

Zestawienie uwag
zgłoszonych do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UDER87)
w ramach konsultacji publicznych

Lp.	Jednostka redakcyjna, której uwaga dotyczy	Podmiot wnoszący uwagę	Uwaga	Stanowisko
1.	art. 1 pkt 1	PWPW S.A.	Zaproponowane rozwiązanie polegające na zniesieniu profilu kierowcy zawodowego i profilu kandydata na kierowcę i wprowadzeniu numeru PESEL jako identyfikatora kierowców w centralnej ewidencji pojazdów i kierowców (CEPiK) wymaga gruntownej weryfikacji w zakresie wpływu tej zmiany na istniejące systemy teleinformatyczne, ale także na projektowane rozwiązania w tym zakresie. Zmiany te wymagają także oceny pod względem ich skutków finansowych. Projekt przewiduje bowiem wprowadzenie obowiązku posiadania numeru PESEL dla każdej osoby, która jest zainteresowana uzyskaniem uprawnień do kierowania pojazdami. Ani jednak w uzasadnieniu ani w OSR nie przedstawiono skutków projektowanego rozwiązania, w tym skutków finansowych związanych z koniecznością dokonania odpowiednich zmian w systemie teleinformatycznym obsługującym rejestr PESEL. W uzasadnieniu i OSR przedstawiono jedynie globalny i szacunkowy „koszt dostosowania Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców do wprowadzanych projektem zmian”, bez wyodrębnienia kosztów związanych z wprowadzeniem tego rozwiązania do wszystkich systemów teleinformatycznych związanych z wydawaniem dokumentów potwierdzających uprawnienie do prowadzenia pojazdu. Z tak ogólnego kosztu wynika, że projektodawca nie przewiduje żadnych dodatkowych środków finansowych na konieczność dokonania zmian w systemie teleinformatycznym obsługującym rejestr PESEL, chociaż przewiduje, że system ten będzie gromadził i przetwarzał dane dotychczas nieprzewidziane dla tego systemu. Niezależnie od powyższego wymaga wskazania, że jako skutek powyższej zmiany wskazano, że „zniesienie obowiązku uzyskania profilu kandydata na kierowcę i profilu kierowcy zawodowego oznacza likwidację konieczności wizyty osoby wnioskującej w urzędzie”. Informacja ta wymaga jednak uzupełnienia, że w przypadku cudzoziemców, o których mowa w art. 18 ust. 1a ustawy z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności (Dz. U. z 2026 r. poz. 384) uzyskanie numeru PESEL wymaga osobistej wizyty w urzędzie, a posiadanie numeru PESEL będzie - zgodnie z projektem - warunkiem możliwości złożenia wniosku o wydanie uprawnień do kierowania pojazdami.	Uwaga wyjaśniona Likwidacja profilu kandydata na kierowcę (dalej: PKK) i profilu kierowcy zawodowego (dalej: PKZ) oraz wprowadzenie wymogu posiadania numeru PESEL dla każdej osoby wnioskującej o wydanie uprawnienia do kierowania pojazdami, nie wymaga wprowadzania zmian po stronie systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr PESEL. Zasadniczo zakres danych gromadzonych w rejestrze PESEL pozostanie bez zmian. Zostanie natomiast wprowadzona nowa ustawowa przesłanka warunkująca możliwość wnioskowania o nadanie numeru PESEL tj. ubieganie się o wydanie uprawnienia do kierowania pojazdami. Jednocześnie należy wskazać, że zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, prawo jazdy jest wydawane osobie, która posiada miejsce zamieszkania na terenie Polski, przy czym: a) przebywa na terytorium RP co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym (...), albo b) przebywa regularnie na terytorium RP ze względu na swoje więzi osobiste, a jednocześnie ze względu na swoje więzi zawodowe kolejno przebywa w co najmniej dwóch państwach członkowskich UE albo c) przebywa nieregularnie na terytorium RP ze względu na swoje więzi osobiste, ponieważ przebywa w innym państwie członkowskim UE w celu wypełnienia zadania o określonym czasie trwania albo d) przebywania terytorium innego państwa ze względu na podjęte w tym państwie studia lub naukę w szkole. Podkreślić również należy, że zgodnie z przepisami rozdziału 5 ustawy z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności, cudzoziemiec przebywający na terytorium RP jest obowiązany dopełnić obowiązku meldunkowego, pod rygorem kary grzywny. Co ważne, zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności, organ gminy dokonujący zameldowania cudzoziemca na pobyt czasowy lub stały jednocześnie z mocy ustawy wnioskuje o nadanie takiej osobie numeru PESEL z urzędu.

		Dodatkowo zaproponowane rozwiązanie jest niespójne systemowo, ponieważ projekt pomija kwestie wydawania kart do tachografów cudzoziemcom. Obecnie bowiem przepisy ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2024 r. poz. 1037) nie nakładają na cudzoziemców obowiązku posiadania numeru PESEL w celu wydania karty do tachografu (art. 44 ust. 2 pkt 1 lit. d). Wymaga podkreślenia, że kwestia wydawania kart do tachografów jest zharmonizowana na poziomie Unii Europejskiej, ponieważ w tym zakresie obowiązują przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, z późn. zm.). Jakakolwiek zmiana w zakresie sposobu identyfikacji osoby ubiegającej się o kartę do tachografu musi być zatem zgodna z ww. aktem prawa Unii Europejskiej. Uwzględniając powyższe, projekt nie określa rzeczywistych skutków finansowych dla wprowadzenia zmian w systemie teleinformatycznym rejestru PESEL, a dodatkowo nie eliminuje w całości - wbrew treści uzasadnienia - konieczności osobistej wizyty w urzędzie. Nie jest zatem znany koszt wprowadzenia projektowanego rozwiązania i skala ewentualnych korzyści, w szczególności w porównaniu do pozostawienia obecnego rozwiązania opartego na „profilu kandydata na kierowcę” i „profilu kierowcy zawodowego”. Innymi słowy nie jest jasne, czy koszty projektowanych zmian są adekwatne do oczekiwanych korzyści. Dodatkowo projekt jest niespójny systemowo i może powodować sprzeczność z prawem Unii Europejskiej. Propozycja: Uzupełnienie OSR do projektu ustawy o: 1) skutki finansowe związane z koniecznością dokonania istotnych zmian w systemie teleinformatycznych obsługującym rejestr PESEL wraz z porównaniem tych kosztów w stosunku do kosztów pozostawienia rozwiązania opartego na „profilu kandydata na kierowcę” oraz „profilu kierowcy zawodowego”; 2) skutki finansowe związane z wygaszeniem systemów teleinformatycznych zapewniających obecnie usługę weryfikacji tożsamości w oparciu o „profil kandydata na kierowcę” i „profil kierowcy zawodowego”; 3) przewidywaną rocznie liczbę osób, które nie będą musiały stawić się w urzędzie w porównaniu do liczby osób, które - mimo projektowanej zmiany - nadal będą podlegały temu obowiązkowi. Dopiero powyższe dane pozwolą na w pełni realną ocenę projektowanych rozwiązań i stopnia rzeczywistych korzyści. Dodatkowo projektowane rozwiązania powinno zostać szczegółowo	Zatem każdy cudzoziemiec, który dopełni obowiązku meldunkowego ma jednocześnie nadany numer PESEL i jego dane są już gromadzone i przetwarzane w rejestrze PESEL. Biorąc pod uwagę przywołane powyżej regulacje prawne, w trakcie projektowania omawianych zmian, postawiono tezę, że odsetek cudzoziemców wnioskujących o nadanie numeru PESEL z uwagi na ubieganie się o prawo jazdy w praktyce nie będzie znaczny, ponieważ osoby takie zasadniczo już taki numer PESEL będą posiadać, ponieważ jest on im niezbędny w związku z zamieszkiwaniem na terenie Polski, czy też zostanie im nadany z urzędu przy okazji dopełniania obowiązku meldunkowego. Zatem wnioskowanie o wydanie numeru PESEL przez cudzoziemca z powodu ubiegania się o wydanie prawa jazdy nie będzie zasadą, lecz wyjątkiem od reguły. W kontekście określenia w uzasadnieniu do projektu skutku likwidacji PKK i PKZ jako likwidacji obowiązku osobistej wizyty w urzędzie należy wyjaśnić, że w istocie w zdecydowanej większości osób wnioskujących o prawa jazdy likwidacja PKK czy też PKZ w praktyce wyeliminuje potrzebę wizyty w urzędzie obsługującym organ właściwy do wydania uprawnienia. Będzie tak dlatego, że w zdecydowanej większości przypadków, osoby wnioskujące o prawa jazdy mają już wcześniej nadany numer PESEL - obywatele polscy urodzeni w Polsce numer PESEL mają nadawany automatycznie podczas rejestracji narodzin, pozostałe osoby z urzędu podczas np. wnioskowania o dowód osobisty czy też w przypadku cudzoziemców wnioskowania o zameldowanie na pobyt stały lub czasowy. Tylko niewielka grupa cudzoziemców, nie mająca dotychczas nadanego numeru PESEL, będzie zobligowana do wizyty w urzędzie gminy. Nadal jednak nie będzie musiała osobiście stawiać się u Starosty w procesie ubiegania się o prawa jazdy. Z danych zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Kierowców wynika, że w 2025 r. prawo jazdy uzyskało 1 087 897 osób posiadających numer PESEL, podczas gdy liczba osób, które uzyskały prawo jazdy bez numeru PESEL, wyniosła jedynie 994. Oznacza to, że osoby nieposiadające numeru PESEL stanowiły marginalny odsetek wszystkich wnioskodawców. W konsekwencji można przyjąć, że po wejściu w życie projektowanych przepisów jedynie około 1 tys. osób rocznie będzie zobligowanych do osobistego stawiennictwa w urzędzie w celu uprzedniego uzyskania numeru PESEL. Jednocześnie należy wskazać, że według stanu na dzień 24 czerwca 2026 r. ogólna liczba osób posiadających numer PESEL i prawo jazdy wyniosła 24 065 680, natomiast ogólna liczba osób posiadających prawo jazdy bez numeru PESEL – 45 560, co stanowi ok. 0,19% wszystkich kierowców.
--	--	--	---

			przeanalizowane pod względem spójności systemowej, w szczególności w zakresie zgodności z prawem Unii Europejskiej w zakresie dotyczącym wydawania kart do tachografów.	Powyższe dane jednoznacznie wskazują, że zdecydowana większość osób ubiegających się o prawo jazdy posiada już numer PESEL. Tym samym wprowadzenie tego wymogu nie wpłynie istotnie na dostępność procedury, a jednocześnie umożliwi uproszczenie procesu. W efekcie projektowane rozwiązanie prowadzi do istotnego ograniczenia liczby wizyt w urzędach dla zdecydowanej większości obywateli, przy jednoczesnym niewielkim wpływie na wąską grupę osób, które numeru PESEL nie posiadają. W kwestii zaś podniesionego w uwadze wygaszenia systemów teleinformatycznych zapewniających obecnie usługę weryfikacji tożsamości w oparciu o profil kandydata na kierowcę (PKK) oraz profil kierowcy zawodowego (PKZ), należy wyjaśnić, że choć projekt przewiduje likwidację PKK i PKZ, to w praktyce nie oznacza to rezygnacji z gromadzenia danych zawartych obecnie w tych profilach. Zakłada się bowiem przeniesienie zestawu danych dotychczas zapisywanych w PKK i PKZ na poziom centralny. W konsekwencji systemy teleinformatyczne, które obecnie obsługują profile PKK i PKZ, będą wymagały odpowiedniego dostosowania, tak aby mogły pobierać niezbędne dane bezpośrednio z systemu centralnego. Nie będzie to jednak oznaczało zakończenia ich funkcjonowania. Dodatkowo należy podkreślić, że obsługa spraw związanych z kierowcami nadal będzie realizowana zarówno z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego obsługującego Centralną Ewidencję Kierowców, jak i systemu teleinformatycznego umożliwiającego realizację zadań organów właściwych do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 16a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Zasadnicza zmiana będzie polegała na odejściu od numeru PKK jako podstawowego identyfikatora sprawy i zastąpieniu go numerem PESEL. Mając powyższe na uwadze, należy podkreślić, że projekt nie przewiduje wygaszenia wskazanych systemów teleinformatycznych. Projekt nie zakłada również zmian w zakresie art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, który stanowi podstawę funkcjonowania systemu teleinformatycznego wspierającego realizację zadań organów właściwych w sprawach uprawnień do kierowania pojazdami. Tym samym obawy dotyczące likwidacji istniejących systemów teleinformatycznych są niezasadne. Projekt przewiduje przede wszystkim zmianę modelu gromadzenia i udostępniania danych, a nie rezygnację z wykorzystywanych obecnie systemów teleinformatycznych PWPW S.A. Odnosząc się natomiast do zarzutu niezgodności projektu z ustawą z dnia 5 lipca
--	--	--	--	--

				2018 r. o tachografach, należy wskazać, że dokonano analizy przywołanego aktu prawnego i w wyniku podjętych działań stwierdzono, iż nie ma potrzeby dokonywać w nim jakichkolwiek zmian. Przepisy art. 44 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach stanowią, że kartę kierowcy wydaje się kierowcy, jednocześnie zgodnie z ust. 2 pkt 1 lit. d wniosek o wydanie karty zawiera numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał dokument. Biorąc pod uwagę, że karta do tachografu kierowcy może być wydana kierowcy, który legitymuje się zagranicznym prawem jazdy oraz kartą kwalifikacji kierowcy, zasadnym jest, aby przywołane regulacje pozostały bez zmian. Wymóg posiadania numeru PESEL nie dotyczy bowiem karty kwalifikacji kierowcy. Zatem w przypadku osób, które posiadają zagraniczne prawo jazdy i jednocześnie z uwagi na to, że nie spełniają wymogów ustawowych do wymiany ich dokumentu na polski - mają wydaną kartę kwalifikacji kierowcy - osoby takie nie będą musiały obligatoryjnie posiadać numeru PESEL. Innymi słowy karta kwalifikacji kierowcy będzie wydawana również osobom nieposiadającym numeru PESEL. Z tego względu nie ma potrzeby nowelizacji przepisów ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach, w tym w szczególności art. 44 ust. 2 pkt 1 lit. d ustawy. Jednocześnie rozwiązania przewidziane w projekcie są zgodne zarówno z regulacjami ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach jak i prawem unijnym.
2.	art. 1 uwaga ogólna	Polska Izba Ubezpieczeń	3) przekazywanie przez sądy do CEK informacji o uprawomocnionym zakazie prowadzenia pojazdów Projekt ustawy przewiduje, że sąd zobowiązany będzie do przekazywania do CEK informacji o zakazie prowadzenia pojazdów. Obecnie informacja o tym zakazie jest przekazywana do CEK, ale nie uwzględnia danej o dacie od kiedy zakaz ten obowiązuje. Wnioskujemy, aby dostęp do tej danej miały także zakłady ubezpieczeń np. w związku ze zgłoszoną szkodą i ewentualnym wystąpieniem z regresem na podstawie art. 43 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK.	Uwaga wyjaśniona Uwaga wykracza poza zakres procedowanego projektu ustawy i w istocie odnosi się do kwestii, które będą przedmiotem regulacji w akcie wykonawczym wydawanym na podstawie art. 100an ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Projekt tego rozporządzenia w sprawie rodzaju i zakresu danych udostępnianych na podstawie art. 100ah oraz art. 100ak–100am ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, będzie podlegał odrębnemu procesowi legislacyjnemu, w tym uzgodnieniom międzyresortowym i konsultacjom publicznym.
3.	art. 1 pkt 4 lit c	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	art. 1 pkt 4 lit. c, w zakresie art. 73 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (dalej „Pord”), wątpliwości TLP budzi sformułowanie w tym przepisie odesłania do art. 73 ust. 1, zgodnie z którym jez eli nie zostaną spełnione przesłanki rejestracji pojazdu na dotychczasowym numerze i tablicach rejestracyjnych, to z urzędu wniosek w tym zakresie będzie	Uwaga wyjaśniona Projekt w art. 1 pkt 4 lit. c przewiduje zmianę brzmienia art. 73 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, jednak wyłącznie w zakresie polegającym na wyłączeniu wydawania przez starostę decyzji o rejestracji pojazdu w procesie

			traktowany jako wniosek o nową rejestrację (bez decyzji administracyjnej). Być może należy rozważyć zastosowanie art. 73 ust. 11 Pord i odmówić rejestracji pojazdu, aby wnioskodawca zachował ścieżkę odwoławczą.	rejestracji. Zmiana ta stanowi konsekwencję wprowadzonej projektem rezygnacji z obowiązku wydawania decyzji administracyjnej w sytuacjach, gdy wniosek o rejestrację pojazdu jest rozpatrzony pozytywnie. W pozostałym zakresie projekt nie wprowadza w omawianym przepisie żadnych zmian. W obecnym stanie prawnym również w sytuacji, gdy nie są spełnione przesłanki ustawowe do rejestracji pojazdu z zachowaniem dotychczasowego numeru rejestracyjnego, stosuje się przepis art. 73 ust. 1, tj. organ rejestrujący wydaje komplet zalegalizowanych tablic rejestracyjnych z nowym numerem rejestracyjnym dla pojazdu.
4.	Art. 1 pkt 4 lit e	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Co oznacza określenie wydał? Który dowód? Pierwszy czy ten po przerejestrowaniu? Czy projektodawcy chodzi o fizyczne wydanie? Czy w sensie administracyjnym? Wnosimy o usunięcie albo zasadnicze doprecyzowanie projektowanego art. 73 ust. 1cc. Przepis powinien jednoznacznie wskazywać, w jakim urzędzie właściciel pojazdu zwraca i odbiera tablice rejestracyjne oraz co oznacza sformułowanie „organ, który wydał dowód rejestracyjny” – czy chodzi o organ właściwy miejscowo, organ generujący dokument w systemie, czy urząd faktycznie przekazujący dokument właścicielowi. Jeżeli rezygnujemy z odmiejszczenia to ten przepis też należy zmienić. Projektowane brzmienie jest niejasne. Nieprecyzyjne użycie pojęcia „wydał dowód rejestracyjny” będzie powodowało spory interpretacyjne, szczególnie przy odmiejszczeniu odbioru dokumentu i przy dowodzie funkcjonującym w postaci elektronicznej.	Uwaga wyjaśniona Organ o którym mowa w art. 73 ust. 1cc ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.- Prawo o ruchu drogowym, to organ właściwy miejscowo do rozpatrzenia wniosku, który będzie decydował o rejestracji i w konsekwencji będzie w drodze czynności materialno-technicznej generował dowód rejestracyjny w CEP bądź też będzie w formie decyzji odmawiał rejestracji w przypadku niespełnienia przesłanek ustawowych do rejestracji.
5.	art. 1 pkt 4 lit. a	Związek Polskiego Leasingu	Czy rezygnacja z decyzji administracyjnej nie wpłynie na bezpieczeństwo procesu (poprzez ograniczenie weryfikacji dokumentów na etapie składania wniosku)?	Uwaga wyjaśniona Rezygnacja z konieczności wydawania decyzji administracyjnej w przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku ma na celu uproszczenie i przyspieszenie procesu rejestracji pojazdu. Podkreślić jednak należy, że rejestracja pojazdu, mimo że będzie dokonywana w formie czynności materialno-technicznej to jednak nadal będzie wymagała przeprowadzenia przez Starostę analizy czy w danej sytuacji zostały spełnione przesłanki do rejestracji pojazdu. Zatem rejestracja pojazdu nie będzie dokonywana automatycznie po skutecznym złożeniu kompletnego wniosku. Każdy złożony wniosek będzie wymagał oceny pod kątem spełnienia przesłanek do rejestracji pojazdu. W sytuacji pozytywnej oceny wniosku przez Starostę elektroniczny dowód rejestracyjny będzie generowany w systemie zgodnie z art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy. Natomiast w

				przypadku niespełnienia przesłanek ustawowych do rejestracji pojazdu będzie wydawana decyzja o odmowie rejestracji.
6.	art. 1 pkt 4 lit. a	Związek Polskiego Leasingu	1) Jak będzie traktowana rezygnacja/wycofanie wniosku przez właściciela? Formalnie zostanie wydana odmowa? Dodatkowo, czy decyzja zostanie przekazana przez Urząd za pośrednictwem eDoręczeń? 2) W jaki sposób informacja zostanie przekazana - prośba o wyjaśnienie w uzasadnieniu do projektu	Uwaga wyjaśniona Z uwagi na to, że rejestracja pojazdu nadal będzie dokonywana na wniosek właściciela pojazdu, podobnie jak w obecnym stanie prawnym, wnioskujący do pewnego etapu tj. do czasu merytorycznego rozstrzygnięcia wniosku będzie uprawniony do wycofania wniosku. Jeżeli więc strona, która skierowała do organu wniosek o rejestrację pojazdu, wyrazi jednoznaczną wolę wycofania takiego wniosku, a w sprawie nie będą występowały inne osoby tj. współwłaściciele pojazdu, w imieniu których taki wniosek został również do organu złożony, wówczas organ będzie związany uwzględnić to wycofanie. Jednocześnie w opisanym stanie faktycznym nie będzie podstawy do wydania decyzji o odmowie rejestracji. Przepis art. 73 ust. 1e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, precyzyjnie określa sytuację w których organ jest zobowiązany do wydania decyzji o odmowie rejestracji.
7.	art. 1 pkt 4 lit. a	Związek Polskiego Leasingu	Czy rezygnacja z decyzji administracyjnej nie wpłynie na bezpieczeństwo procesu (poprzez ograniczenie weryfikacji dokumentów na etapie składania wniosku)?	Uwaga wyjaśniona Rezygnacja z konieczności wydawania decyzji administracyjnej w przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku ma na celu uproszczenie i przyspieszenie procesu rejestracji pojazdu. Podkreślić jednak należy, że rejestracja pojazdu, mimo że będzie dokonywana w formie czynności materialno-technicznej to jednak nadal będzie wymagała przeprowadzenia przez Starostę analizy czy w danej sytuacji zostały spełnione przesłanki do rejestracji pojazdu. Zatem rejestracja pojazdu nie będzie dokonywana automatycznie po skutecznym złożeniu kompletnego wniosku. Każdy złożony wniosek będzie wymagał oceny pod kątem spełnienia przesłanek do rejestracji pojazdu. W sytuacji pozytywnej oceny wniosku przez Starostę elektroniczny dowód rejestracyjny będzie generowany w systemie zgodnie z art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy. Natomiast w przypadku niespełnienia przesłanek ustawowych do rejestracji pojazdu będzie wydawana decyzja o odmowie rejestracji.
8.	art. 1 pkt 4 lit. a	Związek Polskiego Leasingu	1) Jak będzie traktowana rezygnacja/wycofanie wniosku przez właściciela? Formalnie zostanie wydana odmowa? Dodatkowo, czy decyzja zostanie przekazana przez Urząd za pośrednictwem eDoręczeń? 2) W jaki sposób informacja zostanie przekazana - prośba o wyjaśnienie w uzasadnieniu do projektu	Uwaga wyjaśniona Z uwagi na to, że rejestracja pojazdu nadal będzie dokonywana na wniosek właściciela pojazdu, podobnie jak w obecnym stanie prawnym, wnioskujący do pewnego etapu tj. do czasu merytorycznego rozstrzygnięcia wniosku będzie uprawniony do wycofania wniosku. Jeżeli więc strona, która skierowała do organu wniosek o rejestrację pojazdu, wyrazi jednoznaczną wolę wycofania

				takiego wniosku, a w sprawie nie będą występowały inne osoby tj. współwłaściciele pojazdu, w imieniu których taki wniosek został również do organu złożony, wówczas organ będzie związany uwzględnić to wycofanie. Jednocześnie w opisanym stanie faktycznym nie będzie podstawy do wydania decyzji o odmowie rejestracji. Przepis art. 73 ust. 1e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, precyzyjnie określa sytuacje w których organ jest zobowiązany do wydania decyzji o odmowie rejestracji.
9.	art. 1 pkt 4 lit. a	Związek Polskiego Leasingu	Czy rezygnacja z decyzji administracyjnej nie wpłynie na bezpieczeństwo procesu (poprzez ograniczenie weryfikacji dokumentów na etapie składania wniosku)?	Uwaga wyjaśniona Rezygnacja z konieczności wydawania decyzji administracyjnej w przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku ma na celu uproszczenie i przyspieszenie procesu rejestracji pojazdu. Podkreślić jednak należy, że rejestracja pojazdu, mimo że będzie dokonywana w formie czynności materialno-technicznej to jednak nadal będzie wymagała przeprowadzenia przez Starostę analizy czy w danej sytuacji zostały spełnione przesłanki do rejestracji pojazdu. Zatem rejestracja pojazdu nie będzie dokonywana automatycznie po skutecznym złożeniu kompletnego wniosku. Każdy złożony wniosek będzie wymagał oceny pod kątem spełnienia przesłanek do rejestracji pojazdu. W sytuacji pozytywnej oceny wniosku przez Starostę elektroniczny dowód rejestracyjny będzie generowany w systemie zgodnie z art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy. Natomiast w przypadku niespełnienia przesłanek ustawowych do rejestracji pojazdu będzie wydawana decyzja o odmowie rejestracji.
10.	art. 1 pkt 4 lit. a	Związek Polskiego Leasingu	1) Jak będzie traktowana rezygnacja/wycofanie wniosku przez właściciela? Formalnie zostanie wydana odmowa? Dodatkowo, czy decyzja zostanie przekazana przez Urząd za pośrednictwem eDoręczeń? 2) W jaki sposób informacja zostanie przekazana - prośba o wyjaśnienie w uzasadnieniu do projektu	Uwaga wyjaśniona Z uwagi na to, że rejestracja pojazdu nadal będzie dokonywana na wniosek właściciela pojazdu, podobnie jak w obecnym stanie prawnym, wnioskujący do pewnego etapu tj. do czasu merytorycznego rozstrzygnięcia wniosku będzie uprawniony do wycofania wniosku. Jeżeli więc strona, która skierowała do organu wniosek o rejestrację pojazdu, wyrazi jednoznaczną wolę wycofania takiego wniosku, a w sprawie nie będą występowały inne osoby tj. współwłaściciele pojazdu, w imieniu których taki wniosek został również do organu złożony, wówczas organ będzie związany uwzględnić to wycofanie. Jednocześnie w opisanym stanie faktycznym nie będzie podstawy do wydania decyzji o odmowie rejestracji. Przepis art. 73 ust. 1e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, precyzyjnie określa sytuacje w których organ jest zobowiązany do wydania decyzji o odmowie rejestracji.

11.	Art. 1 pkt 4 lit. a oraz lit. c	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Należy zapewnić spójność art. 73 ust. 1 i ust. 1a w zakresie wydania albo wygenerowania dowodu rejestracyjnego. Jeżeli zgodnie z projektowanym modelem dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej ma być generowany automatycznie w systemie teleinformatycznym, zasadne jest usunięcie z art. 73 ust. 1a zdania: „Starosta, dokonując rejestracji pojazdu, wydaje dowód rejestracyjny”, albo zastąpienie go sformułowaniem odpowiadającym rzeczywistej czynności organu w systemie. Alternatywnie, jeżeli intencją projektodawcy jest, aby starosta wydawał dowód rejestracyjny, analogiczne sformułowanie powinno zostać konsekwentnie wprowadzone również w art. 73 ust. 1. Projektowane brzmienie może prowadzić do wątpliwości, czy rejestracja pojazdu obejmuje wydanie dowodu rejestracyjnego, jego wygenerowanie w systemie, czy wyłącznie wydanie tablic rejestracyjnych. Niespójność między art. 73 ust. 1 i ust. 1a może skutkować rozbieżną praktyką organów rejestrujących oraz problemami przy ustalaniu, od którego momentu dokument rejestracyjny funkcjonuje w obrocie prawnym. Jednocześnie należy doprecyzować, że w przypadku uszkodzenia znaku legalizacyjnego wymianie powinien podlegać jedynie znak legalizacyjny, a nie całe tablice rejestracyjne, jeżeli same tablice pozostają czytelne i zgodne z wymaganiami. Obecne brzmienie przepisu może prowadzić do nieproporcjonalnego skutku w postaci konieczności wymiany tablic rejestracyjnych wyłącznie z powodu uszkodzenia znaku legalizacyjnego. Z punktu widzenia obywatela oraz organu rejestrującego bardziej racjonalne i mniej kosztowne byłoby umożliwienie wymiany samego znaku legalizacyjnego, o ile tablice są zgodne z przepisami, czytelne i utrzymane w należytych stanie.	Uwaga wyjaśniona Sformułowanie zawarte w projekcie w art. 1 pkt 4 lit. a i c w zakresie art. 73 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym: „Starosta wydaje” zostało użyte celowo, ponieważ rejestracja pojazdu, mimo że będzie dokonywana w formie czynności materialno-technicznej to jednak wymaga przeprowadzenia przez starostę analizy czy w danej sytuacji zostały spełnione przesłanki do rejestracji pojazdu. Zatem rejestracja pojazdu nie będzie dokonywana automatycznie po skutecznym złożeniu kompletnego wniosku. Każdy złożony wniosek będzie wymagał oceny pod kątem spełnienia przesłanek do rejestracji pojazdu. W sytuacji pozytywnej oceny wniosku przez starostę elektroniczny dowód rejestracyjny będzie generowany w systemie zgodnie z art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy. Natomiast w przypadku niespełnienia przesłanek ustawowych do rejestracji pojazdu będzie wydawana decyzja o odmowie rejestracji.
12.	Art. 1 pkt 4 lit. a oraz lit. c	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Należy zapewnić spójność art. 73 ust. 1 i ust. 1a w zakresie wydania albo wygenerowania dowodu rejestracyjnego. Jeżeli zgodnie z projektowanym modelem dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej ma być generowany automatycznie w systemie teleinformatycznym, zasadne jest usunięcie z art. 73 ust. 1a zdania: „Starosta, dokonując rejestracji pojazdu, wydaje dowód rejestracyjny”, albo zastąpienie go sformułowaniem odpowiadającym rzeczywistej czynności organu w systemie. Alternatywnie, jeżeli intencją projektodawcy jest, aby starosta wydawał dowód rejestracyjny, analogiczne sformułowanie powinno zostać konsekwentnie wprowadzone również w art. 73 ust. 1. Projektowane brzmienie może prowadzić do wątpliwości, czy rejestracja pojazdu obejmuje wydanie dowodu rejestracyjnego, jego wygenerowanie w systemie, czy wyłącznie wydanie tablic rejestracyjnych. Niespójność między art. 73 ust. 1 i ust. 1a może skutkować rozbieżną praktyką organów rejestrujących oraz problemami przy ustalaniu, od którego momentu dokument	Uwaga wyjaśniona Sformułowanie zawarte w projekcie w art. 1 pkt 4 lit. a i c w zakresie art. 73 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym: „Starosta wydaje” zostało użyte celowo, ponieważ rejestracja pojazdu, mimo że będzie dokonywana w formie czynności materialno-technicznej to jednak wymaga przeprowadzenia przez starostę analizy czy w danej sytuacji zostały spełnione przesłanki do rejestracji pojazdu. Zatem rejestracja pojazdu nie będzie dokonywana automatycznie po skutecznym złożeniu kompletnego wniosku. Każdy złożony wniosek będzie wymagał oceny pod kątem spełnienia przesłanek do rejestracji pojazdu. W sytuacji pozytywnej oceny wniosku przez starostę elektroniczny dowód rejestracyjny będzie generowany w systemie zgodnie z art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy. Natomiast w przypadku

			rejestracyjny funkcjonuje w obrocie prawnym. Jednocześnie należy doprecyzować, że w przypadku uszkodzenia znaku legalizacyjnego wymianie powinien podlegać jedynie znak legalizacyjny, a nie całe tablice rejestracyjne, jeżeli same tablice pozostają czytelne i zgodne z wymaganiami. Obecne brzmienie przepisu może prowadzić do nieproporcjonalnego skutku w postaci konieczności wymiany tablic rejestracyjnych wyłącznie z powodu uszkodzenia znaku legalizacyjnego. Z punktu widzenia obywatela oraz organu rejestrującego bardziej racjonalne i mniej kosztowne byłoby umożliwienie wymiany samego znaku legalizacyjnego, o ile tablice są zgodne z przepisami, czytelne i utrzymane w należytych stanie.	niespełnienia przesłanek ustawowych do rejestracji pojazdu będzie wydawana decyzja o odmowie rejestracji.
13.	Art. 1 pkt 4 lit. a oraz lit. c	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Należy zapewnić spójność art. 73 ust. 1 i ust. 1a w zakresie wydania albo wygenerowania dowodu rejestracyjnego. Jeżeli zgodnie z projektowanym modelem dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej ma być generowany automatycznie w systemie teleinformatycznym, zasadne jest usunięcie z art. 73 ust. 1a zdania: „Starosta, dokonując rejestracji pojazdu, wydaje dowód rejestracyjny”, albo zastąpienie go sformułowaniem odpowiadającym rzeczywistej czynności organu w systemie. Alternatywnie, jeżeli intencją projektodawcy jest, aby starosta wydawał dowód rejestracyjny, analogiczne sformułowanie powinno zostać konsekwentnie wprowadzone również w art. 73 ust. 1. Projektowane brzmienie może prowadzić do wątpliwości, czy rejestracja pojazdu obejmuje wydanie dowodu rejestracyjnego, jego wygenerowanie w systemie, czy wyłącznie wydanie tablic rejestracyjnych. Nieśpójność między art. 73 ust. 1 i ust. 1a może skutkować rozbieżną praktyką organów rejestrujących oraz problemami przy ustalaniu, od którego momentu dokument rejestracyjny funkcjonuje w obrocie prawnym. Jednocześnie należy doprecyzować, że w przypadku uszkodzenia znaku legalizacyjnego wymianie powinien podlegać jedynie znak legalizacyjny, a nie całe tablice rejestracyjne, jeżeli same tablice pozostają czytelne i zgodne z wymaganiami. Obecne brzmienie przepisu może prowadzić do nieproporcjonalnego skutku w postaci konieczności wymiany tablic rejestracyjnych wyłącznie z powodu uszkodzenia znaku legalizacyjnego. Z punktu widzenia obywatela oraz organu rejestrującego bardziej racjonalne i mniej kosztowne byłoby umożliwienie wymiany samego znaku legalizacyjnego, o ile tablice są zgodne z przepisami, czytelne i utrzymane w należytych stanie.	Uwaga wyjaśniona Sformułowanie zawarte w projekcie w art. 1 pkt 4 lit. a i c w zakresie art. 73 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym: „Starosta wydaje” zostało użyte celowo, ponieważ rejestracja pojazdu, mimo że będzie dokonywana w formie czynności materialno-technicznej to jednak wymaga przeprowadzenia przez starostę analizy czy w danej sytuacji zostały spełnione przesłanki do rejestracji pojazdu. Zatem rejestracja pojazdu nie będzie dokonywana automatycznie po skutecznym złożeniu kompletnego wniosku. Każdy złożony wniosek będzie wymagał oceny pod kątem spełnienia przesłanek do rejestracji pojazdu. W sytuacji pozytywnej oceny wniosku przez starostę elektroniczny dowód rejestracyjny będzie generowany w systemie zgodnie z art. 73 ust. 1a pkt 1 ustawy. Natomiast w przypadku niespełnienia przesłanek ustawowych do rejestracji pojazdu będzie wydawana decyzja o odmowie rejestracji.
14.	Art. 1 pkt 4 lit. a oraz lit. c	Unia Metropolii Polskich im.	Należy zapewnić spójność art. 73 ust. 1 i ust. 1a w zakresie wydania albo wygenerowania dowodu rejestracyjnego. Jeżeli zgodnie z projektowanym modelem dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej ma być generowany automatycznie w systemie teleinformatycznym, zasadne jest usunięcie z art. 73	Uwaga wyjaśniona Sformułowanie zawarte w projekcie w art. 1 pkt 4 lit. a i c w zakresie art. 73 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym: „Starosta wydaje” zostało użyte celowo,

		Pawła Adamowicza	ust. 1a zdania: „Starosta, dokonując rejestracji pojazdu, wydaje dowód rejestracyjny”, albo zastąpienie go sformułowaniem odpowiadającym rzeczywistej czynności organu w systemie. Alternatywnie, jeżeli intencją projektodawcy jest, aby starosta wydawał dowód rejestracyjny, analogiczne sformułowanie powinno zostać konsekwentnie wprowadzone również w art. 73 ust. 1. Projektowane brzmienie może prowadzić do wątpliwości, czy rejestracja pojazdu obejmuje wydanie dowodu rejestracyjnego, jego wygenerowanie w systemie, czy wyłącznie wydanie tablic rejestracyjnych. Nieśpójność między art. 73 ust. 1 i ust. 1a może skutkować rozbieżną praktyką organów rejestrujących oraz problemami przy ustalaniu, od którego momentu dokument rejestracyjny funkcjonuje w obrocie prawnym. Jednocześnie należy doprecyzować, że w przypadku uszkodzenia znaku legalizacyjnego wymianie powinien podlegać jedynie znak legalizacyjny, a nie całe tablice rejestracyjne, jeżeli same tablice pozostają czytelne i zgodne z wymaganiami. Obecne brzmienie przepisu może prowadzić do nieproporcjonalnego skutku w postaci konieczności wymiany tablic rejestracyjnych wyłącznie z powodu uszkodzenia znaku legalizacyjnego. Z punktu widzenia obywatela oraz organu rejestrującego bardziej racjonalne i mniej kosztowne byłoby umożliwienie wymiany samego znaku legalizacyjnego, o ile tablice są zgodne z przepisami, czytelne i utrzymane w należytym stanie.	ponieważ rejestracja pojazdu, mimo że będzie dokonywana w formie czynności materialno-technicznej to jednak wymaga przeprowadzenia przez starostę analizy czy w danej sytuacji zostały spełnione przesłanki do rejestracji pojazdu. Zatem rejestracja pojazdu nie będzie dokonywana automatycznie po skutecznym złożeniu kompletnego wniosku. Każdy złożony wniosek będzie wymagał oceny pod kątem spełnienia przesłanek do rejestracji pojazdu. W sytuacji pozytywnej oceny wniosku przez starostę elektroniczny dowód rejestracyjny będzie generowany w systemie zgodnie z art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy. Natomiast w przypadku niespełnienia przesłanek ustawowych do rejestracji pojazdu będzie wydawana decyzja o odmowie rejestracji.
15.	Art. 1 pkt 4 lit. a oraz lit. c	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Należy zapewnić spójność art. 73 ust. 1 i ust. 1a w zakresie wydania albo wygenerowania dowodu rejestracyjnego. Jeżeli zgodnie z projektowanym modelem dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej ma być generowany automatycznie w systemie teleinformatycznym, zasadne jest usunięcie z art. 73 ust. 1a zdania: „Starosta, dokonując rejestracji pojazdu, wydaje dowód rejestracyjny”, albo zastąpienie go sformułowaniem odpowiadającym rzeczywistej czynności organu w systemie. Alternatywnie, jeżeli intencją projektodawcy jest, aby starosta wydawał dowód rejestracyjny, analogiczne sformułowanie powinno zostać konsekwentnie wprowadzone również w art. 73 ust. 1. Projektowane brzmienie może prowadzić do wątpliwości, czy rejestracja pojazdu obejmuje wydanie dowodu rejestracyjnego, jego wygenerowanie w systemie, czy wyłącznie wydanie tablic rejestracyjnych. Nieśpójność między art. 73 ust. 1 i ust. 1a może skutkować rozbieżną praktyką organów rejestrujących oraz problemami przy ustalaniu, od którego momentu dokument rejestracyjny funkcjonuje w obrocie prawnym. Jednocześnie należy doprecyzować, że w przypadku uszkodzenia znaku legalizacyjnego wymianie powinien podlegać jedynie znak legalizacyjny, a nie całe tablice rejestracyjne, jeżeli same tablice pozostają czytelne i zgodne z wymaganiami.	Uwaga wyjaśniona Sformułowanie zawarte w projekcie w art. 1 pkt 4 lit. a i c w zakresie art. 73 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym: „Starosta wydaje” zostało użyte celowo, ponieważ rejestracja pojazdu, mimo że będzie dokonywana w formie czynności materialno-technicznej to jednak wymaga przeprowadzenia przez starostę analizy czy w danej sytuacji zostały spełnione przesłanki do rejestracji pojazdu. Zatem rejestracja pojazdu nie będzie dokonywana automatycznie po skutecznym złożeniu kompletnego wniosku. Każdy złożony wniosek będzie wymagał oceny pod kątem spełnienia przesłanek do rejestracji pojazdu. W sytuacji pozytywnej oceny wniosku przez starostę elektroniczny dowód rejestracyjny będzie generowany w systemie zgodnie z art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy. Natomiast w przypadku niespełnienia przesłanek ustawowych do rejestracji pojazdu będzie wydawana decyzja o odmowie rejestracji.

			Obecne brzmienie przepisu może prowadzić do nieproporcjonalnego skutku w postaci konieczności wymiany tablic rejestracyjnych wyłącznie z powodu uszkodzenia znaku legalizacyjnego. Z punktu widzenia obywatela oraz organu rejestrującego bardziej racjonalne i mniej kosztowne byłoby umożliwienie wymiany samego znaku legalizacyjnego, o ile tablice są zgodne z przepisami, czytelne i utrzymane w należyтым stanie.	
16.	Art. 1 pkt 4 lit. a oraz lit. c	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Należy zapewnić spójność art. 73 ust. 1 i ust. 1a w zakresie wydania albo wygenerowania dowodu rejestracyjnego. Jeżeli zgodnie z projektowanym modelem dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej ma być generowany automatycznie w systemie teleinformatycznym, zasadne jest usunięcie z art. 73 ust. 1a zdania: „Starosta, dokonując rejestracji pojazdu, wydaje dowód rejestracyjny”, albo zastąpienie go sformułowaniem odpowiadającym rzeczywistej czynności organu w systemie. Alternatywnie, jeżeli intencją projektodawcy jest, aby starosta wydawał dowód rejestracyjny, analogiczne sformułowanie powinno zostać konsekwentnie wprowadzone również w art. 73 ust. 1. Projektowane brzmienie może prowadzić do wątpliwości, czy rejestracja pojazdu obejmuje wydanie dowodu rejestracyjnego, jego wygenerowanie w systemie, czy wyłącznie wydanie tablic rejestracyjnych. Niespójność między art. 73 ust. 1 i ust. 1a może skutkować rozbieżną praktyką organów rejestrujących oraz problemami przy ustalaniu, od którego momentu dokument rejestracyjny funkcjonuje w obrocie prawnym. Jednocześnie należy doprecyzować, że w przypadku uszkodzenia znaku legalizacyjnego wymianie powinien podlegać jedynie znak legalizacyjny, a nie całe tablice rejestracyjne, jeżeli same tablice pozostają czytelne i zgodne z wymaganiami. Obecne brzmienie przepisu może prowadzić do nieproporcjonalnego skutku w postaci konieczności wymiany tablic rejestracyjnych wyłącznie z powodu uszkodzenia znaku legalizacyjnego. Z punktu widzenia obywatela oraz organu rejestrującego bardziej racjonalne i mniej kosztowne byłoby umożliwienie wymiany samego znaku legalizacyjnego, o ile tablice są zgodne z przepisami, czytelne i utrzymane w należyтым stanie.	Uwaga wyjaśniona Sformułowanie zawarte w projekcie w art. 1 pkt 4 lit. a i c w zakresie art. 73 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym: „Starosta wydaje” zostało użyte celowo, ponieważ rejestracja pojazdu, mimo że będzie dokonywana w formie czynności materialno-technicznej to jednak wymaga przeprowadzenia przez starostę analizy czy w danej sytuacji zostały spełnione przesłanki do rejestracji pojazdu. Zatem rejestracja pojazdu nie będzie dokonywana automatycznie po skutecznym złożeniu kompletnego wniosku. Każdy złożony wniosek będzie wymagał oceny pod kątem spełnienia przesłanek do rejestracji pojazdu. W sytuacji pozytywnej oceny wniosku przez starostę elektroniczny dowód rejestracyjny będzie generowany w systemie zgodnie z art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy. Natomiast w przypadku niespełnienia przesłanek ustawowych do rejestracji pojazdu będzie wydawana decyzja o odmowie rejestracji.
17.	art. 1 pkt 4 lit c	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	art. 1 pkt 4 lit. c, w zakresie art. 73 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (dalej „Pord”), wątpliwości TLP budzi sformułowanie w tym przepisie odesłania do art. 73 ust. 1, zgodnie z którym jeżeli nie zostaną spełnione przesłanki rejestracji pojazdu na dotychczasowym numerze i tablicach rejestracyjnych, to z urzędu wniosek w tym zakresie będzie traktowany jako wniosek o nową rejestrację (bez decyzji administracyjnej). Być może należy rozważyć zastosowanie art. 73 ust. 11 Pord i odmówić rejestracji pojazdu, aby wnioskodawca zachował ścieżkę odwoławczą.	Uwaga wyjaśniona Projekt w art. 1 pkt 4 lit. c przewiduje zmianę brzmienia art. 73 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, jednak wyłącznie w zakresie polegającym na wyłączeniu wydawania przez starostę decyzji o rejestracji pojazdu w procesie rejestracji. Zmiana ta stanowi konsekwencję wprowadzonej projektem rezygnacji z obowiązku wydawania decyzji administracyjnej w sytuacjach, gdy wniosek o rejestrację pojazdu jest rozpatrzony pozytywnie. W pozostałym zakresie projekt nie

				wprowadza w omawianym przepisie żadnych zmian. W obecnym stanie prawnym również w sytuacji, gdy nie są spełnione przesłanki ustawowe do rejestracji pojazdu z zachowaniem dotychczasowego numeru rejestracyjnego, stosuje się przepis art. 73 ust. 1, tj. organ rejestrujący wydaje komplet zalegalizowanych tablic rejestracyjnych z nowym numerem rejestracyjnym dla pojazdu.
18.	Art. 1 pkt 4 lit. d	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Wnosimy o rezygnację z projektowanego rozwiązania. Wprowadzenie tej regulacji wymagałoby pełnego określenia zasad finansowania obsługi takiego wniosku, zasad przekazywania dokumentów i tablic, odpowiedzialności organów oraz sposobu rozliczania opłat. Projektowane odmiejszczenie fizycznego złożenia wniosku jest niekorzystne organizacyjnie i finansowo dla powiatów. Obywatel ma możliwość skorzystania z wniosku elektronicznego, dlatego angażowanie dowolnego urzędu w czynność przyjęcia i obsługi wniosku, który następnie ma być realizowany przez organ właściwy miejscowo, nie znajduje dostatecznego uzasadnienia. Rozwiązanie to może generować dodatkową pracę i koszty po stronie urzędów w postaci konieczności zatrudnienia dodatkowych pracowników, kosztów pakowania i przekazywania dokumentów i tablic, problemy z ustaleniem miejsca wniesienia opłat oraz trudności w realizacji dalszych czynności wobec osób niebędących mieszkańcami danego powiatu. W związku z tym wnosimy o rezygnację z projektowanego rozwiązania.	Uwaga uwzględniona Uwzględniono uwagi OSSWK, UMP, ZPP, MI dotyczące rezygnacji z rozwiązań prawnych przewidzianych w art. 1 pkt 4 lit. d projektu, umożliwiających złożenie wniosku, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, u dowolnego starosty. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymagałoby zmiany zasad pobierania opłat komunikacyjnych. Z uwagi na fakt, że część czynności związanych z obsługą takiego wniosku byłaby wykonywana przez organ niewłaściwy miejscowo do jego rozpatrzenia, opłaty powinny być pobierane za poszczególne czynności administracyjne, takie jak przyjęcie wniosku, jego rozpatrzenie czy wydanie dowodu rejestracyjnego, a nie – jak obecnie – za rejestrację pojazdu jako całość. Ponadto możliwość złożenia przedmiotowego wniosku u dowolnego starosty generowałaby potrzebę wykonywania dodatkowych czynności przez organy przyjmujące wnioski, które w praktyce pełniłyby jedynie rolę pośredników pomiędzy wnioskodawcami a organami właściwymi do ich rozpatrzenia - chociażby w zakresie informowania wnioskujących zgodnie z przepisami ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, o przekazaniu wniosku do organu właściwego. To niewątpliwie wydłużałoby cały proces rejestracji pojazdu. Należy również zauważyć, że zgodnie z art. 73 ust. 1ab pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym obywatel ma możliwość złożenia wniosku o rejestrację pojazdu za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności osobistej wizyty w urzędzie. W związku z powyższym angażowanie dowolnego urzędu wyłącznie w przyjęcie i obsługę wniosku, który następnie miałby zostać przekazany do realizacji organowi właściwemu miejscowo, nie znajduje dostatecznego uzasadnienia.

19.	Art. 1 pkt 4 lit. d	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Wnosimy o rezygnację z projektowanego rozwiązania. Wprowadzenie tej regulacji wymagałoby pełnego określenia zasad finansowania obsługi takiego wniosku, zasad przekazywania dokumentów i tablic, odpowiedzialności organów oraz sposobu rozliczania opłat. Projektowane odmiejszczenie fizycznego złożenia wniosku jest niekorzystne organizacyjnie i finansowo dla powiatów. Obywatel ma możliwość skorzystania z wniosku elektronicznego, dlatego angażowanie dowolnego urzędu w czynność przyjęcia i obsługi wniosku, który następnie ma być realizowany przez organ właściwy miejscowo, nie znajduje dostatecznego uzasadnienia. Rozwiązanie to może generować dodatkową pracę i koszty po stronie urzędów w postaci konieczności zatrudnienia dodatkowych pracowników, kosztów pakowania i przekazywania dokumentów i tablic, problemy z ustaleniem miejsca wniesienia opłat oraz trudności w realizacji dalszych czynności wobec osób niebędących mieszkańcami danego powiatu. W związku z tym wnosimy o rezygnację z projektowanego rozwiązania.	Uwaga uwzględniona Uwzględniono uwagi OSSWK, UMP, ZPP, MI dotyczące rezygnacji z rozwiązań prawnych przewidzianych w art. 1 pkt 4 lit. d projektu, umożliwiających złożenie wniosku, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, u dowolnego starosty. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymagałoby zmiany zasad pobierania opłat komunikacyjnych. Z uwagi na fakt, że część czynności związanych z obsługą takiego wniosku byłaby wykonywana przez organ niewłaściwy miejscowo do jego rozpatrzenia, opłaty powinny być pobierane za poszczególne czynności administracyjne, takie jak przyjęcie wniosku, jego rozpatrzenie czy wydanie dowodu rejestracyjnego, a nie – jak obecnie – za rejestrację pojazdu jako całość. Ponadto możliwość złożenia przedmiotowego wniosku u dowolnego starosty generowałaby potrzebę wykonywania dodatkowych czynności przez organy przyjmujące wnioski, które w praktyce pełniłyby jedynie rolę pośredników pomiędzy wnioskodawcami a organami właściwymi do ich rozpatrzenia - chociażby w zakresie informowania wnioskujących zgodnie z przepisami ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, o przekazaniu wniosku do organu właściwego. To niewątpliwie wydłużałoby cały proces rejestracji pojazdu. Należy również zauważyć, że zgodnie z art. 73 ust. 1ab pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym obywatel ma możliwość złożenia wniosku o rejestrację pojazdu za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności osobistej wizyty w urzędzie. W związku z powyższym angażowanie dowolnego urzędu wyłącznie w przyjęcie i obsługę wniosku, który następnie miałby zostać przekazany do realizacji organowi właściwemu miejscowo, nie znajduje dostatecznego uzasadnienia.
20.	Art. 1 pkt 4 lit. d	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Wnosimy o rezygnację z projektowanego rozwiązania. Wprowadzenie tej regulacji wymagałoby pełnego określenia zasad finansowania obsługi takiego wniosku, zasad przekazywania dokumentów i tablic, odpowiedzialności organów oraz sposobu rozliczania opłat. Projektowane odmiejszczenie fizycznego złożenia wniosku jest niekorzystne organizacyjnie i finansowo dla powiatów. Obywatel ma możliwość skorzystania z wniosku elektronicznego, dlatego angażowanie dowolnego urzędu w czynność przyjęcia i obsługi wniosku, który następnie ma być	Uwaga uwzględniona Uwzględniono uwagi OSSWK, UMP, ZPP, MI dotyczące rezygnacji z rozwiązań prawnych przewidzianych w art. 1 pkt 4 lit. d projektu, umożliwiających złożenie wniosku, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, u dowolnego starosty. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymagałoby zmiany zasad pobierania opłat komunikacyjnych. Z uwagi na fakt, że część

			realizowany przez organ właściwy miejscowo, nie znajduje dostatecznego uzasadnienia. Rozwiązanie to może generować dodatkową pracę i koszty po stronie urzędów w postaci konieczności zatrudnienia dodatkowych pracowników, kosztów pakowania i przekazywania dokumentów i tablic, problemy z ustaleniem miejsca wniesienia opłat oraz trudności w realizacji dalszych czynności wobec osób niebędących mieszkańcami danego powiatu. W związku z tym wnosimy o rezygnację z projektowanego rozwiązania.	czynności związanych z obsługą takiego wniosku byłaby wykonywana przez organ niewłaściwy miejscowo do jego rozpatrzenia, opłaty powinny być pobierane za poszczególne czynności administracyjne, takie jak przyjęcie wniosku, jego rozpatrzenie czy wydanie dowodu rejestracyjnego, a nie – jak obecnie – za rejestrację pojazdu jako całość. Ponadto możliwość złożenia przedmiotowego wniosku u dowolnego starosty generowałaby potrzebę wykonywania dodatkowych czynności przez organy przyjmujące wnioski, które w praktyce pełniłyby jedynie rolę pośredników pomiędzy wnioskodawcami a organami właściwymi do ich rozpatrzenia - chociażby w zakresie informowania wnioskujących zgodnie z przepisami ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, o przekazaniu wniosku do organu właściwego. To niewątpliwie wydłużałoby cały proces rejestracji pojazdu. Należy również zauważyć, że zgodnie z art. 73 ust. 1ab pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym obywatel ma możliwość złożenia wniosku o rejestrację pojazdu za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności osobistej wizyty w urzędzie. W związku z powyższym angażowanie dowolnego urzędu wyłącznie w przyjęcie i obsługę wniosku, który następnie miałby zostać przekazany do realizacji organowi właściwemu miejscowo, nie znajduje dostatecznego uzasadnienia.
21.	Art. 1 pkt 4 lit. d	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Wnosimy o rezygnację z projektowanego rozwiązania. Wprowadzenie tej regulacji wymagałoby pełnego określenia zasad finansowania obsługi takiego wniosku, zasad przekazywania dokumentów i tablic, odpowiedzialności organów oraz sposobu rozliczania opłat. Projektowane odmiejszczenie fizycznego złożenia wniosku jest niekorzystne organizacyjnie i finansowo dla powiatów. Obywatel ma możliwość skorzystania z wniosku elektronicznego, dlatego angażowanie dowolnego urzędu w czynność przyjęcia i obsługi wniosku, który następnie ma być realizowany przez organ właściwy miejscowo, nie znajduje dostatecznego uzasadnienia. Rozwiązanie to może generować dodatkową pracę i koszty po stronie urzędów w postaci konieczności zatrudnienia dodatkowych pracowników, kosztów pakowania i przekazywania dokumentów i tablic, problemy z ustaleniem miejsca wniesienia opłat oraz trudności w realizacji dalszych czynności wobec osób niebędących mieszkańcami danego powiatu. W związku z tym wnosimy o rezygnację z projektowanego rozwiązania.	Uwaga uwzględniona Uwzględniono uwagi OSSWK, UMP, ZPP, MI dotyczące rezygnacji z rozwiązań prawnych przewidzianych w art. 1 pkt 4 lit. d projektu, umożliwiających złożenie wniosku, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, u dowolnego starosty. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymagałoby zmiany zasad pobierania opłat komunikacyjnych. Z uwagi na fakt, że część czynności związanych z obsługą takiego wniosku byłaby wykonywana przez organ niewłaściwy miejscowo do jego rozpatrzenia, opłaty powinny być pobierane za poszczególne czynności administracyjne, takie jak przyjęcie wniosku, jego rozpatrzenie czy wydanie dowodu rejestracyjnego, a nie – jak obecnie – za rejestrację pojazdu jako całość. Ponadto możliwość złożenia przedmiotowego wniosku u dowolnego starosty generowałaby potrzebę wykonywania dodatkowych czynności przez organy przyjmujące wnioski, które w praktyce

				pełniłyby jedynie rolę pośredników pomiędzy wnioskodawcami a organami właściwymi do ich rozpatrzenia - chociażby w zakresie informowania wnioskujących zgodnie z przepisami ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, o przekazaniu wniosku do organu właściwego. To niewątpliwie wydłużałoby cały proces rejestracji pojazdu. Należy również zauważyć, że zgodnie z art. 73 ust. 1ab pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym obywatel ma możliwość złożenia wniosku o rejestrację pojazdu za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności osobistej wizyty w urzędzie. W związku z powyższym angażowanie dowolnego urzędu wyłącznie w przyjęcie i obsługę wniosku, który następnie miałby zostać przekazany do realizacji organowi właściwemu miejscowo, nie znajduje dostatecznego uzasadnienia.
22.	Art. 1 pkt 4 lit. d	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Wnosimy o rezygnację z projektowanego rozwiązania. Wprowadzenie tej regulacji wymagałoby pełnego określenia zasad finansowania obsługi takiego wniosku, zasad przekazywania dokumentów i tablic, odpowiedzialności organów oraz sposobu rozliczania opłat. Projektowane odmiejszczenie fizycznego złożenia wniosku jest niekorzystne organizacyjnie i finansowo dla powiatów. Obywatel ma możliwość skorzystania z wniosku elektronicznego, dlatego angażowanie dowolnego urzędu w czynność przyjęcia i obsługi wniosku, który następnie ma być realizowany przez organ właściwy miejscowo, nie znajduje dostatecznego uzasadnienia. Rozwiązanie to może generować dodatkową pracę i koszty po stronie urzędów w postaci konieczności zatrudnienia dodatkowych pracowników, kosztów pakowania i przekazywania dokumentów i tablic, problemy z ustaleniem miejsca wniesienia opłat oraz trudności w realizacji dalszych czynności wobec osób niebędących mieszkańcami danego powiatu. W związku z tym wnosimy o rezygnację z projektowanego rozwiązania.	Uwaga uwzględniona Uwzględniono uwagi OSSWK, UMP, ZPP, MI dotyczące rezygnacji z rozwiązań prawnych przewidzianych w art. 1 pkt 4 lit. d projektu, umożliwiających złożenie wniosku, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, u dowolnego starosty. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymagałoby zmiany zasad pobierania opłat komunikacyjnych. Z uwagi na fakt, że część czynności związanych z obsługą takiego wniosku byłaby wykonywana przez organ niewłaściwy miejscowo do jego rozpatrzenia, opłaty powinny być pobierane za poszczególne czynności administracyjne, takie jak przyjęcie wniosku, jego rozpatrzenie czy wydanie dowodu rejestracyjnego, a nie – jak obecnie – za rejestrację pojazdu jako całość. Ponadto możliwość złożenia przedmiotowego wniosku u dowolnego starosty generowałaby potrzebę wykonywania dodatkowych czynności przez organy przyjmujące wnioski, które w praktyce pełniłyby jedynie rolę pośredników pomiędzy wnioskodawcami a organami właściwymi do ich rozpatrzenia - chociażby w zakresie informowania wnioskujących zgodnie z przepisami ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, o przekazaniu wniosku do organu właściwego. To niewątpliwie wydłużałoby cały proces rejestracji pojazdu. Należy również zauważyć, że zgodnie z art. 73 ust. 1ab pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym obywatel ma możliwość złożenia wniosku o rejestrację pojazdu za pomocą usługi

				udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności osobistej wizyty w urzędzie. W związku z powyższym angażowanie dowolnego urzędu wyłącznie w przyjęcie i obsługę wniosku, który następnie miałby zostać przekazany do realizacji organowi właściwemu miejscowo, nie znajduje dostatecznego uzasadnienia.
23.	Art. 1 pkt 4 lit. d	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Wnosimy o rezygnację z projektowanego rozwiązania. Wprowadzenie tej regulacji wymagałoby pełnego określenia zasad finansowania obsługi takiego wniosku, zasad przekazywania dokumentów i tablic, odpowiedzialności organów oraz sposobu rozliczania opłat. Projektowane odmiejszczenie fizycznego złożenia wniosku jest niekorzystne organizacyjnie i finansowo dla powiatów. Obywatel ma możliwość skorzystania z wniosku elektronicznego, dlatego angażowanie dowolnego urzędu w czynność przyjęcia i obsługi wniosku, który następnie ma być realizowany przez organ właściwy miejscowo, nie znajduje dostatecznego uzasadnienia. Rozwiązanie to może generować dodatkową pracę i koszty po stronie urzędów w postaci konieczności zatrudnienia dodatkowych pracowników, kosztów pakowania i przekazywania dokumentów i tablic, problemy z ustaleniem miejsca wniesienia opłat oraz trudności w realizacji dalszych czynności wobec osób niebędących mieszkańcami danego powiatu. W związku z tym wnosimy o rezygnację z projektowanego rozwiązania.	Uwaga uwzględniona Uwzględniono uwagi OSSWK, UMP, ZPP, MI dotyczące rezygnacji z rozwiązań prawnych przewidzianych w art. 1 pkt 4 lit. d projektu, umożliwiających złożenie wniosku, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, u dowolnego starosty. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymagałoby zmiany zasad pobierania opłat komunikacyjnych. Z uwagi na fakt, że część czynności związanych z obsługą takiego wniosku byłaby wykonywana przez organ niewłaściwy miejscowo do jego rozpatrzenia, opłaty powinny być pobierane za poszczególne czynności administracyjne, takie jak przyjęcie wniosku, jego rozpatrzenie czy wydanie dowodu rejestracyjnego, a nie – jak obecnie – za rejestrację pojazdu jako całość. Ponadto możliwość złożenia przedmiotowego wniosku u dowolnego starosty generowałaby potrzebę wykonywania dodatkowych czynności przez organy przyjmujące wnioski, które w praktyce pełniłyby jedynie rolę pośredników pomiędzy wnioskodawcami a organami właściwymi do ich rozpatrzenia - chociażby w zakresie informowania wnioskujących zgodnie z przepisami ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, o przekazaniu wniosku do organu właściwego. To niewątpliwie wydłużałoby cały proces rejestracji pojazdu. Należy również zauważyć, że zgodnie z art. 73 ust. 1ab pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym obywatel ma możliwość złożenia wniosku o rejestrację pojazdu za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności osobistej wizyty w urzędzie. W związku z powyższym angażowanie dowolnego urzędu wyłącznie w przyjęcie i obsługę wniosku, który następnie miałby zostać przekazany do realizacji organowi właściwemu miejscowo, nie znajduje dostatecznego uzasadnienia.

24.	art. 1 pkt 4 lit. e	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	art. 1 pkt 4 lit. e. Proponowane zmiany art. 73 ust. 1ca Pord, budzą następujące wątpliwości TLP: czy dowód rejestracyjny będzie wydawany z urzędu tylko w postaci elektronicznej, a na wiosek dodatkowo w postaci papierowej, jeżeli dowód rejestracyjny wygenerowany w postaci elektronicznej nie będzie uznawany poza granicami Polski, to jaką i gdzie taką informację otrzyma wnioskodawca, jakie będą opłaty za wydanie dowodu w postaci elektronicznej i w postaci papierowej i czy będzie to jedna czy dwie, odrębne?	Uwaga częściowo uwzględniona Częściowe uwzględnienie poprzez dodanie w projekcie w art. 1 pkt 4 lit. f w zakresie art. 73 nowego ust. 1cg zgodnie z którym dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej stwierdza dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Przepis ten nie dotyczy pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 3. Uwaga częściowo wyjaśniona Zgodnie z art. 1 pkt 4 lit. f w zakresie art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, podstawową formą dowodu rejestracyjnego będzie dowód w postaci elektronicznej generowany automatycznie w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów. Papierowy dokument będzie wydawany wyłącznie na wniosek właściciela pojazdu zgodnie z pkt 2 wskazanego przepisu. Jednocześnie zgodnie z ust. 1cb właściciel pojazdu, pomimo wygenerowania dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w ust. 1ca pkt 1, będzie mógł wnioskować o wydanie pozwolenia czasowego. Wówczas starosta wyda taki dokument i będzie on ważny do czasu wydania dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej jednak nie dłużej niż na okres, o którym mowa 74 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.
25.	art. 1 pkt 4 lit. e	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	art. 1 pkt 4 lit. e. W zakresie zaproponowanej zmiany art. 73 ust. 1cd Pord, nie znajdujemy podstawy prawnej do ograniczenia możliwości przesłania dowodu rejestracyjnego wyłącznie za pośrednictwem wybranego i wskazanego w ustawie operatora pocztowego. Obecnie jest nim Poczta Polska, kto rej usługi oceniane są niestety gorzej w porównaniu z innymi operatorami działającym na polskim rynku. Proponujemy, aby na wniosek zainteresowanej osoby (podmiotu) tablice i inne dokumenty mogłyby być wysyłane za pośrednictwem innych operatorów, na koszt wnioskodawcy.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez dodanie w przepisie art. 1 pkt 4 projektu w zakresie art. 73 ust. 1cd ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, możliwości doręczenia właścicielowi pojazdu papierowego dowodu rejestracyjnego oraz tablic rejestracyjnych za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2026 r. poz. 558).
26.	art. 1 pkt 4 lit. e	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	5. Ad. art. 1 pkt 4 lit. e oraz art. 9 pkt 3 lit. a. W zakresie zaproponowanych zmian odpowiednio art. 73 ust. 1cf pkt 2 Pord i art. 10 ust. 1o pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (dalej „Uokp”), wątpliwości TLP budzi nałożenie na odbierającego, obowiązku zniszczenia, przez czynność obcięcia lewego/prawego rogu dotychczasowego dowodu rejestracyjnego, czy prawa jazdy, bez weryfikacji po pierwsze realizacji tego obowiązku, a po drugie prawidłowości takiej realizacji. Biorąc pod uwagę cel projektu ustawy –	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę brzmienia art. 73 ust. 1cf pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym na następujące: 2) w sposób, o którym mowa w ust. 1cd – właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w ust. 2 i 5 unieważnia fizycznie dotychczas posiadany dowód rejestracyjny w postaci papierowej przez jego uszkodzenie przez obcięcie, prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm², strony tytułowej dokumentu. Dowód rejestracyjny uznawany jest za ważny po

			deregulacja przepisów – rozwiązana w tym zakresie wydają się zbędne i w ocenie TLP należy je uchylić	potwierdzeniu jego odbioru oraz złożeniu oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, o unieważnieniu fizycznym dotychczas posiadanego dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej, przy użyciu usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”. Tym samym czynność fizycznego unieważnienia dotychczas posiadanego blankietu dowodu rejestracyjnego została powiązana z obowiązkiem złożenia oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Jednocześnie oświadczenie to będzie składane za pośrednictwem usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, a jego złożenie, wraz z potwierdzeniem odbioru dowodu rejestracyjnego, będzie stanowiło warunek uznania nowego blankietu dowodu rejestracyjnego za ważny.
27.	Art. 1 pkt 4 lit. e	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Należy doprecyzować sformułowanie „po skutecznym złożeniu kompletnego wniosku”. Dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej powinien być generowany dopiero po pozytywnej weryfikacji wniosku przez organ i dokonaniu czynności rejestracji pojazdu w systemie teleinformatycznym, a nie wyłącznie po samym złożeniu wniosku wraz z wymaganymi załącznikami. Samo złożenie kompletnego wniosku nie przesądza jeszcze o możliwości rejestracji pojazdu. Wniosek może zawierać dokumenty wymagające oceny, w tym dokumenty z błędami albo budzące wątpliwości. Automatyczne wygenerowanie dowodu rejestracyjnego już na etapie złożenia wniosku mogłoby prowadzić do powstania dokumentu mimo braku pozytywnej weryfikacji sprawy przez organ.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez uzupełnienie art. 1 pkt 4 lit. e projektu w zakresie art. 73 ust. 1ca pkt 1 lit i i b tiret pierwsze ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym proponowanego brzmienia przepisów o frazę: „oraz pozytywnej weryfikacji przez starostę dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1, z uwzględnieniem przy tej weryfikacji art. 72 ust. 1b–3, 4 i 5 oraz art. 72a,”.
28.	Art. 1 pkt 4 lit. e	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Należy doprecyzować sformułowanie „po skutecznym złożeniu kompletnego wniosku”. Dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej powinien być generowany dopiero po pozytywnej weryfikacji wniosku przez organ i dokonaniu czynności rejestracji pojazdu w systemie teleinformatycznym, a nie wyłącznie po samym złożeniu wniosku wraz z wymaganymi załącznikami. Samo złożenie kompletnego wniosku nie przesądza jeszcze o możliwości rejestracji pojazdu. Wniosek może zawierać dokumenty wymagające oceny, w tym dokumenty z błędami albo budzące wątpliwości. Automatyczne wygenerowanie dowodu rejestracyjnego już na etapie złożenia wniosku	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez uzupełnienie art. 1 pkt 4 lit. e projektu w zakresie art. 73 ust. 1ca pkt 1 lit i i b tiret pierwsze ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym proponowanego brzmienia przepisów o frazę: „oraz pozytywnej weryfikacji przez starostę dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1, z uwzględnieniem przy tej weryfikacji art. 72 ust. 1b–3, 4 i 5 oraz art. 72a,”.

			mogłoby prowadzić do powstania dokumentu mimo braku pozytywnej weryfikacji sprawy przez organ.	
29.	art. 1 pkt 4 lit. e	Związek Polskiego Leasingu	uwaga do ust. 1ca Wpisywanie badań technicznych w eDR: jak badania będą ujawniane w eDR? Co osoba posiadająca eDR będzie widzieć „u siebie”? W jakim trybie te badania zostaną ujawnione? Uwaga do ust. 1ca pkt 1 1) Czy wnioskujący będzie mógł sam pobrać dowód rejestracyjny z systemu, czy będzie on wysyłany do wnioskodawcy? Jak wysyłany to jak [API/ e-doręczenia ...]? 2) Co z dowodami rejestracyjnymi wydanymi przed wejściem ustawy w życie – rozumiemy, że zostają w formie papierowej, czy tak? 3) Czy i w jaki sposób będzie można udostępnić elektroniczny dowód rejestracyjny innej osobie, która będzie poruszać się pojazdem poza granicami kraju? 4) Wnioskujemy o możliwość wygenerowania elektronicznego DR bezpośrednio przez API do pobrania (np. Na telefon). Pytanie o akceptowanie elektr DR przez inne kraje UE. 5) Czy eDR będą akceptowane we wszystkich krajach EU? Co w okresie tranżycji E-walleta? Czy poza EU eDR będą akceptowane? 6) Jak wyglądać będzie obieg dokumentów dla klientów poruszających się poza granicami PL? 7) Pytanie o badania techniczne i ich ujawnianie w DR: a) w przypadku dowodu rejestracyjnego elektronicznego - czy badania techniczne będą wpisywane bezpośrednio elektroniczne do dowodu przez diagnostę? b) w przypadku gdy oprócz dowodu elektronicznego zostanie wydany papierowy czy badania techniczne będą wpisywane do dowodu elektronicznego i papierowego? c) w przypadku obecnych papierowych dowodów rejestracyjnych czy proces ulegnie zmianie? 8) Nasz wątpliwości dotyczą obiegu dokumentów w tym przekazywania ich użytkownikom, a także przypadków poruszania się poza granicami PL.	Uwaga wyjaśniona Ad. 1 Dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej będzie udostępniony jako dokument mobilny w aplikacji mObywatel użytkownikowi aplikacji mObywatel, czyli osobie fizycznej, której zapewniono możliwość korzystania z aplikacji mObywatel po uprzednim ustaleniu tożsamości tej osoby w sposób określony w ustawie. Ad. 2. Zgodnie z art. 12 ust. 5 projektu dowody rejestracyjne pojazdów wydane na podstawie dotychczasowych przepisów ustawy zachowują ważność. Ad. 3 Dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej będzie dokumentem dopuszczającym pojazd do ruchu wyłącznie na terenie Polski. W tym zakresie projekt uzupełniono - w art. 1 pkt 4 lit. f projektu w zakresie art. 73 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, dodano ust. 1c zgodnie z którym dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej stwierdza dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Przepis ten nie dotyczy pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 3. Tym samym w przypadku wyjazdu zagranicę właściciel pojazdu będzie zobligowany posiadać ze sobą papierowy blankiet dowodu rejestracyjnego. Ad. 4. Projekt nie przewiduje możliwości wygenerowania elektronicznego DR bezpośrednio przez API do pobrania. Ad. 5. Dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej nie będzie uznawany przez inne państwa. Jak wskazano powyżej, będzie on dokumentem dopuszczającym pojazd do ruchu wyłącznie na terenie Polski. Poza granicami kraju właściciel pojazdu będzie zobligowany posiadać papierowy blankiet dowodu rejestracyjnego. Ad. 6 odpowiedź powyżej. Ad. 7. W kontekście badań technicznych projekt nie wprowadza żadnych zmian. Ad. 8. projekt nie przewiduje zmian w zakresie obiegu dokumentów w procesie rejestracji pojazdów. Jednocześnie w zakresie poruszania się pojazdem poza granicami Polski odpowiedź zawarto powyżej.
30.	art. 1 pkt 4 lit. e	Związek Polskiego	uwaga w zakresie ust. 1ca pkt 1 lit b 1) Czy dobrze rozumiem, że do każdego wniosku obligatoryjnie będzie musiał być dołączony plik potwierdzający dokonanie wpłaty? Nie będzie można tego	Uwaga wyjaśniona Ad. 1. Zgodnie z art. 1 pkt 4 lit. e (po zmianie lit. f) w zakresie art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu

		Leasingu	zastąpić wskazaniem we wniosku np. ID transakcji/przelewu na rzecz Starostwa? 2) W procesowanej ustawie UD 287 mowa jest o bramkach płatniczych dla osób prawnych - czy ten projekt to uwzględnia?	drogowym, wygenerowanie dowodu rejestracyjnego w postaci elektronicznej warunkowane jest m.in. załączeniem do wniosku o rejestrację pojazdu potwierdzenia elektronicznego dokonania przelewu wymaganych opłat albo elektronicznej kopii dowodu wpłaty tych opłat. Ad. 2. Projekt nie zawiera regulacji w zakresie bramek płatniczych dla osób prawnych.
31.	art. 1 pkt 4 lit. e	Związek Polskiego Leasingu	uwaga w zakresie ust. 1cb Czy podmioty prawne (takie jak leasingi) będą mogły złożyć wniosek o czasową rejestrację poprzez API?	Uwaga wyjaśniona Sposób składania wniosków o rejestrację pojazdu jest uregulowany w art. 73 ust. 1ab ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Jednocześnie przepis art. 73 ust. 1ag pkt 2 ustawy stanowi, że minister właściwy do spraw informatyzacji może udostępnić usługę, o której mowa w ust. 1ab pkt 1, umożliwiającą złożenie wniosku o rejestrację pojazdu przy użyciu usługi sieciowej. W tym zakresie projekt nie wprowadza żadnych zmian.
32.	art. 1 pkt 4 lit. e	Związek Polskiego Leasingu	uwaga w zakresie ust. 1cc 1) Czy jest możliwość - do wymiany tablic rejestracyjnych - zastosowanie takiego samego mechanizmu jak w przypadku wymiany dowodu rejestracyjnego papierowego czyli przesłanie nowych tablic rejestracyjnych za pośrednictwem operatora pocztowego i zniszczenie starych tablic przez właściciela? 2) Potwierdzenie zniszczenia/utylizacji tablic czy dowodu poprzez oświadczenie, wysłane przez API - przykład z Czech.	Uwaga wyjaśniona Ad. 1. Przepis art. 73 ust. 1cd ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym przewiduje możliwość przesłania zalegalizowanych tablic rejestracyjnych, na wniosek właściciela pojazdu lub podmiotu, o którym mowa w art 73 ust. 2 i 5 za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu przepisów ustawy - Prawo pocztowe. Jednocześnie ust. 1 cc omawianego przepisu stanowi, że tablice rejestracyjne zwraca się w urzędzie obsługującym organ rejestrujący, który wydał dowód rejestracyjny. Projekt nie przewiduje wprowadzenia rozwiązań prawnych, które umożliwiłyby właścicielom pojazdów samodzielne niszczenie poprzednich tablic rejestracyjnych. Ad. 2. Projekt nie przewiduje wprowadzenia wnioskowanych rozwiązań prawnych.
33.	art. 1 pkt 4 lit. e	Związek Polskiego Leasingu	uwaga w zakresie ust. 1cd 1) Proponuję doprecyzować, że informacja o sposobie wydania tablic i/lub dowodu rejestracyjnego, obligatoryjnie powinna być wprowadzana przez Pracowników Urzędu do systemu, aby w razie wątpliwości/niedostarczenia przesyłki można było w łatwy sposób zweryfikować kto i kiedy odebrał przesyłkę. 2) Wnioskujemy o uwzględnienie możliwości wysyłania tablic/DR także za pośrednictwem kuriera lub poprzez urzędmaty. 3) Jaki będzie zakładany czas realizacji usługi wysyłki przez operatora?	Uwaga częściowo uwzględniona Częściowe uwzględnienie poprzez zmianę brzmienia art. 73 ust. 1cd ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym i umożliwienie przesłania właścicielowi pojazdu dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej oraz zalegalizowanych tablic rejestracyjnych za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu przepisów ustawy - Prawo pocztowe. W pozostałym zakresie uwaga wyjaśniona Ad. 1. Data odbioru dowodu rejestracyjnego oraz jego wtórnika jest daną, która już w obecnym stanie prawnym jest gromadzona w centralnej ewidencji pojazdów zgodnie z § 2 pkt 1 lit. f

			4) Czy właściciel pojazdu może wskazać we wniosku inną osobę/podmiot, do którego ma zostać dostarczony dowód rejestracyjny/tablice?	rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 11 sierpnia 2023 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 1642, z późn. zm.). Dodatkowo projekt w art. 1 pkt 4 lit. f w zakresie art. 73 ust. 1cf pkt 2 ustawy w przypadku odbioru nowego blankietu dowodu rejestracyjnego za pośrednictwem operatora wyznaczonego wprowadza obowiązek potwierdzenia jego odbioru za pośrednictwem usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Ad. 2. W zakresie doręczania dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej oraz zalegalizowanych tablic rejestracyjnych poprzez tzw. urzędomat należy wyjaśnić, że w obecnym stanie prawnym niektóre organy korzystają z tego sposobu doręczania i wówczas ten sposób doręczenia jest uznawany jako doręczenie w siedzibie organu. Ad. 3. Czas realizacji usługi wysyłki przez operatora jest zagadnieniem spoza obszaru projektu. Ad. 4. Do wniosku o rejestrację pojazdu wnioskujący może załączyć pełnomocnictwo dla określonej osoby do odbioru tablic rejestracyjnych. W tym zakresie projekt nie wprowadza żadnych zmian.
34.	art. 1 pkt 4 lit. e	Związek Polskiego Leasingu	1. uwaga w zakresie ust. 1cf 1) Jeśli dobrze rozumiem, nie ma założenia automatycznej wymiany obecnych (papierowych) dowodów rejestracyjnych na elektroniczne. Będzie to następowało, przy okazji realizacji jakiejś sprawy (zmiany w dowodzie rejestracyjnym), czy tak? 2. Jeśli składając wniosek, skutkujący wprowadzeniem zmian w dotychczasowym dowodzie rejestracyjnym, właściciel będzie nadal chciał posiadać wersję papierową dowodu, to zostanie mu wydany nowy dowód (elektroniczny i papierowy)? Obecna wersja dowodu zawsze będzie musiała zostać unieważniona, prawda? 2. uwaga w zakresie ust. 1cf w pkt 2 1) o jakiej konkretnie usłudze elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji jest mowa? 2) "unieważnienie dotychczas posiadanego dowodu rejestracyjnego następuje z chwilą uznania dowodu rejestracyjnego za ważny" Czyli automatycznie z chwilą potwierdzenia odbioru? Samo zniszczenie poprzedniego rozumiem, że pozostaje w gestii odbierającego.	Uwaga wyjaśniona 1. Uwaga w zakresie ust. 1cf: Ad. 1. Projekt nie przewiduje regulacji prawnych, które stanowiłyby podstawę prawną do automatycznej wymiany papierowych dowodów rejestracyjnych na dowody rejestracyjne w postaci elektronicznej. Nie wprowadza również przepisów, które nakładałyby na właścicieli pojazdów obowiązek wnioskowania o taką wymianę. Wręcz przeciwnie. W art. 12 ust. 5 projektu wprost wskazano, że dowody rejestracyjne pojazdów wydane na podstawie dotychczasowych przepisów ustawy zachowują ważność. Ad. 2. Zgodnie z art. 1 pkt 4 lit. e projektu w zakresie art. 73 ust. 1cf pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, właściciel pojazdu w każdym przypadku będzie mógł wnioskować o wydanie dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej. 2. Uwaga w zakresie art. 73 ust. 1cf pkt 2 : Ad. 1. W ust. 1cf pkt 2 mowa jest o usłudze elektronicznej, która będzie udostępniona przez ministra właściwego do spraw informatyzacji w celu potwierdzania przez właścicieli pojazdów oraz podmioty o których mowa w art. 73 ust. 2 i 5 ustawy, faktu odbioru nowego blankietu dowodu rejestracyjnego, a także w obecnym brzmieniu omawianych regulacji składania oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych

				oświadczeń, o unieważnieniu fizycznym dotychczas posiadanego dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej przez jego uszkodzenie przez obcięcie prawego dolnego rogu o powierzchni co najmniej 1 cm² strony tytułowej dokumentu. Ad. 2. Warunkiem uznania nowego blankietu dowodu rejestracyjnego za ważny, zgodnie z art. 73 ust. 1c pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, będzie potwierdzenie odbioru dokumentu oraz złożenie oświadczenia o którym mowa powyżej. Zarówno potwierdzenie odbioru nowego blankietu dowodu rejestracyjnego, jak i złożenie oświadczenia będzie odbywało się za pośrednictwem usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Zmiana brzmienia art. 73 ust. 1c pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym na następujące: 2) w sposób, o którym mowa w ust. 1cd – właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w ust. 2 i 5 unieważnia fizycznie dotychczas posiadany dowód rejestracyjny w postaci papierowej przez jego uszkodzenie przez obcięcie, prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm², strony tytułowej dokumentu. Dowód rejestracyjny uznawany jest za ważny po potwierdzeniu jego odbioru oraz złożeniu oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, o unieważnieniu fizycznym dotychczas posiadanego dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej, przy użyciu usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”. Tym samym czynność fizycznego unieważnienia dotychczas posiadanego blankietu dowodu rejestracyjnego została powiązana z obowiązkiem złożenia oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Jednocześnie oświadczenie to będzie składane za pośrednictwem usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, a jego złożenie, wraz z potwierdzeniem odbioru dowodu rejestracyjnego, będzie stanowiło warunek uznania nowego blankietu dowodu rejestracyjnego za ważny.
35.	art. 1 pkt 4 lit. e	PWPW S.A.	projektowane brzmienie art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie obowiązkowej elektronicznej postaci	Uwaga częściowo uwzględniona Częściowe uwzględnienie poprzez ujednolicenie terminologii stosowanej w art. 1 pkt 4 lit. e projektu, w zakresie dodawanego w

		dowodu rejestracyjnego i koncentruje się wyłącznie na jego upowszechnieniu na rynku krajowym przez jego wprowadzenie do aplikacji mObywatel. Takie rozwiązanie pomija jednak aspekt bezpieczeństwa dowodu rejestracyjnego, który jest dokumentem publicznym kategorii pierwszej w rozumieniu art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1669, z późn. zm.), a zatem dokumentem „najistotniejszym z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa, którego wytwarzanie odbywa się w sposób uwzględniający szczególne środki bezpieczeństwa”. Trudno uznać za spełnienie ww. warunku zaproponowane w projekcie rozwiązanie automatycznego generowania dowodu rejestracyjnego w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów (art. 1 pkt 4 lit. e projektu). Dodatkowo takie rozwiązanie powoduje, że nie jest jasne, kto jest emitentem dowodu rejestracyjnego w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych, tj. czy emitentem pozostanie jak dotychczas minister właściwy do spraw transportu, czy też emitentem stanie się minister właściwy do spraw informacji jako organ obsługujący system teleinformatyczny CEPiK, w którym automatyczne generowanie tego dokumentu publicznego się odbywa. Jednocześnie nie jest jasne według jakiego wzoru ma być wydawany dowód rejestracyjny w postaci papierowej, skoro w art. 20 ust. 1 projektu ustawy przewiduje się uchylenie rozporządzenia określającego wzór tego dokumentu publicznego. Istotnym aspektem jest również bezpieczeństwo przechowywania dokumentu cyfrowego. Dokument powinien być przechowywany na nośniku, na którym jest obiektywnie bezpieczne miejsce na klucze kryptograficzne i dane posiadacza. Przykładowo, rozwiązania stosowane w warstwie elektronicznej dokumentów muszą gwarantować odpowiedni poziom bezpieczeństwa potwierdzony stosownymi certyfikatami. Najpowszechniejszym jest certyfikacja Common Criteria (CC). Jest to norma ISO 15408, która pozwala w sposób formalny potwierdzać bezpieczeństwo rozwiązań informatycznych. W odniesieniu do innych nośników, w tym telefonów komórkowych, które są rekomendowane przez projektodawcę do stanowienia funkcji „nośnika” dokumentu cyfrowego”, - nie ma takiego standardu powszechnie stosowanego przez producentów, a certyfikacje są dobrowolne. Przede wszystkim nie ma odpowiednika Profilu Bezpieczeństwa (jaki jest dla chipa, OS-u czy apletów) dla telefonów. Wobec tego każdy z producentów (a jest ich bardzo wielu), wytwarza wewnętrzne standardy, niespójne pomiędzy poszczególnymi rozwiązaniami. Dodatkowo projekt w zakresie bezpieczeństwa projektowanego rozwiązania pomija wymogi dotyczące wysokiego poziomu bezpieczeństwa w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w	art. 73 ust. 1ca pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz art. 1 w pkt 6 w lit. g projektu w zakresie nowego brzmienia art. 73c ust. 10 wskazanej ustawy. Zarówno w jednym przepisie, jak i w drugim po zmianie mowa jest o urzędzie obsługującym organ rejestrujący wskazany przez właściciela pojazdu. W pozostałym zakresie uwaga wyjaśniona Odnosząc się do kwestii podniesionej w uwadze tezy według której projekt eliminuje dowód rejestracyjny w postaci papierowej na rzecz wyłącznie postaci elektronicznej takiego dokumentu, co wiąże się z określonymi ryzykami, należy wyjaśnić, że zgodnie z art. 1 pkt 4 lit. e w zakresie art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, podstawową formą dowodu rejestracyjnego będzie dowód w postaci elektronicznej generowany automatycznie w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów. Jednocześnie dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej będzie dokumentem dopuszczającym pojazd do ruchu wyłącznie na terenie Polski. W tym zakresie projekt uzupełniono - w art. 1 pkt 4 lit. e projektu w zakresie art. 73 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, dodano ust. 1cg zgodnie z którym dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej stwierdza dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Przepis ten nie dotyczy pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 3. Tym samym w przypadku wyjazdu zagranicę właściciel pojazdu będzie zobligowany posiadać ze sobą papierowy blankiet dowodu rejestracyjnego. Papierowy dokument będzie wydawany na wniosek właściciela pojazdu zgodnie z art. 73 ust. 1ca pkt 2 ustawy. Jednocześnie zgodnie z art. 73 ust. 1cb ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, właściciel pojazdu, pomimo wygenerowania dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w ust. 1ca pkt 1, będzie mógł wnioskować również o wydanie pozwolenia czasowego. Pozwolenie czasowe - tak samo jak w obecnym stanie prawnym, będzie wydawane wyłącznie w formie papierowej. Projekt w tym zakresie nie przewiduje żadnych zmian. Starosta wyda pozwolenie czasowe i będzie on ważny do czasu wydania dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej jednak nie dłużej niż na okres, o którym mowa w 74 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Innymi słowy w każdym przypadku w którym właściciel pojazdu z różnych względów będzie chciał posiadać dowód rejestracyjny w postaci
--	--	--	--

		odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE, co wymaga uzupełnienia. Wymaga podkreślenia, że projektowane rozwiązanie dotyczące wyeliminowania dokumentu w postaci papierowej na rzecz wyłącznie postaci elektronicznej takiego dokumentu może generować istotne ryzyka w postaci: • braku możliwości okazania danych w sytuacjach awaryjnych; • uzależnienia obywatela od urządzenia mobilnego i infrastruktury teleinformatycznej; • zwiększonej podatności na cyberincydenty i blackouty; • problemów transgranicznych; • zwiększenia podatności na oszustwa. Z powyższych powodów proponuje się utrzymać wymóg posiadania dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej. Uwzględniając, że projekt przewiduje pozostawienie jako fakultatywną postać papierową dowodu rejestracyjnego, zaproponowane rozwiązanie zmierza do wprowadzenia dualizmu w zakresie systemu dokumentów publicznych, co PWPW S.A. już sygnalizowała w stanowisku do projektu ustawy o zmianie ustawy o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej oraz niektórych innych ustaw (UC122). Jednocześnie projektowane rozwiązania nie uwzględniają w wystarczającym stopniu procedowanych zmian unijnych aktów prawnych, w szczególności w zakresie zapewnienia interoperacyjności dowodów rejestracyjnych w postaci cyfrowej w państwach członkowskich oraz konieczności zapewnienia przez państwa członkowskie wzajemnej wymiany informacji w tym zakresie przy użyciu systemu elektronicznego MOVE-HUB, który zostanie opracowany przez Komisję (vide projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów zapisanych w krajowych rejestrach pojazdów oraz uchylająca dyrektywę Rady 1999/37/WE - COM/2025/179 final, który obecnie znajduje się na etapie negocjacji międzyinstytucjonalnych). Wymaga podkreślenia, że na obecnym etapie prac nad ww. projektem dyrektywy przewiduje się, że rozwiązania niezbędne do wdrożenia funkcji systemu elektronicznego MOVE-HUB wejdą w życie po upływie 2 lat od dnia wejścia w życie projektowanej dyrektywy. Tym samym na chwilę obecną nie są znane najważniejsze wymagania techniczne dla opracowania docelowego systemu teleinformatycznego obsługującego CEPiK oraz wymogów dotyczących interoperacyjności dowodów rejestracyjnych w postaci elektronicznej, które zostaną określone na poziomie prawa Unii Europejskiej, a Rzeczpospolita Polska jako państwo członkowskie Unii Europejskiej będzie zobowiązana do ich uwzględnienia. Zasadne jest zatem wstrzymanie krajowych prac nad tymi rozwiązaniami do czasu ogłoszenia na poziomie prawa Unii Europejskiej docelowych rozwiązań i wymogów technicznych. Takie rozwiązanie pozwoli w sposób odpowiedzialny i oszczędny dysponować	papierowej, będzie mógł o to zawniekskować do właściwego organu rejestrującego i taki dokument w postaci papierowej będzie mu wydany. Dodatkowo należy wyjaśnić, że projektowane regulacje nie mają na celu wdrożenia rozwiązań przewidzianych w projektowanej dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów zapisanych w krajowych rejestrach pojazdów oraz uchylającej dyrektywę Rady 1999/37/WE (tzw. dyrektywa VRD z Pakietu Zdatowności). Przedmiotowy akt prawny pozostaje obecnie na etapie negocjacji na poziomie Unii Europejskiej, a jego ostateczne brzmienie nie zostało jeszcze ustalone. W konsekwencji nie są jeszcze znane szczegółowe rozwiązania prawne, organizacyjne i techniczne, które ostatecznie zostaną przyjęte. Jednocześnie należy zauważyć, że projektowane rozwiązania krajowe nie pozostają w kolizji z pracami prowadzonymi na poziomie Unii Europejskiej. Przewidziany w projekcie dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej generowany w systemie teleinformatycznym obsługującym Centralną Ewidencję Pojazdów - jak wskazano powyżej, będzie dokumentem funkcjonującym wyłącznie na potrzeby krajowego porządku prawnego i będzie wykorzystywany wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Projekt nie przewiduje nadawania temu dokumentowi skutków prawnych w innych państwach członkowskich. Nie można również podzielić stanowiska, że prowadzenie prac krajowych powinno zostać wstrzymane do czasu zakończenia procesu legislacyjnego na poziomie Unii Europejskiej. Przyjęcie takiego podejścia prowadziłoby do nieuzasadnionego opóźnienia realizacji oczekiwanych przez obywateli i administrację rozwiązań usprawniających procesy związane z rejestracją pojazdów oraz cyfryzacją usług publicznych. Co istotne, termin wdrożenia rozwiązań przewidzianych w projektowanej dyrektywie VRD będzie liczony od dnia jej wejścia w życie, a państwa członkowskie będą dysponowały odpowiednim czasem na dostosowanie swoich systemów teleinformatycznych do nowych wymagań. Należy ponadto podkreślić, że Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców jest systemem rozwijanym w sposób ciągły, co pozwala na jego dostosowywanie do zmian legislacyjnych, zarówno krajowych, jak i unijnych. Ewentualne przyszłe obowiązki wynikające z przyjęcia dyrektywy VRD oraz aktów wykonawczych będą mogły zostać uwzględnione w kolejnych etapach rozwoju systemu CEPiK. W konsekwencji brak jest podstaw do wstrzymywania prac nad
--	--	--	---

			środkami finansowymi, które będą mogły zostać przeznaczone na zbudowanie docelowego rozwiązania w zakresie elektronicznych dowodów rejestracyjnych w zgodzie z prawem Unii Europejskiej. Dodatkowo propozycje pozwolą zapewnić odpowiedni wysoki poziom bezpieczeństwa tego dokumentu. Propozycje: 1. cPonowne rozważenie uwag PWPW S.A. zgłoszonych do projektu ustawy o zmianie ustawy o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej oraz niektórych innych ustaw (UC122) w celu uniknięcia dualizmu w zakresie systemu dokumentów publicznych, ponieważ z zaproponowanego rozwiązania wynika, że w odniesieniu do dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej emitentem pozostanie minister właściwy do spraw transportu, zaś w odniesieniu do dowodu rejestracyjnego w formie cyfrowej wyłącznie właściwy będzie minister właściwy do spraw informatyzacji. 2. Wstrzymanie procedowania zmian w zakresie dotyczącym wprowadzenia dowodu rejestracyjnego w postaci elektronicznej do czasu zakończenia prac legislacyjnych nad projektem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów zapisanych w krajowych rejestrach pojazdów oraz uchylającej dyrektywę Rady 1999/37/WE - COM/2025/179 final, a w konsekwencji skreślenie przepisów dotyczących tego rozwiązania z obecnego projektu. 3. Skreślenia art. 20 ust. 1 projektu ustawy, który zakłada wyeliminowanie z systemu prawnego podstaw prawnych do określenia wzoru dowodu rejestracyjnego. 4. Utrzymanie wymogu posiadania dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej.	rozwiązaniami objętymi projektem wyłącznie z uwagi na trwające na poziomie Unii Europejskiej prace legislacyjne nad regulacjami, których ostateczny kształt pozostaje obecnie nieznany. Projektowane rozwiązania realizują potrzeby krajowego rynku i administracji publicznej, pozostając jednocześnie neutralne względem przyszłych obowiązków wynikających z projektowanej dyrektywy VRD. Przechodząc do kwestii zabezpieczenia elektronicznego dowodu rejestracyjnego należy wskazać, że dokument będzie udostępniony w aplikacji mObywatel jako dokument mobilny będzie zabezpieczony oraz weryfikowany zgodnie art. 9 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel.
36.	Art. 1 pkt 4 lit. e	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Co oznacza określenie wydał? Który dowód? Pierwszy czy ten po przerejestrowaniu? Czy projektodawcy chodzi o fizyczne wydanie? Czy w sensie administracyjnym? Wnosimy o usunięcie albo zasadnicze doprecyzowanie projektowanego art. 73 ust. 1cc. Przepis powinien jednoznacznie wskazywać, w jakim urzędzie właściciel pojazdu zwraca i odbiera tablice rejestracyjne oraz co oznacza sformułowanie „organ, który wydał dowód rejestracyjny” – czy chodzi o organ właściwy miejscowo, organ generujący dokument w systemie, czy urząd faktycznie przekazujący dokument właścicielowi. Jeżeli rezygnujemy z odmiejscowienia to ten przepis też należy zmienić. Projektowane brzmienie jest niejasne. Nieprecyzyjne użycie pojęcia „wydał dowód rejestracyjny” będzie powodowało spory interpretacyjne, szczególnie przy odmiejscowieniu odbioru dokumentu i przy dowodzie funkcjonującym w postaci elektronicznej.	Uwaga wyjaśniona Organ, o którym mowa w art. 73 ust. 1cc ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, to organ właściwy miejscowo do rozpatrzenia wniosku, który będzie decydował o rejestracji i w konsekwencji będzie w drodze czynności materialno-technicznej generował dowód rejestracyjny w CEP bądź też będzie w formie decyzji odmawiał rejestracji w przypadku niespełnienia przesłanek ustawowych do rejestracji.

37.	Art. 1 pkt 4 lit. e	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Należy jednoznacznie wskazać, że przesłanie dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej lub zalegalizowanych tablic rejestracyjnych następuje na koszt wnioskodawcy/właściciela pojazdu. Należy doprecyzować jakie elementy składają się na koszt doręczenia, w szczególności koszt przesyłki, opakowania, zabezpieczenia dokumentu lub tablic, koszt pracownika, obsługi zwrotów, reklamacji oraz ewentualnej ponownej wysyłki. Projekt nakłada na organy rejestrujące nowe czynności organizacyjne związane z bezpiecznym doręczaniem dokumentów i tablic, nie przesądzając jednocześnie zasad finansowania tych czynności. Koszty bezpiecznej przesyłki dokumentów albo tablic mogą być znaczące, zwłaszcza gdy wymagane będzie doręczenie do rąk własnych i odpowiednie zabezpieczenie przesyłki. Brak regulacji w tym zakresie oznacza ryzyko przerzucenia kosztów na organy rejestrujące. Projektowany przepis wymaga doprecyzowania w zakresie sformułowania „do rąk własnych na adres przez niego wskazany”. W szczególności nie jest jasne, w jaki sposób doręczenie „do rąk własnych” ma być realizowane w szczególności w odniesieniu do osób prawnych i jednostek organizacyjnych. Projekt powinien wskazywać, komu skutecznie doręcza się dokument albo tablice w przypadku spółek, podmiotów wieloosobowo reprezentowanych, leasingodawców oraz innych przedsiębiorców. Doręczenie „do rąk własnych” jest jasne w przypadku osoby fizycznej, natomiast w odniesieniu do przedsiębiorców i osób prawnych może rodzić istotne problemy praktyczne. Bez doprecyzowania może powstać wątpliwość, czy przesyłkę może odebrać pracownik, pełnomocnik, osoba ujawniona w KRS, członek zarządu, prokurent albo inna osoba upoważniona do odbioru korespondencji.	Uwaga częściowo uwzględniona Częściowe uwzględnienie poprzez dodanie sformułowania: „na koszt odbiorcy” odpowiednio w art. 1 pkt 4 lit. e w zakresie art. 73 ust. 1cd ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, art. 1 pkt 6 lit g w zakresie art. 73c ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Postulat doprecyzowania w ustawie elementów składających się na koszt doręczenia dokumentów i tablic rejestracyjnych nie może zostać uwzględniony, z uwagi na to, że kwestie związane z organizacją procesu doręczania dokumentów oraz kalkulacją kosztów tej usługi mają charakter techniczny i wykonawczy i nie stanowią materii ustawowej. Projektowane rozwiązanie jest przy tym analogiczne do obowiązujących obecnie przepisów dotyczących tzw. "rejestracji salonowej" czy też wtórników dokumentów. Również w tych przypadkach ustawodawca nie określa w ustawie szczegółowych elementów składających się na koszt doręczania ani sposobu kalkulacji tych kosztów. Ustawa nie rozstrzyga przykładowo, jaka część kosztu przypada na przesyłkę, opakowanie, zabezpieczenie dokumentów, obsługę logistyczną, koszty osobowe, obsługę reklamacji czy ewentualnych zwrotów. Wprowadzanie do ustawy szczegółowych regulacji dotyczących poszczególnych składników kosztów byłoby niezgodne z zasadami prawidłowej legislacji i prowadziłoby do nadmiernej kazuistyki przepisów. Ponadto koszty te mogą zmieniać się w czasie w zależności od warunków rynkowych, cen usług pocztowych lub kurierskich oraz przyjętej organizacji procesu doręczeń. Istotne z punktu widzenia projektowanej regulacji jest jedynie jednoznaczne określenie zasady, że koszt doręczenia dokumentów lub tablic rejestracyjnych ponosi wnioskodawca (właściciel pojazdu). Natomiast szczegółowa struktura tego kosztu nie wymaga regulacji ustawowej i może być określana na poziomie organizacyjnym lub wynikać z warunków świadczenia usługi przez podmiot realizujący doręczenie. Odnosząc się do uwagi dotyczącej niejasności użytego pojęcia a do rąk własnych, to w wyniku uwzględnienia tej uwagi zmieniono brzmienie przepisu na następujące: „...doręcza się przesyłką rejestrowaną za pośrednictwem operatora pocztowego wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2026 r. poz. 558), na koszt odbiorcy, z uwzględnieniem bezpieczeństwa przekazywanego dokumentu lub tablic (tablicy) rejestracyjnych, na adres przez niego
-----	---------------------	---	--	---

				wskazany we wniosku: a) osobiście, jeżeli wnioskodawcą jest osoba fizyczna, b) organowi uprawnionemu do reprezentowania jej przed organem rejestrującym lub do rąk pracownika upoważnionego do odbioru pism w przypadku osoby prawnej, jednostki organizacyjnej, która nie ma osobowości prawnej.”
38.	Art. 1 pkt 4 lit. e	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Należy jednoznacznie wskazać, że przesłanie dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej lub zalegalizowanych tablic rejestracyjnych następuje na koszt wnioskodawcy/właściciela pojazdu. Należy doprecyzować jakie elementy składają się na koszt doręczenia, w szczególności koszt przesyłki, opakowania, zabezpieczenia dokumentu lub tablic, koszt pracownika, obsługi zwrotów, reklamacji oraz ewentualnej ponownej wysyłki. Projekt nakłada na organy rejestrujące nowe czynności organizacyjne związane z bezpiecznym doręczaniem dokumentów i tablic, nie przesądzając jednocześnie zasad finansowania tych czynności. Koszty bezpiecznej przesyłki dokumentów albo tablic mogą być znaczące, zwłaszcza gdy wymagane będzie doręczenie do rąk własnych i odpowiednie zabezpieczenie przesyłki. Brak regulacji w tym zakresie oznacza ryzyko przerzucenia kosztów na organy rejestrujące. Projektowany przepis wymaga doprecyzowania w zakresie sformułowania „do rąk własnych na adres przez niego wskazany”. W szczególności nie jest jasne, w jaki sposób doręczenie „do rąk własnych” ma być realizowane w szczególności w odniesieniu do osób prawnych i jednostek organizacyjnych. Projekt powinien wskazywać, komu skutecznie doręcza się dokument albo tablice w przypadku spółek, podmiotów wieloosobowo reprezentowanych, leasingodawców oraz innych przedsiębiorców. Doręczenie „do rąk własnych” jest jasne w przypadku osoby fizycznej, natomiast w odniesieniu do przedsiębiorców i osób prawnych może rodzić istotne problemy praktyczne. Bez doprecyzowania może powstać wątpliwość, czy przesyłkę może odebrać pracownik, pełnomocnik, osoba ujawniona w KRS, członek zarządu, prokurent albo inna osoba upoważniona do odbioru korespondencji.	Uwaga częściowo uwzględniona Częściowe uwzględnienie poprzez dodanie sformułowania: „na koszt odbiorcy” odpowiednio w art. 1 pkt 4 lit. e w zakresie art. 73 ust. 1cd ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, art. 1 pkt 6 lit g w zakresie art. 73c ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Postulat doprecyzowania w ustawie elementów składających się na koszt doręczenia dokumentów i tablic rejestracyjnych nie zasługuje na uwzględnienie. Należy zauważyć, że kwestie związane z organizacją procesu doręczania dokumentów oraz kalkulacją kosztów tej usługi mają charakter techniczny i wykonawczy. Nie stanowią materii ustawowej. Projektowane rozwiązanie jest przy tym analogiczne do obowiązujących obecnie przepisów dotyczących tzw. "rejestracji salonowej" czy też wtórnika dokumentów. Również w tych przypadkach ustawodawca nie określa w ustawie szczegółowych elementów składających się na koszt doręczenia ani sposobu kalkulacji tych kosztów. Ustawa nie rozstrzyga przykładowo, jaka część kosztu przypada na przesyłkę, opakowanie, zabezpieczenie dokumentów, obsługę logistyczną, koszty osobowe, obsługę reklamacji czy ewentualnych zwrotów. Wprowadzanie do ustawy szczegółowych regulacji dotyczących poszczególnych składników kosztów byłoby niezgodne z zasadami prawidłowej legislacji i prowadziłoby do nadmiernej kazuistyki przepisów. Ponadto koszty te mogą zmieniać się w czasie w zależności od warunków rynkowych, cen usług pocztowych lub kurierskich oraz przyjętej organizacji procesu doręczeń. Istotne z punktu widzenia projektowanej regulacji jest jedynie jednoznaczne określenie zasady, że koszt doręczenia dokumentów lub tablic rejestracyjnych ponosi wnioskodawca (właściciel pojazdu). Natomiast szczegółowa struktura tego kosztu nie wymaga regulacji ustawowej i może być określana na poziomie organizacyjnym lub wynikać z warunków świadczenia usługi przez podmiot realizujący doręczenie. Odnosząc się do uwagi dotyczącej niejasności użytego pojęcia a "do

				rąk własnych", to w wyniku przyjęcia tej uwagi zmieniono brzmienie przepisu na następujące: „...doręcza się przesyłką rejestrowaną za pośrednictwem operatora pocztowego wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2026 r. poz. 558), na koszt odbiorcy, z uwzględnieniem bezpieczeństwa przekazywanego dokumentu lub tablic (tablicy) rejestracyjnych, na adres przez niego wskazany we wniosku: a) osobiście, jeżeli wnioskodawcą jest osobą fizyczną, b) organowi uprawnionemu do reprezentowania jej przed organem rejestrującym lub do rąk pracownika upoważnionego do odbioru pism w przypadku osoby prawnej, jednostki organizacyjnej, która nie ma osobowości prawnej.”
39.	Art. 1 pkt 4 lit. e	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Należy zmienić mechanizm unieważniania dotychczasowego dowodu rejestracyjnego przy doręczeniu nowego dokumentu za pośrednictwem operatora pocztowego. Ważność nowego dowodu nie powinna być uzależniona od nieweryfikowalnego fizycznego obcięcia rogu dotychczasowego dokumentu przez właściciela pojazdu. Należy rozważyć, aby dotychczasowy dokument był unieważniany systemowo z chwilą potwierdzenia odbioru nowego dokumentu, ewentualnie po złożeniu przez właściciela oświadczenia o jego unieważnieniu. Organ nie będzie miał realnej możliwości zweryfikowania, czy właściciel faktycznie uszkodził dotychczasowy dowód rejestracyjny. Uzależnienie ważności nowego dokumentu od czynności fizycznej wykonywanej poza urzędem może prowadzić do niepewności co do statusu obu dokumentów. Bardziej prawidłowe byłoby powiązanie skutku prawnego z potwierdzeniem odbioru i wpisem w systemie, a nie z nieweryfikowalną czynnością techniczną po stronie obywatela.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę brzmienia art. 73 ust. 1cf pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym na następujące: „2) w sposób, o którym mowa w ust. 1cd – właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w ust. 2 i 5 unieważnia fizycznie dotychczas posiadany dowód rejestracyjny w postaci papierowej przez jego uszkodzenie przez obcięcie, prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm², strony tytułowej dokumentu. Dowód rejestracyjny uznawany jest za ważny po potwierdzeniu jego odbioru oraz złożeniu oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, o unieważnieniu fizycznym dotychczas posiadanego dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej, przy użyciu usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”. Tym samym czynność fizycznego unieważnienia dotychczas posiadanego blankietu dowodu rejestracyjnego została powiązana z obowiązkiem złożenia oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Jednocześnie oświadczenie to będzie składane za pośrednictwem usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, a jego złożenie, wraz z potwierdzeniem

				odbioru dowodu rejestracyjnego, będzie stanowiło warunek uznania nowego blankietu dowodu rejestracyjnego za ważny.
40.	Art. 1 pkt 4 lit. e	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Należy zmienić mechanizm unieważniania dotychczasowego dowodu rejestracyjnego przy doręczeniu nowego dokumentu za pośrednictwem operatora pocztowego. Ważność nowego dowodu nie powinna być uzależniona od nieweryfikowalnego fizycznego obcięcia rogu dotychczasowego dokumentu przez właściciela pojazdu. Należy rozważyć, aby dotychczasowy dokument był unieważniany systemowo z chwilą potwierdzenia odbioru nowego dokumentu, ewentualnie po złożeniu przez właściciela oświadczenia o jego unieważnieniu. Organ nie będzie miał realnej możliwości zweryfikowania, czy właściciel faktycznie uszkodził dotychczasowy dowód rejestracyjny. Uzależnienie ważności nowego dokumentu od czynności fizycznej wykonywanej poza urzędem może prowadzić do niepewności co do statusu obu dokumentów. Bardziej prawidłowe byłoby powiązanie skutku prawnego z potwierdzeniem odbioru i wpisem w systemie, a nie z nieweryfikowalną czynnością techniczną po stronie obywatela.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę brzmienia art. 73 ust. 1cf pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym na następujące: „2) w sposób, o którym mowa w ust. 1cd – właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w ust. 2 i 5 unieważnia fizycznie dotychczas posiadany dowód rejestracyjny w postaci papierowej przez jego uszkodzenie przez obcięcie, prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm², strony tytułowej dokumentu. Dowód rejestracyjny uznawany jest za ważny po potwierdzeniu jego odbioru oraz złożeniu oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, o unieważnieniu fizycznym dotychczas posiadanego dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej, przy użyciu usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”. Tym samym czynność fizycznego unieważnienia dotychczas posiadanego blankietu dowodu rejestracyjnego została powiązana z obowiązkiem złożenia oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Jednocześnie oświadczenie to będzie składane za pośrednictwem usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, a jego złożenie, wraz z potwierdzeniem odbioru dowodu rejestracyjnego, będzie stanowiło warunek uznania nowego blankietu dowodu rejestracyjnego za ważny.
41.	art. 1 pkt 4 lit. e	Związek Powiatów Polskich	Art. 1 pkt 4 lit. e w zakresie dodawanego ust. 1ca pkt 2 w art. 73 ustawy – Prawo o ruchu drogowym Należy doprecyzować, że wniosek o odbiór dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej w urzędzie obsługującym starostę wskazanym przez wnioskodawcę należy złożyć na etapie wniosku o rejestrację. Należy uniknąć sytuacji, w której konieczne będzie przekazywanie dokumentu w postaci papierowej pomiędzy urzędami. Dokumenty w formie papierowej powinny być wysyłane bezpośrednio do urzędu, w którym wnioskodawca chce	Uwaga wyjaśniona Uwaga w istocie dotyczy kwestii technicznych, nie wymaga rozwiązań ustawowych.

			odebrać dokument a nie do urzędu, gdzie składał wniosek w sytuacji, jeżeli wnioskodawca wyrazi taką wolę.	
42.	Art. 1 pkt 4 lit. e	Związek Powiatów Polskich	Art. 1 pkt 4 lit. e w zakresie dodawanego ust. 1cd w art. 73 ustawy – Prawo o ruchu drogowym Przepis należy doprecyzować o informację, że doręczenie następuje na koszt odbiorcy. W aktualnym brzmieniu przepis nie przesądza, o podmiocie ponoszącym koszty realizacji usługi, a przez analogie do obowiązujących w ustawie przepisów (np. art. 74a ust. 7) należy wskazać, że doręczenie następuje na koszt odbiorcy.	Uwaga uwzględniona Wprowadzono regulację, że doręcza się za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2026 r. poz. 558), na koszt odbiorcy,
43.	Art. 1 pkt 4 lit. e	Związek Powiatów Polskich	Art. 1 pkt 4 lit. e w zakresie dodawanego ust. 1cf pkt 2 w art. 73 ustawy – Prawo o ruchu drogowym Przepis wymaga wyjaśnienia i doprecyzowania. Przepis wskazuje, że dowód rejestracyjny w przypadku doręczenia przez pocztę uznawany jest za ważny po potwierdzeniu odbioru przez osobę odbierającą ten dokument przy użyciu usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra i unieważnieniu fizycznym przez uszkodzenie (...) przez tę osobę. Jak dodano unieważnienie dotychczasowego dowodu następuje z chwilą uznania dowodu rejestracyjnego za ważny. W pierwszej kolejności należy wskazać, że nie jest jasne czy potwierdzenie odbioru będzie następowało niejako automatycznie łącznie z odbiorem dokumentu od doręczyciela czy dopiero później za pomocą aplikacji lub np. usługi e-doręczeń. Późniejsze potwierdzenie będzie groziło niedopełnieniem obowiązku przez stronę i dalszymi konsekwencjami formalno-prawnymi związanymi z ważnością dokumentu. Drugą przesłanką uznania dowodu za ważny ma być unieważnienie fizyczne (obcięcie prawego dolnego rogu) przez osobę odbierającą dokument. Sugerujemy rezygnację z tej przesłanki z uwagi na brak możliwości zweryfikowania czy strona dopełni temu obowiązkowi.	Uwaga uwzględniona „2) w sposób, o którym mowa w ust. 1cd – właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w ust. 2 i 5 unieważnia fizycznie dotychczas posiadany dowód rejestracyjny w postaci papierowej przez jego uszkodzenie przez obcięcie, prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm², strony tytułowej dokumentu. Dowód rejestracyjny uznawany jest za ważny po potwierdzeniu jego odbioru oraz złożeniu oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, o unieważnieniu fizycznym dotychczas posiadanego dowodu rejestracyjnego przy użyciu usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.
44.	Art. 1 pkt 8	Związek Powiatów Polskich	Art. 1 pkt 8 w zakresie nowego brzmienia ust. 2f w art. 74 Zwracamy uwagę, na brak regulacji związanych z problemem zalegania w urzędzie nieodebranych dokumentów.	Uwaga wyjaśniona Projektowana w art. 1 pkt 8 lit g regulacja dotyczy odbioru dowodów rejestracyjnych w postaci papierowej o wydanie których właściciel będzie specjalnie wnioskował. W tych okolicznościach wydaje się, że skala nieodbierania papierowych dowodów rejestracyjnych będzie znacznie mniejsza aniżeli jest to obecnie, kiedy obligatoryjnie zawsze wydawany jest blankiet papierowy. W tym zakresie nie ma potrzeby wprowadzania jakichkolwiek dodatkowych regulacji.

45.	art. 1 pkt 10	Związek Polskiego Leasingu	uwaga w zakresie art. 78 ust. 6 "Zawarcie umowy sprzedaży pojazdu zarejestrowanego może się odbywać za pomocą usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra" Elektroniczna umowa zbycia musi być możliwa do przekazania i odnotowania w UFG w celu potwierdzenia faktu zbycia pojazdu; konieczne jest również określenie odpowiedniego SLA na ten proces.	Uwaga wyjaśniona Zgodnie z art. 8 projektu, w zakresie art. 32 ust. 8 w związku z ust. 7 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, w przypadku zgłoszenia zbycia pojazdu, o którym mowa w art. 78 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zakład ubezpieczeń jest powiadamiany o przeniesieniu prawa własności pojazdu przez administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w przepisach o ruchu drogowym, poprzez automatyczne udostępnienie informacji o przeniesieniu prawa własności w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, do pobrania za pośrednictwem systemu teleinformatycznego Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Jednocześnie, zgodnie z art. 1 pkt 10 lit. d projektu, w zakresie art. 78 ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w przypadku zawarcia umowy sprzedaży pojazdu zarejestrowanego za pomocą usługi, o której mowa w ust. 6, tj. usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, informacja o zbyciu pojazdu jest generowana automatycznie w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów. Zatem w każdym przypadku, w którym umowa sprzedaży lub kupna pojazdu zostanie zawarta za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, zbycie takiego pojazdu zostanie automatycznie odnotowane w centralnej ewidencji pojazdów, a administrator systemu CEPiK również automatycznie powiadomi o tym Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny poprzez udostępnienie informacji o przeniesieniu prawa własności tego pojazdu. W kwestii zaś określenia odpowiedniego SLA wskazać należy, że jest to kwestia techniczna, która wykracza poza zakres projektowanej ustawy.
46.	art. 1 pkt 10	Związek Polskiego Leasingu	uwaga w zakresie art. 78 ust. 7 W jakim narzędziu osoba prawna będzie mogła zawrzeć taką umowę? Czy będzie to też mObywatel [osoba fizyczna reprezentująca dana firmę, czy z wykorzystaniem paszportu biznesowego, które są w planach, czy jakieś inne rozwiązanie? Czy ta usługa będzie dostępna poprzez API?	Uwaga wyjaśniona Zagadnienie będzie przedmiotem prac technicznych na etapie wdrożenia konkretnych rozwiązań systemowych i nie wymaga wprowadzenia zmian legislacyjnych.
47.	art. 1 pkt 10	Ogólnopolskie	Należy doprecyzować, że obowiązek przekazania dowodu rejestracyjnego w	Uwaga uwzględniona

	lit. a	Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	postaci papierowej przy zbyciu pojazdu dotyczy wyłącznie sytuacji, w której taki dokument został faktycznie wydany. Proponujemy zapis „w postaci papierowej, jeżeli został wydany”. Alternatywnie należy rozważyć rezygnację z zawężenia przepisu wyłącznie do dowodu rejestracyjnego „w postaci papierowej”. Nieprecyzyjne brzmienie art. 78 ust. 1 może prowadzić do wątpliwości, czy zbycie pojazdu wymaga posiadania i przekazania dokumentu papierowego, a tym samym czy właściciel, który korzysta wyłącznie z dokumentu elektronicznego, może skutecznie wykonać obowiązki związane ze sprzedażą pojazdu.	Uwzględnienie poprzez dodanie w projekcie w art. 1 pkt 10 lit. a w zakresie art. 78 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, sformułowania: „w postaci papierowej, jeżeli został wydany”.
48.	art. 1 pkt 10 lit. a	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Należy doprecyzować, że obowiązek przekazania dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej przy zbyciu pojazdu dotyczy wyłącznie sytuacji, w której taki dokument został faktycznie wydany. Proponujemy zapis „w postaci papierowej, jeżeli został wydany”. Alternatywnie należy rozważyć rezygnację z zawężenia przepisu wyłącznie do dowodu rejestracyjnego „w postaci papierowej”. Nieprecyzyjne brzmienie art. 78 ust. 1 może prowadzić do wątpliwości, czy zbycie pojazdu wymaga posiadania i przekazania dokumentu papierowego, a tym samym czy właściciel, który korzysta wyłącznie z dokumentu elektronicznego, może skutecznie wykonać obowiązki związane ze sprzedażą pojazdu.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez dodanie w projekcie w art. 1 pkt 10 lit. a w zakresie art. 78 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, sformułowania: „w postaci papierowej, jeżeli został wydany”.
49.	art. 1 pkt 10 lit. d	Polska Izba Ubezpieczeń	1) wprowadzenie możliwości zawarcia umowy sprzedaży pojazdu za pomocą usługi online W ocenie Polskiej Izby Ubezpieczeń wprowadzenie możliwości zawarcia umowy sprzedaży pojazdu za pomocą usługi online udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji jest bardzo korzystną i potrzebną zmianą zarówno dla posiadaczy pojazdów jak i zakładów ubezpieczeń. Zbywcy pojazdu często nie spełniają obowiązku poinformowania zakładu ubezpieczeń o jego sprzedaży i o danych nabywcy w ciągu 14 dni. Następuje to najczęściej dopiero w momencie otrzymania korespondencji z zakładu ubezpieczeń o warunkach wznowienia umowy na kolejny okres ubezpieczenia czy o opłacie zaległej raty składki. Dane nabywcy przekazywane wraz z informacją o sprzedaży pojazdu bardzo często są słabej jakości, co sprawia, że zakład ubezpieczeń ma utrudniony kontakt z nabywcą. Możliwość zawarcia umowy sprzedaży pojazdu online i automatyczne powiadomienie zakładu ubezpieczeń o tym fakcie z pewnością ułatwi aktualizowanie danych o umowie OC ppm oraz kontakt z nabywcą pojazdu. W związku z tym, że projekt ustawy przewiduje automatyczne przekazywanie do zakładu ubezpieczeń informacji o sprzedaży pojazdu, za niezbędne i konieczne należy uznać, by w zakresie danych nabywcy uwzględnione zostały nie tylko dane adresowe, ale przede wszystkim jego dane kontaktowe (nr	Uwaga wyjaśniona W obecnym stanie prawnym w centralnej ewidencji pojazdów nie gromadzi się danych dotyczących numerów telefonów oraz adresów e-mail właścicieli pojazdów, posiadaczy ani użytkowników korzystających z pojazdu na podstawie umowy leasingu. Projekt nie przewiduje w tym zakresie żadnych zmian. Mając powyższe na uwadze, nie jest możliwe, aby w informacji o przeniesieniu prawa własności pojazdu, przekazywanej przez administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów zakładowi ubezpieczeń, uwzględniono wskazany zakres danych. Jednocześnie należy podkreślić, że zgodnie z art. 73 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w przypadku wyrażenia zgody przez osobę wnioskującą o rejestrację pojazdu, jej dane, w tym m.in. numer telefonu komórkowego oraz adres poczty elektronicznej, mogą zostać przekazane do rejestru danych kontaktowych osób fizycznych, o którym mowa w rozdziale 3a ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne. Dane zgromadzone w tym rejestrze mogą być – na zasadach określonych w przepisach

			telefonu, e-mail), o ile będą dostępne. Przekazanie zakładom ubezpieczeń również danych kontaktowych przyspieszyłoby komunikację z nabywcą i ułatwiłoby wykonanie umowy ubezpieczenia (m.in. rozwiązania umowy zbywcy, rekalkulacji składki, braku wznowienia umowy na kolejny okres). Uwzględnienie danych kontaktowych nabywcy w informacji do zakładu ubezpieczeń jest dopuszczalne na gruncie obecnie obowiązujących przepisów wskazujących na możliwość wykorzystania danych pozyskanych z innych (niż klient) źródeł, pod warunkiem poinformowania klienta i zapewnienia mu możliwości aktualizacji tych danych. Wprowadzenie tej usługi planowane jest dopiero na koniec 2028 r. Zasadnym byłoby, aby taka usługa była dostępna jak najszybciej. Nie wyeliminuje ona z obrotu fikcyjnych umów sprzedaży pojazdu zawieranych na piśmie, ale może być zabezpieczeniem dla sprzedającego, że zawiera on umowę z konkretną, zidentyfikowaną osobą, a nie z osobą posługującą się sfałszowaną lub skradzioną tożsamością	prawa – udostępniane uprawnionym podmiotom, w tym zakładom ubezpieczeń, co umożliwia im pozyskiwanie danych kontaktowych niezbędnych do zapewnienia sprawnej komunikacji z klientem, zgodnie z potrzebami wskazanymi w uwadze. Dodatkowo, w kontekście terminu wejścia w życie regulacji umożliwiających zawarcie umowy sprzedaży pojazdu za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji (tj. 13 listopada 2028 r.), należy wskazać, że wynika on z konieczności wprowadzenia odpowiednich zmian systemowych umożliwiających wdrożenie tej funkcjonalności. Jak wskazano w uzasadnieniu do projektu, nowe funkcjonalności Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców będą wdrażane etapami, w zależności od stopnia zaawansowania prac oraz poziomu integracji z systemami teleinformatycznymi interesariuszy CEPiK.
50.	art. 1 pkt 10 lit. d	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	Z zaproponowanych zmian art. 78 ust. 6 i ust. 9 Pord, nie wynika, czy usługa elektroniczna udostępniona przez ministra właściwego do spraw informatyzacji ma umożliwiać zawarcie umowy sprzedaży pojazdu zarejestrowanego, czy też ma umożliwiać zarejestrowanie pojazdu.	Uwaga wyjaśniona Zgodnie z art. 1 pkt 10 lit. d projektu, w zakresie art. 78 ust. 6–9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, należy wskazać, że usługa elektroniczna udostępniona przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, o której mowa w ust. 6 przywołanego przepisu, umożliwi zawarcie umowy sprzedaży pojazdu zarejestrowanego, co wprost wynika z treści tego przepisu. Usługa udostępniona przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, umożliwiająca złożenie wniosku o rejestrację pojazdu, jest uregulowana w art. 73 ust. 1ab pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, a właściciele pojazdów będą mogli z niej korzystać od dnia 18 stycznia 2027 r. Tym samym zawarcie umowy za pośrednictwem usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji nie będzie oznaczało automatycznego złożenia przez nabywcę wniosku o rejestrację takiego pojazdu. Nowy właściciel pojazdu nadal, zgodnie z art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, będzie zobowiązany do złożenia wniosku o rejestrację pojazdu. Jednocześnie zbywca pojazdu, zgodnie z art. 78 ust. 9, będzie zwolniony z obowiązku odrębnego zawiadamiania organu rejestrującego o zbyciu pojazdu, ponieważ przepis ten stanowi, że w przypadku zawarcia umowy sprzedaży pojazdu zarejestrowanego za pomocą usługi, o której mowa w ust. 6, informacja o zbyciu pojazdu jest generowana automatycznie w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów.

51.	art. 1 pkt 11	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	art. 1 pkt 11. Propozycja zmienia zasady czasowego wycofania pojazdów z ruchu, likwidując m.in. przesłanki wskazane w dotychczasowym art. 78a ust. pkt 5 Pord dla samochodów osobowych. Tym samym o wycofaniu pojazdów z ruchu decyduje wyłącznie wola podmiotu dysponującego tym pojazdem (właściciela lub posiadacza). Jeśli taka jest intencja projektodawcy, należy konsekwentnie uzupełnić katalog pojazdów, podlegających wycofaniu, włączając w to wszystkie samochody ciężarowe i przyczepy, niezależnie od ich dmc. Dlatego w proponowanym art. 78a ust. 4 należy skreślić wyrazy „o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5t”.	Uwaga wyjaśniona Projekt nie uchyla ani nie zmienia brzmienia ust. 4b, ust. 4c i ust. 5. Zatem w przypadku samochodu osobowego właściciel pojazdu lub podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, składając wniosek o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu, nadal będzie miał obowiązek złożyć pod odpowiedzialnością karną za składanie fałszywych zeznań oświadczenie, że pojazd ten wymaga wykonania naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. b oraz pkt 6, lub w przypadku wystąpienia szkody istotnej. Jednocześnie warunkiem ponownego dopuszczenia takiego pojazdu do ruchu będzie przeprowadzenie dodatkowego badania technicznego.
52.	art. 1 pkt 11 lit. c	Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny	Czasowe wycofanie pojazdu z ruchu 1. W art. 1 pkt 11 lit. c projektu ustawy przewiduje się uchylenie przepisu (art. 78a ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym) określającego katalog pojazdów, które mogą podlegać czasowemu wycofaniu z ruchu. Przepis ten między innymi zakłada, że w zakresie samochodów osobowych czasowe wycofanie z ruchu można zastosować wyłącznie w związku z koniecznością wykonania naprawy pojazdu wynikającej z uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji lub w związku ze szkodą istotną pojazdu. Wprowadzenie projektowanej zmiany może jednak umożliwić bezwarunkowe czasowe wycofanie z ruchu samochodów osobowych, niezależnie od ich stanu technicznego. 2. Zgodnie z treścią uzasadnienia projektu do ustawy, intencją proponowanych zmian była modyfikacja obowiązujących przepisów dotyczących czasowego wycofania pojazdu z ruchu w ten sposób, że nie będzie wymagana decyzja administracyjna, a czynność ta będzie traktowana jako materialno-techniczna. Biorąc pod uwagę treść uzasadnienia i intencję projektowanych zmian można przypuszczać, że zmiana opisana w pkt. 1 nie była celowa, a wręcz była przypadkową konsekwencją wprowadzenia modyfikacji w treści art. 78a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Jeżeli jednak zmiana była zamierzona, wówczas uzasadnienie projektu ustawy całkowicie pomija tę zmianę, nie poddając analizie skutków do jakich może prowadzić. W ocenie UFG w projekcie powinna znaleźć się informacja w tym zakresie. 3. W związku z powyższym Fundusz proponuje modyfikację treści projektowanych przepisów i usunięcie powstałej luki, mogącej nieść za sobą daleko idące konsekwencje. W art. 1 pkt 11 lit. c w zakresie ust. 4a proponuje się doprecyzowanie i przyjęcie następującego brzmienia przepisu: „4a. Samochód osobowy, w związku z koniecznością wykonania naprawy pojazdu wynikającej z uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez rezygnację w art. 1 pkt 11 lit. c projektu dotyczącego uchylenia w art. 78a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Zmiana wprowadzona w art. 78a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym została ograniczona wyłącznie do eliminacji obowiązku wydawania decyzji administracyjnej w przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu. Zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 78a ust. 1 czasowe wycofanie pojazdu z ruchu będzie stanowiło czynność materialno-techniczną. Jednocześnie, zgodnie z dodanym ust. 5a, odmowa czasowego wycofania pojazdu z ruchu będzie następowała w drodze decyzji administracyjnej. Natomiast projektowany ust. 5b precyzuje, że uchylenie czynności materialno-technicznej polegającej na czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu również następuje w drodze decyzji administracyjnej. Dodatkowo do art. 78a dodano ust. 1a, zgodnie z którym do wniosku, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 73 ust. 1ab–1al oraz ust. 1ca–1ce. Po wprowadzonych zmianach projekt nie przewiduje żadnych zmian w zakresie katalogu pojazdów, które mogą być czasowo wycofane z ruchu.

		konstrukcji w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. b oraz pkt 6 lub w przypadku wystąpienia szkody istotnej, może być czasowo wycofany z ruchu na okres od 3 do 12 miesięcy bez możliwości przedłużenia tego okresu i nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia, w którym upłynął okres czasowego wycofania określony w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów.”, 4. W przeciwnym razie domniemywać można, że o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu będą mogli ubiegać się wszyscy właściciele pojazdów niezależnie od ich stanu technicznego. Taki stan byłby dalece niepożądany w wielu aspektach. Wskazać należy, że czasowe wycofanie pojazdu z ruchu w drodze czynności materialno-technicznej tak naprawdę podważy jakąkolwiek kontrolę nad tym, które pojazdy będą mogły zostać czasowo wycofane z ruchu. Takie uprawnienie mogłoby bowiem dotyczyć zarówno pojazdu, który miesiąc wcześniej wyjechał z salonu samochodowego, jak i tego który ma kilkadziesiąt lat i uległ poważnemu wypadkowi, powodującemu konieczność przeprowadzenia długotrwałych i kosztownych napraw. 5. Brak jest uzasadnienia dla możliwości czasowego wyrejestrowywania pojazdów, w stosunku do pojazdów w pełni sprawnych. Mając na względzie, że zgodnie z art. 8 ust. 4-5 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (dalej „UstUbOb”), w przypadku czasowego wycofania pojazdu z ruchu, jego posiadacz w dalszym ciągu jest obowiązany do zawarcia ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jednak składka za to ubezpieczenie ulega obniżeniu nie mniej niż o 95%. Konstrukcja tego przepisu, na co wprost wskazuje brzmienie ust. 4, zakłada, że dochodzi do zmniejszenia prawdopodobieństwa spowodowania wypadku przez pojazd, który wymaga wykonania naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji, co uzasadnia zmniejszenie wysokości składki. Należałoby tym samym dojść do wniosku i uwzględnić w przepisach, że takie obniżenie wysokości składki za ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych nie dotyczy pojazdów sprawnych technicznie, ponieważ w ich przypadku nie występuje zmniejszone prawdopodobieństwo spowodowania szkody. 6. Zawarcie w przepisach możliwości czasowego wycofania pojazdów z ruchu, niezależnie od ich stanu technicznego rodzi ryzyko poważnych nadużyć w obszarze obowiązkowych ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. W wielu przypadkach, w których składka za ubezpieczenie OC może wynosić kilkanaście/kilkadziesiąt tysięcy złotych (np. w przypadku wysokiej klasy, luksusowych aut sportowych), korzystniejsze może okazać się czasowe wycofanie pojazdu z ruchu i ubezpieczenie pojazdu za wysokość maksymalnie 5% składki. Podobnie można wskazać, że praktyką może stać się czasowe wycofywanie z ruchu pojazdów, które wykorzystywane są np. na krótkich odcinkach (dojazd do sklepu w małej miejscowości). W celu	
--	--	---	--

			zaoszczędzenia na ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, przy braku dodatkowych wymogów czasowego wycofania pojazdu z ruchu jest to atrakcyjna możliwość. Nabiera to tym większego znaczenia, że sankcją finansową za poruszanie się pojazdem czasowo wycofanym z ruchu może być co najwyżej grzywna w wysokości od zaledwie 1.500 do maksymalnie 5.000 zł złotych. Zwłaszcza przy niższej częstotliwości kontroli policyjnych na drogach lokalnych może okazać się to zwyczajnie korzystniejsze. 7. W kontekście konieczności złożenia do depozytu tablic rejestracyjnych i papierowej wersji dowodu rejestracyjnego wskazać należy, że w praktyce nie będzie to czynność, która jednoznacznie uniemożliwi poruszania się pojazdem czasowo wycofanym z ruchu. Po pierwsze, obecnie nie jest już wymagane, aby w trakcie poruszania się pojazdem kierowca dysponował papierową wersją dowodu rejestracyjnego. W odniesieniu natomiast do konieczności złożenia do depozytu tablic rejestracyjnych należy wskazać, że obecnie istnieje możliwość kupienia tzw. tablic kolekcjonerskich, które są niemalże identyczne z zalegalizowanymi tablicami rejestracyjnymi. Można również zamówić taką tablicę rejestracyjną z dowolną treścią, np. numerem rejestracyjnym swojego pojazdu czasowo wycofanego z ruchu lub innego pojazdu o takiej samej marce, modelu i kolorze. 8. Należy podkreślić, że samochody osobowe, które pozostają w pełni sprawne, nawet jeśli zostały formalnie wycofane z ruchu (w znaczeniu rejestrowym), obiektywnie wciąż mogą zostać wprowadzone do ruchu, zgodnie z definicją przewidzianą w UstUbOb. Zgodnie bowiem z przepisami UstUbOb każde użycie pojazdu mechanicznego zgodne z funkcją tego pojazdu jako środka transportu, niezależnie od jego cech i terenu, na którym jest używany, oraz niezależnie od tego, czy jest on nieruchomy, czy też znajduje się w ruchu. 9. Warto również zauważyć, że w kontekście możliwości czasowego wycofania z ruchu w pełni sprawnego pojazdu może dojść do sytuacji, gdzie zachwiana zostanie ciągłość przeprowadzanych badań technicznych. Jeżeli bowiem na okres czasowego wyrejestrowania pojazdu przypadać będzie data badania technicznego pojazdu, wówczas takie badanie nie będzie mogło zostać wykonane, ze względu na brak możliwości dojechania pojazdu do Stacji Kontroli Pojazdów. 10. W związku z powyższym wskazujemy, że omawiana zmiana powinna zostać poddana szerokim konsultacjom z zakładami ubezpieczeniowymi, ponieważ może ona prowadzić do negatywnych skutków w zakresie możliwości prawidłowej oceny ryzyka ubezpieczeniowego, a w konsekwencji do ustawowego określenia składki ubezpieczeniowej na poziomie niższym niż adekwatny do ryzyka związanego z danym pojazdem, w związku z ustawowym obowiązkiem obniżenia składki o nie mniej niż 95%. 11. Podsumowując, planowana zmiana bezwarunkowego umożliwienia czasowego wycofania z ruchu samochodów osobowych budzi istotne wątpliwości, a jej skutki nie zostały poddane analizie w uzasadnieniu do	
--	--	--	--	--

			projekt ustawy. Nowe przepisy w zaproponowanym brzmieniu wywierają istotny bezpośredni wpływ na działalność zakładów ubezpieczeń i umożliwiają kształtowanie się nowych mechanizmów unikania obowiązku zawierania ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych lub zapłaty składki ubezpieczeniowej w wysokości adekwatnej do ryzyka. Z tego względu, w ocenie UFG zasadne jest zrezygnowanie z uchylania art. 78a ust. 2 PoRD, bądź przyjęcie brzmienia zaproponowanego w pkt. 3 powyżej.	
53.	Art. 1 pkt 11 lit. d	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Analogicznie jak wyżej wnosimy o zmianę zapisu „dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej” na zapis „dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej, jeżeli został wydany”	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez dodanie w art. 1 pkt 11 lit. d projektu, w zakresie art. 78a ust. 3, po wyrazach: „3. Czasowego wycofania pojazdu z ruchu dokonuje organ, o którym mowa w ust. 1, za opłatą, po złożeniu przez właściciela pojazdu lub podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, do depozytu w tym organie dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej” sformułowania: „jeżeli został wydany”.
54.	Art. 1 pkt 11 lit. d	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Należy ponownie uporządkować katalog pojazdów, które mogą być czasowo wycofane z ruchu, oraz okresy takiego wycofania. Przepis powinien jednoznacznie wskazywać, czy określenie „samochód ciężarowy” obejmuje każdy samochód ciężarowy, czy wyłącznie pojazdy powyżej określonej dopuszczalnej masy całkowitej, a także jak traktowane są pojazdy specjalne, przyczepy oraz inne kategorie pojazdów do i powyżej 3,5 t. Dodatkowo prosimy o wyjaśnienie, dlaczego samochód osobowy można wycofać a motocykla już nie? Projektowane brzmienie może powodować wątpliwości co do zakresu pojazdów objętych poszczególnymi zasadami czasowego wycofania z ruchu. Dla organów rejestrujących konieczne jest jasne rozróżnienie kategorii pojazdów i okresów, na jakie mogą zostać czasowo wycofane. Nieprecyzyjny katalog może prowadzić do odmiennej praktyki urzędów oraz sporów z właścicielami pojazdów.	Uwaga wyjaśniona W projekcie zrezygnowano w art. 1 pkt 11 lit. c poprzez uchylenie w art. 78a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Zmiana wprowadzona w art. 78a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym została ograniczona wyłącznie do eliminacji obowiązku wydawania decyzji administracyjnej w przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu. Zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 78a ust. 1 czasowe wycofanie pojazdu z ruchu będzie stanowiło czynność materialno-techniczną. Jednocześnie, zgodnie z dodawanym ust. 5a, odmowa czasowego wycofania pojazdu z ruchu będzie następowała w drodze decyzji administracyjnej. Natomiast projektowany ust. 5b precyzuje, że uchylenie czynności materialno-technicznej polegającej na czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu również następuje w drodze decyzji administracyjnej. Dodatkowo do art. 78a dodano ust. 1a, zgodnie z którym do wniosku, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 73 ust. 1a–1al oraz ust. 1ca–1ce. Po wprowadzonych zmianach projekt nie przewiduje żadnych zmian w zakresie katalogu pojazdów, które mogą być czasowo wycofane z ruchu.
55.	Art. 1 pkt 11	Unia Metropolii	Analogicznie jak wyżej wnosimy o zmianę zapisu „dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej” na zapis „dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej,	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez dodanie w art. 1 pkt 11 lit. d projektu, w

	lit. d	Polskich im. Pawła Adamowicza	jeżeli został wydany”	zakresie art. 78a ust. 3, po wyrazach: „Czasowego wycofania pojazdu z ruchu dokonuje organ, o którym mowa w ust. 1, za opłatą, po złożeniu przez właściciela pojazdu lub podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, do depozytu w tym organie dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej” sformułowania: „, jeżeli został wydany”.
56.	Art. 1 pkt 11 lit. d	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Należy ponownie uporządkować katalog pojazdów, które mogą być czasowo wycofane z ruchu, oraz okresy takiego wycofania. Przepis powinien jednoznacznie wskazywać, czy określenie „samochód ciężarowy” obejmuje każdy samochód ciężarowy, czy wyłącznie pojazdy powyżej określonej dopuszczalnej masy całkowitej, a także jak traktowane są pojazdy specjalne, przyczepy oraz inne kategorie pojazdów do i powyżej 3,5 t. Dodatkowo prosimy o wyjaśnienie dlaczego samochód osobowy można wycofać a motocykla już nie? Projektowane brzmienie może powodować wątpliwości co do zakresu pojazdów objętych poszczególnymi zasadami czasowego wycofania z ruchu. Dla organów rejestrujących konieczne jest jasne rozróżnienie kategorii pojazdów i okresów, na jakie mogą zostać czasowo wycofane. Nieprecyzyjny katalog może prowadzić do odmiennej praktyki urzędów oraz sporów z właścicielami pojazdów.	Uwaga wyjaśniona W projekcie zrezygnowano w art. 1 pkt 11 lit. c z uchylenia w art. 78a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Zmiana wprowadzona w art. 78a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym została ograniczona wyłącznie do eliminacji obowiązku wydawania decyzji administracyjnej w przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu. Zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 78a ust. 1 czasowe wycofanie pojazdu z ruchu będzie stanowiło czynność materialno-techniczną. Jednocześnie, zgodnie z dodawanym ust. 5a, odmowa czasowego wycofania pojazdu z ruchu będzie następowała w drodze decyzji administracyjnej. Natomiast projektowany ust. 5b precyzuje, że uchylenie czynności materialno-technicznej polegającej na czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu również następuje w drodze decyzji administracyjnej. Dodatkowo do art. 78a dodano ust. 1a, zgodnie z którym do wniosku, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 73 ust. 1ab–1al oraz ust. 1ca–1ce. Po wprowadzonych zmianach projekt nie przewiduje żadnych zmian w zakresie katalogu pojazdów, które mogą być czasowo wycofane z ruchu.
57.	Art. 1 pkt 14	PWPW S.A.	projektowane brzmienie art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym Projekt ustawy przewiduje zdecydowane rozbudowanie usług, które mają być obsługiwane bezpośrednio w systemie teleinformatycznym obsługującym CEPiK. Projekt przewiduje także rozbudowanie danych i dokumentów, które w tych ewidencjach będą gromadzone i przetwarzane. Dotychczas wskazane usługi były przynajmniej częściowo obsługiwane przez systemy teleinformatyczne dostarczane przez PWPW S.A., tj. system, o którym mowa w art. 75e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, oraz system, o którym mowa w art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Chociaż projekt ustawy nie przewiduje wprost zmian w ww. przepisach, to niewątpliwie jednym z jego skutków będzie wygaszanie tych systemów teleinformatycznych na rzecz zdecydowanego rozbudowania struktury systemu	Uwaga wyjaśniona W kwestii podniesionego w uwadze wygaszenia systemów teleinformatycznych zapewniających obecnie usługę weryfikacji tożsamości w oparciu o profil kandydata na kierowcę (PKK) oraz profil kierowcy zawodowego (PKZ), należy wyjaśnić, że choć projekt przewiduje likwidację PKK i PKZ, to w praktyce nie oznacza to rezygnacji z gromadzenia danych zawartych obecnie w tych profilach. Zakłada się bowiem przeniesienie zestawu danych dotychczas zapisywanych w PKK i PKZ na poziom centralny. W konsekwencji systemy teleinformatyczne, które obecnie obsługują profile PKK i PKZ, będą wymagały odpowiedniego dostosowania, tak aby mogły pobierać niezbędne dane bezpośrednio z systemu centralnego. Nie będzie to jednak oznaczało zakończenia

		teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów i systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji kierowców. Uwzględniając przewidywany stopień znacznego skomplikowania struktury docelowego systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów i systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji kierowców, jak również unikalne doświadczenie i know-how PWPW S.A. w zakresie budowy, modernizacji i utrzymywania systemów teleinformatycznych związanych z dokumentami komunikacyjnymi, zasadne jest wprowadzenie podstaw prawnych do współuczestnictwa tak wyspecjalizowanego podmiotu publicznego, jakim jest PWPW S.A., w projektowanych rozwiązaniach teleinformatycznych. Udział PWPW S.A. jako wytwórcy wyłącznego w rozumieniu art. 16a ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych w tym przedsięwzięciu przyczyni się do wzmocnienia gwarancji powodzenia takiego zamierzenia, a jednocześnie nie wpłynie na skutki finansowe projektu ustawy, który przewiduje finansowanie projektu ze środków Funduszu Celowego Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Uwzględniając powyższe, jak również konieczność dostarczanie stabilnego, bezpiecznego i interoperacyjnego systemu teleinformatycznego obsługującego CEPiK projekt ustawy proponuje się uzupełnić o podstawę prawną do wykonywania tak specjalistycznych zadań przez podmioty posiadające unikalną wiedzę i doświadczenie w tym zakresie, tj. Centralny Ośrodek Informatyki oraz PWPW S.A. Propozycje: 1. W przepisie art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym należy dodać ust. 5-7 w brzmieniu: „5. System teleinformatyczny do prowadzenia ewidencji dostarcza instytucja gospodarki budżetowej, wobec której minister właściwy do spraw informatyzacji pełni funkcję organu założycielskiego, we współpracy z wytwórcą wyłącznym w rozumieniu art. 16a ust. 1 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych. 6. Minister właściwy do spraw informatyzacji zawiera z podmiotami, o których mowa w ust. 5, umowę regulującą: 1) zasady współpracy i podział obowiązków przy prowadzeniu systemu teleinformatycznego do prowadzenia ewidencji; 2) odpłatności za prowadzenie tego systemu z uwzględnieniem kosztów ponoszonych przez te podmioty. 7. Koszty związane z zawarciem i realizacją umowy, o której mowa w ust. 5, są finansowane ze środków Funduszu - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.”. 2. Projekt ustawy należy uzupełnić o nowelizację art. 100a ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym przez dodanie zdania trzeciego	ich funkcjonowania. Dodatkowo należy podkreślić, że obsługa spraw związanych z kierowcami nadal będzie realizowana zarówno z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego obsługującego Centralną Ewidencję Kierowców, jak i systemu teleinformatycznego umożliwiającego realizację zadań organów właściwych do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 16a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Zasadnicza zmiana będzie polegała na odejściu od numeru PKK jako podstawowego identyfikatora sprawy i zastąpieniu go numerem PESEL. Mając powyższe na uwadze, należy podkreślić, że projekt nie przewiduje wygaszenia wskazanych systemów teleinformatycznych. Projekt nie zakłada również zmian w zakresie art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, który stanowi podstawę funkcjonowania systemu teleinformatycznego wspierającego realizację zadań organów właściwych w sprawach uprawnień do kierowania pojazdami. Tym samym obawy dotyczące likwidacji istniejących systemów teleinformatycznych są niezasadne. Projekt przewiduje przede wszystkim zmianę modelu gromadzenia i udostępniania danych, a nie rezygnację z wykorzystywanych obecnie systemów teleinformatycznych PWPW S.A. Odnosząc się natomiast do potrzeby wprowadzenia do projektu podstaw prawnych do współuczestnictwa wyspecjalizowanego podmiotu publicznego, jakim jest PWPW S.A., w projektowanych rozwiązaniach teleinformatycznych, wskazać należy, że już w obecnym stanie prawnym taka podstawa prawna istnieje. Zgodnie z art. 100a ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, Minister właściwy do spraw informatyzacji może zlecić, z wyłączeniem stosowania przepisów dotyczących zamówień publicznych, zadania związane z budową, rozwojem, wdrożeniem i utrzymaniem systemu teleinformatycznego obsługującego: 1) centralną ewidencję kierowców, 2) centralną ewidencję pojazdów - wytwórcy dokumentów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 564) lub instytucji gospodarki budżetowej, wobec której minister właściwy do spraw informatyzacji pełni funkcję organu założycielskiego. Tym samym wprowadzenie dodatkowego przepisu, który stanowiłby podstawę do zlecania prac w zakresie centralnej ewidencji kierowców PWPW S.A. i COI należy ocenić jako niezasadne.
--	--	---	--

			w brzmieniu: „Przepisy art. 80a ust. 5-7 stosuje się odpowiednio.”.	
58.	art. 1 pkt 14 lit. b	Związek Polskiego Leasingu	uwaga w zakresie art. 80a ust 2a Odnosnie "dokumenty w postaci elektronicznej, opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, oraz odwzorowania cyfrowe dokumentów sporządzonych w postaci papierowej, związanych z wnioskami, o których mowa w pkt 1" gdzie będzie określone, które dokumenty muszą być opatrzone podpisem?	Uwaga wyjaśniona Konieczność opatrzenia dokumentu podpisem wynika bezpośrednio z przepisów prawa (np. Kodeksu cywilnego lub Kodeksu postępowania administracyjnego) oraz celu, jaki dany dokument ma spełniać. Podpis decyduje o tym, czy pismo ma moc prawną i czy stanowi dowód, że konkretna osoba złożyła oświadczenie woli. Jednocześnie wszystkie dokumenty można podzielić na dwie kategorie tj. wymagające podpisu np. umowy, których ważność tego wymaga lub gdy strony zastrzegły to w umowie pod rygorem nieważności, a także oświadczenia woli i wiedzy np. wszelkie wnioski czy pełnomocnictwa. Jednocześnie faktury zgodnie z przepisami prawa podatkowego nie wymagają podpisu.
59.	art. 1 pkt 15 lit a	Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny	Umowy sprzedaży (i inne formy przeniesienia własności) pojazdu w postaci elektronicznej Zmiany w CEP a uwzględnienie dokumentów w postaci elektronicznej 12. W art. 1 pkt 15 lit. a tiret pierwszy projektu ustawy przewiduje się dodanie do katalogu danych gromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów dane „o umowie sprzedaży pojazdu, o której mowa w art. 78 ust. 6, w tym również o umowie w formie dokumentu elektronicznego;”. W uzasadnieniu do projektu (patrz pkt. 6) Autorzy wskazują, że intencją jest, aby w Centralnej Ewidencji Pojazdów przechowywane były wyłącznie umowy zawarte z wykorzystaniem nowej e-Usługi dostępnej w mObywatelu do zawierania umowy sprzedaży pojazdu. Takie rozwiązanie ma służyć osiągnięciu skutku automatycznego zgłoszenia zbycia pojazdu. 13. Fundusz popiera cyfryzację kolejnych procesów i usług publicznych, w tym również ułatwianie Obywatelom realizacji ich ustawowych obowiązków, w tym przypadku obowiązku zgłaszania zbycia pojazdów. Niemniej, projektowane przepisy w tym zakresie rodzą nasze wątpliwości w kontekście procesu elektronicznej rejestracji pojazdów, która wejdzie w życie 18 stycznia 2027 r. 14. Obecne przepisy dotyczące wniosków o rejestrację pojazdu (art. 72 i n. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dalej „PoRD”) dopuszczają w procesie rejestracji pojazdu udokumentowanie własności pojazdu bez ograniczeń co do formy „dowodu własności pojazdu”. Tym samym, już teraz możliwe powinno być dołączanie do wniosku o rejestrację pojazdu dowodu własności pojazdu także w formie dokumentowej (patrz art. 772 KC) – również w postaci elektronicznej – czy też dowodu w formie elektronicznej (patrz art. 781 KC).	Uwaga wyjaśniona Projekt w art. 1 pkt 3 lit. a, w zakresie art. 72 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przewiduje zmianę polegającą na zastąpieniu sformułowania „dowód własności” zwrotem: „dokument potwierdzający własność pojazdu”. Jak wskazano w uzasadnieniu projektu, wprowadzenie tego pojęcia ma na celu jednoznaczne przesądzenie, że prawo własności pojazdu musi być wykazane poprzez dokument. Oznacza to, że w przypadku umowy zawartej ustnie – dopuszczalnej na gruncie prawa cywilnego – sam fakt jej zawarcia nie będzie wystarczający. Aby możliwe było potwierdzenie własności w procedurze rejestracyjnej, konieczne będzie przedstawienie dokumentu. Dokument potwierdzający własność pojazdu będzie mógł mieć zarówno postać papierową, jak i elektroniczną: a) w przypadku dokumentu w postaci papierowej – do wniosku o rejestrację pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, należy dołączyć jego kopię; zgodnie z art. 1 pkt 4 lit. e projektu, w zakresie art. 73 ust. 1a ustawy, kopię załączoną do wniosku uznaje się za zgodną z oryginałem. Natomiast w przypadku wniosku, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 2 ustawy (składanego w organie za pośrednictwem tzw. signature pad), wymagane jest okazanie oryginału dokumentu; b) w przypadku dokumentu w postaci elektronicznej – do wniosku o rejestrację pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 1 ustawy, należy dołączyć taki dokument, natomiast w przypadku wniosku składanego w trybie art. 73 ust. 1ab pkt 2 ustawy wymagane jest

			15. Dodatkowo, należy podkreślić, że do zmiany własności pojazdu może dojść na podstawie różnych tytułów prawnych, które mogą być potwierdzone także innymi dokumentami niż tylko umowa sprzedaży. Można tu wskazać nie tylko sprzedaż (przy której można posłużyć się również fakturą jako dowodem nabycia), ale także darowiznę czy spadkobranie, etc. 16. W tym kontekście, w naszej ocenie, z perspektywy powszechności dostępu do elektronicznych usług administracji publicznej, istotne wydaje się zapewnienie, że zmiany dedykowane e-Uśłudze projektowanej przez Ministerstwo Cyfryzacji będą jednocześnie umożliwiać elektroniczną rejestrację pojazdu z wykorzystaniem dowodów własności pojazdu w postaci elektronicznej, innych niż umowa sprzedaży zawarta w aplikacji mObywatel.	przedstawienie dokumentu na nośniku umożliwiającym jego odczyt i pobranie. Umowa sprzedaży pojazdu zawierana za pośrednictwem usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji stanowi jedynie jeden z rodzajów umów w postaci elektronicznej. Nie oznacza to jednak, że elektroniczna rejestracja pojazdu będzie możliwa wyłącznie w przypadku zawarcia umowy sprzedaży za pośrednictwem tej usługi. Projekt nie wprowadza w tym zakresie ograniczeń. Tym samym, również po wejściu w życie projektowanych przepisów, niezależnie od formy dokumentu potwierdzającego prawo własności pojazdu (papierowej lub elektronicznej), właściciel będzie mógł złożyć wniosek o rejestrację pojazdu zarówno w trybie, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 1, jak i pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Powyższe znajduje dodatkowe potwierdzenie w projektowanych zmianach w zakresie art. 80a ust. 2a pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którymi w centralnej ewidencji pojazdów będą gromadzone również dokumenty w postaci elektronicznej, opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, a także odwzorowania cyfrowe dokumentów sporządzonych w postaci papierowej, związane z wnioskami o rejestrację. W konsekwencji, w centralnej ewidencji pojazdów będą gromadzone różne dokumenty potwierdzające przeniesienie prawa własności pojazdu, niezależnie od ich formy oraz podstawy prawnej nabycia (np. sprzedaż, darowizna, dziedziczenie), co zapewnia spójność projektowanych rozwiązań z zasadą dopuszczalności różnych form dokumentowania własności pojazdu.
60.	art. 1 pkt 18	Związek Polskiego Leasingu	uwaga w zakresie art. 80cd ust. 2 "2. Dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na uzasadniony wniosek złożony w:" Czy zakładane jest, aby firmy leasingowe mogły za pośrednictwem planowanego API (UDER51), dostać informacje dot. złożonych przez siebie wnioskach (historia procesowania, wydane decyzje, itd..)?	Uwaga wyjaśniona Wskazana uwaga ma charakter techniczny i dotyczy w istocie rozbudowy usługi sieciowej, która zgodnie z art. 73 ust. 1ag ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, może być udostępniona przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, w celu umożliwienia m.in. firmom leasingowym złożenie wniosku o rejestrację pojazdu w postaci elektronicznej (przepis art. 73 ust. 1ag dodany ustawą z dnia 7 listopada 2025 r. (Dz. U. z 2025 r. poz. 1734), wchodzi w życie 18 stycznia 2027 r.). Tym samym uwaga wykracza poza zakres przedmiotowego projektu.
61.	art. 1 pkt 18	Związek Polskiego	uwaga w zakresie art. 80cd ust. 2 pkt 2 "2) w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem	Uwaga nieuwzględniona Przewidziana w art. 1 pkt 18 projektu zmiana w zakresie art. 80cd

		Leasingu	elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym - w przypadku gdy podmiotem, o którym mowa w ust. 1, jest osoba prawna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej." Wnioskujemy także o API do odpytywania bazy CEPiK w czasie rzeczywistym dla podmiotów profesjonalnych (leasing, CFM), które są właścicielami pojazdów. Umożliwiłoby to automatyzację wielu procesów wewnętrznych oraz zwiększyłoby bezpieczeństwo obrotu pojazdami.	ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, jak wskazano w uzasadnieniu do projektu, ma na celu doprecyzowanie przepisów dotyczących udostępniania danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, w zakresie formy składania wniosków o udostępnienie danych oraz zasad ich rozpatrywania, a nie dostępu do bazy CEPiK. Przepis odnosi się wyłącznie do wnioskowego trybu udostępniania danych zgromadzonych w ewidencji. Tryb ten wymaga wykazania przez wnioskodawcę istnienia interesu prawnego uzasadniającego uzyskanie dostępu do określonych danych. W konsekwencji proponowana uwaga wykracza poza zakres regulacji objętej projektowaną zmianą art. 80cd ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
62.	art. 1 pkt 19	Związek Polskiego Leasingu	uwaga w zakresie art. 100aa ust. 1a pkt 1 lit a 1) Wnioskujemy także, by ustawa wprowadzała rozwiązanie, które umożliwiłoby firmom leasingowym i najmu zdalne zgłaszanie do CEPiK użytkowników pojazdów. 2) Zgłaszanie użytkowników musi być poprzedzone udostępnieniem odpowiedniego narzędzia (API?). Doprecyzowania wymaga definicja użytkownika/ /posiadacza oraz zakres przekazywanych danych. Zgłaszanie danych musi być ograniczone w swoim zakresie, także ze względu na charakter posiadacza (nie powinny podlegać zgłoszeniom dane osób wynajmujących pojazdy na godziny czy nawet 1-2 dni). 3) Wnioskujemy, aby zgłaszanie użytkowników końcowych nie było obowiązkowe a fakultatywne.	Uwaga wyjaśniona Uwaga nie mieści się w zakresie przywołanego art. 100aa ust. 1a pkt 1 lit a. Niezależnie od powyższego należy wskazać, że obecnie resort infrastruktury przygotowuje projekt tzw. „ustawy fotoradarowej”, w którym zawarte są regulacje dotyczące m.in. obowiązku właściciela pojazdu przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów danych o użytkowniku pojazdu użytkowanego na podstawie umowy leasingu lub najmu długoterminowego trwającego dłużej niż 30 dni. Projekt ustawy będzie kierowany do uzgodnień, konsultacji i opiniowania.
63.	Art. 1 pkt 19 lit. a	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Należy doprecyzować, jakie konkretnie dane, wnioski, decyzje i dokumenty mają być gromadzone w centralnej ewidencji kierowców w związku z projektowanym art. 100aa ust. 1a, w szczególności w zakresie odesłania do art. 122 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami oraz do osób i podmiotów, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 9, 13 i 15. Prosimy o doprecyzowanie, czy chodzi o wnioski pokontrolne, wyniki kontroli, dokumenty związane z nadzorem wojewody, czy o inny zakres spraw. Projektowany przepis posługuje się bardzo szerokimi i niejednoznacznymi odesłaniami. Pojawia się wątpliwość, jaki związek z centralną ewidencją kierowców mają dane dotyczące zadań nadzorczych wojewody oraz jakie wnioski miałyby być w tym zakresie gromadzone. Brak doprecyzowania może utrudniać ustalenie obowiązków organów oraz zakresu danych przekazywanych do CEK.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę w art. 1 pkt 19 lit. a projektu, brzmienia art. 100aa ust. 1a na następujące: a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. W ewidencji gromadzi się również: 1) dane dotyczące wniosków w sprawach związanych z realizacją zadań: a) przez starostę, o których mowa w art. 10 ust. 1 i 2, art. 15 ust. 1 i 2, art. 15a ust. 1 i 2, art. 16 ust. 1, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 3, 4 i 9, art. 30 ust. 1, 3–5, art. 31 ust. 1, art. 33 ust. 2, art. 38 ust. 2, art. 44 ust. 2, art. 45a, art. 46 ust. 3, art. 97 ust. 1, art. 99 ust. 1–3, art. 102 ust. 1, art. 103 ust. 1 i 3 oraz art. 109 ust. 1–4b ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz dane zamieszczone w tych wnioskach, aa) przez marszałka województwa, o których mowa w art. 10 ust. 3, art. 18 ust. 3, art. 58 ust. 2, art. 67 ust. 1, art. 71 ust. 1 i 2, art. 72 ust.

				1 i 2, art. 77 ust. 2, art. 85 ust. 3, 4 i 8, art. 86 ust. 4, 5 i 7, art. 87 ust. 3, art. 88 ust. 1, 7 i 9, art. 99 ust. 5 oraz art. 103 ust. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz dane zamieszczone w tych wnioskach, b) wobec osób i podmiotów, o których mowa w ust. 1 pkt 9, 13 i 15; 2) dane dotyczące decyzji administracyjnych wydanych w sprawach, o których mowa w pkt 1 oraz w sprawach związanych z realizacją zadań o których mowa w art. 43 ust. 1, art. 45 ust. 1 i 3, art. 46 ust. 1–4, 6 i 7, art. 47 ust. 5 i 6, art. 80 ust. 1, 2, 4 i 5, art. 88 ust. 2, 4 i 6, art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami; 3) dokumenty w postaci elektronicznej, opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, oraz odwzorowania cyfrowe dokumentów sporządzonych w postaci papierowej, związanych z wnioskami, o których mowa w pkt 1.”.
64.	Art. 1 pkt 19 lit. a	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Należy doprecyzować, jakie konkretnie dane, wnioski, decyzje i dokumenty mają być gromadzone w centralnej ewidencji kierowców w związku z projektowanym art. 100aa ust. 1a, w szczególności w zakresie odesłania do art. 122 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami oraz do osób i podmiotów, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 9, 13 i 15. Prosimy o doprecyzowanie, czy chodzi o wnioski pokontrolne, wyniki kontroli, dokumenty związane z nadzorem wojewody, czy o inny zakres spraw. Projektowany przepis posługuje się bardzo szerokimi i niejednoznacznymi odesłaniami. Pojawia się wątpliwość, jaki związek z centralną ewidencją kierowców mają dane dotyczące zadań nadzorczych wojewody oraz jakie wnioski miałyby być w tym zakresie gromadzone. Brak doprecyzowania może utrudniać ustalenie obowiązków organów oraz zakresu danych przekazywanych do CEK.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę w art. 9 pkt 19 lit. a projektu, brzmienia art. 100aa ust. 1a na następujące: a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. W ewidencji gromadzi się również: 1) dane dotyczące wniosków w sprawach związanych z realizacją zadań: a) przez starostę, o których mowa w art. 10 ust. 1 i 2, art. 15 ust. 1 i 2, art. 15a ust. 1 i 2, art. 16 ust. 1, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 3, 4 i 9, art. 30 ust. 1, 3–5, art. 31 ust. 1, art. 33 ust. 2, art. 38 ust. 2, art. 44 ust. 2, art. 45a, art. 46 ust. 3, art. 97 ust. 1, art. 99 ust. 1–3, art. 102 ust. 1, art. 103 ust. 1 i 3 oraz art. 109 ust. 1–4b ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz dane zamieszczone w tych wnioskach, aa) przez marszałka województwa, o których mowa w art. 10 ust. 3, art. 18 ust. 3, art. 58 ust. 2, art. 67 ust. 1, art. 71 ust. 1 i 2, art. 72 ust. 1 i 2, art. 77 ust. 2, art. 85 ust. 3, 4 i 8, art. 86 ust. 4, 5 i 7, art. 87 ust. 3, art. 88 ust. 1, 7 i 9, art. 99 ust. 5 oraz art. 103 ust. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz dane zamieszczone w tych wnioskach, b) wobec osób i podmiotów, o których mowa w ust. 1 pkt 9, 13 i 15; 2) dane dotyczące decyzji administracyjnych wydanych w sprawach, o których mowa w pkt 1 oraz w sprawach związanych z realizacją zadań o których mowa w art. 43 ust. 1, art. 45 ust. 1 i 3, art. 46 ust. 1–4, 6 i 7, art. 47 ust. 5 i 6, art. 80 ust. 1, 2, 4 i 5, art. 88 ust. 2, 4 i 6, art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących

				pojazdami; 3) dokumenty w postaci elektronicznej, opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, oraz odwzorowania cyfrowe dokumentów sporządzonych w postaci papierowej, związanych z wnioskami, o których mowa w pkt 1.”.
65.	art. 1 pkt 19 lit. c	Polska Izba Ubezpieczeń	2) udostępnianie danych zgromadzonych w CEPiK - CEK Zgodnie z projektem ustawy w CEK gromadzona będzie fotografia oraz wzór podpisu osoby, która powiązana jest z dokumentem prawa jazdy lub karty kwalifikacji kierowcy. Dane te będą przekazywane do CEK z Rejestru Dowodów Osobistych i Rejestru Dokumentów Paszportowych. Za niezbędne i konieczne należy uznać by fotografia dostępna była dla zakładów ubezpieczeń w celu weryfikacji osoby poszukującej ochrony ubezpieczeniowej lub zgłaszającej roszczenie z umowy ubezpieczenia. W kontekście procedurów zawierania umów ubezpieczenia na sfałszowane lub skradzione tożsamości, postulat o dostęp do fotografii dla zakładów ubezpieczeń wpisuje się w cel przedmiotowego projektu ustawy – usprawnienia i uproszczenia procesów dla obywateli oraz przedsiębiorców – zakładów ubezpieczeń poprzez umożliwienie skutecznej weryfikacji tożsamości stron umowy.	Uwaga wyjaśniona Fotografia oraz wzór podpisu osoby będzie dotyczyć wyłącznie kierowców. Z kolei uwaga PIU zmierza do ograniczenia procederu zawierania umów ubezpieczenia na sfałszowane lub skradzione tożsamości nie tylko przez kierowców, ale również przez właścicieli pojazdów i inne osoby poszukujące ochrony od ryzyka. Zatem właściwym miejsca uregulowania tego postulatu powinna być zmiana ustawy z dnia 6 sierpnia 2010 r. o dowodach osobistych na wzór rozwiązań wprowadzonych ustawą z dnia 25 czerwca 2025 r. o zmianie ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1006), której celem było wprowadzenie podstaw prawnych dla rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo obrotu prawnego i podnoszących skuteczność weryfikacji tożsamości kontrahentów przez podmioty świadczące usługi w sektorze prywatnym.
66.	art. 1 pkt 19 lit. d tiret trzecie	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	art. 1 pkt 19 lit. d tiret trzecie. W zakresie art. 100aa ust. 5 pkt 15 i 15a, celem ujednolicenia obu tych przepisów proponujemy, aby pkt 15 otrzymał brzmienie: „15) wskazanie kategorii prawa jazdy, o którą ubiega się kandydat na kierowcę;”, zaś wprowadzenie do pkt 15a otrzymało brzmienie: „15a) wskazanie zakresu uprawnień, o który ubiega się kandydat na kierowcę zawodowego.”.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez ujednolicenie brzmienia art. 100aa ust. 5 pkt 15 i 15a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.
67.	art. 1 pkt 20 lit. c	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	art. 1 pkt 20 lit. c oraz art. 9 pkt 13 i 14, odpowiednio w zakresie art. 100ac ust. 5 Pord oraz art. 18 ust. 1a i 21 ust. 2a Uokp. W ocenie TLP wymagane są wyjaśnienia, z jakich przyczyn Projektodawca wskazuje fakultatywną, a nie obowiązkową delegację dla ministra właściwego do spraw informatyzacji do wydania właściwych rozporządzeń. Takie rozwiązanie może prowadzić do braku podjęcia działań w sprawach istotnych dla wprowadzanych w projekcie rozwiązań, które finalnie nie wejdą w życie.	Uwaga wyjaśniona Zakres zmian przewidzianych w projekcie w art. 1 pkt 20 lit. c, w zakresie art. 100ac ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w istocie sprowadza się do rozszerzenia katalogu rejestrów, pomiędzy którymi przekazywane są dane między centralną ewidencją pojazdów a tymi rejestrami, o Rejestr Dowodów Osobistych oraz Rejestr Dokumentów Paszportowych. W pozostałym zakresie brzmienie przepisu jest tożsame z obowiązującym w obecnym stanie prawnym. Obecnie, zgodnie z delegacją ustawową zawartą w art. 100ac ust. 5, minister właściwy do spraw informatyzacji może, ale nie musi, określić – w drodze aktu wykonawczego, tj. rozporządzenia – tryb

				i terminy przekazywania danych między ewidencją a wskazanymi rejestrami. W tym zakresie projekt nie wprowadza żadnych zmian.
68.	Art. 1 pkt 22 i 23	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Należy doprecyzować skutki sytuacji, w której sąd albo prokurator nie wydaje postanowienia o zatrzymaniu prawa jazdy albo odmawia jego zatrzymania. W szczególności należy jednoznacznie wskazać, czy projektowany art. 137 ust. 4 obejmuje także przypadek odmowy zatrzymania prawa jazdy oraz jaki skutek taka informacja wywołuje w CEK i wobec osoby, której dokument zatrzymano. Celem jest stworzenie jednolitej zasady - "kto zatrzymał ten zwraca", co pozwoli na korygowanie wpisów przez organ ich dokonujący, zwłaszcza w sytuacji błędnych działań.	Uwaga wyjaśniona Przewidziana w art. 1 pkt 29 projektu zmiana brzmienia art. 137 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którą w przypadku niewydania postanowienia o zatrzymaniu prawa jazdy odpowiednio prokurator albo sąd przekazuje do centralnej ewidencji kierowców informację o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy, obejmuje również sytuacje, w których odpowiednio prokurator albo sąd wydaje postanowienie o odmowie zatrzymania prawa jazdy. W przypadku wydania postanowienia o odmowie zatrzymania prawa jazdy mamy bowiem do czynienia z sytuacją, w której prawo jazdy ostatecznie nie zostaje zatrzymane. Oznacza to, że nie dochodzi do wydania postanowienia o zatrzymaniu prawa jazdy, o którym mowa w art. 137 ust. 4 ustawy. Tym samym przypadek ten mieści się w zakresie projektowanej regulacji przewidującej obowiązek przekazania do centralnej ewidencji kierowców informacji o zwrocie dokumentu. Jednocześnie należy wyjaśnić, że intencją projektowanej zmiany nie jest wprowadzenie zasady „kto zatrzymał, ten zwraca”. Celem regulacji jest wprowadzenie mechanizmu, zgodnie z którym obowiązek odnotowania zwrotu zatrzymanego prawa jazdy oraz przekazania stosownej informacji do centralnej ewidencji kierowców spoczywa na organie, który jako ostatni rozstrzyga o dalszym losie zatrzymanego prawa jazdy, a więc na ostatnim „gospodarzu sprawy”. W sytuacji, gdy sprawa zostaje przekazana do prokuratora lub sądu, to właśnie te organy stają się podmiotami właściwymi do ostatecznego rozstrzygnięcia, czy prawo jazdy powinno zostać zatrzymane, czy też zwrócone jego posiadaczowi. Skoro zatem prokurator albo sąd podejmuje końcową decyzję w tej kwestii, zasadne jest również, aby to ten organ był odpowiedzialny za przekazanie do centralnej ewidencji kierowców informacji o zwrocie prawa jazdy. Przyjęcie odmiennego rozwiązania, polegającego na konieczności każdorazowego przekazywania sprawy do organu, który pierwotnie dokonał zatrzymania dokumentu (np. Policji), wyłącznie z tego powodu, że to ten organ dokonał czynności zatrzymania, prowadziłoby do niepotrzebnego angażowania dodatkowych podmiotów w proces zwrotu dokumentu, wydłużenia obiegu informacji oraz opóźnienia aktualizacji danych w centralnej

				ewidencji kierowców. W momencie kiedy będzie zapewniona docelowa komunikacja systemu CEPiK z sądami, sądy będą zasilać bezpośrednio centralną ewidencję kierowców danymi m.in. o wydanych postanowieniach o zatrzymaniu prawa jazdy oraz ich zwrocie. Dzięki takiemu mechanizmowi ograniczona zostanie liczba czynności administracyjnych, a dane zgromadzone w centralnej ewidencji kierowców będą aktualne niezwłocznie po podjęciu rozstrzygnięcia przez właściwy organ, tj. ten organ, który dysponuje pełną wiedzą o ostatecznym rozstrzygnięciu w sprawie.
69.	Art. 1 pkt 22, 23	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Należy doprecyzować skutki sytuacji, w której sąd albo prokurator nie wydaje postanowienia o zatrzymaniu prawa jazdy albo odmawia jego zatrzymania. W szczególności należy jednoznacznie wskazać, czy projektowany art. 137 ust. 4 obejmuje także przypadek odmowy zatrzymania prawa jazdy oraz jaki skutek taka informacja wywołuje w CEK i wobec osoby, której dokument zatrzymano. Celem jest stworzenie jednolitej zasady - "kto zatrzymał ten zwraca", co pozwoli na korygowanie wpisów przez organ ich dokonujący, zwłaszcza w sytuacji błędnych działań.	Uwaga wyjaśniona Przewidziana w art. 1 pkt 29 projektu zmiana brzmienia art. 137 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którą w przypadku niewydania postanowienia o zatrzymaniu prawa jazdy odpowiednio prokurator albo sąd przekazuje do centralnej ewidencji kierowców informację o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy, obejmuje również sytuacje, w których odpowiednio prokurator albo sąd wydaje postanowienie o odmowie zatrzymania prawa jazdy. W przypadku wydania postanowienia o odmowie zatrzymania prawa jazdy mamy bowiem do czynienia z sytuacją, w której prawo jazdy ostatecznie nie zostaje zatrzymane. Oznacza to, że nie dochodzi do wydania postanowienia o zatrzymaniu prawa jazdy, o którym mowa w art. 137 ust. 4 ustawy. Tym samym przypadek ten mieści się w zakresie projektowanej regulacji przewidującej obowiązek przekazania do centralnej ewidencji kierowców informacji o zwrocie dokumentu. Jednocześnie należy wyjaśnić, że intencją projektowanej zmiany nie jest wprowadzenie zasady „kto zatrzymał, ten zwraca”. Celem regulacji jest wprowadzenie mechanizmu, zgodnie z którym obowiązek odnotowania zwrotu zatrzymanego prawa jazdy oraz przekazania stosownej informacji do centralnej ewidencji kierowców spoczywa na organie, który jako ostatni rozstrzyga o dalszym losie zatrzymanego prawa jazdy, a więc na ostatnim „gospodarzu sprawy”. W sytuacji, gdy sprawa zostaje przekazana do prokuratora lub sądu, to właśnie te organy stają się podmiotami właściwymi do ostatecznego rozstrzygnięcia, czy prawo jazdy powinno zostać zatrzymane, czy też zwrócone jego posiadaczowi. Skoro zatem prokurator albo sąd podejmuje końcową decyzję w tej kwestii, zasadne jest również, aby to ten organ był odpowiedzialny za przekazanie do centralnej ewidencji kierowców informacji o

				zwrocie prawa jazdy. Przyjęcie odmiennego rozwiązania, polegającego na konieczności każdorazowego przekazywania sprawy do organu, który pierwotnie dokonał zatrzymania dokumentu (np. Policji), wyłącznie z tego powodu, że to ten organ dokonał czynności zatrzymania, prowadziłoby do niepotrzebnego angażowania dodatkowych podmiotów w proces zwrotu dokumentu, wydłużenia obiegu informacji oraz opóźnienia aktualizacji danych w centralnej ewidencji kierowców. W momencie kiedy będzie zapewniona docelowa komunikacja systemu CEPiK z sądami, sądy będą zasilać bezpośrednio centralną ewidencję kierowców danymi m.in. o wydanych postanowieniach o zatrzymaniu prawa jazdy oraz ich zwrocie. Dzięki takiemu mechanizmowi ograniczona zostanie liczba czynności administracyjnych, a dane zgromadzone w centralnej ewidencji kierowców będą aktualne niezwłocznie po podjęciu rozstrzygnięcia przez właściwy organ, tj. ten organ, który dysponuje pełną wiedzą o ostatecznym rozstrzygnięciu w sprawie.
70.	Art. 1 pkt 4 lit e	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Co oznacza określenie wydał? Który dowód? Pierwszy czy ten po przerejestrowaniu? Czy projektodawcy chodzi o fizyczne wydanie? Czy w sensie administracyjnym? Wnosimy o usunięcie albo zasadnicze doprecyzowanie projektowanego art. 73 ust. 1cc. Przepis powinien jednoznacznie wskazywać, w jakim urzędzie właściciel pojazdu zwraca i odbiera tablice rejestracyjne oraz co oznacza sformułowanie „organ, który wydał dowód rejestracyjny” – czy chodzi o organ właściwy miejscowo, organ generujący dokument w systemie, czy urząd faktycznie przekazujący dokument właścicielowi. Jeżeli rezygnujemy z odmiejszczenia to ten przepis też należy zmienić. Projektowane brzmienie jest niejasne. Nieprecyzyjne użycie pojęcia „wydał dowód rejestracyjny” będzie powodowało spory interpretacyjne, szczególnie przy odmiejszczeniu odbioru dokumentu i przy dowodzie funkcjonującym w postaci elektronicznej.	Uwaga wyjaśniona Organ, o którym mowa w art. 73 ust. 1cc ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, to organ właściwy miejscowo do rozpatrzenia wniosku, który będzie decydował o rejestracji i w konsekwencji będzie w drodze czynności materialno-technicznej generował dowód rejestracyjny w CEP bądź też będzie w formie decyzji odmawiał rejestracji w przypadku niespełnienia przesłanek ustawowych do rejestracji.
71.	Art. 1 pkt 4 lit. e oraz art. 1 pkt 6 lit. c i g	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Należy ujednolicić terminologię stosowaną w projekcie przez konsekwentne posługiwanie się tymi samymi pojęciami na oznaczenie urzędu właściwego do odbioru dokumentów, tablic lub realizacji czynności technicznych. W szczególności wymaga wyjaśnienia relacja między pojęciami „urząd obsługujący organ”, oraz „urząd obsługujący starostę”	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez ujednolicenie terminologii stosowanej w poszczególnych przepisach projektu i konsekwentne posługiwanie się terminem: „urząd obsługujący organ rejestrujący”. Jest to terminologia zgodna z obowiązującą w obecnym stanie prawnym.
72.	Art. 1 pkt 4 lit. e oraz	Unia Metropolii Polskich im.	Należy ujednolicić terminologię stosowaną w projekcie przez konsekwentne posługiwanie się tymi samymi pojęciami na oznaczenie urzędu właściwego do odbioru dokumentów, tablic lub realizacji czynności technicznych. W	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez ujednolicenie terminologii stosowanej w poszczególnych przepisach projektu i konsekwentne posługiwanie

	art. 1 pkt 6 lit. c i g	Pawła Adamowicza	szczegółności wymaga wyjaśnienia relacja między pojęciami „urząd obsługujący organ”, oraz „urząd obsługujący starostę”	się terminem: „urząd obsługujący organ rejestrujący”. Jest to terminologia zgodna z obowiązującą w obecnym stanie prawnym.
73.	Art. 1 pkt 6 lit. e	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Należy zapewnić spójne uregulowanie skutków złożenia dokumentów w postaci elektronicznej dla wszystkich elektronicznych wniosków o rejestrację pojazdu. Przepis powinien jednoznacznie wskazywać, czy złożenie wniosku elektronicznego stanowi potwierdzenie zgodności kopii lub odwzorowań cyfrowych dokumentów z oryginałami także w innych przypadkach niż wniosek składany przez salon sprzedaży pojazdów samochodowych, w szczególności przy rejestracji pojazdu nowego przez właściciela. Pozostawienie takiego skutku wyłącznie przy części elektronicznych wniosków może prowadzić do wniosku, że w innych sprawach organ nadal powinien żądać przedłożenia oryginałów dokumentów. Byłoby to sprzeczne z celem cyfryzacji postępowań i mogłoby powodować niejednolitą praktykę organów rejestrujących.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez dodanie w art. 1 pkt 4 lit. e w zakresie art. 73 ust. 1a) w brzmieniu: „1a). Złożenie wniosku o rejestrację pojazdu za pomocą usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, o której mowa w ust. 1a) pkt 1, stanowi potwierdzenie zgodności kopii dokumentów dołączonych do tego wniosku z ich oryginałami.”.
74.	Art. 1 pkt 6 lit. e	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Należy zapewnić spójne uregulowanie skutków złożenia dokumentów w postaci elektronicznej dla wszystkich elektronicznych wniosków o rejestrację pojazdu. Przepis powinien jednoznacznie wskazywać, czy złożenie wniosku elektronicznego stanowi potwierdzenie zgodności kopii lub odwzorowań cyfrowych dokumentów z oryginałami także w innych przypadkach niż wniosek składany przez salon sprzedaży pojazdów samochodowych, w szczególności przy rejestracji pojazdu nowego przez właściciela. Pozostawienie takiego skutku wyłącznie przy części elektronicznych wniosków może prowadzić do wniosku, że w innych sprawach organ nadal powinien żądać przedłożenia oryginałów dokumentów. Byłoby to sprzeczne z celem cyfryzacji postępowań i mogłoby powodować niejednolitą praktykę organów rejestrujących.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez dodanie w art. 1 pkt 4 lit. e w zakresie art. 73 ust. 1a) w brzmieniu: „1a). Złożenie wniosku o rejestrację pojazdu za pomocą usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, o której mowa w ust. 1a) pkt 1, stanowi potwierdzenie zgodności kopii dokumentów dołączonych do tego wniosku z ich oryginałami.”.
75.	Art. 1 pkt 6 lit. g	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Należy uzupełnić przepis o wyraźne wskazanie, że przesłanie dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej na adres do doręczeń wskazany we wniosku następuje na koszt właściciela pojazdu albo odbiorcy. Przepis powinien być spójny z regulacją dotyczącą przesyłania dokumentów i tablic w art. 73 ust. 1cd. Projekt przewiduje możliwość doręczenia dokumentu za pośrednictwem operatora pocztowego, lecz nie rozstrzyga jednoznacznie kwestii kosztów. Brak takiego rozstrzygnięcia może prowadzić do finansowania doręczeń z budżetów JST, mimo że usługa jest realizowana na wniosek właściciela pojazdu i w jego interesie.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez wskazanie w art. 1 pkt 6 lit. g projektu w zakresie art. 73c ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, że wysyłka dowodu rejestracyjnego odbywa się na koszt odbiorcy.
76.	Art. 1 pkt 6 lit. g	Unia Metropolii	Należy uzupełnić przepis o wyraźne wskazanie, że przesłanie dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej na adres do doręczeń wskazany we	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez wskazanie w art. 1 pkt 6 lit. g projektu w

		Polskich im. Pawła Adamowicza	wniosku następuje na koszt właściciela pojazdu albo odbiorcy. Przepis powinien być spójny z regulacją dotyczącą przesyłania dokumentów i tablic w art. 73 ust. 1cd. Projekt przewiduje możliwość doręczenia dokumentu za pośrednictwem operatora pocztowego, lecz nie rozstrzyga jednoznacznie kwestii kosztów. Brak takiego rozstrzygnięcia może prowadzić do finansowania doręczeń z budżetów JST, mimo że usługa jest realizowana na wniosek właściciela pojazdu i w jego interesie.	zakresie art. 73c ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, że wysyłka dowodu rejestracyjnego odbywa się na koszt odbiorcy.
77.	art. 1 pkt 7	Związek Dealerów Samochodów	Postulat rozszerzenia możliwości zdalnej rejestracji pojazdów (rejestracja przez salon) o pojazdy stanowiące własność dealera oraz pojazdy używane W nawiązaniu do projektowanego art. 73ca Prawa o ruchu drogowym, który przyznaje uprawnienie do składania e-wniosków o rejestrację pojazdów firmom leasingowym oraz podmiotom zajmującym się wynajmem pojazdów, Związek Dealerów Samochodów zwraca się o analogiczne rozszerzenie istniejącej instytucji rejestracji przez salon sprzedaży pojazdów samochodowych na samochody stanowiące bezpośrednią własność dealera oraz samochody używane. W chwili obecnej postępowanie takie możliwe jest jedynie dla pojazdów nowych i tylko stanowiących własność osób trzecich. Polski model dystrybucji pojazdów opiera się na zasadzie, w której autoryzowany dealer kupuje samochody od producenta lub importera na własność, a dopiero w kolejnym kroku oferuje je i sprzedaje klientom końcowym. Według szacunków ZDS, około 80–100 tysięcy pojazdów rocznie jest rejestrowanych przez same firmy dealerskie na nie same. Wolumen ten generuje gigantyczne obciążenie administracyjne, stanowiąc aż około 1/6 wszystkich pierwszych rejestracji nowych samochodów w Polsce (opierając się na liczbach za 2025 rok). Skoro ustawodawca dostrzega potrzebę ułatwienia operacji dla podmiotów finansujących, takich jak leasing czy wynajem, pominięcie w e-rejestracji firm dealerskich – rejestrujących rocznie tysiące samochodów na własne potrzeby (np. pojazdy demonstracyjne, auta zastępcze czy stoki sprzedażowe) oraz zarządzających obrotem autami używanymi – jest z punktu widzenia branży zupełnie nieuzasadnione. Wdrożenie tego narzędzia dla dealerów radykalnie usprawniłoby codzienne funkcjonowanie polskich przedsiębiorstw oraz odciążęło wydziały komunikacji. Mamy świadomość, że wprowadzona w 2021 roku "rejestracja przez salon sprzedaży" nie przyjęła się w stopniu takim w jakim oczekiwałoby Ministerstwo Cyfryzacji jak również my sami, niemniej sytuacja ta nie wynika z winy dealerów, a z podejścia starostw, które mimo istnienia odpowiedni przepisów ustawy, przy próbach stosowania tej instytucji przez dealerów, dalej wymagają złożenia dokumentów papierowych lub wizyty w urzędzie. Przy takim podejściu organów, celowość stosowania tej instytucji jest dyskusyjna. Proponowana bardzo obszerna zmiana dotycząca rejestracji, w tym	Uwaga nieuwzględniona Wnioskowana zmiana wykracza poza zakres wpisu do wykazu prac legislacyjnych.

			wprowadzenie e-rejestracji dla firm leasingowych i wynajmowych jest dobrą okazją do tego żeby “wskrzesić” także rejestrację przez salon i uczynić z niej bardzo przydatne narzędzie do rejestrowania ich własnych samochodów - analogicznie jak będą to mogły robić firmy leasingowe i wynajmowe.	
78.	art. 1 pkt 7	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	1. . art. 1 pkt 7 oraz pkt 9lit. b. W zakresie proponowanych zmian odpowiednio w art. 73cb oraz art. 74aust. 2a Pord nie znajdujemy uzasadnienia, dlaczego minister właściwy do spraw informatyzacji ma jedynie możliwość a nie obowiązek udostępnienia usługi sieciowej umożliwiającej odpowiednio rejestrację pojazdu czy usługi elektronicznej, umożliwiającej zgłoszenie utraty dokumentu albo jego zniszczenia albo zmiany danych w nim zawartych. W ocenie TLP zamiast możliwości powinien być wskazany obowiązek, a tym samym wyrazy „może udostępnić”, proponujemy zamienić wyrazem „udostępni”.	Uwaga wyjaśniona Przewidziana w art. 1 pkt 7 projektu, w zakresie dodawanego art. 73cb ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, możliwość udostępnienia przez ministra właściwego do spraw informatyzacji usługi sieciowej umożliwiającej realizację czynności, o których mowa w art. 73c i art. 73ca ustawy, została sformułowana jako uprawnienie ministra, a nie jego obowiązek. Wynika to z faktu, że ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przewiduje już alternatywne sposoby składania wniosków i realizacji czynności związanych z rejestracją pojazdów, które zapewniają obywatelom oraz przedsiębiorcom możliwość skutecznego załatwienia sprawy niezależnie od udostępnienia przedmiotowej usługi. W szczególności art. 73 ust. 1ab ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu obowiązującym od dnia 18 stycznia 2027 r., określa sposoby składania wniosku o rejestrację pojazdu. Jednocześnie art. 73 ust. 1ag tej ustawy stanowi, że minister właściwy do spraw informatyzacji może udostępnić usługę, o której mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 1, umożliwiającą złożenie wniosku o rejestrację pojazdu przy użyciu usługi sieciowej. Ustawodawca świadomie posłużył się zatem konstrukcją fakultatywną, pozostawiając ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji możliwość podjęcia decyzji o udostępnieniu kolejnej takiej usługi dedykowanej dla leasingodawców, podmiotów zajmujących się wynajmem pojazdów oraz tzw. rejestracji salonowej, o której mowa w art 73c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Analogiczne rozwiązanie zostało przewidziane w art. 1 pkt 9 lit. b projektu, w zakresie art. 74a ust. 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym minister właściwy do spraw informatyzacji może udostępnić usługę elektroniczną umożliwiającą zgłoszenie utraty dokumentu, jego zniszczenia albo zmiany danych w nim zawartych wynikającej ze zmiany stanu faktycznego. Także w tym przypadku przepis ma charakter fakultatywny, ponieważ ustawa przewiduje podstawowy tryb realizacji obowiązków właściciela pojazdu. Zgodnie z art. 74a ust. 2 właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5 ustawy, są obowiązani niezwłocznie, nie później jednak niż w

				terminie 30 dni od dnia stwierdzenia utraty dowodu rejestracyjnego albo jego zniszczenia powodującego jego nieczytelność, złożyć do organu rejestrującego wniosek o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego. Jednocześnie projekt przewiduje dodanie w art. 74a ust. 14 regulacji, zgodnie z którą do wniosków, o których mowa w ust. 1–4, 8, 9 i 11, stosuje się odpowiednio przepisy art. 73 ust. 1ab–1al oraz 1ca–1ce. Oznacza to, że nawet w przypadku udostępnienia przez ministra usługi elektronicznej zgłoszenie utraty lub zniszczenia dokumentu nie zastępuje wniosku o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego. Usługa ta stanowi jedynie dodatkowe udogodnienie dla właściciela pojazdu i nie modyfikuje obowiązków wynikających z ustawy. W konsekwencji projektowane usługi mają charakter fakultatywnych narzędzi informatycznych, których celem jest ułatwienie realizacji obowiązków ustawowych. Nie stanowią one elementu niezbędnego do funkcjonowania procedur przewidzianych w ustawie, dlatego brak jest podstaw do nałożenia na ministra właściwego do spraw informatyzacji obowiązku ich udostępniania. Posłużenie się w projektowanych przepisach zwrotem „może udostępnić” jest zatem uzasadnione i pozostaje zgodne z systematyką oraz konstrukcją obowiązujących przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
79.	Art. 1 pkt 7	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Należy doprecyzować zakres podmiotów uprawnionych do korzystania z projektowanej usługi elektronicznej dla leasingodawców oraz podmiotów udostępniających pojazdy na podstawie umowy najmu. W szczególności należy wskazać, czy chodzi o działalność podstawową, albo faktycznie wykonywaną, oraz według jakich kryteriów będzie następowała weryfikacja uprawnienia do dostępu do usługi, weryfikacja PKD? Projektowane brzmienie może umożliwiać korzystanie z preferencyjnego trybu przez każdy podmiot, który formalnie wskaże w zakresie działalności wynajem pojazdów, nawet jeżeli nie jest to jego rzeczywista albo główna działalność. Może to prowadzić do nadmiernego rozszerzenia kręgu użytkowników usługi, ograniczenia kontroli organu nad dokumentami oraz utraty wpływów z opłat skarbowych za pełnomocnictwa, jeżeli system zastąpi dotychczasowe mechanizmy reprezentacji.	Uwaga wyjaśniona Zgodnie z założeniami projektu, podmiotami uprawnionymi do korzystania z usługi umożliwiającej złożenie wniosku o rejestrację pojazdu, o której mowa w art. 1 pkt 7 projektu, są wszyscy leasingodawcy oraz podmioty, których działalność polega na udostępnianiu pojazdów w ramach prowadzonego przedsiębiorstwa na podstawie umowy najmu. Intencją projektodawcy jest objęcie usługą szerokiego kręgu podmiotów profesjonalnie zajmujących się udostępnianiem pojazdów, niezależnie od tego, czy działalność ta stanowi ich przeważający przedmiot działalności. W ocenie projektodawcy nie zachodzi ryzyko nadmiernego rozszerzenia kręgu użytkowników usługi. Samo formalne uwzględnienie działalności polegającej na wynajmie pojazdów w przedmiocie działalności przedsiębiorcy nie będzie wystarczającą przesłanką do korzystania z rozwiązania. Należy bowiem zauważyć, że integracja systemów teleinformatycznych przedsiębiorcy z usługą udostępnianą przez ministra właściwego do spraw informatyzacji wymagać będzie poniesienia określonych nakładów organizacyjnych i finansowych. W praktyce zainteresowane skorzystaniem z usługi będą przede wszystkim podmioty, które

				realizują znaczną liczbę czynności rejestracyjnych i dla których automatyzacja procesu przyniesie wymierne korzyści. Ponadto projekt nie wprowadza szczególnych uprawnień ani preferencji o charakterze materialnoprawnym, lecz jedynie zapewnia dodatkowy kanał komunikacji elektronicznej z organem. Nie prowadzi zatem do ograniczenia kompetencji organów właściwych w sprawach rejestracji pojazdów ani do zmiany zasad weryfikacji spełnienia warunków rejestracji. Odnosząc się do kwestii reprezentacji, należy wskazać, że możliwość korzystania z usługi nie zastępuje instytucji pełnomocnictwa w przypadkach, w których jest ono wymagane przepisami prawa. W konsekwencji projektowane rozwiązanie nie powinno wpływać na wysokość wpływów z tytułu opłaty skarbowej od pełnomocnictw. Dodatkowo należy podnieść, że zgodnie z art. 73 ust. 1ag ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu obowiązującym od dnia 18 stycznia 2027 r., minister właściwy do spraw informatyzacji może udostępnić usługę, o której mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 1, umożliwiającą złożenie wniosku o rejestrację pojazdu przy użyciu usługi sieciowej. Przepis ten został sformułowany szeroko i nie uzależnia możliwości udostępnienia usługi od przeważającego rodzaju działalności przedsiębiorcy ani od określonych kodów PKD. Tym bardziej projektowane rozwiązanie przewidziane w art. 1 pkt 7 projektu w zakresie 73ca ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, pozostaje w zgodzie z innymi regulacjami przewidzianymi w ustawie.
80.	Art. 1 pkt 7	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Należy doprecyzować zakres podmiotów uprawnionych do korzystania z projektowanej usługi elektronicznej dla leasingodawców oraz podmiotów udostępniających pojazdy na podstawie umowy najmu. W szczególności należy wskazać, czy chodzi o działalność podstawową, albo faktycznie wykonywaną, oraz według jakich kryteriów będzie następowała weryfikacja uprawnienia do dostępu do usługi, weryfikacja PKD? Projektowane brzmienie może umożliwiać korzystanie z preferencyjnego trybu przez każdy podmiot, który formalnie wskaże w zakresie działalności wynajem pojazdów, nawet jeżeli nie jest to jego rzeczywista albo główna działalność. Może to prowadzić do nadmiernego rozszerzenia kręgu użytkowników usługi, ograniczenia kontroli organu nad dokumentami oraz utraty wpływów z opłat skarbowych za pełnomocnictwa, jeżeli system zastąpi dotychczasowe mechanizmy reprezentacji.	Uwaga wyjaśniona Zgodnie z założeniami projektu, podmiotami uprawnionymi do korzystania z usługi umożliwiającej złożenie wniosku o rejestrację pojazdu, o której mowa w art. 1 pkt 7 projektu, są wszyscy leasingodawcy oraz podmioty, których działalność polega na udostępnianiu pojazdów w ramach prowadzonego przedsiębiorstwa na podstawie umowy najmu. Intencją projektodawcy jest objęcie usługą szerokiego kręgu podmiotów profesjonalnie zajmujących się udostępnianiem pojazdów, niezależnie od tego, czy działalność ta stanowi ich przeważający przedmiot działalności. W ocenie projektodawcy nie zachodzi ryzyko nadmiernego rozszerzenia kręgu użytkowników usługi. Samo formalne uwzględnienie działalności polegającej na wynajmie pojazdów w przedmiocie działalności przedsiębiorcy nie będzie wystarczającą przesłanką do korzystania z rozwiązania. Należy bowiem zauważyć, że integracja systemów teleinformatycznych przedsiębiorcy z usługą

				udostępnianą przez ministra właściwego do spraw informatyzacji wymagać będzie poniesienia określonych nakładów organizacyjnych i finansowych. W praktyce zainteresowane skorzystaniem z usługi będą przede wszystkim podmioty, które realizują znaczną liczbę czynności rejestracyjnych i dla których automatyzacja procesu przyniesie wymierne korzyści. Ponadto projekt nie wprowadza szczególnych uprawnień ani preferencji o charakterze materialnoprawnym, lecz jedynie zapewnia dodatkowy kanał komunikacji elektronicznej z organem. Nie prowadzi zatem do ograniczenia kompetencji organów właściwych w sprawach rejestracji pojazdów ani do zmiany zasad weryfikacji spełnienia warunków rejestracji. Odnosząc się do kwestii reprezentacji, należy wskazać, że możliwość korzystania z usługi nie zastępuje instytucji pełnomocnictwa w przypadkach, w których jest ono wymagane przepisami prawa. W konsekwencji projektowane rozwiązanie nie powinno wpływać na wysokość wpływów z tytułu opłaty skarbowej od pełnomocnictw. Dodatkowo należy podnieść, że zgodnie z art. 73 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu obowiązującym od dnia 18 stycznia 2027 r., minister właściwy do spraw informatyzacji może udostępnić usługę, o której mowa w art. 73 ust. 1a pkt 1, umożliwiającą złożenie wniosku o rejestrację pojazdu przy użyciu usługi sieciowej. Przepis ten został sformułowany szeroko i nie uzależnia możliwości udostępnienia usługi od przeważającego rodzaju działalności przedsiębiorcy ani od określonych kodów PKD. Tym bardziej projektowane rozwiązanie przewidziane w art. 1 pkt 7 projektu w zakresie 73ca ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, pozostaje w zgodzie z innymi regulacjami przewidzianymi w ustawie.
81.	art. 1 pkt 7	Związek Polskiego Leasingu	uwaga w zakresie art. 73ca ust. 1 1) "może złożyć wniosek o rejestrację pojazdu przy użyciu usługi elektronicznej" Czy dobrze rozumiem, że sformułowanie „może”, oznacza, że dotychczasowa ścieżka (bezpośrednio w urzędzie), będzie cały czas dostępna? Jak ten zapis ma się do zmian, które wejdą w życie 18.01.2027 [Dz. U. z 2025 r. poz. 1734) = gdzie już będzie możliwość złożenia wniosku w formie elektronicznej? 2) Czy uprawnienie leasingodawcy do samodzielnej rejestracji pojazdów obejmować będzie tylko pojazdy które są przedmiotem leasingu czy również przedmioty zabezpieczenia np. pojazdy które są przedmiotem zabezpieczenia (przewłaszczone)?	Uwaga wyjaśniona Ad. 1. Przewidziana w art. 1 pkt 7 projektu, w zakresie dodawanego art. 73ca ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, możliwość złożenia przez leasingodawcę (właściciela pojazdu) oraz podmiot, którego działalność polega na udostępnianiu w ramach swego przedsiębiorstwa pojazdów na podstawie umowy najmu wniosku o rejestrację pojazdu za pośrednictwem usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji została sformułowana jako uprawnienie wskazanych podmiotów, a nie ich obowiązek. Wynika to z faktu, że ustawa – Prawo o ruchu drogowym przewiduje już alternatywne sposoby składania wniosków i realizacji czynności związanych z rejestracją pojazdów,

				które zapewniają obywatelom oraz przedsiębiorcom możliwość skutecznego załatwienia sprawy niezależnie od udostępnienia przedmiotowej usługi. W szczególności art. 73 ust. 1ab ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu obowiązującym od dnia 18 stycznia 2027 r., określa sposoby składania wniosku o rejestrację pojazdu. Jednocześnie art. 73 ust. 1ag tej ustawy stanowi, że minister właściwy do spraw informatyzacji może udostępnić usługę, o której mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 1, umożliwiającą złożenie wniosku o rejestrację pojazdu przy użyciu usługi sieciowej. Ustawodawca świadomie posłużył się zatem konstrukcją fakultatywną, pozostawiając leasingodawcom oraz podmiotom zajmującym się wynajmem pojazdów możliwość podjęcia decyzji o tym w jaki sposób będą składać wniosek o rejestrację pojazdu. Ad. 2. Zgodnie z art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, rejestracja pojazdu jest dokonywana na wniosek właściciela pojazdu. W tym zakresie projekt nie wprowadza żadnych zmian. Jednocześnie zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, rejestracji dokonuje się na podstawie m.in. dokumentu potwierdzającego własność pojazdu lub powierzenie pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 5 ustawy.
82.	art. 1 pkt 7	Związek Polskiego Leasingu	uwaga w zakresie art. 73cb Jeśli zostało użyte sformułowanie „może”, to oznacza, że usługa może nie być udostępniona? Jakie są warunki?	Uwaga wyjaśniona Przewidziana w art. 1 pkt 7 projektu, w zakresie dodawanego art. 73cb ustawy – Prawo o ruchu drogowym, możliwość udostępnienia przez ministra właściwego do spraw informatyzacji usługi sieciowej umożliwiającej realizację czynności, o których mowa w art. 73c i art. 73ca ustawy, została sformułowana jako uprawnienie ministra, a nie jego obowiązek. Wynika to z faktu, że ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przewiduje już alternatywne sposoby składania wniosków i realizacji czynności związanych z rejestracją pojazdów, które zapewniają obywatelom oraz przedsiębiorcom możliwość skutecznego załatwienia sprawy niezależnie od udostępnienia przedmiotowej usługi. W szczególności art. 73 ust. 1ab ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu obowiązującym od dnia 18 stycznia 2027 r., określa sposoby składania wniosku o rejestrację pojazdu. Jednocześnie art. 73 ust. 1ag tej ustawy stanowi, że minister właściwy do spraw informatyzacji może udostępnić usługę, o której mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 1, umożliwiającą złożenie wniosku o rejestrację pojazdu przy użyciu usługi sieciowej.

				Ustawodawca świadomie posłużył się zatem konstrukcją fakultatywną, pozostawiając ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji możliwość podjęcia decyzji o udostępnieniu kolejnej takiej usługi dedykowanej dla leasingodawców, podmiotów zajmujących się wynajmem pojazdów oraz tzw. rejestracji salonowej, której mowa w art 73c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.
83.	art. 1 pkt 8	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	7. Ad. art. 1 pkt 8 lit. 2. Uchylenie art. 74 ust. 2 Pord oznacza dla przewoźników wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe straty wynikające z braku możliwości używania nowo rejestrowanych pojazdów (nowych lub używanych) w przewozach transgranicznych, w których wymagane jest posiadanie dowodu dopuszczania pojazdów do ruchu w państwie rejestracji. Takim dowodem, obok dowodu rejestracyjnego, jest pozwolenie czasowe. Takim dowodem nie jest natomiast jakakolwiek elektroniczna forma tego dokumentu. TLP szacuje, że corocznie rejestruje się (lub przerejestrowuje) kilkadziesiąt tysięcy pojazdów użytkowych, o dmc powyżej 2,5 tony, wykorzystywanych w przewozach transgranicznych. Brak możliwości ich użytkowania przez okres kilkunastu dni (tyle bowiem może wynosić okres oczekiwania na dowód rejestracyjny) oznacza dla naszej branży utratę co najmniej kilkuset tysięcy dni pracy rocznie! Dlatego też w art. 74 ust. 2 należy wprowadzić fakultatywną czasową rejestrację (wraz z wydaniem pozwolenia czasowego) na wniosek zainteresowanego podmiotu, składającego wniosek o rejestrację pojazdu. Mając na uwadze powyższy stan faktyczny, zamiast uchylenia ust. 2g w art. 74 Pord, co proponuje się w art. 1 pkt 8 lit. h, należy odpowiednio zmodyfikować tę jednostkę redakcyjną.	Uwaga wyjaśniona Zgodnie z art. 1 pkt 4 lit. f w zakresie art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, podstawową formą dowodu rejestracyjnego będzie dowód w postaci elektronicznej generowany automatycznie w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów. Jednocześnie dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej będzie dokumentem dopuszczającym pojazd do ruchu wyłącznie na terenie Polski. W tym zakresie projekt uzupełniono - w art. 1 pkt 4 lit. f projektu w zakresie art. 73 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, dodano ust. 1cg zgodnie z którym dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej stwierdza dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Przepis ten nie dotyczy pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 3. Tym samym w przypadku wyjazdu zagranicę właściciel pojazdu będzie zobligowany posiadać ze sobą papierowy blankiet dowodu rejestracyjnego. Papierowy dokument będzie wydawany wyłącznie na wniosek właściciela pojazdu zgodnie z pkt 2 wskazanego przepisu. Jednocześnie zgodnie z art. 73 ust. 1cb ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, właściciel pojazdu, pomimo wygenerowania dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w ust. 1ca pkt 1, będzie mógł wnioskować o wydanie pozwolenia czasowego. Wówczas starosta wyda taki dokument i będzie on ważny do czasu wydania dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej jednak nie dłużej niż na okres, o którym mowa 74 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.
84.	Art. 1 pkt 8 lit. c-f	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Należy uporządkować relację między uchyleniem art. 74 ust. 2a, a pozostawieniem przepisów art. 74 ust. 2b i 2c. Projektodawca powinien jednoznacznie wskazać, czy instytucja rejestracji warunkowej ma zostać usunięta, czy jedynie zmodyfikowana, a następnie odpowiednio dostosować wszystkie powiązane przepisy. Należy doprecyzować 2c.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez uchylenie w art. 1 pkt 8 projektu w zakresie art. 74 również ust. 2b i 2c w związku z likwidacją warunkowej rejestracji pojazdu. Dodatkowo projekt w art. 1 pkt 8 lit. f przewiduje uchylenie w art.

			Czy nie powinny zostać uchylone przepisy od 2a do 2e? Pozostawienie przepisów funkcjonalnie związanych z rejestracją warunkową przy jednoczesnym uchyleniu części regulacji może prowadzić do niespójności systemowej i rozbieżności interpretacyjnych. Organy rejestrujące muszą mieć jednoznaczną podstawę do ustalenia, czy i w jakich przypadkach możliwe jest dokonanie czasowej rejestracji warunkowej.	74 ust. 2d i 2e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.
85.	Art. 1 pkt 8 lit. c–f	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Należy uporządkować relację między uchyleniem art. 74 ust. 2a, a pozostawieniem przepisów art. 74 ust. 2b i 2c. Projektodawca powinien jednoznacznie wskazać, czy instytucja rejestracji warunkowej ma zostać usunięta, czy jedynie zmodyfikowana, a następnie odpowiednio dostosować wszystkie powiązane przepisy. Należy doprecyzować 2c. Czy nie powinny zostać uchylone przepisy od 2a do 2e? Pozostawienie przepisów funkcjonalnie związanych z rejestracją warunkową przy jednoczesnym uchyleniu części regulacji może prowadzić do niespójności systemowej i rozbieżności interpretacyjnych. Organy rejestrujące muszą mieć jednoznaczną podstawę do ustalenia, czy i w jakich przypadkach możliwe jest dokonanie czasowej rejestracji warunkowej.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez uchylenie w art. 1 pkt 8 projektu w zakresie art.74 również ust. 2b i 2c w związku z likwidacją warunkowej rejestracji pojazdu. Dodatkowo projekt w art. 1 pkt 8 lit. f przewiduje uchylenie w art. 74 ust. 2d i 2e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.
86.	Art. 1 pkt 8 lit. g	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Należy rozważyć doprecyzowanie skutków nieodebrania dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o jego wydanie. Samo ustanowienie obowiązku odbioru dokumentu bez wskazania dalszego sposobu postępowania może okazać się niewystarczające. Może sankcje w postaci kar pieniężnych? Może odsyłanie na koszt wnioskodawcy? Do rozważenia i przedyskutowania. W praktyce organów rejestrujących znaczącym problemem są dokumenty nieodbierane przez właścicieli pojazdów. Jednocześnie wprowadzenie sankcji administracyjnej mogłoby generować dodatkowe postępowania po stronie powiatów. Dlatego projektodawca powinien rozważyć rozwiązanie, które nie zwiększy obciążeń urzędów, ale pozwoli racjonalnie postępować z dokumentami nieodebranymi w terminie. Ocena możliwości czy oprócz indywidualizacji dowodów rejestracyjnych oraz personalizacji pozwoleń czasowych można w starostwach personalizować dowody rejestracyjne, co efektywnie i wymiennie skróci ilość wizyt w celu rejestracji do minimum (jedna wizyta z wyjściem z gotowym dowodem rejestracyjnym). Zmiana wpłynie na spadek kosztów po stronie Klienta oraz organów administracji publicznej i nie będzie blokować możliwości rozporządzania pojazdem do czasu otrzymania dowodu rejestracyjnego od producenta.	Uwaga wyjaśniona Projektowana w art. 1 pkt 8 lit g regulacja dotyczy odbioru dowodów rejestracyjnych w postaci papierowej o wydanie których właściciel będzie specjalnie wnioskował. W tych okolicznościach wydaje się, że skala nieodbierania papierowych dowodów rejestracyjnych będzie znacznie mniejsza aniżeli jest to obecnie, kiedy obligatoryjnie zawsze wydawany jest blankiet papierowy. Wprowadzenie administracyjnej kary pieniężnej za nieodebranie dokumentu wiązałoby się z kolejnymi obowiązkami nakładanymi na Starostów, a dodatkowo oznaczałoby karanie za nieodebranie dokumentu o wydanie którego właściciel pojazdu sam wnioskował i za niego zapłacił. Obecnie system prawa nie zna takich rozwiązań. Dodatkowo możliwość odesłania dowodu rejestracyjnego na koszt właściciela pojazdu jest rozwiązaniem kłopotliwym w sytuacjach w których przesyłka zostanie nieodebrana przez adresata i wróci do nadawcy. Wówczas to Starostwa będą ponosić dodatkowe koszty związane z opłaceniem nieodebranej przesyłki. Podnieść również należy, że w obecnym stanie prawnym również obowiązek odbioru dowodu rejestracyjnego, mimo iż określony w art. 74 ust. 2f ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, nie jest obarczony żadną odpowiedzialnością administracyjną. Zagadnienie dotyczące możliwości indywidualizacji dowodów rejestracyjnych

				bezpośrednio przez Starostów wykracza poza zakres wpisu do wykazu prac legislacyjnych.
87.	Art. 1 pkt 8 lit. g	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Należy rozważyć doprecyzowanie skutków nieodebrania dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o jego wydanie. Samo ustanowienie obowiązku odbioru dokumentu bez wskazania dalszego sposobu postępowania może okazać się niewystarczające. Może sankcje w postaci kar pieniężnych? Może odsyłanie na koszt wnioskodawcy? Do rozważenia i przedyskutowania. W praktyce organów rejestrujących znaczącym problemem są dokumenty nieodbierane przez właścicieli pojazdów. Jednocześnie wprowadzenie sankcji administracyjnej mogłoby generować dodatkowe postępowania po stronie powiatów. Dlatego projektodawca powinien rozważyć rozwiązanie, które nie zwiększy obciążeń urzędów, ale pozwoli racjonalnie postępować z dokumentami nieodebranymi w terminie. Ocena możliwości czy oprócz indywidualizacji dowodów rejestracyjnych oraz personalizacji pozwoleń czasowych można w starostwach personalizować dowody rejestracyjne, co efektywnie i wymiennie skróci ilość wizyt w celu rejestracji do minimum (jedna wizyta z wyjściem z gotowym dowodem rejestracyjnym). Zmiana wpłynie na spadek kosztów po stronie Klienta oraz organów administracji publicznej i nie będzie blokować możliwości rozporządzania pojazdem do czasu otrzymania dowodu rejestracyjnego od producenta.	Uwaga wyjaśniona Projektowana w art. 1 pkt 8 lit g (po przenumеровaniu lit. f) regulacja dotyczy odbioru dowodów rejestracyjnych w postaci papierowej o wydanie których właściciel będzie specjalnie wnioskował. W tych okolicznościach wydaje się, że skala nieodbierania papierowych dowodów rejestracyjnych będzie znacznie mniejsza aniżeli jest to obecnie, kiedy obligatoryjnie zawsze wydawany jest blankiet papierowy. Wprowadzenie administracyjnej kary pieniężnej za nieodebranie dokumentu wiązałoby się z kolejnymi obowiązkami nakładanymi na Starostów, a dodatkowo oznaczałoby karanie za nieodebranie dokumentu o wydanie którego właściciel pojazdu sam wnioskował i za niego zapłacił. Obecnie system prawa nie zna takich rozwiązań. Dodatkowo możliwość odesłania dowodu rejestracyjnego na koszt właściciela pojazdu jest rozwiązaniem kłopotliwym w sytuacjach w których przesyłka zostanie nieodebrana przez adresata i wróci do nadawcy. Wówczas to Starostwa będą ponosić dodatkowe koszty związane z opłaceniem nieodebranej przesyłki. Podnieść również należy, że w obecnym stanie prawnym również obowiązek odbioru dowodu rejestracyjnego, mimo iż określony w art. 74 ust. 2f ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, nie jest obarczony żadną odpowiedzialnością administracyjną. Zagadnienie dotyczące możliwości indywidualizacji dowodów rejestracyjnych bezpośrednio przez Starostów wykracza poza zakres wpisu do wykazu prac legislacyjnych.
88.	art. 1 pkt 9	Związek Polskiego Leasingu	uwaga w zakresie art. 74a lit b "może udostępnić usługę elektroniczną umożliwiającą zgłoszenie utraty dokumentu albo jego zniszczenia albo zmiany danych w nim zawartych z uwagi na zmianę stanu faktycznego" Komentarz analogiczny, jak przy Art. 73cb (str. 6 projektu ustawy). Jeśli zostało użyte sformułowanie „może”, to oznacza, że usługa może nie być udostępniona? Jakie są warunki? Powinno być Udostępni	Uwaga wyjaśniona Rozwiązanie przewidziane w art. 1 pkt 9 lit. b projektu, w zakresie art. 74a ust. 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym minister właściwy do spraw informatyzacji może udostępnić usługę elektroniczną umożliwiającą zgłoszenie utraty dokumentu, jego zniszczenia albo zmiany danych w nim zawartych wynikającej ze zmiany stanu faktycznego ma charakter fakultatywny, ponieważ ustawa przewiduje podstawowy tryb realizacji obowiązków właściciela pojazdu. Zgodnie z art. 74a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5 ustawy, są obowiązani niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 30 dni od dnia stwierdzenia utraty dowodu rejestracyjnego albo jego zniszczenia powodującego jego nieczytelność, złożyć do

				organu rejestrującego wniosek o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego. Jednocześnie projekt przewiduje dodanie w art. 74a ust. 14 regulacji, zgodnie z którą do wniosków, o których mowa w ust. 1–4, 8, 9 i 11, stosuje się odpowiednio przepisy art. 73 ust. 1ab–1al oraz 1ca–1ce. Oznacza to, że nawet w przypadku udostępnienia przez ministra usługi elektronicznej zgłoszenie utraty lub zniszczenia dokumentu nie zastępuje wniosku o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego. Usługa ta stanowi jedynie dodatkowe udogodnienie dla właściciela pojazdu i nie modyfikuje obowiązków wynikających z ustawy. W konsekwencji projektowane usługi mają charakter fakultatywnych narzędzi informatycznych, których celem jest ułatwienie realizacji obowiązków ustawowych. Nie stanowią one elementu niezbędnego do funkcjonowania procedur przewidzianych w ustawie, dlatego brak jest podstaw do nałożenia na ministra właściwego do spraw informatyzacji obowiązku ich udostępniania.
89.	Art. 1 pkt 9 lit. b	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Należy doprecyzować zasady finansowania czynności realizowanych w ramach projektowanej usługi elektronicznej umożliwiającej zgłoszenie utraty dokumentu, jego zniszczenia albo zmiany danych. Co dalej po „zgłoszeniu” utraty dokumentu? Udostępnienie kolejnej usługi elektronicznej może wiązać się z dodatkowymi czynnościami po stronie organów rejestrujących i obsługujących je urzędów. Brak jasnego uregulowania opłat i kosztów będzie powodował ryzyko, że nowe obowiązki będą realizowane bez adekwatnego finansowania.	Uwaga wyjaśniona Zgodnie z art. 74a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5 ustawy, są obowiązani niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 30 dni od dnia stwierdzenia utraty dowodu rejestracyjnego albo jego zniszczenia powodującego jego nieczytelność, złożyć do organu rejestrującego wniosek o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego. W tym zakresie projekt nie wprowadza żadnych zmian. Jednocześnie projekt przewiduje dodanie w art. 74a ust. 14 regulacji, zgodnie z którą do wniosków, o których mowa w ust. 1–4, 8, 9 i 11, stosuje się odpowiednio przepisy art. 73 ust. 1ab–1al oraz 1ca–1ce. Oznacza to, że nawet w przypadku udostępnienia przez ministra usługi elektronicznej zgłoszenie utraty lub zniszczenia dokumentu nie zastępuje wniosku o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego. Usługa ta stanowi jedynie dodatkowe udogodnienie dla właściciela pojazdu i nie modyfikuje obowiązków wynikających z ustawy. Samo udostępnienie usługi umożliwiającej zgłoszenie lub utratę dokumentu nie będzie wiązało się z żadnymi dodatkowymi czynnościami po stronie organów rejestrujących i obsługujących je urzędów.
90.	Art. 1 pkt 9 lit. b	Unia Metropolii Polskich im.	Należy doprecyzować zasady finansowania czynności realizowanych w ramach projektowanej usługi elektronicznej umożliwiającej zgłoszenie utraty dokumentu, jego zniszczenia albo zmiany danych. Co dalej po „zgłoszeniu” utraty dokumentu?	Uwaga wyjaśniona Zgodnie z art. 74a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5 ustawy, są obowiązani niezwłocznie, nie później

		Pawła Adamowicza	Udostępnienie kolejnej usługi elektronicznej może wiązać się z dodatkowymi czynnościami po stronie organów rejestrujących i obsługujących je urzędów. Brak jasnego uregulowania opłat i kosztów będzie powodował ryzyko, że nowe obowiązki będą realizowane bez adekwatnego finansowania.	jednak niż w terminie 30 dni od dnia stwierdzenia utraty dowodu rejestracyjnego albo jego zniszczenia powodującego jego nieczytelność, złożyć do organu rejestrującego wniosek o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego. W tym zakresie projekt nie wprowadza żadnych zmian. Jednocześnie projekt przewiduje dodanie w art. 74a ust. 14 regulacji, zgodnie z którą do wniosków, o których mowa w ust. 1–4, 8, 9 i 11, stosuje się odpowiednio przepisy art. 73 ust. 1ab–1al oraz 1ca–1ce. Oznacza to, że nawet w przypadku udostępnienia przez ministra usługi elektronicznej zgłoszenie utraty lub zniszczenia dokumentu nie zastępuje wniosku o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego. Usługa ta stanowi jedynie dodatkowe udogodnienie dla właściciela pojazdu i nie modyfikuje obowiązków wynikających z ustawy. Samo udostępnienie usługi umożliwiającej zgłoszenie lub utratę dokumentu nie będzie wiązało się z żadnymi dodatkowymi czynnościami po stronie organów rejestrujących i obsługujących je urzędów.
91.	art. 9 pkt 16	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	art. 9 pkt 16. Odnosząc się do propozycji zmian w zakresie art. 45 ust. 2 pkt 3 Uokp, pragniemy zwrócić uwagę, iż określenie „wielokrotne wydanie niezgodnie ze stanem faktycznym zaświadczenia o ukończeniu szkolenia”, użyte jako przesłanka stanowiąca rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców, jest niezdefiniowane i może powodować w przyszłości wątpliwości interpretacyjne.	Uwaga wyjaśniona W polskim systemie prawa funkcjonują regulacje prawne, które odwołują się do przesłanki wielokrotnego naruszenia przepisów skutkującego określonymi konsekwencjami. Przykładem może być art. 15 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2011 r. o transporcie drogowym, który jako przesłankę cofnięcia licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 i 2, wskazuje wielokrotne naruszanie przepisów w zakresie dopuszczalnej masy, nacisków osi lub wymiaru pojazdu, czy też art. 463 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, zgodnie z którym jeżeli zarząd dopuszcza się wielokrotnego naruszania przepisów prawa lub postanowień statutu, starosta, w drodze decyzji, rozwiązuje zarząd, wyznaczając osobę pełniącą obowiązki zarządu. Określenie „wielokrotnie” oznacza powtarzalność zachowań wykraczającą poza jednorazowy incydent. Wyraz „wielokrotnie” jest wyrazem przeciwnym wyrazu „jednokrotnie”, zatem w ocenie Projektodawcy wydanie niezgodne ze stanem faktycznym zaświadczenia o ukończeniu szkolenia więcej niż jeden raz należy zakwalifikować jako naruszenie „wielokrotne”.
92.	art. 10	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 10 projektu – dodawany art. 7 ust. 1 pkt 17 ustawy o systemie informacji w ochronie zdrowia Prosimy o wyjaśnienie czy regulacja ta jest wystarczającą podstawą do przekazywania do CEK danych o orzeczeniach lekarskich i psychologicznych, czy też konieczne jest równoległe doprecyzowanie przepisów ustawy o kierujących pojazdami dotyczących badań, w szczególności art. 75 i art. 82.	Uwaga wyjaśniona W obecnym systemie prawnym w art. 79 ust. 2 oraz w art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym zawarte są regulacje prawne, które stanowią o tym, że uprawniony lekarz, po przeprowadzeniu badania lekarskiego, wydaje osobie badanej orzeczenie lekarskie i przekazuje do centralnej ewidencji

			Samo wskazanie podmiotów przekazujących dane może być niewystarczające do ustalenia zakresu, formy i skutków prawnych danych przekazywanych przez lekarzy i psychologów. Dla organów wydających uprawnienia kluczowe jest, aby przepisy jednoznacznie określały, jakie dane trafiają do CEK, czy zastępują dokument papierowy oraz jak organ ma postępować w razie błędów lub odwołań od orzeczeń.	kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane osoby, której wydał to orzeczenie. Analogiczne rozwiązanie prawne przewidziane jest również w kontekście orzeczeń psychologicznych w art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Wskazane przepisy wprost wskazują, że dane o wydanych orzeczeniach lekarskich i psychologicznych są przekazywane do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy. Obecnie przepisy te oczekują na wejście w życie co jest warunkowane ogłoszeniem przez Ministra Cyfryzacji komunikatu określającego terminu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o lekarzach i psychologach oraz wydawanych przez nich orzeczeń lekarskich i psychologicznych. W tym zakresie nie ma potrzeby równoległego doprecyzowania przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami dotyczących badań, w szczególności art. 75 i art. 82 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.
93.	art. 10	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 10 projektu – dodawany art. 7 ust. 1 pkt 17 ustawy o systemie informacji w ochronie zdrowia Prosimy o wyjaśnienie czy regulacja ta jest wystarczającą podstawą do przekazywania do CEK danych o orzeczeniach lekarskich i psychologicznych, czy też konieczne jest równoległe doprecyzowanie przepisów ustawy o kierujących pojazdami dotyczących badań, w szczególności art. 75 i art. 82. Samo wskazanie podmiotów przekazujących dane może być niewystarczające do ustalenia zakresu, formy i skutków prawnych danych przekazywanych przez lekarzy i psychologów. Dla organów wydających uprawnienia kluczowe jest, aby przepisy jednoznacznie określały, jakie dane trafiają do CEK, czy zastępują dokument papierowy oraz jak organ ma postępować w razie błędów lub odwołań od orzeczeń.	Uwaga wyjaśniona W obecnym systemie prawnym w art. 79 ust. 2 oraz w art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym zawarte są regulacje prawne, które stanowią o tym, że uprawniony lekarz, po przeprowadzeniu badania lekarskiego, wydaje osobie badanej orzeczenie lekarskie i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane osoby, której wydał to orzeczenie. Analogiczne rozwiązanie prawne przewidziane jest również w kontekście orzeczeń psychologicznych w art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Wskazane przepisy wprost wskazują, że dane o wydanych orzeczeniach lekarskich i psychologicznych są przekazywane do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy. Obecnie przepisy te oczekują na wejście w życie co jest warunkowane ogłoszeniem przez Ministra Cyfryzacji komunikatu określającego terminu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o lekarzach i psychologach oraz wydawanych przez nich orzeczeń lekarskich i psychologicznych. W tym zakresie nie ma potrzeby równoległego doprecyzowania przepisów ustawy z

				dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami dotyczących badań, w szczególności art. 75 i art. 82 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.
94.	art. 14	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	art. 14. W ocenie TLP, przyjęto rozwiązanie niekorzystne dla ośrodków prowadzących szkolenia kierowców w, zgodnie z tym do liczby ewentualnych naruszeń dotyczących wystawienia zaświadczeń o ukończeniu szkolenia niezgodnego ze stanem faktycznym, będą wliczane ewentualne nieprawidłowości popełnione przed wejściem w życie projektowanej ustawy. Proponujemy, aby do tego typu spraw, skutkujących najsurowszą sankcją, tj. zakazem wykonywania działalności gospodarczej przez takie ośrodki, stosować stany faktyczne, mające miejsce od dnia wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy. Tym samym, w art. 14 wyrazy „uwzględnia również przypadki”, proponujemy zastąpić wyrazami „nie uwzględnia przypadków”.	Uwaga wyjaśniona W obecnym stanie prawnym, zgodnie z art. 45 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, starosta, o którym mowa w art. 28 ust. 3, wydaje decyzję administracyjną o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców oraz skreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców, jeżeli przedsiębiorca rażąco naruszył warunki wykonywania tej działalności. Jednocześnie art. 45 ust. 2 pkt 3 stanowi, że za rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców uznaje się wielokrotne wystawienie niezgodnie ze stanem faktycznym zaświadczenia o ukończeniu szkolenia. Projektowana ustawa w art. 9 pkt 16 zmienia brzmienie art. 45 ust. 2 pkt 3, nadając mu następującą treść: „wielokrotne wydanie niezgodnie ze stanem faktycznym zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, w sposób określony w art. 27 ust. 4a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami”. Jednocześnie art. 9 pkt 15 lit. c projektu nadaje nowe brzmienie art. 27 ust. 4a, zgodnie z którym wydanie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia następuje przez wprowadzenie danych o jego wydaniu do centralnej ewidencji kierowców. W konsekwencji projekt nie zmienia istoty czynu stanowiącego rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej. Nadal polega ono na wydaniu zaświadczenia o ukończeniu szkolenia niezgodnie ze stanem faktycznym. Zmianie ulega jedynie forma dokonania tej czynności. Dotychczas następowało to poprzez wystawienie papierowego dokumentu, natomiast po wejściu w życie projektowanych przepisów będzie realizowane przez wprowadzenie danych o wydaniu zaświadczenia do centralnej ewidencji kierowców. Celem art. 14 projektu jest zapewnienie ciągłości stosowania przesłanki wielokrotności naruszeń oraz umożliwienie uwzględnienia przy jej ocenie także naruszeń popełnionych przed wejściem w życie projektowanej ustawy. Przepis ten ma zapewnić staroście podstawę prawną do wszczęcia postępowania w sprawie zakazu wykonywania działalności gospodarczej wobec przedsiębiorców, którzy pierwszego naruszenia dopuścili się w obecnym stanie prawnym poprzez wystawienie niezgodnego ze

				stanem faktycznym papierowego zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, a kolejnego naruszenia dopuszczają się już po wejściu w życie projektowanych przepisów poprzez wprowadzenie do centralnej ewidencji kierowców danych o wydaniu zaświadczenia niezgodnego ze stanem faktycznym. Brak takiej regulacji prowadziłby do nieuzasadnionego różnicowania sytuacji przedsiębiorców. Podmioty, które obu naruszeń dopuściły się jeszcze na gruncie obecnie obowiązujących przepisów, ponosiłyby konsekwencje przewidziane dla wielokrotnego naruszenia warunków wykonywania działalności. Natomiast przedsiębiorcy, którzy pierwszego naruszenia dopuścili się przed wejściem w życie projektowanych zmian, a drugiego już po ich wejściu w życie, nie mogliby zostać objęci analogiczną sankcją, mimo że z punktu widzenia charakteru i skutków ich działania również wielokrotnie dopuścili się tego samego rodzaju naruszenia. Art. 14 projektu ma zatem charakter doprecyzowujący i przejściowy. Jego celem jest potwierdzenie, że dla potrzeb ustalenia spełnienia przesłanki wielokrotności naruszeń uwzględnia się również naruszenia popełnione przed wejściem w życie projektowanych przepisów. Zmianie ulega bowiem wyłącznie sposób dokumentowania wydania zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, natomiast sam opis znamion czynu zabronionego, polegającego na wydaniu zaświadczenia niezgodnie ze stanem faktycznym, pozostaje tożsamy. Dlatego wcześniejsze naruszenia powinny być brane pod uwagę przy ocenie spełnienia przesłanki wielokrotności, o której mowa w art. 45 ust. 2 pkt 3 ustawy.
95.	art. 2 art. 3	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 i art. 3 projektu – zmiana art. 29 § 2 Kodeksu wykroczeń oraz art. 42 § 1 Kodeksu karnego Należy rozważyć spójność przepisów dotyczących orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w Kodeksie wykroczeń i Kodeksie karnym. Skoro projektowany art. 42 § 1 Kodeksu karnego rozróżnia trzy kategorie zakazów, zasadne jest przeanalizowanie, czy analogiczne rozwiązanie nie powinno zostać wprowadzone również w art. 29 § 2 Kodeksu wykroczeń. Jaki wykaz pojazdów projektodawca ma na uwadze w art. 42 § 1 pkt 3 kk - konieczność uwzględnienia definicji prd oraz innych ustaw dopuszczających korzystanie z pojazdów innych niż wskazane w pkt 1-2 (np. skuter wodny, rower itd) W praktyce sądy orzekają zakazy prowadzenia pojazdów również w sprawach wykroczeniowych, w tym dotyczących pojazdów innych niż pojazdy mechaniczne wymagające określonych kategorii prawa jazdy. Różne ujęcie	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez przyjęcie uwagi MS do art. 2 i 3. Art. 2 projektu ustawy będzie zmieniał Kodeks wykroczeń w art. 29 poprzez dodanie przepisu szczególnego § 2a w brzmieniu: „§ 2a Orzekając zakaz prowadzenia pojazdów, do kierowania którymi niezbędne jest posiadanie prawa jazdy kategorii, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.) lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 tej ustawy, sąd wskazuje tę kategorię lub kategorie prawa jazdy, których zakaz dotyczy.”. Z kolei podobna zmiana zostanie wprowadzona w Kodeksie karnym poprzez dodanie przepisu szczególnego w art 42k.k.: „§ 1b. Orzekając zakaz prowadzenia pojazdów, do kierowania którymi niezbędne jest posiadanie prawa jazdy kategorii, o której

			zakresu zakazu w Kodeksie karnym i Kodeksie wykroczeń może prowadzić do problemów przy wykonaniu orzeczeń i przy odzwierciedlaniu ich w CEK.	mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.) lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 tej ustawy, sąd wskazuje tę kategorię lub kategorie prawa jazdy, których zakaz dotyczy.”;
96.	art. 2 art. 3	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 2 i art. 3 projektu – zmiana art. 29 § 2 Kodeksu wykroczeń oraz art. 42 § 1 Kodeksu karnego Należy rozważyć spójność przepisów dotyczących orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w Kodeksie wykroczeń i Kodeksie karnym. Skoro projektowany art. 42 § 1 Kodeksu karnego rozróżnia trzy kategorie zakazów, zasadne jest przeanalizowanie, czy analogiczne rozwiązanie nie powinno zostać wprowadzone również w art. 29 § 2 Kodeksu wykroczeń. Jaki wykaz pojazdów projektodawca ma na uwadze w art. 42 § 1 pkt 3 kk - konieczność uwzględnienia definicji prd oraz innych ustaw dopuszczających korzystanie z pojazdów innych niż wskazane w pkt 1-2 (np. skuter wodny, rower itd) W praktyce sądy orzekają zakazy prowadzenia pojazdów również w sprawach wykroczeniowych, w tym dotyczących pojazdów innych niż pojazdy mechaniczne wymagające określonych kategorii prawa jazdy. Różne ujęcie zakresu zakazu w Kodeksie karnym i Kodeksie wykroczeń może prowadzić do problemów przy wykonaniu orzeczeń i przy odzwierciedlaniu ich w CEK.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez przyjęcie uwagi MS do art. 2 i 3. Art. 2 projektu ustawy będzie zmieniał Kodeks Wykroczeń w art. 29 poprzez dodanie przepisu szczególnego § 2a w brzmieniu: Orzekając zakaz prowadzenia pojazdów, do kierowania którymi niezbędne jest posiadanie prawa jazdy kategorii, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.) lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 tej ustawy, sąd wskazuje tę kategorię lub kategorie prawa jazdy, których zakaz dotyczy.”. Z kolei podobna zmiana zostanie wprowadzona w Kodeksie karnym poprzez dodanie przepisu szczególnego w art 42k.k.: „§ 1b. Orzekając zakaz prowadzenia pojazdów, do kierowania którymi niezbędne jest posiadanie prawa jazdy kategorii, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.) lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 tej ustawy, sąd wskazuje tę kategorię lub kategorie prawa jazdy, których zakaz dotyczy.”.
97.	art. 2, art. 3 i art. 4	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	art. 2, 3 i 4. Proponujemy rozważyć wprowadzenie w KW i KK rozwiązania, zgodnie z którym Sąd mógłby w ramach orzeczonego zakazu, dać wyjątek polegający na umożliwieniu kierowcy wykonywania zawodu. Np. orzekając zakaz prowadzenia pojazdu w ramach kategorii B, C, C+E, sąd mógłby wskazać, iż zakaz nie dotyczy to kierowania pojazdem w ramach pracy zarobkowej w zawodzie kierowcy. Podobne rozwiązania funkcjonują w wielu krajach o wyższym niż w Polsce poziomie BRD.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga wykracza poza zakres projektowanych zmian oraz poza zakres wniosku o wpis do wykazu prac legislacyjnych.
98.	art. 4	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 4 projektu – zmiana art. 182 § 1 pkt 2 Kodeksu karnego wykonawczego Należy uzupełnić projektowany przepis o obowiązek przekazywania do centralnej ewidencji kierowców pełnej informacji o orzeczonem zakazie, tj. nie tylko kategorii uprawnienia objętego zakazem, lecz także daty początku i końca obowiązywania zakazu. Sama informacja o kategoriach uprawnień objętych zakazem nie jest wystarczająca do prawidłowego wykonania orzeczenia ani do aktualnego odzwierciedlenia statusu kierowcy w CEK. Organy potrzebują informacji o	Uwaga uwzględniona Zmieniono treść pkt 2 następująco: „2) w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się orzeczenia o zakazie prowadzenia pojazdów przekazuje dane o zakazie, za pomocą systemu teleinformatycznego, którego administratorem jest Minister Sprawiedliwości do centralnej ewidencji kierowców, na zasadach i w zakresie określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wskazując kategorie

			okresie obowiązywania zakazu, zwłaszcza gdy bieg zakazu może być powiązany z wcześniejszym zatrzymaniem prawa jazdy.	uprawnień do kierowania pojazdami, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, których dotyczy zakaz;”.
99.	art. 4	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 4 projektu – zmiana art. 182 § 1 pkt 2 Kodeksu karnego wykonawczego Należy uzupełnić projektowany przepis o obowiązek przekazywania do centralnej ewidencji kierowców pełnej informacji o orzecznym zakazie, tj. nie tylko kategorii uprawnienia objętego zakazem, lecz także daty początku i końca obowiązywania zakazu. Sama informacja o kategoriach uprawnień objętych zakazem nie jest wystarczająca do prawidłowego wykonania orzeczenia ani do aktualnego odzwierciedlenia statusu kierowcy w CEK. Organy potrzebują informacji o okresie obowiązywania zakazu, zwłaszcza gdy bieg zakazu może być powiązany z wcześniejszym zatrzymaniem prawa jazdy.	Uwaga uwzględniona Zmieniono treść pkt 2 następująco: „2) w terminie 14 dni od dnia uprawnomocnienia się orzeczenia o zakazie prowadzenia pojazdów przekazuje dane o zakazie, za pomocą systemu teleinformatycznego, którego administratorem jest Minister Sprawiedliwości do centralnej ewidencji kierowców, na zasadach i w zakresie określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wskazując kategorie uprawnień do kierowania pojazdami, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. których dotyczy zakaz;”.
100.	art. 4	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	art. 4. TLP pozytywnie ocenia zmiany w art. 182 § 1 pkt 3 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 – Kodeks karny wykonawczy, w zakresie przesyłania do pracodawcy informacji o orzecznym zakazie prowadzenia pojazdu w przez kierowcę zawodowego jest pozytywne. Analogiczne rozwiązanie powinno się znaleźć w przepisach Pord regulujących zasady przetwarzania danych w CEK, poprzez wskazanie, że administrator ewidencji informuje pracodawcę o zmianach w zakresie posiadanych przez kierowcę uprawnień do kierowania pojazdami (np. zatrzymanie uprawnień przez organ kontroli ruchu drogowego). Oczywiście wymagałoby to, rozszerzenia zakresu przetwarzanych w CEK danych kierowcy, o pracodawcę, fakultatywnie zgłaszającego fakt zatrudnienia kierowcy.	Uwaga wyjaśniona Przewidziane w projekcie zmiany w zakresie art. 182 Kodeksu karnego wykonawczego nie dotyczą wprowadzenia obowiązku informowania przez sąd pracodawcy o orzecznym wobec pracownika zakazie prowadzenia pojazdów, w przypadku gdy wykonuje on zawodowo czynności związane z prowadzeniem pojazdów. Należy podkreślić, że taki obowiązek funkcjonuje już w obecnym stanie prawnym. Zgodnie z art. 182 § 1 Kodeksu karnego wykonawczego, jeżeli skazany wykonuje zawodowo czynności związane z prowadzeniem pojazdów, sąd bezzwłocznie zawiadamia o orzecznym środku karnym również pracodawcę, u którego skazany jest zatrudniony. W tym zakresie projekt nie przewiduje żadnych zmian ani modyfikacji obowiązujących procedur. Odnosząc się natomiast do postulatu wprowadzenia mechanizmu automatycznego informowania pracodawców przez administratora systemu o zmianach w zakresie uprawnień do kierowania pojazdami posiadanych przez zatrudnionych kierowców, należy wskazać, że obecnie minister właściwy do spraw informatyzacji udostępnia publiczną usługę elektroniczną „Sprawdź uprawnienia kierowcy”. Usługa ta umożliwia nieodpłatną i szybką weryfikację statusu prawa jazdy po podaniu imienia, nazwiska oraz numeru blankietu dokumentu prawa jazdy. Jednocześnie należy zauważyć, że Centralna Ewidencja Kierowców nie gromadzi obecnie danych dotyczących pracodawców osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami. Wdrożenie rozwiązania polegającego na realizacji automatycznych

				powiadomień o zmianach statusu uprawnień kierowców na rzecz pracodawców, wymagałoby uprzedniego rozszerzenia zakresu danych gromadzonych w ewidencji o informacje dotyczące powiązania kierowcy z konkretnym pracodawcą, a także określenia zasad aktualizacji tych danych, zakresu udostępnianych informacji oraz podmiotów uprawnionych do ich otrzymywania. Projekt nie przewiduje rozszerzenia zakresu danych gromadzonych w Centralnej Ewidencji Kierowców o dane pracodawców ani wprowadzenia systemu automatycznych powiadomień kierowanych do pracodawców o zmianach w zakresie uprawnień do kierowania pojazdami posiadanych przez zatrudnionych przez nich pracowników.
101.	art. 4	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 4 projektu – zmiana art. 182 § 1 pkt 1 i § 4 Kodeksu karnego wykonawczego Należy wyjaśnić użycie w projektowanym art. 182 § 1 pkt 1 i § 4 Kodeksu karnego wykonawczego pojęcia „organ administracji rządowej”. Wymaga doprecyzowania, jaki organ administracji rządowej miałby być adresatem odpisu wyroku oraz w jakich przypadkach organ administracji rządowej miałby cofać uprawnienia do prowadzenia pojazdów. Jednocześnie wnioskujemy o rozważenie możliwości odejścia od modelu wydawania przez starostę odrębnej decyzji o cofnięciu uprawnienia w przypadku prawomocnego orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów. Projektowane brzmienie jest niejasne. Co do zasady organem właściwym w sprawach uprawnienia do kierowania pojazdami jest starosta, który jest organem samorządowym, a użycie pojęcia organu administracji rządowej może sugerować dodatkowy albo błędnie wskazany krąg organów np. wojewodę. Ponadto prawomocny wyrok sądu sam określa zakres i okres zakazu. Wydawanie dodatkowej decyzji administracyjnej może być zbędne i generować niepotrzebne obciążenia po stronie urzędów; Prawidłowym kierunkiem wydaje się systemowe zawieszenie uprawnienia do końca obowiązywania zakazu, bez wydawania dodatkowej decyzji ze strony starosty.	Uwaga wyjaśniona W obecnym brzmieniu przepis art. 182 § 1 Kodeksu karnego wykonawczego, rozstrzygając do kogo sąd ma obowiązek przesłać odpis wyroku zawierający zakaz prowadzenia pojazdów, wprost odsyła do odpowiedniego organu administracji rządowej lub samorządu terytorialnego właściwego dla miejsca zamieszkania skazanego – w tym zakresie projekt nie wprowadza żadnych zmian. Wydanie odrębnej decyzji o cofnięciu uprawnienia w przypadku prawomocnego orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów jest wymogiem prawa unijnego.
102.	art. 4	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 4 projektu – zmiana art. 182 § 1 pkt 1 i § 4 Kodeksu karnego wykonawczego Należy wyjaśnić użycie w projektowanym art. 182 § 1 pkt 1 i § 4 Kodeksu karnego wykonawczego pojęcia „organ administracji rządowej”. Wymaga doprecyzowania, jaki organ administracji rządowej miałby być adresatem odpisu wyroku oraz w jakich przypadkach organ administracji rządowej miałby cofać uprawnienia do prowadzenia pojazdów. Jednocześnie wnioskujemy o rozważenie możliwości odejścia od modelu wydawania przez starostę odrębnej decyzji o cofnięciu uprawnienia w przypadku prawomocnego orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów.	Uwaga wyjaśniona W obecnym brzmieniu przepis art. 182 § 1 Kodeksu karnego wykonawczego, rozstrzygając do kogo sąd ma obowiązek przesłać odpis wyroku zawierający zakaz prowadzenia pojazdów, wprost odsyła do odpowiedniego organu administracji rządowej lub samorządu terytorialnego właściwego dla miejsca zamieszkania skazanego – w tym zakresie projekt nie wprowadza żadnych zmian. Wydanie odrębnej decyzji o cofnięciu uprawnienia w przypadku

			Projektowane brzmienie jest niejasne. Co do zasady organem właściwym w sprawach uprawnienia do kierowania pojazdami jest starosta, który jest organem samorządowym, a użycie pojęcia organu administracji rządowej może sugerować dodatkowy albo błędnie wskazany krąg organów np. wojewodę. Ponadto prawomocny wyrok sądu sam określa zakres i okres zakazu. Wydawanie dodatkowej decyzji administracyjnej może być zbędne i generować niepotrzebne obciążenia po stronie urzędów; Prawidłowym kierunkiem wydaje się systemowe zawieszenie uprawnienia do końca obowiązywania zakazu, bez wydawania dodatkowej decyzji ze strony starosty.	prawomocnego orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów jest wymogiem prawa unijnego.
103.	art. 5	Związek Polskiego Leasingu	Rozumiem zatem, że nie będzie konieczności dołączania do wniosków faktur, prawda? Urząd będzie mógł sam ją pobrać na potrzeby rejestracji.	Uwaga uwzględniona Dane z faktur będą dostarczane z KSEF.
104.	art. 7 pkt 1-3	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	W zakresie zmian do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Uotd), a także w projektowanym art. 9 pkt 5, 8, 11, 12, odpowiednio w zakresie art. 11 ust. 1 pkt 1a, art. 14 ust. 1, 15a ust. 1 oraz art. 16 ust. 2 pkt 1a Uokp, wprowadza się PESEL, jako przesłankę identyfikującą osobę fizyczną w systemie usług świadczonych elektronicznie przez organy administracji publicznej. Pragniemy zwrócić uwagę, iż w przypadku cudzoziemców, będących obywatelami państw spoza UE, PESEL nadawany jest automatycznie przy meldunku na pobyt stały albo czasowy powyżej 30 dni, natomiast w pozostałych przypadkach, wymagane jest osobiste stawiennictwo w urzędzie gminy (dla Warszawy – w urzędzie dzielnicy). Nie można zatem wykluczyć, iż możliwym skutkiem projektowanych przepisów będzie ograniczenie w czasie dostępności do ww. systemu dla niektórych cudzoziemców, z uwagi na konieczność uprzedniego uzyskania PESEL. Taka sytuacja zdecydowanie negatywnie wpłynie na sytuację wielu branż, szczególnie tych z zawodami deficytowymi, jak w przypadku kierowco w zawodowych w transporcie drogowym. Dlatego też, nie negując zaproponowanego rozwiązania, prosimy o uzupełnienie proponowanych zmian, poprzez wskazanie alternatywnego wyróżnika identyfikacyjnego, dla zagranicznych kierowców nieposiadających numeru PESEL.	Uwaga uwzględniona Zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, prawo jazdy jest wydawane osobie, która posiada miejsce zamieszkania na terenie Polski, przy czym: a) przebywa na terytorium RP co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym (...), albo b) przebywa regularnie na terytorium RP ze względu na swoje więzi osobiste, a jednocześnie ze względu na swoje więzi zawodowe kolejno przebywa w co najmniej dwóch państwach członkowskich UE albo c) przebywa nieregularnie na terytorium RP ze względu na swoje więzi osobiste, ponieważ przebywa w innym państwie członkowskim UE w celu wypełnienia zadania o określonym czasie trwania albo d) przebywania na terytorium innego państwa ze względu na podjęte w tym państwie studia lub naukę w szkole. Podkreślić również należy, że zgodnie z przepisami rozdziału 5 ustawy o ewidencji ludności, cudzoziemiec przebywający na terytorium RP jest obowiązany dopełnić obowiązku meldunkowego, pod rygorem kary grzywny. Co ważne, zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 2 ustawy o ewidencji ludności, organ gminy dokonujący zameldowania cudzoziemca na pobyt czasowy lub stały jednocześnie z mocy ustawy wnioskuje o nadanie takiej osobie numeru PESEL z urzędu. Zatem każdy cudzoziemiec, który dopełni obowiązku meldunkowego ma jednocześnie nadany numer PESEL i jego dane są już gromadzone i przetwarzane w rejestrze PESEL. Biorąc pod uwagę przywołane powyżej regulacje prawne, w trakcie projektowania omawianych zmian, postawiono tezę, że odsetek cudzoziemców wnioskujących o nadanie numeru PESEL z uwagi na ubieganie się o prawo jazdy w praktyce nie będzie znaczny, ponieważ osoby takie zasadniczo już taki numer PESEL będą posiadać, ponieważ jest on im niezbędny w związku z

				zamieszkiwaniem na terenie Polski, czy też zostanie im nadany z urzędu przy okazji dopełniania obowiązku meldunkowego. Zatem wnioskowanie o wydanie numeru PESEL przez cudzoziemca z powodu ubiegania się o wydanie prawa jazdy nie będzie zasadą, lecz wyjątkiem od reguły. Tylko niewielka grupa cudzoziemców, nie mająca dotychczas nadanego numeru PESEL, będzie zobligowana do wizyty w urzędzie gminy. Nadal jednak nie będzie musiała osobiście stawiać się u Starosty w procesie ubiegania się o prawa jazdy. Z danych zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Kierowców wynika, że w 2025 r. prawo jazdy uzyskało 1 087 897 osób posiadających numer PESEL, podczas gdy liczba osób, które uzyskały prawo jazdy bez numeru PESEL, wyniosła jedynie 994. Oznacza to, że osoby nieposiadające numeru PESEL stanowiły marginalny odsetek wszystkich wnioskodawców. W konsekwencji można przyjąć, że po wejściu w życie projektowanych przepisów jedynie około 1 tys. osób rocznie będzie zobligowanych do osobistego stawiennictwa w urzędzie w celu uprzedniego uzyskania numeru PESEL. Jednocześnie należy wskazać, że według stanu na dzień 24 czerwca 2026 r. ogólna liczba osób posiadających numer PESEL i prawo jazdy wynosiła 24 065 680, natomiast ogólna liczba osób posiadających prawo jazdy bez numeru PESEL – 45 560, co stanowi ok. 0,19% wszystkich kierowców. Powyższe dane jednoznacznie wskazują, że zdecydowana większość osób ubiegających się o prawo jazdy posiada już numer PESEL. Tym samym wprowadzenie tego wymogu nie wpłynie istotnie na dostępność procedury, a jednocześnie umożliwi uproszczenie procesu. W efekcie projektowane rozwiązanie prowadzi do istotnego ograniczenia liczby wizyt w urzędach dla zdecydowanej większości obywateli, przy jednoczesnym niewielkim wpływie na wąską grupę osób, które numeru PESEL nie posiadają.
105.	art. 8	Ubezpieczenie wy Fundusz Gwarancyjny	Nowa e-Usługa a zawiadomienie zakładów ubezpieczeń 17. Projektowane przepisy w projektowanym art. 8, który wprowadza zmiany do UstUbOb, dążą do ułatwienia Obywatelom realizacji zgłoszenia zbycia pojazdu do ubezpieczyciela. UFG zdecydowanie popiera projektowaną zmianę. Jednocześnie, wydaje się, że w procesie tworzenia e-Usługi służącej do zawierania umów sprzedaży zasadne jest skonsultowanie z zakładami ubezpieczeń zakresu danych i informacji, które wymagane są przy zgłoszeniu zbycia pojazdu do ubezpieczyciela, aby projektowana zmiana w pełni realizowała swój cel. Aktualnie w praktyce zakłady ubezpieczeń wymagają szerszego zakresu informacji, których w umowie (np. sprzedaży) zazwyczaj nie ma, np.: o numer polisy – zakład ubezpieczeń może to ustalić na podstawie numeru	Uwaga wyjaśniona 1. Projekt nie przewiduje wprowadzania zmian w tym zakresie. Celem projektu jest wprowadzenie uproszczeń i ułatwień w wykonywaniu obowiązków przez kierowców. 2. Lista rodzajów umów przenoszących prawo własności, które będą dostępne w E-usłudze, będzie ogłaszana w BIP MC. „Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra rodzaje umów przenoszących własność pojazdów, których wzory są dostępne w usłudze, o której mowa w ust. 6.” (art. 78 ust. 6 PRD).

			rejestracyjnego lub automatycznego połączenia danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów, o dyspozycja w zakresie zwrotu składki w przypadku ubezpieczeń obowiązkowych OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (o ile nabywca wypowie taką umowę) lub dobrowolnych (najczęściej pod warunkiem braku innych wierzytelności względem zakładu ubezpieczeń), o numer rachunku do ewentualnego zwrotu wyżej wymienionej składki i wskazanie danych właściciela rachunku bankowego. Projektowane regulacje nie odnoszą się do wyżej wymienionych kwestii. UFG poddaje pod rozagę uwzględnienie ich w formularzu mającym umożliwić zawieranie umów sprzedaży pojazdów w formie elektronicznej. Należy także zwrócić uwagę na fakt, iż obowiązek zgłoszenia zbycia pojazdu obejmuje wszelkie rodzaje przeniesienia własności pojazdu, które na tę chwilę nie zostały objęte projektowaną regulacją ani przewidzianą w projekcie e-Uslugą. Jak wskazano wyżej, obok umowy sprzedaży należałoby rozważyć uwzględnienie także innych rodzajów przeniesienia własności tj. umowy zamiany, umowy darowizny, faktury potwierdzającej nabycie, umowę o dział spadku, umowa o zniesienie współwłasności etc.	
106.	art. 9 pkt 10 i 11	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 9 pkt 10 i 11 projektu – zmiana art. 15 ust. 2 oraz art. 15a ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami Wnosimy o zastąpienie sformułowania „na pisemny wniosek kierowcy” sformułowaniem „na wniosek kierowcy”. Jeżeli projekt zakłada możliwość składania wniosków elektronicznie, przepisy nie powinny ograniczać formy wniosku do postaci pisemnej.	Uwaga wyjaśniona Wniosek pisemny, o którym mowa w art. 9 pkt 10 i 11 projektu, w zakresie art. 15 i art. 15a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, obejmuje zarówno postać papierową, jak i elektroniczną. Zgodnie z obowiązującymi zasadami prawa administracyjnego forma pisemna może być realizowana również w postaci elektronicznej, o ile spełnione są wymagania określone w przepisach prawa. W związku z tym przewidziane w projekcie wprowadzenie możliwości składania wniosków: o wydanie karty kwalifikacji kierowcy (art. 15a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami) oraz o wymianę prawa jazdy w związku z wpisem potwierdzającym uzyskanie kwalifikacji zawodowej kierowcy (kod 95) (art. 15 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami), za pomocą usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji albo w postaci elektronicznej przy wykorzystaniu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej, wypełnianego przez starostę na podstawie danych przekazanych przez wnioskodawcę oraz danych udostępnionych w systemie teleinformatycznym obsługującym Centralną Ewidencję Kierowców, nie wymaga zmiany polegającej na usunięciu z przepisów określenia „wniosek pisemny”. Pojęcie „wniosku pisemnego” ma charakter szerszy i nie ogranicza się wyłącznie do dokumentu sporządzonego na papierze. Obejmuje

				ono również dokumenty składane w postaci elektronicznej zgodnie z wymaganiami przewidzianymi dla komunikacji elektronicznej z organami administracji publicznej. W konsekwencji projektowane rozwiązania rozszerzają dostępne kanały składania wniosków, umożliwiając ich wniesienie również drogą elektroniczną, bez konieczności zmiany terminologii stosowanej w art. 15 i art. 15a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.
107.	art. 9 pkt 10 i 11	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 9 pkt 10 i 11 projektu – zmiana art. 15 ust. 2 oraz art. 15a ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami Wnosimy o zastąpienie sformułowania „na pisemny wniosek kierowcy” sformułowaniem „na wniosek kierowcy”. Jeżeli projekt zakłada możliwość składania wniosków elektronicznie, przepisy nie powinny ograniczać formy wniosku do postaci pisemnej.	Uwaga wyjaśniona Wniosek pisemny, o którym mowa w art. 9 pkt 10 i 11 projektu, w zakresie art. 15 i art. 15a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, obejmuje zarówno postać papierową, jak i elektroniczną. Zgodnie z obowiązującymi zasadami prawa administracyjnego forma pisemna może być realizowana również w postaci elektronicznej, o ile spełnione są wymagania określone w przepisach prawa. W związku z tym przewidziane w projekcie wprowadzenie możliwości składania wniosków: o wydanie karty kwalifikacji kierowcy (art. 15a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami) oraz o wymianę prawa jazdy w związku z wpisem potwierdzającym uzyskanie kwalifikacji zawodowej kierowcy (kod 95) (art. 15 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami), za pomocą usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji albo w postaci elektronicznej przy wykorzystaniu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej, wypełnianego przez starostę na podstawie danych przekazanych przez wnioskodawcę oraz danych udostępnionych w systemie teleinformatycznym obsługującym Centralną Ewidencję Kierowców, nie wymaga zmiany polegającej na usunięciu z przepisów określenia „wniosek pisemny”. Pojęcie „wniosku pisemnego” ma charakter szerszy i nie ogranicza się wyłącznie do dokumentu sporządzonego na papierze. Obejmuje ono również dokumenty składane w postaci elektronicznej zgodnie z wymaganiami przewidzianymi dla komunikacji elektronicznej z organami administracji publicznej. W konsekwencji projektowane rozwiązania rozszerzają dostępne kanały składania wniosków, umożliwiając ich wniesienie również drogą elektroniczną, bez konieczności zmiany terminologii stosowanej w art. 15 i art. 15a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

108.	Art. 9 pkt 2	PWPW S.A.	Projektowane brzmienie art. 4a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.) Projekt ustawy przewiduje możliwość udostępnienia prawa jazdy w postaci elektronicznej i koncentruje się wyłącznie na jego upowszechnieniu na rynku krajowym przez jego wprowadzenie do aplikacji mObywatel. Analogicznie jak wskazano w uwadze dotyczącej elektronicznego dowodu rejestracyjnego w tym zakresie projekt: 1) pomija aspekt bezpieczeństwa prawa jazdy, które jest dokumentem publicznym kategorii pierwszej w rozumieniu art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych; 2) zmierza do wprowadzenia dualizmu w zakresie systemu dokumentów publicznych, co PWPW S.A. już sygnalizowała w stanowisku do projektu ustawy o zmianie ustawy o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej oraz niektórych innych ustaw (UC122). Dodatkowo zdecydowanego podkreślenia wymaga, nieuwzględniony w wystarczającym stopniu w projekcie, aspekt bezpieczeństwa elektronicznego prawa jazdy. Tak jak wskazano w uwadze dotyczącej elektronicznego dowodu rejestracyjnego, wprowadzenie elektronicznego prawa jazdy może generować istotne ryzyka w postaci: • braku możliwości okazania danych w sytuacjach awaryjnych; • uzależnienia obywatela od urządzenia mobilnego i infrastruktury teleinformatycznej; • zwiększonej podatność na cyberincydenty i blackouty; • problemów transgranicznych; • zwiększenia podatności na oszustwa. W odniesieniu do prawa jazdy aspekt bezpieczeństwa ma szczególne znaczenie w związku z funkcją tego dokumentu, który w praktyce jest pomocniczo wykorzystywany do potwierdzania tożsamości osoby fizycznej. Z tego powodu kwestie bezpieczeństwa i zapewnienia ciągłości działania rozwiązania dotyczącego elektronicznego prawa jazdy jest tak istotne, natomiast zagadnienia te zostały uregulowane w projekcie. Z powyższych powodów proponuje się utrzymać wymóg posiadania prawa jazdy w postaci papierowej. Jednocześnie projektowane rozwiązania nie uwzględniają przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy, zmieniającej rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 oraz uchylającą dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 (Dz. Urz. UE L 2025/2205 z 5.11.2025), zwanej dalej „dyrektywą 2025/2205”. Zgodnie z art. 5 ust. 7 dyrektywy 2025/2205 „Do dnia	Uwaga wyjaśniona Projekt ustawy nie eliminuje z obrotu prawnego dokumentu prawa jazdy w postaci fizycznej (papierowej). Co więcej, forma ta pozostaje podstawową postacią dokumentu prawa jazdy. Projekt jedynie w art. 9 pkt 2 wprowadza do ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami nowy art. 4a ust. 1 i 2, zgodnie z którym prawo jazdy może być udostępniane przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, na podstawie danych zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców, również w postaci elektronicznej. Jednocześnie prawo jazdy w postaci elektronicznej będzie stwierdzało posiadanie uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdem silnikowym lub zespołem pojazdów określonych odpowiednio dla kategorii prawa jazdy, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Dodatkowo należy wyjaśnić, że projekt ustawy nie stanowi implementacji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy, zmieniającej rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 oraz uchylającą dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 (Dz. Urz. UE L 2025/2205 z 5.11.2025), zwanej dalej „dyrektywą 2025/2205”. Jak słusznie wskazano w uwadze, zgodnie z art. 5 ust. 7 dyrektywy 2025/2205: „Do dnia 26 listopada 2026 r. Komisja przyjmie akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące wyglądu, interoperacyjności, testowania, standardów aktualizacji danych i zapisywanych informacji oraz bezpieczeństwa elektronicznych praw jazdy, ustaleń organizacyjnych do celów przetwarzania i ochrony danych osobowych, a także norm technicznych i norm bezpieczeństwa dotyczących wymiany elektronicznych praw jazdy oraz wykazów zaufanych podmiotów wydających do celów weryfikacji elektronicznych praw jazdy”. Tym samym na obecnym etapie nie są jeszcze znane kluczowe wymagania techniczne dotyczące elektronicznego prawa jazdy, które zostaną określone na poziomie prawa Unii Europejskiej. Rzeczpospolita Polska, jako państwo członkowskie Unii Europejskiej, będzie zobowiązana do uwzględnienia tych wymagań w procesie implementacji dyrektywy 2025/2205.
------	--------------	-----------	--	---

		26 listopada 2026 r. Komisja przyjmie akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące wyglądu, interoperacyjności, testowania, standardów aktualizacji danych i zapisywanych informacji oraz bezpieczeństwa elektronicznych praw jazdy, ustaleń organizacyjnych do celów przetwarzania i ochrony danych osobowych oraz norm technicznych i norm bezpieczeństwa dotyczących wymiany elektronicznych praw jazdy oraz wykazów zaufanych podmiotów wydających do celów weryfikacji elektronicznych praw jazdy”. Tym samym na chwilę obecną nie są znane najważniejsze wymagania techniczne dla elektronicznego prawa jazdy, które zostaną określone na poziomie prawa Unii Europejskiej, a Rzeczpospolita Polska jako państwo członkowskie Unii Europejskiej będzie zobowiązana do ich uwzględnienia. Zasadne jest zatem wstrzymanie krajowych prac nad tymi rozwiązaniami do czasu ogłoszenia na poziomie prawa Unii Europejskiej docelowych rozwiązań i wymogów technicznych. Takie rozwiązanie pozwoli w sposób odpowiedzialny i oszczędny dysponować środkami finansowymi, które będą mogły zostać przeznaczone na wdrożenie docelowego rozwiązania w zakresie elektronicznych praw jazdy w zgodzie z prawem Unii Europejskiej. Niezależnie od powyższych uwag wymaga wskazania, że zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w szczególności zaś art. 20 tej ustawy, emitentem prawa jazdy w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych jest minister właściwy do spraw transportu. Przedstawiony projekt ustawy zmierza zaś do przejęcia tej funkcji w odniesieniu do dokumentu prawa jazdy przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. W przypadku wydawania wyłącznie elektronicznych praw jazdy to minister właściwy do spraw informatyzacji, z pominięciem ministra właściwego do spraw transportu będzie miał uprawniony do sprawowania władztwa nad dokumentem prawa jazdy, w tym do ustalania swoich procedur z tym związanych i wyborem zarówno sposobu ich prezentacji, jak i realizatora rozwiązania. Będzie też mógł także poza ministrem właściwym do spraw transportu określać zakresy funkcjonalności tak opublikowanego prawa jazdy. W ocenie PWPW S.A. funkcję emitenta prawa jazdy powinien utrzymać minister właściwy do spraw transportu. Propozycja: 1. Ponowne rozważenie uwag PWPW S.A. zgłoszonych do projektu ustawy o zmianie ustawy o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej oraz niektórych innych ustaw (UC122) w celu uniknięcia dualizmu w zakresie systemu dokumentów publicznych, ponieważ z zaproponowanego rozwiązania wynika, że w odniesieniu do prawa jazdy w postaci papierowej emitentem pozostanie minister właściwy do spraw transportu, zaś w odniesieniu do prawa jazdy w formie cyfrowej wyłącznie właściwy będzie minister właściwy do spraw informatyzacji.	
--	--	--	--

			2. Wstrzymanie procedowania zmian w zakresie dotyczącym wprowadzenia prawa jazdy w postaci elektronicznej do czasu ogłoszenia aktów wykonawczych wydawanych na podstawie art. 5 ust. 7 dyrektywy 2025/2205, a w konsekwencji skreślenie przepisów dotyczących tego rozwiązania z projektu. 3. Utrzymanie wymogu posiadania prawa jazdy w postaci papierowej. 4. W projektowanym art. 4a w ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami należy skreślić wyrazy „przez ministra właściwego do spraw informatyzacji”.	
109.	Art. 9 pkt 2	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Art. 9 pkt 2 projektu – dodawany art. 4a ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami Należy poprawić omyłkę pisarską w projektowanym art. 4a ust. 1: wyraz „zgormadzone” należy zastąpić wyrazem „zgromadzone”.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez sprostowanie oczywistej omyłki pisarskiej w art. 9 pkt 2 projektu w zakresie dodawanego art. 4a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.
110.	Art. 9 pkt 2	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 9 pkt 2 projektu – dodawany art. 4a ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami Należy poprawić omyłkę pisarską w projektowanym art. 4a ust. 1: wyraz „zgormadzone” należy zastąpić wyrazem „zgromadzone”.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez sprostowanie oczywistej omyłki pisarskiej w art. 9 pkt 2 projektu w zakresie dodawanego art. 4a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.
111.	art. 9 pkt 22	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Art. 9 pkt 22 lit. c projektu – zmiana art. 101 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami Czy nie powinno być: „Warunkiem wydania lub zwrotu prawa jazdy albo przywrócenia uprawnienia osobie obowiązanej do poddania się badaniom” ?	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę brzmienia art. 9 pkt 22 lit c projektu w zakresie art. 101 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami na następujące: „3. Warunkiem wydania, zwrotu lub przywrócenia uprawnień osobie obowiązanej do poddania się badaniom, o których mowa w art. 98a ust. 1 pkt 1 lub ust. 2, lub do ukończenia kursu reedukacyjnego, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 lub ust. 3, w stosunku do której wydano decyzję o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami, decyzję o zatrzymaniu uprawnień do kierowania pojazdami lub nieposiadającej uprawnień do kierowania pojazdami jest uzyskanie odpowiedniego orzeczenia lekarskiego, orzeczenia psychologicznego lub zaświadczenia o ukończeniu kursu reedukacyjnego.”;
112.	art. 9 pkt 22	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 9 pkt 22 lit. c projektu – zmiana art. 101 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami Czy nie powinno być: „Warunkiem wydania lub zwrotu prawa jazdy albo przywrócenia uprawnienia osobie obowiązanej do poddania się badaniom” ?	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę brzmienia art. 9 pkt 22 lit c projektu w zakresie art. 101 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami na następujące: „3. Warunkiem wydania, zwrotu lub przywrócenia uprawnień

				osobie obowiązanej do poddania się badaniom, o których mowa w art. 98a ust. 1 pkt 1 lub ust. 2, lub do ukończenia kursu reedukacyjnego, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 lub ust. 3, w stosunku do której wydano decyzję o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami, decyzję o zatrzymaniu uprawnień do kierowania pojazdami lub nieposiadającej uprawnień do kierowania pojazdami jest uzyskanie odpowiedniego orzeczenia lekarskiego, orzeczenia psychologicznego lub zaświadczenia o ukończeniu kursu reedukacyjnego.”;
113.	art. 9 pkt 3	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1g ustawy o kierujących pojazdami Prosimy o wyjaśnienie celu przekazywania adresu poczty elektronicznej do rejestru danych kontaktowych osób fizycznych oraz rozważyć, czy w projektowanym przepisie nie powinien zostać uwzględniony adres do doręczeń elektronicznych? Jeżeli intencją projektodawcy jest wyłącznie przekazanie danych kontaktowych za zgodą osoby, należy to jednoznacznie odróżnić od doręczeń elektronicznych. Brak doprecyzowania może prowadzić do błędnego założenia, że zwykły adres e-mail może służyć do formalnej komunikacji z organem.	Uwaga wyjaśniona Zakres danych gromadzonych w rejestrze danych kontaktowych wynika wprost z treści art. 20j ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne. Zgodnie z art. 20j ust. 1 wskazanej ustawy, do rejestru danych kontaktowych wprowadza się: 1) numer PESEL; 2) imię i nazwisko; 3) adres poczty elektronicznej lub numer telefonu komórkowego.
114.	art. 9 pkt 3	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1k ustawy o kierujących pojazdami Należy doprecyzować, o jakie kopie dokumentów chodzi oraz czy są to skany oryginałów, elektroniczne odwzorowania dokumentów, kopie prawa jazdy, dokumenty pobytowe, orzeczenia albo inne załączniki. Prosimy o wyjaśnienie relacji tego przepisu do planowanego pobierania danych bezpośrednio z CEK i innych rejestrów. Pozostawienie niejasnej kategorii „kopii dokumentów” może powodować wątpliwości, które dokumenty mają być nadal dołączane przez wnioskodawcę. Brak doprecyzowania może prowadzić do rozbieżnej praktyki urzędów oraz do sytuacji, w której organ będzie musiał żądać oryginałów dokumentów mimo złożenia wniosku elektronicznego.	Uwaga wyjaśniona W dodawanym w projekcie przepisie art 10 ust. 1k ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, mowa jest o kopiach wszelkich dokumentów, które zostaną załączone do wniosku złożonego za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji o której mowa w ust. 1a pkt 1. Jednocześnie przepis ten nie wyklucza możliwości załączenia do wniosku dokumentu w postaci elektronicznej, jeżeli w tej formie został on sporządzony.
115.	art. 9 pkt 3	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1l ustawy o kierujących pojazdami Analogicznie jak przy rejestracji pojazdu. Proponujemy brzmienie „Dokument prawa jazdy osoba ubiegająca się o jego wydanie odbiera w urzędzie właściwym ze względu na miejsce zamieszkania” Urząd wskazany przez wnioskodawcę może nie być organem właściwym w sprawie, a mimo to będzie wykonywał czynności związane z fizycznym wydaniem dokumentu. Do ustalenia jest również kwestia kosztów obsługi.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę brzmienia art. 10 ust. 1l ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami na następujące: „1l. Dokument prawa jazdy osoba ubiegająca się o jego wydanie odbiera w urzędzie obsługującym organ, który wydał ten dokument. Rezygnacja z odmiejszczenia odbioru dokumentu.

116.	art. 9 pkt 3	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1m ustawy o kierujących pojazdami Projektowany przepis wymaga doprecyzowania w zakresie sformułowania „do rąk własnych na adres przez niego wskazany”.	Uwaga nieuwzględniona Z uwagi na to, że dokument prawa jazdy wydawany jest wyłącznie osobom fizycznym zasadnym jest wprowadzenie rozwiązań prawnych gwarantujących doręczanie tego dokumentu do rąk własnych osoby wnioskującej o jego wydanie.
117.	art. 9 pkt 3	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1o pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami Należy zmienić mechanizm unieważniania dotychczasowego dowodu rejestracyjnego przy doręczeniu nowego dokumentu za pośrednictwem operatora pocztowego. Ważność nowego dowodu nie powinna być uzależniona od nieweryfikowalnego fizycznego obcięcia rogu dotychczasowego dokumentu przez właściciela pojazdu. Należy rozważyć, aby dotychczasowy dokument był unieważniany systemowo z chwilą potwierdzenia odbioru nowego dokumentu, ewentualnie po złożeniu przez właściciela oświadczenia o jego unieważnieniu. Organ nie będzie miał realnej możliwości zweryfikowania, czy właściciel faktycznie uszkodził dotychczasowy dowód rejestracyjny. Uzależnienie ważności nowego dokumentu od czynności fizycznej wykonywanej poza urzędem może prowadzić do niepewności co do statusu obu dokumentów. Bardziej prawidłowe byłoby powiązanie skutku prawnego z potwierdzeniem odbioru i wpisem w systemie, a nie z nieweryfikowalną czynnością techniczną po stronie obywatela.	Uwaga uwzględniona Uwzględniona poprzez zmianę brzmienia art. 73 ust. 1cf pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym na następujące: „2) w sposób, o którym mowa w ust. 1cd – właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w ust. 2 i 5 unieważnia fizycznie dotychczas posiadany dowód rejestracyjny w postaci papierowej przez jego uszkodzenie przez obcięcie, prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm ² , strony tytułowej dokumentu. Dowód rejestracyjny uznawany jest za ważny po potwierdzeniu jego odbioru oraz złożeniu oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, o unieważnieniu fizycznym dotychczas posiadanego dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej, przy użyciu usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”. Tym samym czynność fizycznego unieważnienia dotychczas posiadanego blankietu dowodu rejestracyjnego została powiązana z obowiązkiem złożenia oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Jednocześnie oświadczenie to będzie składane za pośrednictwem usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, a jego złożenie, wraz z potwierdzeniem odbioru dowodu rejestracyjnego, będzie stanowiło warunek uznania nowego blankietu dowodu rejestracyjnego za ważny.
118.	art. 9 pkt 3	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1g ustawy o kierujących pojazdami Prosimy o wyjaśnienie celu przekazywania adresu poczty elektronicznej do rejestru danych kontaktowych osób fizycznych oraz rozważyć, czy w projektowanym przepisie nie powinien zostać uwzględniony adres do doręczeń elektronicznych? Jeżeli intencją projektodawcy jest wyłącznie przekazanie	Uwaga wyjaśniona Zakres danych gromadzonych w rejestrze danych kontaktowych wynika wprost z treści art. 20j ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne. Zgodnie z art. 20j ust. 1 wskazanej ustawy, do rejestru danych kontaktowych wprowadza się: 1) numer PESEL;

			danych kontaktowych za zgodą osoby, należy to jednoznacznie odróżnić od doręczeń elektronicznych. Brak doprecyzowania może prowadzić do błędnego założenia, że zwykły adres e-mail może służyć do formalnej komunikacji z organem.	2) imię i nazwisko; 3) adres poczty elektronicznej lub numer telefonu komórkowego.
119.	art. 9 pkt 3	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1k ustawy o kierujących pojazdami Należy doprecyzować, o jakie kopie dokumentów chodzi oraz czy są to skany oryginałów, elektroniczne odwzorowania dokumentów, kopie prawa jazdy, dokumenty pobytowe, orzeczenia albo inne załączniki. Prosimy o wyjaśnienie relacji tego przepisu do planowanego pobierania danych bezpośrednio z CEK i innych rejestrów. Pozostawienie niejasnej kategorii „kopii dokumentów” może powodować wątpliwości, które dokumenty mają być nadal dołączane przez wnioskodawcę. Brak doprecyzowania może prowadzić do rozbieżnej praktyki urzędów oraz do sytuacji, w której organ będzie musiał żądać oryginałów dokumentów mimo złożenia wniosku elektronicznego.	Uwaga wyjaśniona W dodawanym w projekcie przepisie art 10 ust. 1k ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, mowa jest o kopiach wszelkich dokumentów, które zostaną załączone do wniosku złożonego za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, o której mowa w ust. 1a pkt 1. Jednocześnie przepis ten nie wyklucza możliwości załączenia do wniosku dokumentu w postaci elektronicznej, jeżeli w tej formie został on sporządzony.
120.	art. 9 pkt 3	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1l ustawy o kierujących pojazdami Analogicznie jak przy rejestracji pojazdu. Proponujemy brzmienie „Dokument prawa jazdy osoba ubiegająca się o jego wydanie odbiera w urzędzie właściwym ze względu na miejsce zamieszkania” Urząd wskazany przez wnioskodawcę może nie być organem właściwym w sprawie, a mimo to będzie wykonywał czynności związane z fizycznym wydaniem dokumentu. Do ustalenia jest również kwestia kosztów obsługi.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę brzmienia art. 10 ust. 1l ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami na następujące: „1l. Dokument prawa jazdy osoba ubiegająca się o jego wydanie odbiera w urzędzie obsługującym organ, który wydał ten dokument.”. Rezygnacja z odmiejszczenia odbioru dokumentu.
121.	art. 9 pkt 3	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1m ustawy o kierujących pojazdami Projektowany przepis wymaga doprecyzowania w zakresie sformułowania „do rąk własnych na adres przez niego wskazany”. W szczególności nie jest jasne, w jaki sposób doręczenie „do rąk własnych” ma być realizowane. Projekt powinien wskazywać, komu skutecznie doręcza się dokument w przypadku spółek, podmiotów wieloosobowo reprezentowanych, leasingodawców oraz innych przedsiębiorców.	Uwaga nieuwzględniona Z uwagi na to, że dokument prawa jazdy wydawany jest wyłącznie osobom fizycznym zasadnym jest wprowadzenie rozwiązań prawnych gwarantujących doręczanie tego dokumentu do rąk własnych osoby wnioskującej o jego wydanie.
122.	art. 9 pkt 3	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1o pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami Należy zmienić mechanizm unieważniania dotychczasowego dowodu rejestracyjnego przy doręczeniu nowego dokumentu za pośrednictwem operatora pocztowego. Ważność nowego dowodu nie powinna być uzależniona od nieweryfikowalnego fizycznego obciążenia rogu dotychczasowego dokumentu	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę brzmienia art. 73 ust. 1cf pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym na następujące: „2) w sposób, o którym mowa w ust. 1cd – właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w ust. 2 i 5 unieważnia fizycznie

			przez właściciela pojazdu. Należy rozważyć, aby dotychczasowy dokument był unieważniany systemowo z chwilą potwierdzenia odbioru nowego dokumentu, ewentualnie po złożeniu przez właściciela oświadczenia o jego unieważnieniu. Organ nie będzie miał realnej możliwości zweryfikowania, czy właściciel faktycznie uszkodził dotychczasowy dowód rejestracyjny. Uzależnienie ważności nowego dokumentu od czynności fizycznej wykonywanej poza urzędem może prowadzić do niepewności co do statusu obu dokumentów. Bardziej prawidłowe byłoby powiązanie skutku prawnego z potwierdzeniem odbioru i wpisem w systemie, a nie z nieweryfikowalną czynnością techniczną po stronie obywatela.	dotychczas posiadany dowód rejestracyjny w postaci papierowej przez jego uszkodzenie przez obcięcie, prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm², strony tytułowej dokumentu. Dowód rejestracyjny uznawany jest za ważny po potwierdzeniu jego odbioru oraz złożeniu oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, o unieważnieniu fizycznym dotychczas posiadanego dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej, przy użyciu usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”. Tym samym czynność fizycznego unieważnienia dotychczas posiadanego blankietu dowodu rejestracyjnego została powiązana z obowiązkiem złożenia oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Jednocześnie oświadczenie to będzie składane za pośrednictwem usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, a jego złożenie, wraz z potwierdzeniem odbioru dowodu rejestracyjnego, będzie stanowiło warunek uznania nowego blankietu dowodu rejestracyjnego za ważny.
123.	art. 9 pkt 3	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1a–1o ustawy o kierujących pojazdami Wnosimy o ponowne przeanalizowanie modelu odmiejscowienia spraw dotyczących prawa jazdy, w szczególności możliwości składania wniosku wypełnianego przez starostę do dowolnego starosty oraz odbioru dokumentu w urzędzie wskazanym przez wnioskodawcę. Analogicznie jak w przypadku rejestracji pojazdów, należy co najmniej doprecyzować właściwość organów, zasady przekazywania spraw, sposób ustalania organu właściwego miejscowo, rozliczanie opłat oraz finansowanie pracy urzędu niewłaściwego miejscowo, który będzie zobowiązany do zapewnienia warunków organizacyjnych i odpowiedniej ilości pracowników obsługujących bezpośrednio Klienta.	Uwaga uwzględniona Uwagi OSSWK, UMP, MI dotyczące rezygnacji z rozwiązań prawnych przewidzianych w art. 9 pkt 3 projektu, umożliwiających złożenie wniosku, o którym mowa w art. 10 ust. 1a pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, u dowolnego starosty i analogicznie zrezygnować również z odmiejscowienia usługi odbioru prawa jazdy zostają uwzględnione. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymagałoby zmiany zasad pobierania opłat za wydawanie uprawnień do kierowania pojazdami. Z uwagi na fakt, że część czynności związanych z obsługą takiego wniosku, czy też wydawaniem papierowego blankietu prawa jazdy byłaby wykonywana przez organ niewłaściwy miejscowo do jego rozpatrzenia, opłaty powinny być pobierane za poszczególne czynności administracyjne, takie jak przyjęcie wniosku, jego rozpatrzenie czy fizyczne wydanie dokumentu, a nie – jak obecnie – za wydanie prawa jazdy jako całość. Ponadto możliwość złożenia przedmiotowego wniosku u dowolnego starosty generowałaby potrzebę wykonywania dodatkowych

				czynności przez organy przyjmujące wnioski, które w praktyce pełniłyby jedynie rolę pośredników pomiędzy wnioskodawcami a organami właściwymi do ich rozpatrzenia - chociażby w zakresie informowania wnioskujących zgodnie z przepisami ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, o przekazaniu wniosku do organu właściwego. W związku z powyższym angażowanie dowolnego urzędu wyłącznie w przyjęcie i obsługę wniosku, który następnie miałby zostać przekazany do realizacji organowi właściwemu miejscowo, a także umożliwienie odbioru dokumentu w urzędzie obsługującym organ dowolnie wskazanym przez wnioskującego nie znajduje dostatecznego uzasadnienia, zwłaszcza w sytuacji w której, zgodnie z art. 10 ust. 1a pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, obywatel ma możliwość złożenia wniosku o wydanie prawa jazdy za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności osobistej wizyty w urzędzie, zaś odbiór dokumentu prawa jazdy jest możliwy za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu Prawa pocztowego.
124.	art. 9 pkt 3	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1n ustawy o kierujących pojazdami Należy poprawić błędne odesłanie w projektowanym art. 10 ust. 1n. Przepis odwołuje się do sposobu doręczenia określonego w ust. 1o, podczas gdy doręczenie za pośrednictwem operatora wyznaczonego zostało uregulowane w ust. 1m.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez poprawienie w art. 10 ust. 1n błędnego odesłania. Przepis pierwotnie odsyłał do ust. 1o, podczas gdy prawidłowe odesłanie to ust. 1m.
125.	art. 9 pkt 3	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1a–1o ustawy o kierujących pojazdami Wnosimy o ponowne przeanalizowanie modelu odmiejscowienia spraw dotyczących prawa jazdy, w szczególności możliwości składania wniosku wypełnianego przez starostę do dowolnego starosty oraz odbioru dokumentu w urzędzie wskazanym przez wnioskodawcę. Analogicznie jak w przypadku rejestracji pojazdów, należy co najmniej doprecyzować właściwość organów, zasady przekazywania spraw, sposób ustalania organu właściwego miejscowo, rozliczanie opłat oraz finansowanie pracy urzędu niewłaściwego miejscowo, który będzie zobowiązany do zapewnienia warunków organizacyjnych i odpowiedniej ilości pracowników obsługujących bezpośrednio Klienta.	Uwaga uwzględniona Uwagi OSSWK, UMP, MI dotyczące rezygnacji z rozwiązań prawnych przewidzianych w art. 9 pkt 3 projektu, umożliwiających złożenie wniosku, o którym mowa w art. 10 ust. 1a pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, u dowolnego starosty zostają uwzględnione. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymagałoby zmiany zasad pobierania opłat za wydawanie uprawnień do kierowania pojazdami. Z uwagi na fakt, że część czynności związanych z obsługą takiego wniosku byłaby wykonywana przez organ niewłaściwy miejscowo do jego rozpatrzenia, opłaty powinny być pobierane za poszczególne czynności administracyjne, takie jak przyjęcie wniosku, jego rozpatrzenie czy fizyczne wydanie dokumentu, a nie – jak obecnie – za wydanie prawa jazdy jako całość. Ponadto możliwość złożenia przedmiotowego wniosku u dowolnego starosty generowałaby potrzebę wykonywania dodatkowych

				czynności przez organy przyjmujące wnioski, które w praktyce pełniłyby jedynie rolę pośredników pomiędzy wnioskodawcami a organami właściwymi do ich rozpatrzenia - chociażby w zakresie informowania wnioskujących zgodnie z przepisami ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, o przekazaniu wniosku do organu właściwego. W związku z powyższym angażowanie dowolnego urzędu wyłącznie w przyjęcie i obsługę wniosku, który następnie miałby zostać przekazany do realizacji organowi właściwemu miejscowo, a także umożliwienie odbioru dokumentu w urzędzie obsługującym organ dowolnie wskazanym przez wnioskującego nie znajduje dostatecznego uzasadnienia, zwłaszcza w sytuacji w której, zgodnie z art. 10 ust. 1a pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, obywatel ma możliwość złożenia wniosku o wydanie prawa jazdy za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności osobistej wizyty w urzędzie, zaś odbiór dokumentu prawa jazdy jest możliwy za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu Prawa pocztowego.
126.	art. 9 pkt 3	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 9 pkt 3 projektu – dodawany art. 10 ust. 1n ustawy o kierujących pojazdami Należy poprawić błędne odesłanie w projektowanym art. 10 ust. 1n. Przepis odwołuje się do sposobu doręczenia określonego w ust. 1o, podczas gdy doręczenie za pośrednictwem operatora wyznaczonego zostało uregulowane w ust. 1m.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez poprawienie w art. 10 ust. 1n błędnego odesłania. Przepis pierwotnie odsyłał do ust. 1o, podczas gdy prawidłowe odesłanie to ust. 1m.
127.	Art. 9 pkt 3 i 11	PWPW S.A.	Projektowane brzmienie art. 10 ust. 1a oraz art. 15a ust. 2a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami Projekt przewiduje możliwość złożenia wniosku o wydanie prawa jazdy oraz wniosku o wydanie karty kwalifikacji kierowcy przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej. Wymaga jednak podkreślenia, że takie rozwiązanie zostało w maju br. udostępnione przez PWPW S.A. w formie portalu e-usług dostępnego pod adresem: https://info-kierowca.pl/ Portal ten został zbudowany z wykorzystaniem środków z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności w zakresie wniosku projektowego „Uzyskanie uprawnień na Prawo Jazdy lub Kartę Kwalifikacji Kierowcy, możliwość sprawdzenia statusu sprawy wydania PJ/KKK w urzędzie lub statusu obsługi PKK/PKZ”. PWPW S.A. została zobowiązana do utrzymania trwałości tego projektu przez okres 5 lat od dnia jego uruchomienia (tj. od maja 2026 r.). Projektowane przepisy powinny zatem odnosić się do ww. portalu. Skoro	Uwaga nieuwzględniona Intencją projektodawcy było zapewnienie możliwości składania wniosku o wydanie prawa jazdy dwoma niezależnymi od siebie kanałami. Pierwszy z nich stanowi usługa elektroniczna udostępniana przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, umożliwiającą złożenie wniosku drogą elektroniczną na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę, danych zgromadzonych w systemie teleinformatycznym obsługującym Centralną Ewidencję Kierowców oraz danych zgromadzonych w rejestrach państwowych, po uwierzytelnieniu przy użyciu środków identyfikacji elektronicznej określonych w ustawie o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne. Drugi kanał przewiduje możliwość złożenia wniosku w postaci elektronicznej przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej, wypełnianego przez starostę na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę oraz danych udostępnionych w

			zapewniona została już ta usługa brak jest konieczności wydatkowania kolejnych środków publicznych na tożsame rozwiązanie. Propozycja: W projektowanym przepisie art. 10 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami należy wprowadzić następujące zmiany: 1) w ust. 1a pkt 1 powinien otrzymać brzmienie: „1) za pomocą usługi elektronicznej udostępnionej przez wytwórcę praw jazdy umożliwiającej złożenie wniosku o wydanie prawa jazdy za pomocą środków komunikacji elektronicznej, na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę po uwierzytelnieniu”; 2) w ust. 1k wyrazy „ministra właściwego do spraw informatyzacji” należy zastąpić wyrazami „wytwórcę praw jazdy”.	systemie teleinformatycznym obsługującym Centralną Ewidencję Kierowców, a następnie podpisywanego przez wnioskodawcę. Projektowane rozwiązania są spójne z kierunkiem cyfryzacji usług publicznych przyjętym również w innych procedurach związanych z obsługą kierowców i właścicieli pojazdów. Analogiczny model został przewidziany w art. 73 ust. 1ab ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dodanym ustawą z dnia 7 listopada 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. 1734), który po wejściu w życie będzie miał zastosowanie do składania wniosków o rejestrację pojazdów. Dodatkowo należy podkreślić, że usługa udostępniona przez PWPW S.A. w postaci portalu e-usług dostępnego pod adresem https://info-kierowca.pl/, do której odnosi się przedmiotowa uwaga, została uruchomiona i funkcjonuje już w obecnym stanie prawnym. Należy zatem przyjąć, że istniejące przepisy stanowiły wystarczającą podstawę prawną do jej uruchomienia i świadczenia usług za jej pośrednictwem. W konsekwencji brak jest podstaw do wprowadzania dodatkowego przepisu, którego jedynym celem byłoby potwierdzenie dopuszczalności funkcjonowania tej usługi. Odmienne stanowisko prowadziłoby bowiem do wniosku, że portal został uruchomiony oraz jest eksploatowany przez PWPW S.A. bez odpowiedniej podstawy prawnej. Sam fakt funkcjonowania usługi w obrocie prawnym oraz wykonywania za jej pośrednictwem określonych czynności przemawia za uznaniem, że obowiązujące regulacje są wystarczające dla jej działania. Tym samym nie zachodzi potrzeba wprowadzania dodatkowej regulacji ustawowej wyłącznie w celu potwierdzenia możliwości funkcjonowania usługi, która już obecnie działa na podstawie obowiązujących przepisów prawa.
128.	art. 9 pkt 4	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 9 pkt 4 projektu – zmiana art. 10a ustawy o kierujących pojazdami Należy zweryfikować zasadność projektowanej zmiany polegającej na skreśleniu wyrazów „(Dz. U. poz. 1234 oraz z 2024 r. poz. 854)”. Pojawia się wątpliwość, czy projekt nie odnosi się do zmiany przepisów, która nie weszła w życie albo wynikała z wcześniejszego, nieaktualnego projektu.	Uwaga wyjaśniona Wykreślenie jest zasadne.
129.	art. 9 pkt 4	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 9 pkt 4 projektu – zmiana art. 10a ustawy o kierujących pojazdami Należy zweryfikować zasadność projektowanej zmiany polegającej na skreśleniu wyrazów „(Dz. U. poz. 1234 oraz z 2024 r. poz. 854)”. Pojawia się wątpliwość, czy projekt nie odnosi się do zmiany przepisów, która nie weszła w życie albo wynikała z wcześniejszego, nieaktualnego projektu.	Uwaga wyjaśniona Wykreślenie jest zasadne.

130.	art. 9 pkt 6 lit a i b	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 9 pkt 6 lit. a i b projektu Należy ponownie przeanalizować projektowaną przesłankę odmowy wydania prawa jazdy osobie, „której zatrzymano prawo jazdy – w okresie tego zatrzymania”. Bardziej adekwatne wydaje się odniesienie do pojęcia zawieszenia uprawnienia, o którym mowa w art. 104a ustawy o kierujących pojazdami, a nie do zatrzymania prawa jazdy. Wymaga oceny poprawności konstrukcji pojęcia zawieszenie uprawnienia do kierowania pojazdami. Jednocześnie uchylenie art. 12 ust. 2 i 3 wymaga szczególnej analizy pod kątem skutków dotyczących możliwości uczestnictwa w szkoleniu, egzaminowaniu i wydawania dokumentów w odniesieniu do poszczególnych kategorii prawa jazdy. Jednostki redakcyjne ukp - art. 12,22,50 - wymagają oceny pod kątem wypełnienia wyroków TK SK 23/21, K 4/21.	Uwaga uwzględniona Zmieniono brzmienie pkt 3a dodawanego w art. 12 w ust. 1 na następujące: „3a) której uprawnienia do kierowania pojazdami uległy zawieszeniu na podstawie art. 104a ust. 1 pkt 1 – w okresie i zakresie obowiązywania tego zawieszenia.”. Punkt ten celowo ograniczono wyłącznie do zawieszenia uprawnienia do kierowania pojazdami na podstawie art. 104a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, ponieważ zawieszenie uprawnień na podstawie pkt 2 omawianego przepisu mieści się w zakresie art. 12 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami tj. prawo jazdy nie może być wydane osobie w stosunku do której wydano decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy – w okresie i zakresie obowiązywania tej decyzji. Dodatkowo w projekcie zrezygnowano z uchylenia w art. 12 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Jak wskazało Ministerstwo Infrastruktury przepisy te, w określonym zakresie, stanowiły implementację art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/126/WE w sprawie praw jazdy. Zatem zasadnym jest, aby pozostały w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w brzmieniu obecnie obowiązującym. W konsekwencji powyższego zrezygnowano również ze zmiany brzmienia w art. 12 ust. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.
131.	art. 9 pkt 6 lit a i b	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 9 pkt 6 lit. a i b projektu Należy ponownie przeanalizować projektowaną przesłankę odmowy wydania prawa jazdy osobie, „której zatrzymano prawo jazdy – w okresie tego zatrzymania”. Bardziej adekwatne wydaje się odniesienie do pojęcia zawieszenia uprawnienia, o którym mowa w art. 104a ustawy o kierujących pojazdami, a nie do zatrzymania prawa jazdy. Wymaga oceny poprawności konstrukcji pojęcia zawieszenie uprawnienia do kierowania pojazdami. Jednocześnie uchylenie art. 12 ust. 2 i 3 wymaga szczególnej analizy pod kątem skutków dotyczących możliwości uczestnictwa w szkoleniu, egzaminowaniu i wydawania dokumentów w odniesieniu do poszczególnych kategorii prawa jazdy. Jednostki redakcyjne ukp - art. 12,22,50 - wymagają oceny pod kątem wypełnienia wyroków TK SK 23/21, K 4/21.	Uwaga uwzględniona Zmieniono brzmienie pkt 3a dodawanego w art. 12 w ust. 1 na następujące: „3a) której uprawnienia do kierowania pojazdami uległy zawieszeniu na podstawie art. 104a ust. 1 pkt 1 – w okresie i zakresie obowiązywania tego zawieszenia.”. Punkt ten celowo ograniczono wyłącznie do zawieszenia uprawnienia do kierowania pojazdami na podstawie art. 104a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, ponieważ zawieszenie uprawnień na podstawie pkt 2 omawianego przepisu mieści się w zakresie art. 12 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami tj. prawo jazdy nie może być wydane osobie w stosunku do której wydano decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy – w okresie i zakresie obowiązywania tej decyzji. Dodatkowo w projekcie zrezygnowano z uchylenia w art. 12 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Jak wskazało Ministerstwo Infrastruktury przepisy te, w określonym zakresie,

				stanowiły implementację art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/126/WE w sprawie praw jazdy. Zatem zasadnym jest, aby pozostały w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w brzmieniu obecnie obowiązującym. W konsekwencji powyższego zrezygnowano również ze zmiany brzmienia w art. 12 ust. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.
132.	art. 9 pkt 7	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Art. 9 pkt 7 projektu – zmiana w art. 13 ustawy o kierujących pojazdami Proponujemy zmianę poprzez doprecyzowanie, że "termin ważności" prawa jazdy w poszczególnych kategoriach jest ustalany na podstawie najpóźniej wydanego orzeczenia lekarskiego/psychologicznego. Uregulowanie na poziomie ustawy umożliwi zasysanie dat ważności bezpośrednio z orzeczeń przesłanych do CEK.	Uwaga wyjaśniona W obecnym stanie prawnym § 15 ust. 3 pkt 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2025 r. w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami precyzuje w jaki sposób określa się datę ważności uprawnienia, w tym w lit. a wprost wskazano, że w przypadku prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, B+E i T - za datę stosowaną do określenia daty ważności tych uprawnień przyjmuje się jedną datę określoną w najpóźniej wydanym orzeczeniu lekarskim; stosuje się również w zakresie prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E, z zastrzeżeniem lit. b-f.
133.	art. 9 pkt 7	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Art. 9 pkt 7 projektu – zmiana w art. 13 ustawy o kierujących pojazdami Proponujemy zmianę poprzez doprecyzowanie, że "termin ważności" prawa jazdy w poszczególnych kategoriach jest ustalany na podstawie najpóźniej wydanego orzeczenia lekarskiego/psychologicznego. Uregulowanie na poziomie ustawy umożliwi zasysanie dat ważności bezpośrednio z orzeczeń przesłanych do CEK.	Uwaga wyjaśniona W obecnym stanie prawnym § 15 ust. 3 pkt 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2025 r. w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami precyzuje w jaki sposób określa się datę ważności uprawnienia, w tym w lit. a wprost wskazano, że w przypadku prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, B+E i T - za datę stosowaną do określenia daty ważności tych uprawnień przyjmuje się jedną datę określoną w najpóźniej wydanym orzeczeniu lekarskim; stosuje się również w zakresie prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E, z zastrzeżeniem lit. b-f.
134.	Art. 9 pkt 3	Związek Powiatów Polskich	Art. 9 pkt 3 w zakresie dodawanego ust. 11 w art. 10 ustawy o kierujących pojazdami Należy doprecyzować, że wniosek o odbiór dokumentu prawa jazdy w urzędzie obsługującym starostę wskazanym przez wnioskodawcę należy złożyć na etapie wniosku o wydanie prawa jazdy. Należy uniknąć sytuacji, w której konieczne będzie przekazywanie dokumentu pomiędzy urzędami. Dokumenty powinny być wysyłane bezpośrednio do	Uwaga wyjaśniona W zakresie prawa jazdy - w związku z uwagami zgłoszonymi przez OSSWK, UMP, ZPP, MI zmieniono brzmienie art. 10 ust. 11 na następujące: „11. Dokument prawa jazdy osoba ubiegająca się o jego wydanie odbiera w urzędzie obsługującym organ, który wydał ten dokument.”. Rezygnacja z odmiejszczenia odbioru dokumentu.

			urzędu, w którym wnioskodawca chce odebrać dokument a nie do urzędu, gdzie składał wniosek w sytuacji, jeżeli wnioskodawca wyrazi taką wolę.	
135.	Art. 9 pkt 3	Związek Powiatów Polskich	Art. 9 pkt 3 w zakresie dodawanego ust. 1m w art. 10 ustawy o kierujących pojazdami Przepis należy doprecyzować o informację, że doręczenie następuje na koszt odbiorcy. W aktualnym brzmieniu przepis nie przesądza, o podmiocie ponoszącym koszty realizacji usługi.	Uwaga uwzględniona Zmieniono brzmienie art. 10 ust. 1m ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami na następujące: „1m. Na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie prawa jazdy, dokument prawa jazdy może zostać przesłany za pośrednictwem operatora wyznaczonego pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 366, 820 i 1456), na koszt odbiorcy, z uwzględnieniem bezpieczeństwa przekazywanego dokumentu, do rąk własnych na adres przez nią wskazany.”.
136.	Art. 9 pkt 3	Związek Powiatów Polskich	Art. 9 pkt 3 w zakresie dodawanego ust. 1n art. 10 ustawy o kierujących pojazdami Należy skorygować błędne odwołanie do ust. 1o na ust. 1m	Uwaga uwzględniona Dokonano korekty odesłania w przepisie do prawidłowej jednostki redakcyjnej. Obecne brzmienie art. 10 ust. 1n: „1n. W przypadku braku możliwości doręczenia dokumentu prawa jazdy w sposób określony w ust. 1m, dokument odbiera się w urzędzie obsługującym organ, który wydał ten dokument.”.
137.	Art. 9 pkt 3	Związek Powiatów Polskich	Art. 9 pkt 3 w zakresie dodawanego ust. 1o pkt 2 w art. 10 ustawy o kierujących pojazdami Uwaga jak w wierszu 3 z zastrzeżeniem, że dotyczy dokumentu prawa jazdy. Uzasadnienie jak w wierszu 3 z zastrzeżeniem, że dotyczy dokumentu prawa jazdy.	Uwaga uwzględniona Zmieniono przepis na: „...dokument prawa jazdy uznawany jest za ważny po potwierdzeniu jego odbioru przez osobę odbierającą ten dokument przy użyciu usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji i unieważnieniu fizycznym przez uszkodzenie dotychczas posiadanego dokumentu prawa jazdy przez obcięcie lewego rogu o powierzchni co najmniej 1 cm ² , przez tę osobę; unieważnienie dotychczas posiadanego dokumentu następuje z chwilą uznania dokumentu prawa jazdy za ważny.” oraz po złożeniu oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, o unieważnieniu fizycznym dotychczas posiadanego dokumentu prawa jazdy przez jego uszkodzenie przez obcięcie lewego rogu o powierzchni co najmniej 1 cm ² , przy użyciu usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.;

138.	Art. 12 ust. 6	Związek Powiatów Polskich	Przepis powinien jasno wskazywać, że decyzje wydane na podstawie dotychczasowych przepisów stają się czynnościami materialno-technicznymi w rozumieniu projektowanej ustawy. Projekt powinien jednoznacznie wskazywać jaki status będą miały dotychczasowe decyzje. Kwestia istotna z punktu widzenia ewentualnej konieczności zmiany czy uchylecia oraz pojawienia się przesłanek stwierdzenia nieważności lub wznowienia postępowania.	Uwaga wyjaśniona Zmieniono brzmienie art. 12 ust. 6 projektu na następujące: „6. Decyzje o rejestracji pojazdów wydane na podstawie dotychczasowych przepisów ustawy zachowują ważność. ”
139.	art. 22	Związek Dealerów Samochodów „FORS”	Postulat skrócenia vacatio legis i szybsze wdrożenie przepisów ustawy Związek Dealerów Samochodów pragnie zwrócić uwagę na nieuzasadnioną długość przewidzianego w projekcie okresu vacatio legis. Analiza przepisów końcowych wskazuje na znaczne odsunięcie w czasie wejścia w życie kluczowych regulacji modernizacyjnych, co stoi w sprzeczności z ich pilną potrzebą rynkową. Proponowane ułatwienia, automatyzacja oraz cyfryzacja procesów związanych z systemem CEPiK i e-rejestracją są rozwiązaniami wyjątkowo pożytecznymi i oczekiwanymi przez rynek. Zwracamy się o skrócenie przewidzianych w projekcie okresów przejściowych, co pozwoli na szybsze wejście w życie korzyści płynących z reformy.	Uwaga nieuwzględniona Jak wskazano w uzasadnieniu projektu, terminy wejścia w życie poszczególnych przepisów zostały określone z uwzględnieniem zakresu i stopnia złożoności zmian organizacyjnych oraz technicznych niezbędnych do ich wdrożenia. Projektowane rozwiązania w znacznym zakresie dotyczą rozbudowy Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców oraz wdrożenia nowych usług i funkcjonalności wymagających zmian nie tylko po stronie systemu CEPiK, ale również po stronie systemów dziedziny wykonywanych przez liczne podmioty współpracujące z CEPiK. W związku z tym wdrażanie nowych funkcjonalności będzie realizowane etapowo i uzależnione od stopnia zaawansowania prac projektowych, programistycznych, integracyjnych i testowych, zarówno po stronie systemów centralnych, jak i dziedziny wykonywanych systemów teleinformatycznych interesariuszy CEPiK. Z tego względu w projekcie przyjęto terminy wejścia w życie odpowiadające rzeczywistym możliwościom technicznym i organizacyjnym wdrożenia poszczególnych funkcjonalności. Jednocześnie przepisy, których stosowanie nie jest uzależnione od przygotowania i wdrożenia nowych rozwiązań systemowych, mają wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy. W ocenie projektodawcy przyjęte terminy stanowią kompromis pomiędzy oczekiwaniem na jak najszybsze wdrożenie rozwiązań upraszczających i cyfryzujących procesy związane z CEPiK a koniecznością zapewnienia bezpiecznego, stabilnego i prawidłowego funkcjonowania systemów teleinformatycznych obsługujących te procesy.
140.	uwaga ogólna	Polska Izba Ubezpieczeń	Niezależnie od postulowanych powyżej zmian do Projektu ustawy zwracamy się o nieodpłatny dostęp zakładów ubezpieczeń do rejestru PESEL i możliwość uzyskania z tego rejestru informacji czy nr PESEL jest prawidłowy, czy istnieje w rejestrze PESEL oraz czy nie została odnotowana informacja o zgonie. Wszystkie zakłady ubezpieczeń zidentyfikowały przypadki zawierania albo	Uwaga nieuwzględniona Zmiana wykracza poza zakres projektowanych zmian. Niezależnie od powyższego należy wyjaśnić, że obecnie trwają prace nad projektem ustawy o zmianie ustawy o ewidencji ludności, który to projekt zawiera regulacje w zakresie umożliwienia dostępu zakładom ubezpieczeń do wybranych danych z PESEL (w trybie

			usiłowania zawierania umów ubezpieczenia OC ppm z wykorzystaniem sfałszowanych lub skradzionych danych posiadacza pojazdu. Celem tych działań jest wprowadzenie zakładu ubezpieczeń w błąd, co do faktycznego posiadacza pojazdu lub umiejscowienia ryzyka, a co za tym idzie uzyskanie „darmowej” lub znacznie tańszej ochrony ubezpieczeniowej, czyli wypełnienie obowiązku ubezpieczenia bez ponoszenia adekwatnego kosztu tej ochrony. W uszczelnieniu procesów zawierania umów ubezpieczenia OC ppm na nieprawdziwe dane osobowe konieczny jest zakładom ubezpieczeń nieodpłatny dostęp do rejestru PESEL przed zawarciem umowy ubezpieczenia i uzyskania z niego informacji aktualnych na dzień zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm. Postulat o nieodpłatnym dostępie do rejestru PESEL dla zakładów ubezpieczeń wpisuje się w cel przedmiotowego projektu ustawy – usprawnienia i uproszczenia procesów dla obywateli oraz przedsiębiorców – zakładów ubezpieczeń poprzez umożliwienie skutecznej weryfikacji tożsamości stron umowy.	weryfikacji danych, odpłatnie). Jednocześnie w odniesieniu do postulatu dostępu do danych o zgonie należy wskazać, że już w obecnym stanie prawnym, zgodnie z art. 49 ust. 2a ustawy o ewidencji ludności, podmiotom, o których mowa w art. 46 ust. 2 pkt 1 ustawy, po wykazaniu interesu faktycznego, udostępnia się, w sposób i na warunkach określonych w ust. 1, dane potwierdzające zgon.
141.	uwaga ogólna	Bolt _Uber _Freenow by Lyft	Szczególnie pozytywnie oceniamy konsekwentne wzmacnianie roli numeru PESEL jako podstawowego identyfikatora w centralnej ewidencji kierowców oraz w procesach związanych z wydawaniem uprawnień. Rozwiązanie to zapewnia jednoznaczną identyfikację osoby (kandydata na kierowcę) w systemach administracji publicznej, co pozostaje fundamentem rzetelnej weryfikacji w każdym sektorze, w którym uprawnienia kierowcy mają znaczenie prawne i operacyjne. Z równie dużą aprobatą przyjmujemy propozycje dotyczące rozszerzenia zakresu i przyspieszenia przekazywania przez sądy do Centralnej Ewidencji Kierowców (“CEK”) danych o orzekanych zakazach prowadzenia pojazdów. Zapewnienie aktualności tych danych w CEK stanowi warunek brzegowy skutecznego funkcjonowania całego systemu weryfikacji uprawnień. Powyższe działania traktujemy jako fundament, na którym w kolejnych etapach możliwe będzie zbudowanie kompletnego ekosystemu cyfrowego. W tym kontekście pragniemy zaproponować uzupełnienie projektu o postulat, który w naszej ocenie wpisuje się w przyjęty w Projekcie kierunek zmian. W celu pełnej realizacji założeń projektowanej ustawy dotyczących zwiększenia bezpieczeństwa pasażerów, usprawnienia weryfikacji kierowców oraz dalszej cyfryzacji procesów administracyjnych, konieczne wydaje się rozszerzenie obecnie funkcjonującego interfejsu programowania aplikacji („API”) dla uprawnionych platform pośredniczących w przewozie osób taksówką o nowe kategorie danych. Obecnie platformy pośredniczące, korzystają z API UPKI w zakresie bieżącej weryfikacji uprawnień kierowców do prowadzenia pojazdów oraz prowadzą własne procesy weryfikacyjne i zapewniania zgodności z przepisami (compliance), w znacznym stopniu opierają się na dokumentach przedstawianych przez kierowców, ręcznej kontroli danych oraz okresowej	Uwaga wyjaśniona W kontekście danych pojazdu - uwaga w swej istocie dotyczy funkcjonalności CEPiK i zagadnień uregulowanych na poziomie rozporządzenia. Istnieje możliwość rozszerzenia usługi „Historia pojazdów” o wnioskowane dane (rozszerzenie zakresu udostępnianych danych) - wymaga to jednak zmiany rozporządzenia Ministra Cyfryzacji bez konieczności wprowadzania zmian na poziomie ustawy.

			ponownej weryfikacji. Ogranicza to możliwość bieżącego monitorowania aktualności danych i zwiększa ryzyko błędów lub nadużyć. Rozszerzenie istniejącego rozwiązania o nowe kategorie danych w tym: informacji o zakazie prowadzenia pojazdów, informacji o statusie dowodu rejestracyjnego, a co za tym idzie stanie technicznym pojazdu (taksówki) oraz ważności badań technicznych pojazdu (taksówki) i udostępnienie kontrolowanego API walidacyjnego umożliwiłoby automatyzację i usprawnienie procesów weryfikacyjnych, zapewniając jednocześnie wykorzystanie aktualnych danych znajdujących się już w rejestrach publicznych. Rozwiązanie takie pozwoliłoby na skuteczniejszą współpracę pomiędzy administracją publiczną a podmiotami odpowiedzialnymi za dopuszczanie kierowców do wykonywania przewozów za pośrednictwem aplikacji, przy jednoczesnym zachowaniu odpowiednich standardów bezpieczeństwa i ochrony danych osobowych.	
142.	uwaga ogólna	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	popieramy likwidację tzw. „profilu kandydata na kierowcę” i „profilu kierowcy zawodowego” (art. 1 pkt 1 projektu ustawy), jako nadmiarowych i nieefektywnych rozwiązań teleinformatycznych, które zamiast upraszczać procedury i ułatwiać obywatelom przystępowanie do obowiązkowych szkoleń i egzaminów, skomplikowały jedynie proces uzyskiwania wymaganych uprawnień do kierowania pojazdami oraz uprawnień do wykonywania zawodu kierowcy. Wprowadzenia ww. profili miało na celu – w teorii - uszczelnienie systemu szkolenia i egzaminowania, aczkolwiek nie zostało to poprzedzone jakimikolwiek badaniami tych procesów, które mogłyby uzasadnić racjonalność takich działań. Inicjatywa wprowadzenia tych rozwiązań wyszła – według wiedzy TLP – od podmiotu zainteresowanego rozszerzeniem funkcjonalności systemu (dostarczanego i prowadzonego przez ten podmiot), w którym prowadzone są czynności związane z wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami. Spowodowało to, iż poza zapewnieniem dodatkowych zysków dla dostawcy systemu oraz dla podmiotów dostarczających usługi związane z funkcjonowaniem tych profili, jakość prowadzonego szkolenia nie uległa jakiegokolwiek odnotowanej poprawie. Należy w tym miejscu odnotować, że podobnych rozwiązań nie wdrożono w jakimkolwiek innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, a w szczególności w tych państwach, gdzie system uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami charakteryzuje się najwyższą jakością i efektywnością. Zastanawiające jest to, że w ustawach zdefiniowane są profile, a nie ma natomiast szczegółowych zasad ich wdrażania oraz związanych z tymi profilami obowiązków obywateli i innych podmiotów. Rzeczą równie zastanawiającą jest także to, że zarówno administracja samorządowa, jak i przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia, są zobowiązani do korzystania z tych profili, ponosząc przy tym określone koszty w trybie bezprzetargowym! Na dodatek duże wątpliwości	Uwaga wyjaśniona W uwadze kwestionowana jest zasadność PKK i PKZ, które to profile projekt likwiduje.

			budzi bezpieczeństwo przetwarzania danych dotyczących kilkunastu milionów kierowców przez spółki prawa handlowego i ich podwykonawców. Dlatego też – w ocenie TLP – należałoby uporządkować te kwestie tak, aby nie budziły one jakichkolwiek wątpliwości.	
143.	uwaga ogólna	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	1. Projekt przekształca pozytywne rozstrzygnięcia odpowiednich organów, właściwych w sprawach uprawnień do kierowania pojazdami oraz dopuszczania pojazdów do ruchu, w czynności materialno-techniczne, zastrzegając formę decyzji administracyjnej wyłącznie do odmowy dokonania tych czynności. Niestety w projekcie nie przewidziano jakiegokolwiek drogi odwoławczej/skargowej, w sytuacji gdy czynność materialno-techniczna dokonana została błędnie (np. ustalając błędną dmc, kategorię pojazdu lub rodzaj zasilania) lub została dokonana contra lege (np. pojazd został zarejestrowany na osobę nie będącą jego właścicielem w wyniku oszustwa). Należy wprowadzić odpowiednie gwarancje proceduralne/procesowe w celu ochrony praw wnioskodawcy lub osób trzecich, dla ww. rozstrzygnięć uznanych za czynności materialno-techniczne.	Uwaga wyjaśniona Projekt przewiduje obowiązek wydania decyzji administracyjnej nie tylko w przypadku negatywnego rozpatrzenia wniosku, ale również w przypadku uchylecia dokonanej wcześniej czynności materialno-technicznej. Rozwiązanie to ma na celu zapewnienie stronie pełnych gwarancji procesowych, w szczególności możliwości skorzystania ze środków zaskarżenia w administracyjnym toku instancji. W związku z powyższym w art. 1 pkt 4 lit. b projektu, w zakresie art. 73 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dodano ust. 1² w brzmieniu: „Uchylenie czynności materialno-technicznej rejestracji pojazdu następuje w drodze decyzji administracyjnej.” Analogiczne rozwiązania przewidziano również w odniesieniu do: a) czasowej rejestracji pojazdu – art. 1 pkt 8 lit. b projektu, w zakresie art. 74 ust. 1² ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, b) czasowego wycofania pojazdu z ruchu – art. 1 pkt 11 lit. e projektu, w zakresie art. 78a ust. 5b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, c) wyrejestrowania pojazdu – art. 1 pkt 13 lit. c projektu, w zakresie art. 79 ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Tym samym projekt zapewnia odpowiednie instrumenty procesowe umożliwiające wzruszenie wadliwie dokonanej czynności materialno-technicznej, w tym także w sytuacjach wskazanych w uwadze, takich jak błędne określenie parametrów pojazdu lub dokonanie rejestracji z naruszeniem prawa. Odnosząc się natomiast do postulatu wprowadzenia dodatkowej drogi odwoławczej lub skargowej od samego dokonania czynności materialno-technicznej, należy wskazać, że kwestie te są już uregulowane w obowiązujących przepisach. Czynność materialno-techniczna z zakresu administracji publicznej, dotycząca uprawnień lub obowiązków wynikających z przepisów prawa, podlega kontroli sądów administracyjnych. Zgodnie z art. 3 § 2 pkt 4 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, zainteresowany podmiot może wnieść skargę do sądu administracyjnego na taką czynność. W konsekwencji również w przypadku pozytywnego rozpatrzenia

				wniosku i dokonania czynności materialno-technicznej, jeżeli została ona wykonana niezgodnie z prawem lub narusza interes prawny określonego podmiotu, istnieją środki prawne pozwalające na poddanie jej kontroli. W ocenie projektodawcy obowiązujące regulacje zapewniają zatem wystarczające gwarancje proceduralne i procesowe zarówno dla wnioskodawców, jak i osób trzecich, a wprowadzanie dodatkowych, szczególnych rozwiązań na poziomie projektowanej ustawy nie znajduje uzasadnienia.
144.	uwaga ogólna	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska TLP	Niezależnie od powyższych szczegółowych uwag, chcielibyśmy wskazać, iż w takiej kompleksowej ustawie, nie powinno zabraknąć kwestii związanych z innymi niż prawo jazdy, dokumentami wymaganymi od zawodowych kierowców. Takim dokumentem, jest „świadectwo kierowcy”, o którym mowa w art. 32a Uotd, wydawane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Ze względu na fakt, iż zgodnie z przepisem art. 32a ust. 4 Uotd, do wydania tych dokumentów niezbędne jest uprzednie uzyskanie i przedstawienie: - prawa jazdy - karty kierowcy lub prawa jazdy z kodem 95, do czasu uzyskania tych dokumentów, pomimo spełnienia formalnych przesłanek z związanych z tymi dokumentami (ukończenie wymaganych szkoleń, złożenie wymaganych egzaminów, uzyskanie orzeczeń o braku odpowiednich przeciwwskazań lekarskich i psychologicznych) nie można złożyć wniosku o wydanie zaświadczenia. Wszystkie te przesłanki są odnotowywane w CEK! Powoduje to kumulację okresów oczekiwań. Najpierw na uzyskanie papierowego prawa jazdy (kilkanaście dni), a następnie na uzyskanie świadectwa kierowcy (kolejne kilkanaście dni). Dlatego też proponujemy odpowiednią modyfikację tych przepisów tak, aby Główny Inspektor Transportu Drogowego mógł uzyskać dostęp do CEK w zakresie ww. danych stanowiących przesłanki do wydania prawa jazdy z odpowiednim kodem 95. I tym samym, składanie czekanie na wydanie papierowych dokumentów i następnie składanie kserokopii byłoby zbędne. Oczywiście od tej zasady powinien zostać ustanowiony wyjątek, dla osób posługujących się unijnym zagranicznym prawem jazdy lub kartą kierowcy z kodem 95. Jedynie w tym przypadku powinno mieć miejsce składanie kserokopii prawa jazdy lub karty kwalifikacji.	Uwaga wyjaśniona Obecnie wprowadzicie dane dotyczące świadectwa kwalifikacji zawodowej oraz prawa jazdy z kodem 95 albo karty kwalifikacji kierowcy są gromadzone w centralnej ewidencji kierowców, jednak aktualna funkcjonalność opiera się na obowiązujących przepisach przejściowych ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 1997, z późn. zm.). Na podstawie art. 27 tej ustawy starosta przekazuje dane dotyczące karty kwalifikacji kierowcy oraz uzyskanej kwalifikacji zawodowej a dane w tym zakresie udostępniane są wyłącznie innym państwom członkowskim. Ponadto orzeczenia lekarskie i psychologiczne, które docelowo będą gromadzone w centralnej ewidencji kierowców, aktualnie nie są w tej ewidencji gromadzone. Docelowo - po wydaniu komunikatów Ministra Cyfryzacji na podstawie art. 21 oraz art. 22 w/w ustawy proces całościowo będzie obsługiwany w ramach centralnej ewidencji kierowców. W aktualnym stanie prawnym informacja o świadectwie kwalifikacji zawodowej jest przekazywana do CEK w momencie wydania karty kwalifikacji kierowcy albo prawa jazdy z kodem 95. Z tego względu obecnie wymagane jest w ramach procesu uzyskiwania świadectwa kierowcy, przedstawienie prawa jazdy albo karty kwalifikacji kierowcy.
145.	uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów	Czy rzeczywiście konieczne jest wymaganie numeru pesel przede wszystkim do karty kwalifikacji kierowcy i do wymiany zagranicznych praw jazdy? Wymóg posiadania numeru PESEL może usprawnić identyfikację osób w systemie, ale jednocześnie budzi poważne wątpliwości w odniesieniu do osób,	Uwaga częściowo uwzględniona Częściowe uwzględnienie poprzez rezygnację w projekcie z wprowadzania wymogu posiadania PESEL przy wnioskowaniu o wydanie karty kwalifikacji kierowcy (art. 9 pkt 11 lit. a projektu w

		Wydziałów Komunikacji	które nie mieszkają w Polsce albo przebywają czasowo, a mimo to mogą ubiegać się o określone dokumenty lub kwalifikacje.	zakresie art. 15a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami). W pozostałym zakresie uwaga wyjaśniona Zgodnie z art. 9 pkt 8 projektu w zakresie art. 14 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami pozostawiono wymóg posiadania PESEL w przypadku wnioskowania o wymianę zagranicznego prawa jazdy. Biorąc pod uwagę przesłanki ustawowe, które musi spełnić osoba ubiegająca się o wymianę zagranicznego prawa jazdy, w tym w szczególności przebywanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym ze względu na swoje więzi osobiste lub zawodowe, czy też studiowanie od co najmniej 6 miesięcy, zasadnym jest, aby pozostawić ten wymóg względem tej kategorii osób.
146.	uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Proponujemy rozszerzenie katalogu m-dokumentów o: pozwolenie na kierowanie tramwajem, legitymację instruktora, wykładowcy, zezwolenia na przejazdu uprzywilejowane	Uwaga wyjaśniona Rozszerzenie katalogu dokumentów winno nastąpić w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie zakresu danych i wykazu rejestrów publicznych oraz systemów teleinformatycznych podmiotów publicznych, z których użytkownik aplikacji mObywatel może pobrać dane.
147.	uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Przepisy przejściowe - Należy szczegółowo przeanalizować i uzupełnić przepisy przejściowe.	Uwaga uwzględniona Przepisy przejściowe zostały poprawione.
148.	uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Projektowane przepisy ograniczają wydawania fizycznych dokumentów do minimum, wskazując, że podstawą formą dokumentu będzie dokument cyfrowy, a dokument fizyczny będzie wydawany tylko na wyraźny wniosek. Starosta wydając dokumenty komunikacyjne oraz tablice rejestracyjne pobiera za nie opłaty. Likwidacja fizycznego dokumentu pozbawi powiaty dochodu z tytułu ich wydania, przy czym czynność związane z rejestracją pojazdów, wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami, nadzorem nad kierującymi oraz inne czynności wykonywane przez wydziały komunikacji co do zasady będą nadal wykonywane (w nieco zmienionej formie). Oznacza to, że niepodnoszone opłaty dla obywateli od wielu lat teraz zostaną zlikwidowane. Ponadto umożliwienie firmom leasingowym oraz prowadzącym wynajem pojazdów rejestracji pojazdów na zasadach usługi dostępowej, która prawdopodobnie nie będzie wymagała przedłożenia pełnomocnictwa dla konkretnego pracownika uszczupli budżety gmin z tytułu opłaty skarbowej. Taki stan rzeczy wymaga gruntownego przebudowania modelu finansowania	Uwaga uwzględniona Zaproponowano nowe brzmienie delegacji ustawowej, art. 76 ust. 1 pkt 1 PRD, tak by uwzględniało pobieranie opłaty również za wydanie dowodu rejestracyjnego w postaci elektronicznej.

			wydziałów komunikacji, zastępując opłatę z tytułu wydania dokumentu czy tablic oraz opłatę skarbową, opłatą administracyjną obejmującą nie tylko fizyczne wydanie dokumentów czy tablic ale uwzględniając cały nakład pracy niezbędny do wykonania zadań dotyczących pojazdów i kierowców wykonywanych obecnie przez wydziały komunikacji.	
149.	uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji	Zwracamy uwagę, na jeszcze jedną bardzo ważną kwestię, która ani w obecnych przepisach ani w projektowanych nie została poruszona. W związku z obranym kierunkiem (oczywiście słusznym) w zakresie przechodzenie z realizacji spraw w formie tradycyjnej do ich realizacji w formie cyfrowej uregulowania wymaga sposób archiwizowania przyjmowanej w ten sposób dokumentacji. Przepisy nie określają, czy ma to być robione w warstwie centralnej czy lokalnie, jeśli lokalnie to czy w systemach Pojazd i Kierowca czy też w systemach należących do starostów. Zatem w pierwszym etapie przepis powinien zdefiniować gdzie archiwizowane są wnioski i dokumenty a następnie musi dać odpowiednie do tego narzędzia.	Uwaga wyjaśniona Archiwizacja pozostaje we właściwości organów prowadzących postępowania w sprawach rejestracji pojazdów i uprawnień kierowców. Projekt ustawy nie zmienia właściwości organów prowadzących postępowania oraz nie przewiduje zmiany zasad archiwizacji dokumentów. Po stronie CEPiK aktualne pozostają przepisy określające zasady i czas przechowywania danych zgodnie z art. 80b ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, oraz wyłączeniami przewidzianymi w art. 100ab ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym
150.	uwaga ogólna	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Czy rzeczywiście konieczne jest wymaganie numeru pesel przede wszystkim do karty kwalifikacji kierowcy i do wymiany zagranicznych praw jazdy? Wymóg posiadania numeru PESEL może usprawnić identyfikację osób w systemie, ale jednocześnie budzi poważne wątpliwości w odniesieniu do osób, które nie mieszkają w Polsce albo przebywają czasowo, a mimo to mogą ubiegać się o określone dokumenty lub kwalifikacje.	Uwaga częściowo uwzględniona Uwzględnienie poprzez rezygnację w projekcie z wprowadzania wymogu posiadania PESEL przy wnioskowaniu o wydanie karty kwalifikacji kierowcy (art. 9 pkt 11 lit. a projektu w zakresie art. 15a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami). W pozostałym zakresie uwaga wyjaśniona Zgodnie z art. 9 pkt 8 projektu w zakresie art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami pozostawiono wymóg posiadania PESEL w przypadku wnioskowania o wymianę zagranicznego prawa jazdy. Biorąc pod uwagę przesłanki ustawowe, które musi spełnić osoba ubiegająca się o wymianę zagranicznego prawa jazdy, w tym w szczególności przebywanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym ze względu na swoje więzi osobiste lub zawodowe, czy też studiowanie od co najmniej 6 miesięcy, zasadnym jest aby pozostawić ten wymóg względem tej kategorii osób.
151.	uwaga ogólna	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Proponujemy rozszerzenie katalogu m-dokumentów o: pozwolenie na kierowanie tramwajem, legitymację instruktora, wykładowcy, zezwolenia na przejazdu uprzywilejowane	Uwaga wyjaśniona Rozszerzenie katalogu mdokumentów winno nastąpić w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie zakresu danych i wykazu rejestrów publicznych oraz systemów teleinformatycznych podmiotów publicznych, z których użytkownik aplikacji mObywatel może pobrać dane.

152.	uwaga ogólna	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Przepisy przejściowe - Należy szczegółowo przeanalizować i uzupełnić przepisy przejściowe.	Uwaga uwzględniona Przepisy przejściowe zostały poprawione.
153.	uwaga ogólna do przepisów dotyczących badań lekarskich i psychologicznych	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Uwaga ogólna do przepisów dotyczących badań lekarskich i psychologicznych Należy jednoznacznie uregulować model przekazywania, weryfikacji i wykorzystywania orzeczeń lekarskich oraz psychologicznych w sprawach dotyczących uprawnienia do kierowania pojazdami. Projekt powinien wskazywać, czy orzeczenia mają funkcjonować wyłącznie elektronicznie w CEK, czy nadal również w postaci papierowej, które dane mają być wiążące dla organu, jak mają być wykrywane orzeczenia błędne albo sprzeczne oraz jaka jest rola starosty w przypadku sprzecznych informacji w systemie. Projekt zakłada wykorzystywanie danych o orzeczeniach w CEK, ale nie zawiera wystarczająco czytelnych zmian w przepisach regulujących same badania i tryb wydawania orzeczeń. Brak jasnych reguł może spowodować, że część procesu będzie elektroniczna, a część nadal papierowa, co podważy cel cyfryzacji i może przenieść na starostów ryzyko oceny niepełnych, błędnych lub sprzecznych danych.	Uwaga wyjaśniona W obecnym systemie prawnym w art. 79 ust. 2 oraz w art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym zawarte są regulacje prawne, które stanowią o tym, że uprawniony lekarz, po przeprowadzeniu badania lekarskiego, wydaje osobie badanej orzeczenie lekarskie i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane osoby, której wydał to orzeczenie. Analogiczne rozwiązanie prawne przewidziane jest również w kontekście orzeczeń psychologicznych w art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Wskazane przepisy wprost wskazują, że dane o wydanych orzeczeniach lekarskich i psychologicznych są przekazywane do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy. Obecnie przepisy te oczekują na wejście w życie co jest warunkowane ogłoszeniem przez Ministra Cyfryzacji komunikatu określającego terminu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o lekarzach i psychologach oraz wydawanych przez nich orzeczeń lekarskich i psychologicznych. Orzeczenie w formie dokumentu papierowego nadal będzie wydawane wnioskującemu, a jednocześnie dane będą przekazywane do centralnej ewidencji kierowców.
154.	uwaga ogólna do przepisów dotyczących badań lekarskich i psychologicznych	Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza	Uwaga ogólna do przepisów dotyczących badań lekarskich i psychologicznych Należy jednoznacznie uregulować model przekazywania, weryfikacji i wykorzystywania orzeczeń lekarskich oraz psychologicznych w sprawach dotyczących uprawnienia do kierowania pojazdami. Projekt powinien wskazywać, czy orzeczenia mają funkcjonować wyłącznie elektronicznie w CEK, czy nadal również w postaci papierowej, które dane mają być wiążące dla organu, jak mają być wykrywane orzeczenia błędne albo sprzeczne oraz jaka jest rola starosty w przypadku sprzecznych informacji w systemie. Projekt zakłada wykorzystywanie danych o orzeczeniach w CEK, ale nie zawiera wystarczająco czytelnych zmian w przepisach regulujących same badania i tryb wydawania orzeczeń. Brak jasnych reguł może spowodować, że	Uwaga wyjaśniona W obecnym systemie prawnym w art. 79 ust. 2 oraz w art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym zawarte są regulacje prawne, które stanowią o tym, że uprawniony lekarz, po przeprowadzeniu badania lekarskiego, wydaje osobie badanej orzeczenie lekarskie i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane osoby, której wydał to orzeczenie. Analogiczne rozwiązanie prawne przewidziane jest również w kontekście orzeczeń psychologicznych w art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu

			część procesu będzie elektroniczna, a część nadal papierowa, co podważy cel cyfryzacji i może przenieść na starostów ryzyko oceny niepełnych, błędnych lub sprzecznych danych.	drogowym. Wskazane przepisy wprost wskazują, że dane o wydanych orzeczeniach lekarskich i psychologicznych są przekazywane do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy. Obecnie przepisy te oczekują na wejście w życie co jest warunkowane ogłoszeniem przez Ministra Cyfryzacji komunikatu określającego terminu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o lekarzach i psychologach oraz wydawanych przez nich orzeczeń lekarskich i psychologicznych. Orzeczenie w formie dokumentu papierowego nadal będzie wydawane wnioskującemu, a jednocześnie dane będą przekazywane do centralnej ewidencji kierowców.
155.	uwaga ogólna zw z art. 1 pkt 10 lit d i art. 8	Forum Recyklingu Samochodów FORS	Stowarzyszenie FORS nie dostrzega w projekcie rozwiązania problemu dokonania zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym zarejestrowanego pojazdu na terenie RP bez dokonania nowej pełnej rejestracji pojazdu już zarejestrowanego. Od 3 lat zgłaszamy pilną potrzebę nowelizacji przepisów regulujących kwestię rejestracji pojazdów – przerejestrowania pojazdu z powodu zmiany właściciela. W naszej ocenie obecny system jest wysoce wadliwy a jego funkcjonowanie prowadzi do chaosu w rejestrach państwowych oraz nakładania na właścicieli pojazdów niesprawiedliwych kar administracyjnych na podstawie art. 140mb Prawa o ruchu drogowym, które mogą sięgać kwoty 2000zł za każdy pojazd nie przerejestrowany. . Obecnie obowiązujące przepisy nierozzerwalnie wiążą proces rejestracji pojazdu z jego dopuszczeniem do ruchu. Zgodnie z obowiązującym prawem, w chwili składania wniosku o rejestrację pojazd musi bezwzględnie posiadać zaświadczenie o pozytywnym wyniku badań technicznych lub takie zaświadczenie dostarczy na wezwanie organu do uzupełnienia brakujących dokumentów. Uważamy to rozwiązanie za błędne. Jeżeli obywatel lub podmiot dokonujący obrotu gospodarczego pojazdami w ramach likwidacji szkód komunikacyjnych nabywa pojazd uszkodzony (np. powypadkowy, wymagający gruntownej renowacji lub dłuższej naprawy awarii mechanicznej), jego stan techniczny w oczywisty sposób uniemożliwia przejście badań technicznych. W konsekwencji nowy właściciel spotyka się z odmową rejestracji nabytego pojazdu. Problem ten przybrał na sile po 1 stycznia 2024 roku, kiedy to prawodawca zlikwidował funkcjonującą wcześniej instytucję "zawiadomienia o nabyciu pojazdu". Obecnie nabywca pojazdu ma bezwzględny ustawowy obowiązek złożenia kompletnego wniosku o zarejestrowanie pojazdu w terminie 30 dni i 90 dni od daty nabycia w przypadku podmiotów profesjonalnych dokonujących obrotu pojazdami. Właściciel uszkodzonego pojazdu znajduje się zatem w prawnej pułapce: z	Uwaga wyjaśniona Postulat zmian wykracza poza zakres projektowanych zmian.

		jednej strony ustawa zmusza do zgromadzenia dokumentów niezbędnych do rejestracji w ciągu 30/90 dni, z drugiej strony urzędy odmawiają wykonania tej czynności z powodu braku ważnego przeglądu technicznego, którego uszkodzony pojazd nie jest w stanie przejść. To powoduje, że właściciele, z przyczyn od siebie niezależnych, nie mogą zarejestrować/przerejestrować/zgłosić zmianę właściciela pojazdu i są narażani na kary administracyjne. Brak możliwości zarejestrowania pojazdu uszkodzonego sprawia, że Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (CEPiK) przestaje odzwierciedlać stan faktyczny. W rejestrze tj. dowodzie rejestracyjnym, wciąż widnieje osoba, która dany pojazd już dawno sprzedała, pomimo skutecznego zgłoszenia o zbyciu pojazdu. W rezultacie organy takie jak Policja, Straż Miejska, Inspekcja Transportu Drogowego, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, Komornik, poszukując właściciela (np. w związku z nieprawidłowym parkowaniem, brakiem OC, przekroczeniem prędkości, czy innymi zdarzeniami), opierają się na błędnych danych z centralnej ewidencji. Przykładowo, zgodnie z art. 129h ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym „Główny Inspektor Transportu Drogowego ustala wpisanego do dowodu rejestracyjnego właściciela lub posiadacza pojazdu, którym dokonano naruszenia przepisów ruchu drogowego” Nie mogąc ustalić rzeczywistego właściciela, organy państwowe kierują wezwania, pisma i mandaty do byłych właścicieli. Generuje to ogromne koszty biurowe i naraża byłych właścicieli pojazdów na bezpodstawne nękanie sprawami, które już ich nie dotyczą. Zdarza się, że z tego powodu dochodzi do nieprawidłowego zajęcia środków pieniężnych przez komornika w przypadku braku OC w wysokości ok. 10 tys. złotych. Mając na uwadze powyższe, apelujemy o pilne wprowadzenie rozwiązań prawnych polegających na rozdzieleniu samej rejestracji pojazdu (będącej aktem administracyjnym potwierdzającym własność) od jego dopuszczenia do ruchu. Proponowane przez nas od lat rozwiązanie zakłada, że właściciel pojazdu w ciągu ustawowych 30 dni od nabycia pojazdu będzie mógł zarejestrować/przerejestrować lub dokonać wpisu o zmianie właściciela figurującego w dowodzie rejestracyjnym, niezależnie od stanu technicznego nabytego pojazdu. Jeśli na dzień rejestracji właściciel nie będzie dysponował zaświadczeniem o pozytywnym wyniku badań technicznych, pojazd zostanie zarejestrowany na jego dane i ten fakt zostanie odnotowany w systemie CEPiK, a pojazd – z mocy prawa – nie będzie dopuszczony do ruchu do czasu pojawienia się informacji o pozytywnym wyniku badań technicznych, którą Stacje Kontroli Pojazdów przekazują do CEPiK drogą elektroniczną. Brak takiego rozwiązania powoduje, że propozycja zawarta w Art.1 zmiana 10 lit d nie spełni oczekiwań właścicieli pojazdów, bowiem pomimo przeniesienia własności za pośrednictwem CEPiK w dalszym ciągu w dowodzie rejestracyjnym będzie figurował poprzedni właściciel. Podobna sytuacja będzie	
--	--	---	--

			miała miejsce z informacją przekazaną ubezpieczycielom na podstawie proponowanego Art.8. Proponujemy również, aby w przypadku rejestracji/ przerejestrowania pojazdu zarejestrowanego na terenie RP, dotychczasowe tablice rejestracyjne były wymieniane wyłącznie na wniosek nowego właściciela. Z takiego rozwiązania najbardziej będą zadowolone podmioty dokonujące obrotu pojazdami będącymi towarem handlowym nie eksploatowanym w ruchu drogowym . Wdrożenie proponowanego systemu radykalnie podniesie przejrzystość i wiarygodność danych w państwowych rejestrach. CEPiK stanie się bazą odzwierciedlającą rzeczywiste prawo własności, a nie tylko zdolność pojazdu do wyjechania na drogę. Organy ścigania i administracji publicznej będą dysponowały aktualnymi i rzetelnymi danymi o tym, kto jest faktycznym właścicielem pojazdu, co znacznie ograniczy problem pomyłek w korespondencji. Ponadto zniknie zjawisko nakładania kar na nabywców uszkodzonych pojazdów, którzy obecnie nie mają fizycznej możliwości spełnienia nierealnego obowiązku prawnego.	
156.	uzasadnienie	Ubezpieczenie wy Fundusz Gwarancyjny	Możliwość identyfikacji użytkowników nowej e-Usługi 18. W odniesieniu do pkt 6 Uzasadnienia do projektu ustawy, wydaje się, że wbrew treści uzasadnienia siedziba osoby prawnej w Polsce nie stanowi jednoznacznego i wiarygodnego identyfikatora, chyba że dane takiego podmiotu będą potwierdzane systemowo z wykorzystaniem właściwego rejestru publicznego (np. KRS), co jednak nie eliminuje ryzyka nieaktualności danych. Nadto, osoby prawne przy zawieraniu umów (w tym elektronicznie) muszą być reprezentowane przez osoby fizyczne działające w ich imieniu, które nie muszą posiadać numeru PESEL. W konsekwencji nasuwa się pytanie – czy usługa będzie dostępna dla osób prawnych reprezentowanych przez osoby fizyczne nieposiadające numeru PESEL oraz jak faktycznie przebiegać będzie jednoznaczna identyfikacja osoby prawnej?	Uwaga częściowo uwzględniona Częściowe uwzględnienie poprzez zmianę w art. 1 pkt 10 projektu w zakresie art. 78 brzmienia ust. 7 na następujące: „7. Zawarcie umowy sprzedaży pojazdu zarejestrowanego za pomocą usługi, o której mowa w ust. 6, jest możliwe, jeżeli stronami umowy są: 1) osoby fizyczne posiadające numer PESEL lub 2) osoby prawne lub jednostki organizacyjne niebędące osobami prawnym posiadające numer identyfikacyjny REGON.”. Jednocześnie należy wyjaśnić, że kwestie związane z uwierzytelnianiem użytkowników mają charakter techniczny. Obecnie obowiązujące przepisy prawa oraz funkcjonujące mechanizmy identyfikacji elektronicznej przewidują wykorzystanie numeru PESEL jako podstawowego identyfikatora osoby fizycznej w procesie uwierzytelniania. Należy również podkreślić, że usługa, o której mowa w art. 1 pkt 10 projektu, ma charakter fakultatywny. Projekt nie wprowadza obowiązku korzystania z tej usługi ani nie eliminuje dotychczasowych sposobów zawierania umów. W szczególności strony nadal będą mogły zawierać umowy w formie papierowej na zasadach przewidzianych w obowiązujących przepisach prawa. Projektowane rozwiązanie stanowi jedynie dodatkowy, elektroniczny kanał umożliwiający zawarcie umowy i ma na celu uproszczenie obrotu prawnego oraz zwiększenie dostępności usług cyfrowych.

157.	uzasadnienie	Związek Polskiego Leasingu	"Dodatkowo projekt przewiduje możliwość wydania pozwolenia czasowego po wygenerowaniu dowodu rejestracyjnego w postaci dokumentu elektronicznego." Czym będzie pozwolenie czasowe?	Uwaga wyjaśniona Projekt ustawy nie zmienia charakteru pozwolenia czasowego. Dokument ten - tak samo jak w obecnym stanie prawnym, zgodnie z art. 71 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, będzie dopuszczał pojazd do ruchu.
158.	uzasadnienie	Związek Polskiego Leasingu	zmiany w innych ustawach Brak odniesienia do procedowanej zmiany ustawy UD287, e-płatności dla osób prawnych.	Uwaga wyjaśniona Uwaga wykracza poza zakres projektowanych zmian.
159.	uwaga ogólna do OSR	Związek Powiatów Polskich	Z uwagi na zakres projektu, powinien on zostać przekazany do zaopiniowania także przez Zespół ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu KWRiST.	Uwaga wyjaśniona Projekt został przekazany na KWRiST.
160.	Uwaga ogólna	Związek Powiatów Polskich	Czy w związku z projektowanymi zmianami przewiduje się modyfikacje w zakresie wysokości opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego i zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych oraz ich wtórników oraz za wydanie prawa jazdy, międzynarodowego prawa jazdy i pozwolenia na kierowanie tramwajem.	Uwaga wyjaśniona Projekt nie przewiduje wprowadzania zmian w zakresie opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego i zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych oraz ich wtórników oraz za wydanie prawa jazdy, międzynarodowego prawa jazdy i pozwolenia na kierowanie tramwajem. Jest to materia odpowiednich aktów wykonawczych do ustawy.
161.	Uwaga ogólna	Związek Powiatów Polskich	W projektowanych i obowiązujących przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami należy uwzględnić możliwość doręczenia dokumentów przez urządzenia automatyczne do odbioru przez interesantów korespondencji urzędowej tzw. urzędomaty. Dodatkowo postulujemy o uzupełnienie projektu o zmianę Rozdziału 8 Działu I Kodeksu postępowania administracyjnego polegającą na dodaniu tego sposobu doręczenia, w sytuacji gdy przepisy szczególne nie wykluczają takiej możliwości. Związek Powiatów Polskich zauważa, że urzędomaty można wykorzystywać w ograniczonym zakresie do wydawania niektórych typów dokumentów. W celu uproszczenia zasad odbioru dla interesantów i przyspieszenia pracy urzędów za zasadne uznaje się dopuszczenie przez przepisy prawa tej formy doręczenia w przypadku dokumentów co do których przepisy szczególne nie wykluczają takiej możliwości (tj. osobiste stawiennictwo czy szczególne formy potwierdzenia odbioru). Praktyka pokazuje, że urzędomaty są rozwiązaniami skutecznymi i społecznie akceptowalnymi a także wpisują się w zasadę szybkości postępowania wyrażoną w art. 12 KPA. Przepisy projektowanej ustawy zasadniczo sprzyjają tego typu rozwiązaniu dokonując modyfikacji dotychczasowych decyzji administracyjnych	Uwaga wyjaśniona Proponowana zmiana w zakresie Rozdziału 8 Działu I ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego wykracza poza zakres projektu.

			związanych z rejestracją czy prawami jazdy na czynności materialno-techniczne.	
--	--	--	--	--