 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.

- c) *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 CEP: 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.
- d) *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014, s. 51) w zakresie zapewnienia udostępniania polskim stacjom kontroli pojazdów danych i informacji o przeprowadzonych badaniach technicznych pojazdów z CEP, jak również w zakresie rozszerzenia katalogu danych i informacji gromadzonych w CEP: o stwierdzone usterki, datę wygaśnięcia aktualnego świadectwa zdatności do ruchu drogowego oraz wszystkie wyniki badań zdatności pojazdów do ruchu drogowego.
- e) *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/46/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014, s. 129) w zakresie ewidencjonowania i zapewnienia udostępniania właściwym polskim organom lub podmiotom danych i informacji technicznych pojazdów zgromadzonych w CEP, w tym na potrzeby oceny okresowej zdatności pojazdów do ruchu drogowego.

- 3) Zapewnienie Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego możliwości realizacji zadań wynikających z art. 35 ust. 4 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2010 r. Nr 29, poz. 154, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 35 ust. 4 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu „*ABW (...) na wniosek upoważnionych organów, służb i instytucji państwowych, sporządza i wydaje dokumenty uniemożliwiające ustalenie danych identyfikujących funkcjonariuszy i pracowników tych organów, służb lub instytucji oraz osób udzielających im pomocy przy wykonywaniu czynności operacyjno-rozpoznawczych, a także prowadzi centralny rejestr tych dokumentów.*”.

W celu realizacji przedmiotowego zadania Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego należy zapewnić możliwość dostępu do ewidencji nie tylko w celu odczytu danych i informacji, ale również w celu zapisu danych i informacji.

- 4) Zmiana zakresu danych i informacji gromadzonych w CEPKP.

Art. 100g ustawy – Prawo o ruchu drogowym, który wejdzie w życie z dniem 4 stycznia 2016 r., przewiduje gromadzenie w centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych numeru PESEL w stosunku do każdej osoby, dla której wydawana jest karta parkingowa.

Warunkiem posiadania karty parkingowej nie jest posiadanie numeru PESEL. Numer PESEL jest wskazywany w celu umożliwienia właściwej identyfikacji osoby.

Stąd też proponuje się, aby w przypadku osób, które nie mają nadanego numeru PESEL, w centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych gromadzić serię i numer dokumentu stwierdzającego tożsamość tych osób.

- 5) 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 i informacji (tj. szczegółowe dane i informacje 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, przy czym merytoryczne rozwiązania zawarte w tej ustawie pozostaną bez zmian

- 6) Zmiany w ustawie o działalności ubezpieczeniowej oraz w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Wprowadzenie zmian związanych z nowym modelem zasilania ewidencji przez zakłady ubezpieczeń, zmiana zakresu danych i informacji przekazywanych przez zakłady ubezpieczeń do ewidencji, jak również zmiana podmiotu odpowiedzialnego za przekazywanie danych i informacji do ewidencji wymaga wprowadzenia zmian w przepisach prawa regulujących, nie tylko funkcjonowanie CEP, ale także działalność zakładów ubezpieczeń i Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

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

- a) 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.;
- b) 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;
  - c) zmigrowanie do CEP i CEK danych i informacji zgromadzonych do 3 stycznia 2016 r. przez organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami oraz organy rejestrujące;
  - d) zmigrowanie do CEPKP 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.

#### 8) Przepisy końcowe.

Proponuje się, aby termin wejścia w życie przygotowanej w oparciu o niniejsze założenia ustawy określono na dzień 4 stycznia 2016 r.

Wejście w życie przepisów ustawy zostało zdeterminowane terminami wynikającymi z ustawy o kierujących pojazdami i opartymi na nich terminami realizacji projektu informatycznego CEPiK 2.0.

Przyjęty termin wejścia w życie ustawy na dzień 4 stycznia 2016 r. stanowi odstępstwo od wytycznej zawartej w uchwale nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (M.P. poz. 205) wynikające z tego, że 1 stycznia 2016 r. jest dniem ustawowo wolnym od pracy, przypadającym w 2016 r. na dzień tygodnia piątek, po którym następują sobota (2 stycznia) i niedziela (3 stycznia). Zatem dla właściwego uruchomienia nowego systemu teleinformatycznego (bezpieczeństwa, monitorowania poprawności działania) ważne jest, aby uruchomienie nastąpiło w dniu roboczym (najbliższy dzień roboczy to 4 stycznia).

Stąd też nie zaproponowano terminu wejścia ustawy na dzień 1 stycznia 2016 r. Również nie uzasadnionym byłoby zaproponowanie terminu wejścia w życie ustawy na 1 czerwca (czy 2015 r. czy 2016 r.), ponieważ zmiana taka wpłynęłaby negatywnie na

realizację projektu informatycznego CEPiK 2.0. i mogłaby spowodować dodatkowe skutki finansowe. Ponadto *de facto* zmiana mogłaby spowodować kolejną zmianę terminu wejścia w życie zmian przewidzianych ustawą o kierujących pojazdami.

### **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.).