

<p>Nazwa projektu Projekt założeń projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Spraw Wewnętrznych</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Tomasz Szubiela – Podsekretarz Stanu MSW</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Roman Kusyk – Dyrektor Departamentu Ewidencji Państwowych MSW - (22) 60 28 208</p>	<p>Data sporządzenia 2015-01-26</p> <p>Źródło: Strategia Sprawne Państwo (uchwała nr 17 Rady Ministrów z dnia 12 lutego 2013 r.) – cel 5 (efektywne świadczenie usług publicznych), punkt 7 (sprawnie funkcjonujące rejestry państwowe). Projekty Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w obszarze rejestrów państwowych i teleinformatyki. Nowe podejście (dokument przyjęty przez Komitet Rady Ministrów do Spraw Cyfryzacji w dniu 29 maja 2013 r.)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów – ZD97</p>
---	--

1. Jaki problem jest rozwiązywany? (maksymalnie 100 słów)

Rekomendowane zmiany prawne pozwolą na rozwiązanie następujących problemów:

1. ograniczony zakres danych w centralnej ewidencji pojazdów (CEP) i centralnej ewidencji kierowców (CEK) - brak m.in. istotnych danych o badaniach technicznych pojazdów oraz zdarzeniach ubezpieczeniowych;
2. brak możliwości szybkiego zwiększenia zakresu danych przez szczegółowe określenie danych gromadzonych na poziomie ustawy, w szczególności, gdy obowiązek ich gromadzenia wynika z przyjętych przez organy Unii Europejskiej aktów prawnych;
3. niska jakość danych i brak możliwości egzekwowania poprawności danych od organów przekazujących dane, w szczególności nieprawidłowe informacje na temat aktualnego statusu dokumentu, którego dane są gromadzone w ewidencji (wydany, zatrzymany, zwrócony), brak informacji o umowie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, błędy w numerach i seriach dokumentów, których dane gromadzi się w ewidencji, nieprawidłowe informacje o posiadanych uprawnieniach do kierowania pojazdami, ograniczeniach uprawnień, ustanowionych zakazach kierowania pojazdami, niezgodności w danych osobowo-adresowych, niezgodności dat, błędne połączenia osób (różne osoby prezentowane są jako jedna osoba), brak informacji o wyrejestrowaniu czy zbyciu/nabyciu pojazdu, błędne informacje o utracie pojazdu, braki w powiązaniu komunikatów pochodzących od podmiotów obowiązanych do przekazywania danych do ewidencji z konkretnymi obiektami (pojazd/osoba) w ewidencji;
4. ograniczony dostęp do danych, polegający na enumeratywnie określonym katalogu podmiotów uprawnionych do nieodpłatnego pozyskiwania danych z ewidencji;
5. długotrwały proces przekazywania oraz udostępniania danych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt (maksymalnie 100 słów)

Rekomendowane regulacje prawne na poziomie ustawy zapewnią:

1. zwiększenie zakresu informacyjnego ewidencji o dane dotyczące wyników badania technicznego i zdarzeń ubezpieczeniowych oraz możliwość zwiększenia danych w CEP w przyszłości, dzięki rozwiązaniu delegującym szczegółowe dane o pojeździe na poziom rozporządzenia;
2. wyższą jakość danych, dzięki wprowadzeniu obowiązku przekazywania danych w drodze teletransmisji oraz możliwości wyjaśniania niezgodności danych;
3. większą dostępność danych, co pozwoli m.in. na uruchomienie szeregu e-usług dla obywateli i przedsiębiorców;
4. podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa obrotu pojazdami na rynku wtórnym.

3. Jakie były analizowane inne rozwiązania, w tym rozwiązania pozalegislacyjne? Dlaczego ich nie zastosowano?

Zakres danych gromadzonych w CEP i CEK, zasady zasilania ewidencji, udostępniania danych są uregulowane w ustawie - Prawo o ruchu drogowym, w związku z czym nie ma możliwości zastosowania rozwiązań pozalegislacyjnych.

4. Jeżeli projekt wdraża prawo UE, jakie są przewidywane rozwiązania poza bezwzględnie wymaganymi przez UE?

Nie przewiduje się rozwiązań poza bezwzględnie wymaganymi przez UE.

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

W innych państwach UE/OECD istnieją podobne kanały udostępniania danych obywatelom i przedsiębiorcom.

Dostęp do e-usług wykorzystujących dane o kierowcach i pojazdach odbywa się po podaniu danych identyfikujących pojazd lub kierowcę.

Przykładowo:

W Wielkiej Brytanii istnieje możliwość sprawdzenia przez kierowcę wszystkich dostępnych o nim informacji – tj. punktów karnych, mandatów, zakresu uprawnień.

W Australii można sprawdzić online liczbę punktów karnych oraz uruchomić funkcję przypominania za pomocą e-mail lub sms o kończących się terminach związanych z kierowcą.

Wstanie Missisipi (Stany Zjednoczone) można dokonać płatności mandatu online.

W Kanadzie oraz w Nowym Jorku (Stany Zjednoczone) kierowca może wygenerować dokument potwierdzający swoje uprawnienia (np. dla pracodawcy); w Nowym Jorku dodatkowo pracodawca może za opłatą samodzielnie pobrać taki dokument o swoim pracowniku-kierowcy.

Również w Wielkiej Brytanii pracodawca może sprawdzić dane o swoim pracowniku-kierowcy po autoryzacji w systemie.

Na Litwie, w Szwecji i w Wielkiej Brytanii można sprawdzić online dane o pojeździe.

6. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kierowcy (również potencjalni nabywcy pojazdów)	Ok. 20 mln kierowców	Dane z CEK	Wprowadzenie szeregu usług ułatwiających korzystanie z informacji zawartych w CEP i CEK (sprawdzanie historii pojazdu, monitorowanie punktów karnych, sprawdzanie przebiegu pojazdu itp.)
Zakłady ubezpieczeń	31	Dane z Komisji Nadzoru Finansowego	Stworzenie możliwości prowadzenia zaawansowanych analiz biznesowych (np. oceny ryzyka ubezpieczeniowego, dokładniejszej weryfikacji uprawnień do kierowania pojazdem itp.)
Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny i Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.	2	Informacja ogólnodostępna	Pozyskiwanie danych, w przypadku UFG także zasilanie CEP.
Stacje Kontroli Pojazdów	4 tys.	Dane z Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów za rok 2012	Zasilanie CEP.
Organy administracji publicznej oraz podmioty komercyjne	Określenie dokładnej liczby zainteresowanych podmiotów nie jest możliwe na obecnym etapie	-	Weryfikacja katalogu podmiotów, którym zapewniony zostanie dostęp do CEP i CEK.
Organy kontroli ruchu drogowego	Policja Żandarmeria Wojskowa wojskowe organy porządkowe Straż Graniczna organy celne Inspekcja Transportu Drogowego Straż gminna (miejska) Strażnicy leśni i funkcjonariusze Straży Parku	-	Poprawa jakości danych w CEP i CEK zwiększy jakość kontroli drogowej i w konsekwencji poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego.
Starostowie	380	Dane z Głównego Urzędu Statystycznego	Modernizacja i dostosowanie komunikacji z CEP i CEK.
Organy wymiaru sprawiedliwości oraz ochrony prawnej	Sądy i prokuratura	-	Zasilanie CEK.
Marszałkowie województw	16	Informacja ogólnodostępna	Zasilanie CEK.
Szef Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych	1	Informacja ogólnodostępna	Zasilanie CEK.
Wojewodowie	16	Informacja ogólnodostępna	Zasilanie CEK.
Dyrektorzy Okręgowych Komisji Egzaminacyjnych	Określenie dokładnej liczby podmiotów nie jest możliwe.	-	Zasilanie CEK.
Kierownicy ośrodków szkolenia kierowców	Określenie dokładnej liczby podmiotów nie jest możliwe	-	Zasilanie CEK.

Biuro Informacyjne Krajowego Rejestru Karnego	1	Informacja ogólnodostępna	Zasilanie CEK.
---	---	---------------------------	----------------

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

Konsultacje odbywały się na etapie przed przygotowaniem projektu założeń projektu ustawy o zmianie - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. W okresie do końca 2013 r. odbyło się szereg spotkań z podmiotami mającymi kluczowy wpływ na przygotowanie przepisów prawa. Konsultacje odbyły się przy udziale następujących podmiotów:

- 1) Centralnego Ośrodka Informatyki – w zakresie informatyzacji oraz zakresu danych w CEP i CEK;
- 2) Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego – w zakresie spraw dotyczących zakładów ubezpieczeń (zasilanie CEP, zakres danych w CEP);
- 3) Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów – w zakresie spraw dotyczących stacji kontroli pojazdów (zasilanie CEP, zakres danych w CEP);
- 4) Ministerstwa Środowiska – w zakresie przepisów UE dotyczących emisji CO₂ przez pojazdy silnikowe.

W celu wykonania obowiązku wynikającego z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt założeń został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, w wyniku czego uwagi do projektu zgłosili:

- 1) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
- 2) Grzegorz Krzemieniecki,
- 3) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych.

Projekt założeń został udostępniony także na stronie Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt założeń został również przekazany do zaopiniowania:

- 1) Prokuratorowi Generalnemu,
- 2) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- 3) Agencji Wywiadu,
- 4) Służbie Kontrwywiadu Wojskowego,
- 5) Służbie Wywiadu Wojskowego,
- 6) Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu,
- 7) Generalnemu Inspektorowi Ochrony Danych Osobowych,
- 8) Głównemu Urzędowi Statystycznemu,
- 9) Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych,
- 10) wojewodom,
- 11) Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego,
- 12) Krajowej Radzie Sądownictwa,
- 13) Krajowej Radzie Komorniczej,
- 14) Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu,
- 15) Polskiemu Biuru Ubezpieczycieli Komunikacyjnych,
- 16) Polskiej Izbie Ubezpieczeń,
- 17) Polskiej Izbie Stacji Kontroli Pojazdów,
- 18) Urzędowi Ochrony Konkurencji i Konsumentów,
- 19) Helsińskiej Fundacji Praw Człowieka,
- 20) Fundacji Panoptykon,
- 21) Stowarzyszeniu Administratorów Bezpieczeństwa Informacji.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z rekomendowanego rozwiązania

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Podmioty przekazujące dane i informacje do ewidencji są obowiązane do przekazania poprawnych danych i informacji, co oznacza obowiązek zweryfikowania ich za pomocą dostępnych im środków, przed przekazaniem. Projektowane założenia stwarzają mechanizm, który „wymusza” każdorazową weryfikację danych (za każdym razem) przed ich przekazaniem. Obecnie funkcjonujący model zasilania ewidencji polega na przyjmowaniu danych i informacji (nawet tych nie najwyższej jakości), odnotowywanie ich, a następnie na ich automatycznej próbie powiązania z danymi i informacjami już zgromadzonymi w ewidencji. Model ten stopniowo doprowadził do pogorszenia jakości danych i informacji zgromadzonych w ewidencjach.

Nowy model zasilania zakłada więc egzekwowanie przekazywania danych i informacji odpowiedniej jakości. Oparte to będzie na założeniu, że podmiot zobowiązany do zasilania musi przekazać dane poprawne i kompletne w odniesieniu do aktualnego stanu.

9. Wyniki analizy wpływu

Koszty w okresie 10 lat od wejścia w życie zmiany

		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 1 stycznia 2016 r.)	budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0
	jednostki samorządu terytorialnego	0	0	0	0	0	0	0
	inne jednostki sektora finansów publicznych	11,130	5,315	5,191	5,069	4,834	4,310	59,056
	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0

W ujęciu niepieniężnym	budżet państwa	brak						
	jednostki samorządu terytorialnego	brak						
	inne jednostki sektora finansów publicznych	brak						
	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)	brak						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	brak						
	rynek pracy	brak						

Niemierzalne

Korzyści w okresie 10 lat od wejścia w życie zmiany

		0	1	2	3	5	10	Łącznie(0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 1 stycznia 2016 r.)	budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0
	jednostki samorządu terytorialnego	0	0	0	0	0	0	0
	inne jednostki sektora finansów publicznych	21,540	21,077	20,583	20,100	19,169	17,092	211,584
	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0

W ujęciu niepieniężnym	budżet państwa	brak						
	jednostki samorządu terytorialnego	brak						
	inne jednostki sektora finansów publicznych	<ul style="list-style-type: none"> poprawa jakości i zwiększenie zakresu danych w CEP i CEK, a co za tym idzie zwiększenie zainteresowania udostępnianiem danych; 						
	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)	<ul style="list-style-type: none"> poprawa bezpieczeństwa obrotu pojazdów na rynku wtórnym przez poszerzenie zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów; ubezpieczyciele – stworzenie warunków do tworzenia analiz biznesowych z zakresu rynku ubezpieczeń OC i AC; podmioty komercyjne – stworzenie warunków do tworzenia usług <i>business intelligence</i> w obszarze informacji dotyczących szeroko rozumianego rynku 						

		<p>motoryzacji;</p> <ul style="list-style-type: none"> weryfikacja uprawnień kierowcy – usługa pn. „Udostępnij dane pracodawcy” pozwoli uniknąć sytuacji, w których przedsiębiorcy udostępniają służbowe samochody swoim pracownikom, którzy nie posiadają ważnych uprawnień itp.; dostęp online do danych własnego pojazdu - usługa pn. „Mój pojazd” pozwoli właścicielom pojazdów w Polsce na dostęp online do danych o swoim pojeździe, co przyczyni się do zlikwidowania uciążliwości związanej obecnie z dostępem do nich.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	<ul style="list-style-type: none"> poprawa bezpieczeństwa obrotu pojazdów na rynku wtórnym przez poszerzenie zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów; poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (stworzenie możliwości sprawdzania online danych dotyczących mandatów, punktów karnych, weryfikacji uprawnień, jakości ośrodków szkolenia itp.) dostęp online dla kierowców do własnych danych, co przyczyni się do zlikwidowania uciążliwości związanej obecnie z dostępem do danych. Możliwe będzie bieżące monitorowanie informacji na temat zastosowanych wobec kierowcy kar i ograniczeń wynikających z wykroczeń i przestępstw stanowiących naruszenie przepisów ruchu drogowego, co zmniejsza ryzyko, że nieuprawniony kierowca będzie poruszać się po drodze (np. sprawdzanie liczby punktów karnych - zmniejszy ryzyko utraty prawa jazdy z powodu niewiedzy kierowcy o liczbie punktów karnych) oraz pozwoli na opłacenie mandatów online; możliwość weryfikacji uprawnień kierowcy – usługa pn. „Udostępnij dane pracodawcy” pozwoli uniknąć sytuacji, w których przedsiębiorcy udostępniają służbowe samochody swoim pracownikom, którzy nie posiadają ważnych uprawnień itp.; sprawdzenie szkoły jazdy - usługa pn. „Sprawdź szkołę jazdy” pozwoli na ocenę jakości kształcenia szkół jazdy przez kursantów, zwiększy to konkurencyjność szkół jazdy i przyczyni się do zwiększenia jakości świadczenia usług na polskim rynku szkół jazdy; dostęp online do danych własnego pojazdu - usługa pn. „Mój pojazd” pozwoli właścicielom pojazdów w Polsce na dostęp online do danych o swoim pojeździe, co przyczyni się do zlikwidowania uciążliwości związanej obecnie z dostępem do nich.
	rynek pracy	brak
Niemierzalne	inne jednostki sektora finansów publicznych	<p>W związku z przewidywaną zmianą tytułu prawnego do pobierania opłat ewidencyjnych przez stacje kontroli pojazdów przewiduje się zwiększenie przychodu Funduszu CEPiK.</p> <p>Obecnie stacje kontroli pojazdów pobierają opłatę ewidencyjną, w wysokości 1 zł, z tytułu wpisu do dowodu rejestracyjnego kolejnego terminu badania technicznego pojazdu. Według danych MSW w 2013 r. dokonano 11.933.740 wpisów do dowodu rejestracyjnego kolejnego terminu badania technicznego pojazdów, co oznacza przychód z tego tytułu w wysokości 11.933.740 zł.</p> <p>Projektowane zmiany zakładają pobieranie opłaty ewidencyjnej z tytułu wykonania badania technicznego, niezależnie od tego, czy badanie zakończyło się wynikiem pozytywnym, czy negatywnym.</p> <p>Ponieważ brak jest źródeł danych o ilości wykonywanych rocznie badań technicznych pojazdów, które zakończyły się wynikiem negatywnym, brak jest możliwości oszacowania, o ile wzrośnie przychód Funduszu CEPiK, w wyniku projektowanej zmiany.</p>

Wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń:

1. Koszty w okresie 10 lat od wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy będą obejmować:

- w 2016 r. kwotę 11,408 mln zł brutto, na którą będą się składać utrzymanie systemu (5,568 mln zł brutto), prace programistyczne (4,14 mln zł brutto) oraz działania związane z zapewnieniem wysokiej ergonomii korzystania z systemów przez użytkowników końcowych (1,7 mln zł brutto);
- w latach 2017-2026 – 5,568 zł rocznie brutto (koszty utrzymania).

Łączna kwota kosztów wynosi realnie 59,056 mln zł brutto (kwota zdyskontowana). Przedstawione koszty zostaną

sfinansowane z Funduszu - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

Powyższe wielkości zostały zdyskontowane zgodnie ze wskaźnikami inflacji opublikowanymi w Wytycznych Ministra finansów z dnia 10 czerwca 2014 r. dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – czerwiec 2014 r.

Źródło danych: dane MSW dotyczące wydatków Funduszu Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców za lata 2010-2013, szacunki Centralnego Ośrodka Informatyki dotyczące kosztów utrzymania infrastruktury.

2. Korzyści w okresie 10 lat od wejścia w życie zmiany w zakresie innych jednostek sektora finansów publicznych stanowią różnicę między dotychczasowymi kosztami utrzymania systemu CEPiK (tj. przeciętnie 2 303 932,68 zł brutto miesięcznie; 27 647 192,16 zł brutto rocznie) a prognozowanymi kosztami utrzymania po wdrożeniu nowych rozwiązań (szacunkowo 5,568 mln zł brutto rocznie). Łączna kwota wynosi realnie 211,584 mln zł brutto (kwota zdyskontowana).

Powyższe wielkości zostały zdyskontowane zgodnie ze wskaźnikami inflacji opublikowanymi w Wytycznych Ministra finansów z dnia 10 czerwca 2014 r. dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – czerwiec 2014 r.

Źródło danych: dane MSW dotyczące wydatków Funduszu Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców za lata 2010-2013, szacunki Centralnego Ośrodka Informatyki dotyczące kosztów utrzymania infrastruktury.

3. Informacje nt. projektu CEPiK 2.0 - wskazać należy, że obejmuje on prace związane z rozwojem systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, w tym: dostawę infrastruktury i oprogramowania standardowego na potrzeby systemu, wytworzenie oprogramowania systemu, wytworzenie kompletnej dokumentacji systemu, wdrożenie infrastruktury, oprogramowania standardowego i oprogramowania systemu, działania promocyjne i marketingowe, w szczególności modernizację strony internetowej Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców oraz szkolenia.

Realizację Projektu CEPiK 2.0 przewidziano na okres od 27 września 2013 r. do dnia 31 grudnia 2016 r.

Wartość Projektu CEPiK 2.0 określono na kwotę 121.918.699,19 zł netto.

Źródło danych: dane MSW – umowa w sprawie realizacji projektu „CEPiK 2.0.”.

4. Nowy system CEPiK zastąpi system obecnie eksploatowany system po stronie MSW. W zakresie komunikacji ze starostwami oznacza to zastąpienie obecnego rozwiązania ADSxP nowymi interfejsami wymiany danych zarówno w zakresie CEP, jak i CEK. W ramach systemu CEPiK udostępnione zostaną web-service'y, z którymi systemy wykorzystywane w starostwach w procesach rejestracji pojazdów i wydawania praw jazdy będą się komunikować – i w zakresie tej komunikacji niezbędne będzie ich dostosowanie do nowych schematów wymiany danych.

W pkt. 9 testu regulacyjnego należy oszacować koszty wpływu regulacji dla roku wejścia jej w życie, a następnie w 1, 2, 3, 5 i 10 roku, dostosowanie zaś systemów musi nastąpić przed wejściem w życie przedmiotowej regulacji.

5. Projekt założeń zakłada zmiany w wielu obszarach, m.in. rozszerzenie zakresu gromadzonych danych i informacji w ewidencjach oraz zmianę modelu zasilania ewidencji, przekładającą się na poprawę jakości danych i informacji zgromadzonych w ewidencjach. Wyszczególnione obszary, jak zaznaczono w projekcie założeń, pozwolą na stworzenie szeregu nowych e-usług, przy czym w samym projekcie założeń wymieniono tylko przykładowe e-usługi. Zapis ten wynika z tego, że założeniem projektodawcy jest, aby w ustawie został zamieszczony jedynie przepis ogólny o możliwości tworzenia e-usług. Szczegóły zaś konkretnych e-usług byłyby precyzowane na poziomie rozporządzenia.

Wobec powyższego, na obecnym etapie, uzupełniono test regulacyjny – pkt 9 - jedynie w zakresie korzyści, jakie e-usługi, będą przynosiły adresatom tych usług, W zakresie zaś ewentualnych korzyści po stronie Funduszu CEPiK – w zakresie proponowanych e-usług nie przewiduje się wpływu.

6. Projekt założeń zakłada zmiany przepisów prawa dotyczących pobierania opłat za udostępnienie danych z ewidencji, w tym określenie maksymalnej granicy wysokości opłaty za udostępnienie zbiorów danych i informacji. Ponieważ dotychczas ponoszone opłaty za udostępnianie zbiorów danych i informacji nie przekraczały kwoty 23.000 zł, proponuje się, abymaksymalna granica wysokości opłaty wynosiła właśnie 23.000 zł.

10. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie projektowanych przepisów prawa stworzy ramy prawne dla poprawy funkcjonowania CEPiK oraz tworzenia dodatkowych usług biznesowych. Zakończenie prac IT nad CEPiK planowane jest do końca 2016 r. Jest to zatem data rozwiązania wszystkich problemów zasygnalizowanych w pkt 1.

11. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów usług powinna nastąpić pół roku od uruchomienia każdej z usług stworzonej na podstawie znowelizowanych przepisów. Przewiduje się, że łącznie usługi będą miały ok. 20 000 unikalnych użytkowników przez

pierwsze 6 miesięcy od uruchomienia. Wykorzystane zostaną również pomocniczo mierniki dotyczące poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego (wartością bazową będzie 2013 r.) – np. liczba wypadków w stosunku do liczby obywateli, liczba transakcji na rynku wtórnym pojazdów. Należy mieć jednakże na uwadze, że bezpieczeństwo ruchu drogowego i bezpieczeństwo obrotu pojazdami jest również zależne od szeregu innych czynników (koniunktury gospodarczej, siły nabywczej obywateli, ceny pojazdów, postępu technologicznego itp.)

12. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.