

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

Lp.	Jednostka redakcyjna, której uwaga dotyczy	Podmiot wnoszący uwagę	Uwaga	Stanowisko
1.	Art. 1 pkt 4 lit. c	Wojewoda Mazowiecki	Art. 1 pkt 4 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 73 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „P.R.D.” Treść projektowanego przepisu zakłada, że właściciel pojazdu może wnioskować o zachowanie dotychczasowych numerów i tablic rejestracyjnych, składając oświadczenie, że posiada tablice (tablicę) rejestracyjne utrzymane w należyтым stanie i czytelne, a umieszczony na nich znak legalizacyjny nie jest uszkodzony. Rejestracja pojazdów dyplomatycznych dokonywana jest przez Wojewodę Mazowieckiego na wniosek ministra właściwego do spraw zagranicznych, zgodnie z brzmieniem obowiązującego art. 73 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2024 r. 1251, z późn. zm.) Numery tablic rejestracyjnych dyplomatycznych nadawane są zgodnie z adnotacją Ministerstwa Spraw Zagranicznych dotyczącą przeznaczenia pojazdu. Numer rejestracyjny składa się z litery oznaczającej wyróżnik województwa i 6 cyfr, z których trzy pierwsze są wyróżnikiem państwa lub organizacji, a kolejne trzy oznaczają przeznaczenie pojazdu. Mając na uwadze powyższy sposób nadawania numerów rejestracyjnych dla przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i misji specjalnych państw obcych lub organizacji międzynarodowych, a także ich personelu, zachowanie dotychczasowych numerów i tablic rejestracyjnych byłoby w większości niemożliwe do zrealizowania. Proponuje się rozważyć, czy obowiązek składania oświadczenia o stanie tablic i znaków legalizacyjnych pod rygorem odpowiedzialności karnej, powinien mieć zastosowanie do wnioskodawców, którymi są dyplomaci chronieni immunitetem dyplomatycznym, których obsługa wymaga szczególnego podejścia z uwagi na stosunki międzynarodowe. Proponuje się wyłączyć przedstawicielstwa dyplomatyczne i konsularne z projektowanych zapisów. Proponuje się rozważyć także, aby proponowane zmiany były skonsultowane z ministrem właściwym do spraw zagranicznych.	Uwaga wyjaśniona Przepis art. 73 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym wprost stanowi, że rejestracji pojazdu należącego do przedstawicielstwa dyplomatycznego, urzędu konsularnego i misji specjalnej państw obcych lub organizacji międzynarodowej, a także ich personelu korzystającego z przywilejów i immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności, dokonuje wojewoda mazowiecki na wniosek ministra właściwego do spraw zagranicznych. W tym zakresie projekt nie wprowadza żadnych zmian. Przewidziana w projekcie w art. 1 pkt 4 lit. c w zakresie art. 73 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, regulacja dotycząca możliwości wnioskowania przez właściciela pojazdu o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, odnosi się wyłącznie do sytuacji, w których organem właściwym do rejestracji pojazdu jest właściwy miejscowo starosta. W przepisie tym wprost wskazano, że starosta w takiej sytuacji, dokonując rejestracji pojazdu, wydaje dowód rejestracyjny. Procedura zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego nie może być stosowana w sytuacji, gdy organem właściwym do rejestracji pojazdu jest wojewoda mazowiecki. Podkreślić również należy, że przepis dotyczący możliwości zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego funkcjonuje już w obecnym stanie prawnym, a zmiana wprowadzona w projekcie ogranicza się wyłącznie do usunięcia z tej regulacji fragmentu dotyczącego obowiązku wydania przez starostę decyzji w sprawie rejestracji pojazdu. W pozostałym zakresie regulacja pozostaje bez zmian.
2.	art. 1 pkt 4 lit. d	Wojewoda Mazowiecki	Art. 1 pkt 4 lit. d projektu ustawy w zakresie art. 73 ust. 1a pkt 1 P.R.D. Treść projektowanego przepisu zakłada, że wniosek składany w sposób o którym mowa w art. 1a pkt 2 tj. „w formie dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej wypełnianego przez starostę na podstawie danych	Uwaga wyjaśniona Przepis art. 73 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym wprost stanowi, że rejestracji pojazdu należącego do przedstawicielstwa dyplomatycznego, urzędu konsularnego i misji specjalnej państw obcych lub organizacji międzynarodowej, a

			podanych przez wnioskodawcę, dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 i 1b-3, lub danych udostępnionych w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, podpisanego przez wnioskodawcę” wnosi się do dowolnego starosty. W przypadku rejestracji pojazdów należących do przedstawicielstwa dyplomatycznego rejestrowanych przez Wojewodę Mazowieckiego, wniosek o rejestrację pojazdu jest w pierwszej kolejności składany i procedowany przez Protokół Dyplomatyczny Ministra Spraw Zagranicznych, który zatwierdza rejestrację pojazdu poprzez naniesienie stosownej adnotacji. Powyższe oznacza w praktyce, że wniosek, o którym mowa w art. 1ab pkt 2 nie powinien być składany u dowolnego starosty. Proponuje się doprecyzować procedurę dotyczącą składania wniosków o rejestrację, w przypadku pojazdów dyplomatycznych, które rejestrowane są przez Wojewodę Mazowieckiego na wniosek ministra właściwego do spraw zagranicznych. Proponuje się rozważyć, aby proponowane zmiany były skonsultowane z ministrem właściwym do spraw zagranicznych.	także ich personelu korzystającego z przywilejów i immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności, dokonuje wojewoda mazowiecki na wniosek ministra właściwego do spraw zagranicznych. W tym zakresie projekt nie wprowadza żadnych zmian. Przewidziana w projekcie w art. 1 pkt 4 lit. d w zakresie art. 73 ust. 1ab¹ regulacja, zgodnie z którą wniosek składany w sposób, o którym mowa w ust. 1ab pkt 2, wnosi się do dowolnego starosty, odnosi się tylko i wyłącznie do tych spraw, w których organem rejestrującym jest właściwy miejscowo starosta.
3.	art. 1 pkt 4	Pracodawcy RP	1. Odbiór tablic rejestracyjnych/dowodów rejestracyjnych Projektowane przepisy mają umożliwić przesłanie (na wniosek właściciela pojazdu) dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej i/lub zalegalizowanych tablic rejestracyjnych bezpośrednio na wskazany adres, z uwzględnieniem bezpieczeństwa przekazywanego dokumentu, w formule do rąk własnych. Projekt przewiduje jednak realizację tej usługi wyłącznie przez operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 366, 820 i 1456), co stanowi nieuzasadnione ograniczenie konkurencji na rynku usług pocztowych i kurierskich. Podnoszony przez projektodawcę argument, że wprowadzenie wyłączności świadczenia usługi doręczenia jest podyktowane względami bezpieczeństwa, jest nieprzekonujący. Standardem rynkowym jest, że operatorzy pocztowi z powodzeniem realizują doręczenia przesyłek do rąk własnych, wykorzystując systemy elektronicznego potwierdzenia odbioru, a także inne nowoczesne procesy doręczeń przesyłek, odpowiadające potrzebom rynkowym, takie jak automaty paczkowe. Rozwiązania te gwarantują należyte bezpieczeństwo oraz standardy, które sprawdziłyby się również w tego rodzaju usłudze. Ewentualne, szczególne wymogi bezpieczeństwa związane ze świadczeniem takiej usługi powinny zostać określone w rozporządzeniu. Pozwoliłoby to na otwarcie rynku dla wszystkich podmiotów zdolnych do spełnienia tych kryteriów. Należy zauważyć, że projekt w obecnym kształcie sankcjonuje arbitralny wybór dostawcy bez zastosowania obiektywnych kryteriów rynkowych, co stoi w sprzeczności z art. 12 ustawy z dnia 6 marca 2018 roku –	Uwaga uwzględniona 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. 588).

			Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, 1795, 1826 oraz z 2026 r. poz. 507).	
4.	art. 1 pkt 4 lit. e	Wojewoda Mazowiecki	Art. 1 pkt 4 lit. e projektu ustawy w zakresie art. 73 ust. 1ca P.R.D. Treść projektowanego przepisu zakłada wprowadzenie elektronicznego dowodu rejestracyjnego oraz przewiduje możliwość wydania dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej na wniosek właściciela pojazdu. Rozwiązanie to częściowo ogranicza ryzyko praktycznych trudności związanych z całkowitym odejściem od dokumentu w postaci papierowej, jednak wymaga rozważenia skutków projektowanej regulacji wobec szczególnych kategorii użytkowników pojazdów, w tym przedstawicielstwa dyplomatycznego i konsularnego. W przypadku dyplomatów przemieszczających się między państwami lub kończących misję na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i opuszczających kraj wraz z pojazdem mogą wystąpić sytuacje wymagające przedstawienia dokumentu rejestracyjnego w postaci papierowej, w szczególności dla potrzeb wywozu pojazdu lub jego późniejszej rejestracji w państwie pochodzenia albo innym państwie. Proponuje się rozważyć, czy rozwiązania oparte na krajowym systemie teleinformatycznym oraz danych zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów, będą dostępne i uznawane przez wszystkie zagraniczne organy rejestracyjne. Ponadto w kontekście pozostawienia fakultatywnej możliwości uzyskania papierowego dowodu rejestracyjnego na odrębny wniosek, proponuje się rozważyć, czy powyższe rozwiązanie nie będzie stanowiło dodatkowego utrudnienia proceduralnego dla członków misji dyplomatycznych. Konieczność identyfikacji potrzeby złożenia dodatkowego wniosku oraz przeprowadzenia odrębnej procedury może wydłużać lub komplikować czynności związane z rejestracją pojazdu dyplomatycznego. Zasadne wydaje się rozważenie wprowadzenia rozwiązania przewidującego uproszczony tryb wydawania dowodu rejestracyjnego w odniesieniu do pojazdów dyplomatycznych, których obsługa wymaga szczególnego podejścia z uwagi na stosunki międzynarodowe. Proponowane zmiany, proponuje się skonsultować z ministrem właściwym do spraw zagranicznych.	Uwaga wyjaśniona Procedura wydawania dowodów rejestracyjnych w postaci elektronicznej oraz na wniosek papierowych dokumentów jest zastrzeżona wyłącznie do pojazdów rejestrowanych przez starostę. W celu wyeliminowania jakichkolwiek wątpliwości interpretacyjnych przepis art. 73 ust. 1ca pkt 1 lit a i b doszczegółowiono poprzez dodanie: „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”.
5.	art. 1 pkt 6 lit. c art. 1 pkt 6 lit g art. 1 pkt 4 lit. e	Pracodawcy RP	3. niespójność legislacyjna w projektowanych przepisach Zastrzeżenie wyłączności dla operatora wyznaczonego w zakresie doręczania tych dokumentów jest o tyle niezrozumiałą, że w innych jednostkach redakcyjnych opiniowanego projektu projektodawca wprost dopuszcza korzystanie z usług operatorów pocztowych. Tytułem przykładu można wskazać: - art. 1 pkt 6 lit. c Projektu – nowe brzmienie art. 73c ust. 4 pkt 10 Prawa o ruchu drogowym: „10) informację o sposobie odbioru przez właściciela pojazdu dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej – w urzędzie	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. 588).

		obsługującym organ rejestrujący, w urzędzie obsługującym starostę wskazanym przez właściciela pojazdu albo za pośrednictwem operatora pocztowego rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. - Prawo pocztowe na koszt odbiorcy oraz informację o sposobie odbioru pozwolenia czasowego i zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych;”; - art. 1 pkt 6 lit. g Projektu – nowe brzmienie art. 73c ust. 10 Prawa o ruchu drogowym: „10. Dowód rejestracyjny w postaci papierowej na wniosek właściciela pojazdu odbiera się w urzędzie obsługującym organ rejestrujący, w urzędzie obsługującym starostę wskazanym przez właściciela pojazdu albo organ rejestrujący przesyła te dokumenty na adres do doręczeń wskazany we wniosku o rejestrację pojazdu za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe.”; Również w ramach tej samej ustawy (Prawo o ruchu drogowym) pojawiają się niespójności, np. w nowym art. 73 ust. 1cd projektodawca użył pojęcia „operator wyznaczony”: - art. 1 pkt 4 lit. e Projektu – nowy art. 73 ust. 1cd Prawa o ruchu drogowym: „Na wniosek właściciela pojazdu albo podmiotu, o którym mowa w ust. 2 i 5, dowód rejestracyjny w postaci papierowej lub zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne mogą zostać przesłane za pośrednictwem operatora wyznaczonego rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 366, 820 i 1456), z uwzględnieniem bezpieczeństwa przekazywanego dokumentu lub tablic (tablicy) rejestracyjnych, do rąk własnych na adres przez niego wskazany.”. W jednym projekcie zmian projektodawca posługuje się zatem pojęciem operatora wyznaczonego lub operatora pocztowego, w kontekście takich samych czynności, tj. doręczania dokumentów urzędowych. Jest to działanie niespójne, wprowadzające niejasność w zakresie przyjętych przesłanek projektowanej zmiany przepisów. Mając na uwadze powyższe argumenty, postulujemy ujednolicenie siatki pojęciowej opiniowanego projektu poprzez konsekwentne zastąpienie we wszystkich analizowanych przepisach zawężającego sformułowania „operator wyznaczony” pojęciem „operator pocztowy”, co nie tylko usunie niespójność projektowanego aktu prawnego, ale również zagwarantuje jego zgodność z fundamentalnymi standardami unijnymi w zakresie swobody świadczenia usług i równego traktowania przedsiębiorców, umożliwiając bezpieczną realizację tych doręczeń wszystkim wykwalifikowanym podmiotom na konkurencyjnym rynku. Warto podkreślić, że niepubliczni operatorzy pocztowi mogliby zapewnić rozwiązania technologiczne pozwalające na bezpieczne doręczanie dokumentów urzędowych przy zachowaniu standardów	
--	--	--	--

			weryfikacji tożsamości odbiorcy, w tym poprzez integrację z aplikacją mObywatel. Możliwe jest między innymi wdrożenie procesu opartego na dynamicznym kodzie QR z jednorazowym tokenem bezpieczeństwa, cyfrowej weryfikacji tożsamości po stronie zaufanego rejestru państwowego oraz szyfrowanej wymianie danych pomiędzy systemami operatora a backendem mObywatel. Tego rodzaju rozwiązania, w tym wykorzystujące sieć automatów paczkowych, zapewniłyby poziom bezpieczeństwa odpowiadający, a w wielu aspektach przewyższający, klasyczne doręczenie do rąk własnych, eliminując jednocześnie ryzyko nieuprawnionego dostępu do dokumentu. Pokazuje to, że argument bezpieczeństwa nie uzasadnia zawężenia kręgu uprawnionych dostawców do operatora wyznaczonego, lecz powinien prowadzić do określenia obiektywnych standardów technicznych, możliwych do spełnienia przez różnych kwalifikowanych operatorów rynkowych. Wierzymy, że przedstawione uwagi merytoryczne zostaną wzięte pod uwagę w toku dalszych prac legislacyjnych. Deklarujemy pełną gotowość do dalszego dialogu i współpracy w celu wypracowania optymalnych rozwiązań prawnych.	
6.	art. 1 pkt 9 lit. b	Wojewoda Mazowiecki	Art. 1 pkt 9 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 74a i dodawanego ust. 2a P.R.D. Treść projektowanego przepisu zakłada możliwość udostępnienia usługi elektronicznej umożliwiającej zgłoszenie utraty dokumentu lub jego zniszczenia albo zmiany danych w nim zawartych z uwagi na zmianę stanu faktycznego, o których mowa w ust. 2. Proponuje się rozważyć, czy proponowane rozwiązanie powinno mieć również zastosowanie do rejestracji pojazdów dyplomatycznych, a w szczególności czy proponowane zmiany nie będą utrudnieniem dla dyplomatów ze względu na barierę językową, brak jasnych wytycznych w jaki sposób dyplomaci mieliby mieć dostęp do systemu. Proponowane zmiany, proponuje się skonsultować z ministrem właściwym do spraw zagranicznych.	Uwaga wyjaśniona Przewidziana w art. 1 pkt 9 lit. b projektu zmiana polegająca na dodaniu w art. 74a ust. 2a do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wprowadza możliwość skorzystania z usługi elektronicznej umożliwiającej zgłoszenie utraty dokumentu, jego zniszczenia albo zmiany danych w nim zawartych. Usługa ta będzie mogła być wykorzystywana zarówno przez właścicieli pojazdów, jak i przez podmioty, o których mowa w art. 73 ust. 2 i 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Należy jednak podkreślić, że skorzystanie z tej usługi będzie miało charakter fakultatywny. Projekt nie wprowadza obowiązku korzystania z tego kanału elektronicznego. Projektowana usługa stanowi wyłącznie dodatkowe udogodnienie dla właścicieli pojazdów oraz innych uprawnionych podmiotów. Jednocześnie w dalszym ciągu będzie możliwe zgłoszenie utraty dokumentu, jego zniszczenia albo zmiany danych bezpośrednio do właściwego organu rejestrującego, zgodnie z obowiązującymi zasadami. W konsekwencji projektowane rozwiązanie zwiększa dostępność usług publicznych i rozszerza katalog dostępnych kanałów komunikacji z organem, nie nakładając jednocześnie na obywateli ani przedsiębiorców nowych obowiązków w zakresie korzystania z narzędzi elektronicznych. Dodatkowo należy zauważyć, że w toku uzgodnień i konsultacji publicznych Ministerstwo Spraw Zagranicznych nie zgłosiło uwag

				do projektowanego rozwiązania. Nie wskazano również okoliczności, które uzasadniałyby przyjęcie, że możliwość skorzystania z fakultatywnej usługi elektronicznej mogłaby negatywnie wpływać na realizację zadań związanych z rejestracją pojazdów dyplomatów.
7.	art. 1 pkt 15 lit. a tiret pierwsze	Rzecznik Finansowy	Art. 1 pkt 15 lit. a tiret pierwsze projektu ustawy przewiduje dodanie w art. 80b ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym pkt 5a w brzmieniu „5a) o umowie sprzedaży pojazdu, o której mowa w art. 78 ust. 6, w tym również o umowie w formie dokumentu elektronicznego;”. Projektowana zmiana zmierza do rozszerzenia katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o dane dotyczące umowy sprzedaży pojazdu zawieranej w szczególnym trybie określonym w projektowanym art. 78 ust. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tj. za pomocą aplikacji mObywatel. Kierunek tej zmiany należy uznać za zrozumiały i funkcjonalnie powiązany z pozostałymi rozwiązaniami projektu dotyczącymi cyfryzacji obrotu pojazdami oraz automatyzacji czynności ewidencyjnych. Zastrzeżenia budzi jednak proponowane brzmienie przepisu w części obejmującej sformułowanie „w tym również o umowie w formie dokumentu elektronicznego”. Zwrot ten nie jest poprawny terminologicznie na gruncie prawa cywilnego. Kodeks cywilny nie posługuje się pojęciem „umowy w formie dokumentu elektronicznego”. Przepisy kodeksowe rozróżniają bowiem formę pisemną, formę elektroniczną oraz formę dokumentową. „Dokument elektroniczny” nie stanowi natomiast samoistnej formy czynności prawnej, lecz odnosi się do postaci utrwalenia treści. W konsekwencji projektowane sformułowanie łączy pojęcia odnoszące się do formy czynności prawnej z pojęciami dotyczącymi nośnika lub postaci dokumentu, co osłabia precyzję przepisu. Należy ponadto zwrócić uwagę, że projektowany art. 78 ust. 6–8 ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie posługuje się pojęciem „umowy w formie dokumentu elektronicznego”, lecz odwołuje się do zawarcia umowy „za pomocą usługi elektronicznej” oraz do opatrywania umowy kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym. Oznacza to, że projektowany art. 80b ust. 1 pkt 5a nie pozostaje w pełni spójny terminologicznie z przepisem materialnym, do którego odsyła. Dodatkowo użycie wyrażenia „w tym również” może sugerować, że „umowa sprzedaży pojazdu, o której mowa w art. 78 ust. 6” oraz „umowa w formie dokumentu elektronicznego” stanowią dwie odrębne kategorie, podczas gdy z konstrukcji projektu wynika, że chodzi o jedną kategorię umowy, tj. umowę zawieraną w trybie określonym w art. 78 ust. 6. Takie ujęcie może prowadzić do zbędnych wątpliwości interpretacyjnych co do zakresu danych objętych ewidencją. Nieprecyzyjne określenie zakresu danych gromadzonych w centralnej	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez rezygnację w art. 1 pkt 15 lit. a tiret pierwsze w zakresie art. 80b ust. 1 pkt 5a z fragmentu: „w tym również o umowie w formie dokumentu elektronicznego”.

			ewidencji pojazdów może prowadzić również do wątpliwości co do granic przetwarzania informacji o czynności prawnej oraz do niejednolitej praktyki ich kwalifikowania na potrzeby ewidencyjne. W związku z powyższym do rozważenia pozostaje rezygnacja z fragmentu: „w tym również o umowie w formie dokumentu elektronicznego” i pozostawienie przepisu w brzmieniu: „5a) o umowie sprzedaży pojazdu, o której mowa w art. 78 ust. 6;”. W przypadku gdy intencją projektodawcy jest wyraźne zaakcentowanie elektronicznego sposobu zawarcia tej umowy, bardziej adekwatne i spójne z projektowanym art. 78 ust. 6 byłoby odwołanie się do umowy zawartej za pomocą usługi elektronicznej, a nie do nieznanego Kodeksowi cywilnemu konstrukcji „umowy w formie dokumentu elektronicznego”. W obecnym brzmieniu projektowany przepis wymaga zatem korekty redakcyjnej, terminologicznej oraz dostosowania do siatki pojęciowej zastosowanej w projektowanym art. 78 ust. 6–8. Przedstawiając powyższe uwagi, Rzecznik Finansowy deklaruje pełną gotowość współpracy, w tym przedstawienia dodatkowych informacji lub wyjaśnień dotyczących projektu ustawy w zakresie nowelizacji ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, jeżeli byłoby to pomocne w toku dalszych prac legislacyjnych.	
8.	art. 8	Rzecznik Finansowy	Uwagi do art. 8 projektu ustawy w zakresie zmienianego ust. 1 w art. 32 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych Nowelizacja art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych wprowadza dwie zasadnicze zmiany. Pierwsza polega na wydłużeniu terminu na powiadomienie zakładu ubezpieczeń przez posiadacza pojazdu mechanicznego o fakcie przeniesienia prawa własności pojazdu oraz o danych posiadacza, na którego przeniesiono prawo własności pojazdu – z 14 dni od dnia przeniesienia prawa własności pojazdu do 30 dni od dnia przeniesienia prawa własności pojazdu. Natomiast druga zmiana polega na zastąpieniu formy pisemnej powiadomienia określeniem jego postaci jako powiadomienia sporządzonego na piśmie utrwalonym w postaci papierowej lub elektronicznej. W uzasadnieniu tych zmian projektodawca wskazał, że: „[...] Przepis ust. 1 doprecyzowuje postać powiadomienia o fakcie przeniesienia prawa własności pojazdu oraz o danych posiadacza, na którego przeniesiono prawo własności pojazdu, wskazując, że powiadomienie sporządzone na piśmie może być utrwalone w postaci papierowej lub elektronicznej. Proponowana zmiana ma na celu usunięcie wszelkich wątpliwości interpretacyjnych i uporządkowanie sposobu komunikacji pomiędzy zakładem ubezpieczeń a klientem, tj. posiadaczem pojazdu mechanicznego, który przeniósł prawo własności tego pojazdu. [...] Ponadto proponowany mechanizm ma zapewnić jednolitość i aktualność informacji o zmianie właściciela pojazdu zarówno w centralnej ewidencji	Uwaga wyjaśniona Ze względu na uwagi zgłoszone przez Ministra Finansów oraz Rzecznika Finansowego w procesie uzgodnień i konsultacji projektu, zrezygnowano z przewidzianej w art. 8 pkt 1 projektu zmiany brzmienia art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Regulowana materia mieści się w zakresie kompetencji Ministra Finansów. Celem i intencją Ministra Cyfryzacji pozostającą w jego właściwości jest zapewnienie podstawy prawnej do wyeliminowania obowiązku składania dodatkowego powiadamiania zakładu ubezpieczeń o fakcie przeniesienia prawa własności pojazdu i o danych posiadacza, na którego przeniesiono prawo własności pojazdu w przypadku, gdy umowa zbycia pojazdu została zawarta w sposób, o którym mowa w art. 78 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. W tym zakresie projekt w art. 8 przewiduje dodanie do art. 32 ww. ustawy ust. 7 i 8 w brzmieniu: „7. Powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, nie jest wymagane w przypadku zawarcia umowy zbycia pojazdu w sposób, o którym mowa w art. 78 ust. 6. 8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, zakład ubezpieczeń jest powiadamiany o przeniesieniu praw własności pojazdu przez

pojazdów, jak i systemie teleinformatycznym Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.” (por. uzasadnienie do projektu ustawy, s. 48).

W zakresie zmiany polegającej na wydłużeniu terminu na powiadomienie, o którym mowa w art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, w ocenie Rzecznika Finansowego, projektodawca powinien ponownie przeanalizować zasadność tej zmiany, to jest, czy rozwiązanie to rzeczywiście jest korzystne dla zbywców pojazdów mechanicznych. Projektowana zmiana jest powrotem do rozwiązania obowiązującego sprzed nowelizacji ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w 2011 r. . Ustawodawca w 2011 r. odszedł od tożsamości terminów na powiadomienie zakładu ubezpieczeń o fakcie zbycia i o danych nabywcy oraz na zawiadomienie starosty o fakcie zbycia pojazdu. Celem zmiany art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w 2011 r., polegającej na skróceniu terminu na powiadomienie (z 30 do 14 dni), było umożliwienie zakładom ubezpieczeń efektywniejszego zarządzania umowami ubezpieczeń oraz prawidłowego ustalenia aktualnego posiadacza pojazdu mechanicznego, w szczególności w przypadku, gdy po zbyciu doszło do wyrządzenia szkody w związku z ruchem tego pojazdu. Należy przy tym zauważyć, że zmiana ta pozostawała w ścisłym związku funkcjonalnym z innymi wprowadzonymi w tej samej nowelizacji obowiązkami zakładu ubezpieczeń, w tym z art. 28 ust. 1c ustawy. Skrócenie terminu na powiadomienie miało zapewnić, że zakład ubezpieczeń będzie dysponował aktualnymi danymi posiadacza pojazdu w momencie realizacji swoich obowiązków ustawowych. W szczególności w sytuacji, gdy przeniesienie prawa własności pojazdu następowało bezpośrednio przed upływem terminu wykonania tych obowiązków, niezwłoczne uzyskanie informacji o zmianie posiadacza warunkowało możliwość skierowania czynności do właściwego podmiotu stosunku ubezpieczenia. Co także istotne, konsekwencją tej zmiany było również skrócenie potencjalnego okresu odpowiedzialności solidarnej zbywcy i nabywcy, o której mowa w art. 32 ust. 4 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Im bowiem krótszy okres na powiadomienie, tym krótsza odpowiedzialność solidarna za należną składkę.

Należy podkreślić, że art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w obecnym kształcie obowiązuje od kilkunastu lat, co doprowadziło do ukształtowania stabilnej praktyki obrotu w jego stosowaniu oraz utrwalenia świadomości prawnej jego adresatów. Brak sygnałów o dysfunkcjonalności obowiązującego rozwiązania, w tym brak skarg zbywców pojazdów mechanicznych do Rzecznika Finansowego w analizowanym zakresie, wskazuje, że termin 14-dniowy realizuje swoje funkcje w sposób prawidłowy. Wprowadzanie zmiany w

administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w przepisach o ruchu drogowym poprzez automatyczne udostępnienie informacji o przeniesieniu praw własności w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów do pobrania za pośrednictwem systemu teleinformatycznego Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.”.

tak ugruntowanym w praktyce obszarze, bez wykazania rzeczywistej potrzeby regulacyjnej, może prowadzić do osłabienia przewidywalności regulacji oraz podważać zasadność ingerencji ustawodawczej. Na gruncie art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach o obowiązkowych sporna nie jest niemożność wykonania obowiązku powiadomienia w terminie 14 dni od dnia przeniesienia własności pojazdu. Od czasu do czasu pojawiają się spory co do skuteczności złożenia powiadomienia w innej formie niż na piśmie, w formie konkludetnej poprzez tylko przekazanie do zakładu ubezpieczeń lub działającego w jego imieniu.

Projekt ustawy wprowadza rozwiązania zmierzające do automatyzacji przekazywania danych jedynie w części przypadków (dodanie ust. 7 i 8 w przypadku zbycia na podstawie umowy zawartej za pośrednictwem aplikacji mObywatel), a jednocześnie w pozostałym zakresie wydłuża termin ich przekazania, co prowadzi do sytuacji, w której okres pozostawiania danych nieaktualnych ulega wydłużeniu, pomimo deklarowanego celu ich bieżącej aktualizacji. Budzi to uzasadnione wątpliwości co do wewnętrznej spójności przyjętego modelu regulacyjnego w art. 32 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

Wydłużenie terminu na powiadomienie do 30 dni od dnia zbycia pojazdu mechanicznego może skutkować w praktyce wydłużeniem terminu faktycznego powiadomienia przez zbywców pojazdów mechanicznych, co w niektórych stanach faktycznych będzie skutkować powstaniem odpowiedzialności solidarnej, która nie powstałaby, gdyby powiadomienie ubezpieczyciela nastąpiło w dotychczasowym ustawowym terminie.

Wydłużenie terminu do 30 dni może również negatywnie wpłynąć na efektywność zarządzania przez ubezpieczycieli portfelem umów ubezpieczeń w zakresie aktualności ich danych oraz na inne obowiązki ustawowe. Na tle powyższego należy zwrócić uwagę na funkcjonalny związek pomiędzy obowiązkiem powiadomienia, o którym mowa w art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, a innymi obowiązkami zakładu ubezpieczeń, w szczególności z art. 28 ust. 1c tej ustawy. W sytuacji, gdy przeniesienie prawa własności pojazdu następuje bezpośrednio przed upływem terminu do wykonania tego obowiązku przez zakład ubezpieczeń, brak niezwłocznego przekazania informacji o zmianie posiadacza może prowadzić do kierowania czynności do podmiotu, który nie jest już stroną stosunku ubezpieczenia, a powiadomienie z tego przepisu nie odniesie żadnego skutku.

Jednocześnie, w przeciwieństwie do rozwiązań przewidzianych w projektowanych przepisach dotyczących automatyzacji przekazywania danych za pośrednictwem systemów teleinformatycznych (art. 8 projektu ustawy w zakresie dodawanego ust. 7 i 8 w art. 32 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych), w przypadku obowiązku

wynikającego z art. 32 ust. 1 brak jest mechanizmu zapewniającego niezwłoczną aktualizację danych. Wydłużenie terminu na powiadomienie może zatem prowadzić do powstania stanu niepewności co do aktualnego posiadacza pojazdu, a następnie także utrudnień w prawidłowym wykonywaniu obowiązków lub zobowiązań przez zakład ubezpieczeń. Pozostaje również kwestia spójności systemowej na gruncie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Dla art. 32 ust. 1 wprowadzany jest termin 30 dni na powiadomienie. Natomiast dla powiadomienia o zmianie w posiadaniu gospodarstwa rolnego i danych osoby obejmującej gospodarstwo rolne w posiadanie (art. 48 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych – dla obowiązkowego ubezpieczenia OC rolników) oraz dla powiadomienia o zmianie w posiadaniu gospodarstwa rolnego oraz o danych osoby obejmującej gospodarstwo rolne (art. 64 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych – dla obowiązkowego ubezpieczenia budynków rolniczych), pozostanie dotychczasowy termin – 14 dni. Zróżnicowanie terminów dla obowiązków o analogicznym charakterze normatywnym w obrębie jednego aktu prawnego prowadzić może do zarzutu niespójności systemowej (modelu regulacyjnego) i funkcjonalnej (celów regulacji). Skoro ratio legis obowiązków wynikających z art. 32 ust. 1, art. 48 ust. 1 i art. 64 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych jest tożsame, to nie wydaje się, aby zaistniały podstawy do różnicowania długości terminów ich wykonania, a przynajmniej zróżnicowanie to nie zostało dostatecznie uzasadnione w uzasadnieniu do projektu ustawy. Wydłużenie terminu, przy braku wykazania rzeczywistej potrzeby regulacyjnej, może być oceniane jako środek nieproporcjonalny, prowadzący do pogorszenia sytuacji prawnej zbywców pojazdów mechanicznych. Takie zróżnicowanie może wzbudzić wątpliwości z punktu widzenia spójności i konsekwencji ustawodawcy w kształtowaniu podobnych obowiązków informacyjnych. Podmioty, na których ciążyą obowiązki informacyjne o zbliżonej funkcji normatywnej, byłyby traktowane odmiennie bez dostatecznego uzasadnienia. Ponadto wydłużenie terminu w art. 32 ust. 1 ustawy może pozostawać w napięciu z deklarowanym celem zapewnienia aktualności danych w systemach informacyjnych, prowadząc do wydłużenia okresu, w którym dane te pozostają nieaktualne (np. w bazie UFG).

W świetle powyższego należy stwierdzić, że projektowana zmiana polegająca na wydłużeniu terminu na powiadomienie zakładu ubezpieczeń nie znajduje dostatecznego uzasadnienia zarówno w potrzebach praktyki obrotu, jak i w spójności systemowej regulacji. Rozwiązanie to może prowadzić do pogorszenia sytuacji prawnej zbywców pojazdów mechanicznych, w szczególności poprzez wydłużenie okresu potencjalnej odpowiedzialności solidarnej, a

jednocześnie pozostaje w napięciu z deklarowanym celem zapewnienia aktualności danych. Projekt ustawy prowadzi także do rozluźnienia powiązań funkcjonalnych pomiędzy obowiązkami informacyjnymi a niektórymi obowiązkami zakładu ubezpieczeń. W konsekwencji zasadność wprowadzenia tej zmiany wymaga ponownego rozważenia przez projektodawcę.

W zakresie drugiej zasadniczej zmiany polegającej na zastąpieniu formy pisemnej powiadomienia określeniem jego postaci jako powiadomienia sporządzonego na piśmie utrwalonym w postaci papierowej lub elektronicznej, w ocenie Rzecznika Finansowego projektodawca również powinien ponownie przeanalizować zasadność tej modyfikacji lub jej kierunek.

Projektowana zmiana została ujęta jako doprecyzowanie postaci powiadomienia. W rzeczywistości ma ona charakter nie tylko redakcyjny lub doprecyzowujący, lecz prowadzi do rzeczywistej modyfikacji standardu prawnego w zakresie sposobu wykazywania skuteczności powiadomienia. Oświadczenia wiedzy i woli ubezpieczającego oraz zbywcy pojazdu mechanicznego lub gospodarstwa rolnego, na gruncie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, nawiązują do klasycznych form czynności prawnych określonych w Kodeksie cywilnym. W świetle art. 22 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w sprawach nieuregulowanych w ustawie stosuje się przepisy Kodeksu cywilnego.

„Na piśmie” w rozumieniu art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych oznacza, że zbywca pojazdu ma obowiązek powiadomić zakład ubezpieczeń o zbyciu pojazdu (np. sprzedaży, darowiźnie, zamianie) w sposób umożliwiający udokumentowanie tego faktu, zazwyczaj poprzez złożenie dokumentu z własnoręcznym podpisem lub w formie, o której mowa w art. 781 k.c. Brak powiadomienia „na piśmie” skutkuje tym, że zbywca odpowiada solidarnie z nabywcą za zapłatę składki, o której mowa w art. 32 ust. 4, do czasu skutecznego powiadomienia. Skuteczne powiadomienie jest więc kluczowe dla uniknięcia odpowiedzialności za kolejne raty składki z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Natomiast sama ochrona ubezpieczeniowa przechodzi z chwilą przeniesienia własności.

W klasycznej cywilistyce oświadczenia wiedzy (zawiadomienia) nie są czynnościami prawnymi, więc co do zasady nie stosuje się do nich rygorów form z Kodeksu cywilnego (art. 73–81 k.c.), które dotyczą oświadczeń woli. Jednak ustawodawca, wprowadzając między innymi w art. 32 wymóg powiadomienia „na piśmie” o zbyciu (oświadczenie wiedzy), dokonał tzw. formalizacji oświadczenia wiedzy. Z punktu widzenia dowodowego i pewności obrotu ustawodawca zastosował „siatkę form” właściwą dla oświadczeń woli i nałożył ją na oświadczenie

wiedzy w postaci powiadomienia, o którym mowa w art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

Powiadomienie, o którym mowa w art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, jest tzw. czynnością podobną do czynności prawnej. Chociaż jest to oświadczenie wiedzy, ustawa wiąże z nim określone skutki prawne. Do momentu powiadomienia ubezpieczyciela zbywca i nabywca odpowiadają solidarnie za zapłatę składki należnej za okres do dnia zawiadomienia (art. 32 ust. 4 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych). Ustawodawca nadał temu oświadczeniu wiedzy rygor formy pisemnej, aby nie było wątpliwości co do daty ustania tej odpowiedzialności.

W praktyce rynkowej ubezpieczyciele, na mocy art. 43 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, dopuszczają powiadamianie poprzez przesłanie pocztą elektroniczną skanu powiadomienia zawierającego odręczny podpis zbywcy pojazdu lub powiadomienie za pośrednictwem formularzy, w których załącznikiem jest skan umowy przenoszącej własność z własnoręcznym podpisem zbywcy. Ubezpieczyciele, zgodnie z treścią art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, kwestionują jednak dopuszczalność i tym samym skuteczność powiadomienia zwykłą wiadomością e-mail (bez podpisu kwalifikowanego), telefonicznie czy za pośrednictwem wiadomości SMS.

Projektowana zmiana wychodzi naprzeciw praktyce i potrzebom zbywców pojazdów w dobie cyfryzacji obrotu. Jednakże zmiana ta niesie za sobą doniosłe skutki na gruncie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, w tym w zakresie jej spójności z instytucjami występującymi w Kodeksie cywilnym.

Rzecznik Finansowy opowiada się za cyfryzacją obrotu cywilnoprawnego. Formy dla niektórych oświadczeń wiedzy i woli na gruncie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych powinien zostać zaktualizowane przy uwzględnieniu ich celu i pewności obrotu cywilnoprawnego. Jednakże zmiany powinny być spójne zarówno na gruncie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, jak i z przepisami Kodeksu cywilnego oraz uwzględniać wszystkie potencjalne ryzyka i skutki.

Z normatywnego punktu widzenia wprowadzenie sformułowania „na piśmie w postaci papierowej lub elektronicznej”, ale bez wymogu podpisu odręcznego lub kwalifikowanego w przypadku postaci elektronicznej jest równoznaczne w skutkach prawnych z dopuszczeniem formy dokumentowej (art. 77³ k.c.). Oznacza to, że każdy nośnik informacji (e-mail, plik PDF, formularz internetowy) pozwalający ustalić tożsamość będzie uznany za „pismo w postaci elektronicznej”, nawet jeśli składający oświadczenie nie użyje kwalifikowanego podpisu

elektronicznego. Odnotowania jednak wymaga, że użyty przez projektodawcę w art. 32 ust. 1 termin „utrwalonym w postaci papierowej lub elektronicznej” nie występuje w systematyce ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych oraz Kodeksu cywilnego. Kodeks cywilny posługuje się pojęciem formy pisemnej, formy elektronicznej i formy dokumentowej. Zaproponowana formuła nie jest zatem systemowo jednorodna i nie pozwala na jednoznaczne ustalenie, czy chodzi o formę elektroniczną, o której mowa w art. 781 k.c., czy też może o każdą postać dokumentu cyfrowego. Jeśli intencją projektodawcy było przejście z formy pisemnej na formę dokumentową, to powinna ona znaleźć wyraz w treści projektowanego przepisu.

Zmiana w art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych istotnie modyfikuje więc siatkę pojęciową tej ustawy, ponieważ tylko na gruncie tego przepisu wprowadza rozróżnienie między nośnikiem informacji (postacią) a sposobem autentykacji (formą). W praktyce normatywnej taka zmiana zrównuje zwykły e-mail czy skan z oświadczeniem wiedzy „na piśmie”, co może prowadzić do przesunięcia ciężaru z rygorystycznie pojmowanej formy pisemnej lub elektronicznej na lżejszą formę dokumentową (art. 77³ k.c.). Taka kwalifikacja nie wynika jednak jednoznacznie z projektowanego brzmienia przepisu. Jednocześnie rozmywana jest granica pomiędzy formą pisemną a formą dokumentową. Proponowane rozwiązanie prowadzi również do przesunięcia ciężaru ryzyka dowodowego z jednoznacznie sformalizowanego zawiadomienia na późniejsze ustalenie autentyczności i skuteczności przekazu, co może zwiększać liczbę sporów co do daty i skuteczności powiadomienia. Tymczasem dla pozostałych oświadczeń woli (zob. art. 28 ust. 1, art. 28a ust. 1, art. 29 ust. 3, art. 31 ust. 1 i ust. 4, 46 ust. 1, 46a ust. 1, art. 47 ust. 1, art. 62 ust. 1, art. 62a ust. 1, art. 63 ust. 1) oraz oświadczeń wiedzy (zob. art. 48 ust. 1 i art. 64 ust. 1) pozostawia się formę na piśmie w rozumieniu art. 78. Nowelizacja obejmująca wyłącznie art. 32 ust. 1 prowadzi do zaburzenia spójności siatki pojęć przyjętej w ustawie. W przypadku powiadomienia z tego przepisu „pismo” oznaczałoby dowolny dokument cyfrowy. W pozostałych, wymienionych oświadczeniach nadal wymagany byłby własnoręczny podpis lub kwalifikowany podpis elektroniczny. Skoro z dokonaniem powiadomienia ustawodawca wiąże tak doniosły skutek, jak ustanie solidtarnej odpowiedzialności za składkę, to sposób dokonania tego powiadomienia powinien pozostawać jednoznaczny i nie budzić żadnych wątpliwości. Przyjęcie takiej konstrukcji wyłącznie w art. 32 ust. 1 może także wpływać na interpretację innych przepisów ustawy posługujących się zwrotem „na piśmie”, mimo że formalnie pozostają one niezmienione.

Z uwagi na powyższe Rzecznik Finansowy proponuje, aby:

			a) do czasu pełnej nowelizacji Kodeksu cywilnego w zakresie stosunku ubezpieczenia i ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w zakresie form oświadczeń woli i wiedzy, uwzględniającej potrzeby cyfryzacji obrotu, rozważyć wstrzymanie się z nowelizacją art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w zaproponowanym kształcie; lub alternatywnie: b) rozważyć wprowadzenie przez projektodawcę rozwiązania adekwatnego do siatki pojęciowej i instytucji Kodeksu cywilnego, polegającego na jednoznacznym odesłaniu do formy dokumentowej, ograniczonej do postaci elektronicznej, z wyłączeniem dźwięku i obrazu. Pełna forma dokumentowa byłaby nieadekwatna do systemu ubezpieczeń obowiązkowych (przy czym rozwiązanie to nie eliminowałoby niespójności w/w zakresie na gruncie przepisów dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia OC rolników oraz obowiązkowego ubezpieczenia budynków rolniczych.	
9.	art. 8	Rzecznik Finansowy	Uwagi do art. 8 projektu ustawy w zakresie dodawanego ust. 7 i ust. 8 w art. 32 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych Zgodnie z projektowanym ust. 7 art. 32 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, nie jest wymagane w przypadku zgłoszenia zbycia pojazdu na podstawie art. 78 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Stosownie do projektowanego ust. 8 zakład ubezpieczeń ma być 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 obsługującego Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Analiza art. 8 projektu ustawy w związku z art. 1 pkt 10 lit. c i d wskazuje, że intencją projektodawcy jest wyłączenie odrębnego obowiązku powiadomienia zakładu ubezpieczeń przez zbywcę, jeżeli zbycie pojazdu następuje przy wykorzystaniu aplikacji mObywatel. W takim przypadku zakład ubezpieczeń ma być powiadamiany w sposób zautomatyzowany, za pośrednictwem danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Jeżeli natomiast zbycie następuje poza aplikacją mObywatel, na zbywcy nadal ciąży obowiązek zawiadomienia starosty o zbyciu pojazdu na podstawie art. 78 ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz odrębny obowiązek powiadomienia zakładu ubezpieczeń na zasadach określonych w art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Wątpliwości Rzecznika budzi konstrukcja odesłania zawartego w	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę w art. 8 projektu w zakresie art. 32 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych brzmienia ust. 7: „7. Powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, nie jest wymagane w przypadku zawarcia umowy zbycia pojazdu w sposób, o którym mowa w art. 78 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.”.

projektowanym ust. 7 do art. 78 ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu nadawanym projektowaną nowelizacją. Przepis ten dotyczy obowiązku zawiadomienia starosty o zbyciu pojazdu, podczas gdy szczególny tryb zawarcia umowy sprzedaży pojazdu za pomocą usługi elektronicznej został uregulowany w projektowanym ust. 6 art. 78 tej ustawy. Nowelizowany art. 78 ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym będzie nakładał na zbywcę obowiązek powiadomienia starosty o zbyciu pojazdu, chyba że zbycie nastąpi przy wykorzystaniu usługi, o której mowa w ust. 6. Jednocześnie, zgodnie z projektowanym ust. 9 art. 78 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w przypadku zawarcia umowy sprzedaży pojazdu zarejestrowanego przy wykorzystaniu tej usługi informacja o zbyciu pojazdu jest generowana automatycznie w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów. Z punktu widzenia projektowanego art. 32 ust. 7 odesłanie to prowadzi zatem do przepisu obejmującego zarówno przypadki zbycia pojazdu rodzące obowiązek zawiadomienia starosty, jak i przypadki zbycia dokonywanego w szczególnym trybie, wyłączone z tego obowiązku. Powstaje zatem wątpliwość, czy samo odesłanie do art. 78 ust. 2 pkt 1 w sposób dostatecznie jednoznaczny identyfikuje te przypadki zbycia, które następują przy wykorzystaniu usługi elektronicznej i dla których projekt przewiduje szczególny mechanizm automatycznego przekazywania danych. Jeżeli intencją projektodawcy jest objęcie projektowanym ust. 7 wyłącznie zbycia dokonywanego w tym szczególnym trybie, odesłanie wymaga doprecyzowania, w szczególności przez jednoznaczne powiązanie art. 78 ust. 2 pkt 1 z projektowanym ust. 6 art. 78 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wątpliwości budzi również zgodność uzasadnienia projektu z normatywną treścią projektowanych zmian. W uzasadnieniu wskazano bowiem, że zwolnienie z obowiązku powiadomienia zakładu ubezpieczeń ma następować w sytuacji, gdy zbywca pojazdu dopełni obowiązku zgłoszenia zbycia pojazdu w starostwie na podstawie art. 78 ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (por. uzasadnienie do projektu ustawy, s. 48). Tymczasem z projektowanego brzmienia tego przepisu wynika, że obowiązek ten nie ma dotyczyć zbycia dokonanego przy wykorzystaniu usługi, o której mowa w projektowanym ust. 6, a więc właśnie tego przypadku, z którym projekt wiąże automatyczne generowanie informacji o zbyciu pojazdu oraz szczególny mechanizm przekazywania danych do zakładu ubezpieczeń. Prowadzi to do niespójności pomiędzy uzasadnieniem a treścią projektowanych regulacji oraz utrudnia jednoznaczne ustalenie rzeczywistego zakresu zastosowania art. 32 ust. 7 i 8 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

W ocenie Rzecznika Finansowego projekt wymaga również

doprecyzowania relacji dodawanych ust. 7 i 8 do art. 32 ust. 4 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Z przepisu tego wynika bowiem doniosły skutek materialnoprawny w postaci solidarnej odpowiedzialności zbywcy i nabywcy za zapłatę składki do dnia powiadomienia zakładu ubezpieczeń o przeniesieniu prawa własności pojazdu. Tymczasem projektowane ust. 7 i 8 przewidują szczególny, zautomatyzowany mechanizm przekazywania danych, bez konieczności dokonywania przez zbywcę odrębnego powiadomienia zakładu ubezpieczeń, o którym mowa w ust. 1, nie przesądzając jednoznacznie, czy i w którym momencie mechanizm ten wywołuje skutek równoważny z powiadomieniem zakładu ubezpieczeń w rozumieniu ust. 4. Brak takiego doprecyzowania może prowadzić do istotnych wątpliwości interpretacyjnych oraz sporów co do tego, czy w przypadku zbycia pojazdu za pośrednictwem aplikacji mObywatel zbywca w ogóle ponosi odpowiedzialność solidarną, a jeżeli również w takim przypadku istnieje solidarna odpowiedzialność zbywcy, to z jaką chwilą ona ustaje. Z punktu widzenia pewności prawa niedopuszczalne jest bowiem, aby moment ustania odpowiedzialności majątkowej jednostki wynikał jedynie pośrednio z technicznego modelu obiegu danych pomiędzy systemami teleinformatycznymi. W regulacji kreującej skutek w postaci ustania solidarnej odpowiedzialności nie jest wystarczające samo funkcjonalne założenie, że dane zostaną skutecznie przekazane zakładowi ubezpieczeń. Konieczne jest normatywne wskazanie momentu oraz przesłanek skuteczności tego zdarzenia.

Jeżeli zatem w ocenie projektodawcy zbycie za pośrednictwem aplikacji mObywatel nie zwalnia zbywcy z solidarnej odpowiedzialności za zapłatę składki, to ust. 4 powinien ulec odpowiedniemu doprecyzowaniu. Natomiast jeżeli w ocenie projektodawcy zbycie za pośrednictwem aplikacji mObywatel prowadzi do wyłączenia tej odpowiedzialności, kwestia ta powinna zostać przede wszystkim jednoznacznie rozstrzygnięta w treści przepisu, gdyż samo uzasadnienie projektu nie może zastępować normatywnego określenia przesłanek ustania odpowiedzialności solidarnej.

Dalsze wątpliwości Rzecznika Finansowego budzi skuteczność powiadomienia realizowanego pośrednio, poprzez dane przekazywane pomiędzy systemami teleinformatycznymi. Projekt nie rozstrzyga:

- a) jakie skutki prawne należy wiązać z błędem transmisji danych, opóźnieniem w ich przekazaniu albo przekazaniem danych niepełnych lub obarczonych oczywistą omyłką pisarską;
- b) czy dla skuteczności powiadomienia wystarczające jest przekazanie danych umożliwiających identyfikację nabywcy, czy też konieczne jest przekazanie wszystkich danych wymaganych w art. 32 ust. 1 i 2 w pełnym i prawidłowym zakresie;

c) jakie znaczenie należy przypisać ewentualnej rozbieżności pomiędzy treścią umowy zawartej za pośrednictwem aplikacji mObywatel, danymi przekazanymi pomiędzy systemami teleinformatycznymi a informacją faktycznie pozyskaną przez zakład ubezpieczeń;

d) kto ponosi ryzyko prawne wadliwego działania mechanizmu teleinformatycznego, mimo że zbywca posłużył się kanałem komunikacji przewidzianym przez ustawodawcę;

e) czy skuteczność powiadomienia należy oceniać według chwili wprowadzenia danych do systemu, chwili ich przekazania pomiędzy systemami czy chwili ich faktycznego pozyskania przez zakład ubezpieczeń.

Brak takich doprecyzowań prowadzi do niepewności prawnej w zakresie przesłanek i chwili ustania skutków przewidzianych w art. 32 ust. 4, może skutkować nieuzasadnionym przerzuceniem na zbywcę negatywnych konsekwencji wadliwego działania mechanizmów teleinformatycznych, na które nie ma on wpływu, a zarazem stwarza realne ryzyko sporów interpretacyjnych, trudności dowodowych oraz niejednolitej praktyki stosowania prawa przez zakłady ubezpieczeń. Projektowany ust. 8 nie odzwierciedla w sposób jednoznaczny pełnej treści obowiązku informacyjnego wynikającego z art. 32 ust. 1 i 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. O ile bowiem obowiązek przewidziany w ust. 1 obejmuje zarówno powiadomienie o fakcie przeniesienia prawa własności pojazdu, jak i przekazanie danych posiadacza, na którego przeniesiono prawo własności pojazdu, których zakres został doprecyzowany w ust. 2, o tyle projektowany ust. 8 odnosi się jedynie do automatycznego udostępnienia informacji o przeniesieniu prawa własności pojazdu. Nie wynika z niego natomiast w sposób jednoznaczny, czy zakładowi ubezpieczeń przekazywane są również dane nabywcy w zakresie wymaganym przez art. 32 ust. 1 i 2. Jeżeli intencją projektodawcy jest uznanie mechanizmu przewidzianego w ust. 8 za funkcjonalny odpowiednik powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, przepis powinien wyraźnie przesądzać, że obejmuje on także przekazanie danych nabywcy w ustawowo wymaganym zakresie. Taka niejednoznaczność jest szczególnie niepożądana, jeżeli z zastosowaniem tego mechanizmu projektodawca zamierza wiązać skutki materialnoprawne określone w art. 32 ust. 4, w tym ustanie solidarnej odpowiedzialności zbywcy. Brak jednoznacznego wskazania zakresu przekazywanych danych może prowadzić również do wątpliwości co do tego, czy zakład ubezpieczeń uzyskuje informacje wystarczające do wykonania innych obowiązków ustawowych związanych z identyfikacją aktualnego posiadacza pojazdu.

W zakresie ust. 8 Rzecznik Finansowy wskazuje także na potrzebę jego redakcyjnej poprawy w dwóch kwestiach.

			Po pierwsze, zastrzeżenia budzi dwukrotnie użyta liczba mnoga w sformułowaniu „przeniesienie praw własności”. Właściwe jest posłużenie się liczbą pojedynczą, tj. wyrażeniem „przeniesienie prawa własności”. W prawie cywilnym chodzi bowiem o jedno prawo własności odnoszące się do danej rzeczy, w tym przypadku do pojazdu. Konstrukcja „przeniesienie praw własności” sugerowałaby istnienie wielości praw własności do jednego pojazdu, co jest dogmatycznie nieprawidłowe. Po drugie, doprecyzowania wymaga kwestia spójności terminologicznej odnoszącej się do systemu teleinformatycznego obsługującego Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Z uwagi na treść art. 5 ust. 2a, art. 102a ust. 3 i 4, art. 105a ust. 2 i 4, art. 105b ust. 4 oraz art. 105c ust. 5 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, które posługują się sformułowaniem systemu teleinformatycznego „obsługującego” Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny lub Fundusz, Rzecznik Finansowy proponuje zastąpienie wyrazów „systemu teleinformatycznego Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego” wyrazami „systemu teleinformatycznego obsługującego Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny”. Dodawane ust. 7 i 8 budzą również wątpliwości co do relacji z ust. 5 i 6. Należy zauważyć, że ust. 5 przewiduje stosowanie ust. 1 i 4 do posiadacza pojazdu mechanicznego, o którym mowa w art. 31 ust. 4 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, natomiast ust. 6 wyłącza stosowanie ust. 1–4 do umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawieranej w odniesieniu do pojazdów dojazd testowych. Dodanie nowych jednostek redakcyjnych oznaczonych jako ust. 7 i 8 powoduje zatem niejednoznaczność co do zakresu zastosowania tych regulacji w relacji do przypadków objętych ust. 5 i 6. W szczególności nie jest jasne, czy nowe rozwiązania mają znaleźć zastosowanie również do sytuacji, o której mowa w art. 31 ust. 4, oraz czy pozostają wyłączone w odniesieniu do pojazdów dojazd testowych. W ocenie Rzecznika Finansowego konieczne jest jednoznaczne uregulowanie relacji pomiędzy ust. 7 i 8 a ust. 5 i 6, bądź przez odpowiednie doprecyzowanie zakresu ich stosowania, bądź przez zmianę struktury redakcyjnej art. 32 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.	
10.	art. 9 pkt 3	Pracodawcy RP	2. Odbiór dokumentu prawa jazdy Analogicznie jak w przypadku tablic i dowodów rejestracyjnych, projekt ma uregulować kwestię doręczania dokumentów prawa jazdy. Zgodnie z projektowanym brzmieniem przepisu art. 10 ust. 1m ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, 1676 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 180 i 187), „Na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie prawa jazdy, dokument prawa jazdy może zostać przesłany za pośrednictwem operatora wyznaczonego, z	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez nadanie nowego brzmienia art. 10 ust. 1m ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami tj.: „1m. Na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie prawa jazdy, dokument prawa jazdy może zostać przesłany za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2026 r. poz. 588), z

			uwzględnieniem bezpieczeństwa przekazywanego dokumentu, do rąk własnych na adres przez nią wskazany”. Również w tym przypadku projektodawca decyduje się na wskazanie operatora wyznaczonego jako podmiotu realizującego usługę, powołując się na argumenty dotyczące bezpieczeństwa przekazywanego dokumentu.	uwzględnieniem bezpieczeństwa przekazywanego dokumentu, do rąk własnych na adres przez nią wskazany.”.
11.	art. 15	Rzecznik Finansowy	Art. 15 projektu ustawy przewiduje, że posiadacz pojazdu mechanicznego, który przeniósł prawo własności tego pojazdu przed dniem wejścia w życie przepisów, o których mowa w art. 22 pkt 3 ustawy, powiadamia zakład ubezpieczeń na zasadach określonych w art. 32 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 8 w brzmieniu dotychczasowym. Przepis ten ma zatem charakter przejściowy i zmierza do utrzymania dotychczasowego obowiązku zawiadomienia zakładu ubezpieczeń w odniesieniu do przypadków przeniesienia prawa własności pojazdu dokonanych przed uruchomieniem mechanizmu automatycznego przekazywania informacji do zakładu ubezpieczeń, przewidzianego w projektowanym art. 32 ust. 7 i 8 ustawy zmienianej w art. 8. Mechanizm ten – zgodnie z art. 22 pkt 3 projektu – ma wejść w życie dopiero z dniem 13 listopada 2028 r. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że art. 8 pkt 1 projektu, nadający nowe brzmienie art. 32 ust. 1, nie został objęty odroczonym terminem wejścia w życie wskazanym w art. 22 pkt 3 projektu. Oznacza to, że nowe brzmienie art. 32 ust. 1 wejdzie w życie co do zasady po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy. W konsekwencji powstaje wątpliwość intertemporalna dotycząca sytuacji, w której przeniesienie prawa własności pojazdu nastąpi jeszcze przed wejściem w życie ustawy albo przed wejściem w życie zmienionego art. 32 ust. 1, natomiast sam obowiązek powiadomienia zakładu ubezpieczeń powstanie już po wejściu w życie nowego brzmienia tego przepisu. Obecne brzmienie art. 15 projektu ustawy odnosi się bowiem wyłącznie do dnia wejścia w życie przepisów, o których mowa w art. 22 pkt 3, a więc do późniejszego terminu wejścia w życie projektowanego art. 8 pkt 2. Przepis ten nie rozstrzyga natomiast wprost skutków wcześniejszego wejścia w życie art. 8 pkt 1, dotyczącego samej zmiany treści art. 32 ust. 1. Z tego względu zasadne jest rozważenie przez projektodawcę dodania odrębnego przepisu przejściowego odnoszącego się wprost do przypadków przeniesienia prawa własności pojazdu dokonanego przed dniem wejścia w życie art. 8 pkt 1 projektu. Taki przepis mógłby jednoznacznie przesądzać, że do tych stanów faktycznych stosuje się art. 32 ust. 1 w brzmieniu dotychczasowym. W ocenie Rzecznika Finansowego projekt wymaga uzupełnienia w tym zakresie, tak aby reguła międzyczasowa była pełna i jednoznaczna	Uwaga wyjaśniona Z uwagi na odstępianie od zmiany wyrażonej w art. 8 pkt 1, odstąpiono od utrzymania przepisu przejściowego z art. 15. Zmiany z art. 8 pkt 2 wejdą w jednym terminie ze zmianami art. 1 pkt 10 lit. c i d zbycie pojazdu przy pomocy usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę, danych udostępnionych w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów i rejestrach prowadzonych przez inne.

			zarówno względem zmiany treści art. 32 ust. 1, jak i późniejszego wejścia w życie art. 32 ust. 7 i 8.	
12.	art. 22	Związek Zawodowy CELNICY PL	Projekt przewiduje wejście w życie ustawy w terminie 14 dni od ogłoszenia. Należy wydłużyć vacatio legis do co najmniej 3–6 miesięcy. W ocenie Zarządu ZZ CELNICY PL jest to termin zdecydowanie niewystarczający, biorąc pod uwagę: 1. skalę zmian systemowych, 2. konieczność dostosowania systemów IT, 3. potrzebę przeszkolenia pracowników administracji.	Uwaga wyjaśniona 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 wykorzystywanych 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 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.
13.	uwaga ogólna	PUODO	Rozmiar, charakter i ważkość zaproponowanych w projekcie zmian odnośnie centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w dziale III rozdziale 2a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, oraz centralnej ewidencji kierowców, o której mowa w dziale IV rozdziale 1a tej ustawy, w tym przedstawiony w projekcie całkowicie nowy model wydawania dokumentów dotyczących pojazdów i kierujących, przemawiają – w ocenie organu właściwego w sprawie ochrony danych osobowych – za przeprowadzeniem przez projektodawcę testu prywatności w procesie tworzenia prawa, w tym oceny skutków dla ochrony danych (art. 25 i art. 35 ust. 1 i 10 rozporządzenia 2016/679). Taka – prawidłowo przeprowadzona – ocena skutków dla ochrony danych nie tylko umożliwiłaby projektodawcy dokonanie analizy niezbędności	Uwaga wyjaśniona W ocenie projektodawcy brak jest podstaw do przeprowadzenia testu prywatności lub oceny skutków dla ochrony danych osobowych wyłącznie z uwagi na rozwiązania przewidziane w przedmiotowym projekcie ustawy. Należy podkreślić, że projekt nie przewiduje zasadniczych zmian w zakresie danych osobowych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów ani w centralnej ewidencji kierowców. Projektowane rozwiązania nie skutkują wprowadzeniem nowych kategorii danych osobowych podlegających gromadzeniu w tych ewidencjach ani nie prowadzą do istotnej zmiany celów, zakresu lub sposobu przetwarzania danych osobowych już obecnie przetwarzanych na

			wprowadzenia proponowanych w projekcie rozwiązań prawnych, lecz – być może – pozwoliłaby projektodawcy na zidentyfikowanie ryzyk wiążących się z – zaprezentowanym w projekcie – nowym modelem wydawania dokumentów dotyczących pojazdów i kierujących z wykorzystaniem centralnej ewidencji pojazdów oraz centralnej ewidencji kierowców	podstawie obowiązujących przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Projektowane rozwiązania koncentrują się przede wszystkim na zmianie sposobu realizacji części usług publicznych oraz formy udostępniania dokumentów. W szczególności projekt przewiduje zmianę modelu wydawania dowodu rejestracyjnego oraz umożliwia udostępnianie prawa jazdy również w postaci elektronicznej. Rozwiązania te nie powodują jednak istotnej zmiany zakresu danych osobowych wykorzystywanych w procesach administracyjnych, lecz dotyczą przede wszystkim sposobu korzystania z danych już zgromadzonych w państwowych rejestrach i ewidencjach. W konsekwencji należy uznać, że projekt nie wprowadza takich zmian w zakresie przetwarzania danych osobowych, które uzasadniałyby konieczność przeprowadzenia testu prywatności lub oceny skutków dla ochrony danych na etapie prac legislacyjnych. Projekt nie przewiduje bowiem gromadzenia nowych kategorii danych osobowych, nie zmienia zasad ich przetwarzania ani nie prowadzi do powstania nowych, wysokich ryzyk dla praw i wolności osób, których dane dotyczą.
14.	uwaga ogólna	Związek Zawodowy CELNICY PL	Zarząd ZZ CELNICY PL proponuje ponadto uzupełnienie projektu w zakresie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2025 r. poz. 1490, 1676, 1795 i 1843) poprzez: • dodanie w art. 7 projektu pkt 4 w brzmieniu: „4) w art. 94 ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. W przypadku poboru kaucji przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego lub funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej możliwe jest jej przekazanie w formie bezgotówkowej, przy użyciu instrumentu płatniczego, w szczególności karty płatniczej. Koszty związane z autoryzacją transakcji oraz przekazem środków na rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, ponosi bezzwrotnie podmiot zobowiązany.” Uzasadnienie ww. proponowanego zapisu: Proponowana zmiana ma charakter doprecyzowujący i zmierza do zapewnienia spójności przepisów regulujących pobór kaucji przez organy kontrolne. Obowiązujące przepisy różnicują uprawnienia inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego oraz funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej w zakresie możliwości przyjmowania kaucji w formie bezgotówkowej, pomimo że obie służby wykonują zbliżone zadania kontrolne, a funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej dysponują odpowiednią infrastrukturą techniczną. Niektórzy kierowcy traktują konieczność wpłaty gotówka jako swego rodzaju "wymuszenie o charakterze	Uwaga wyjaśniona Proponowana zmiana wykracza poza zakres wniosku o wpis do wykazu prac legislacyjnych.

			korupcyjnym" lub co najmniej postępowanie dwuznaczne wobec wyposażenia w terminal. Trudno jest wytłumaczyć zasadność takiego postępowania. W praktyce prowadzi to do istotnych utrudnień organizacyjnych podczas kontroli drogowych, wydłużenia czasu czynności oraz zwiększenia kosztów po stronie zarówno organów kontrolnych, jak i kontrolowanych podmiotów, w szczególności w przypadku kierowców zagranicznych. Wprowadzenie możliwości poboru kaucji w formie bezgotówkowej przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej: 1. zapewni spójność systemową regulacji, 2. usprawni przebieg kontroli drogowych, 3. ograniczy czas i koszty czynności służbowych, 4. zwiększy efektywność egzekwowania należności publicznoprawnych 5. zapewni bezpieczeństwo funkcjonariuszom przed bezpodstawnym oskarżeniem o naruszenie urzędniczej zasady bezstronności lub obiektywizmu oraz zachowań o charakterze korupcyjnym. Zmiana ma charakter techniczno-organizacyjny i nie wpływa na zakres odpowiedzialności ani wysokość nakładanych kaucji.	
15.	uwaga ogólna	Związek Zawodowy CELNICY PL	Uwagi dotyczące systemu CEPiK Projekt w sposób kluczowy opiera się na sprawnym funkcjonowaniu systemu CEPiK. Tymczasem jego dotychczasowe funkcjonowanie rodziło wątpliwości w zakresie: 1. jakości i aktualności danych, 2. wydajności systemu, 3. integracji z innymi systemami publicznymi. W ocenie Zarządu ZZ CELNICY PL brak jest wystarczających gwarancji, że przed wdrożeniem nowych rozwiązań przeprowadzona zostanie pełna modernizacja i stabilizacja systemu. Postuluje się wprowadzenie obowiązku przeprowadzenia audytu technicznego CEPiK przed wejściem w życie ustawy. Projekt przewiduje częściową elektroniczną procesów, jednak: 1. nie umożliwia pełnej obsługi zbiorczej wniosków, 2. nie przewiduje kompleksowej obsługi masowych operacji (np. flotowych), 3. utrzymuje obowiązek odrębnych pełnomocnictw dla poszczególnych spraw. Skutkiem będzie ograniczona efektywność dla podmiotów działających na dużą skalę (leasing, CFM). W związku z powyższym Zarząd ZZ CELNICY PL wnioskuję o umożliwienie pełnej obsługi „pakietowej” wniosków i ujednolicenie zasad pełnomocnictw. Projekt zakłada daleko idącą cyfryzację usług publicznych, jednak nie przewiduje adekwatnych mechanizmów wsparcia dla:	Uwaga wyjaśniona Odnosząc się do kwestii „częściowej elektroniczacji procesów” w przypadku tzw. "podmiotów działających na dużą skalę" należy wyjaśnić, że projekt w art. 1 pkt 7 dodaje nowe przepisy oznaczone jednostkami redakcyjnymi: art. 73ca i 73 cb ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którymi: „Art. 73ca. 1. Leasingodawca (właściciel pojazdu) oraz podmiot, którego działalność polega na udostępnianiu w ramach swego przedsiębiorstwa pojazdów na podstawie umowy najmu może złożyć wniosek o rejestrację pojazdu przy użyciu usługi elektronicznej udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, o której mowa w art. 73c ust. 3. Zgodnie z ust. 2 do wniosku o rejestrację pojazdu przy użyciu usługi elektronicznej art. 73 ust. 1cf oraz art. 73c ust. 3–11 stosuje się odpowiednio. Art. 73cb. Minister właściwy do spraw informatyzacji może udostępnić usługę sieciową umożliwiającą rejestrację pojazdu, o której mowa w art. 73c i 73ca.”. Jak wskazano w treści uzasadnienia do projektu, wprowadzenie przepisu art. 73ca ma na celu umożliwienie leasingodawcom oraz podmiotom wynajmującym pojazdy dokonywanie rejestracji w sposób zdalny – za pomocą elektronicznego formularza dostępnego w systemie wskazanym przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Jest to odpowiedź na potrzebę automatyzacji i masowej obsługi rejestracji pojazdów przez podmioty dysponujące dużymi flotami, które do tej pory były zmuszone do stacjonarnego załatwiania spraw w

		1. osób starszych, 2. osób z ograniczonym dostępem do internetu, 3. osób o niższych kompetencjach cyfrowych. Należy wprowadzić: 1. obowiązkowe alternatywne ścieżki obsługi (analogowej lub wspomaganiej), 2. punktów wsparcia cyfrowego w urzędach. Projekt nie reguluje w sposób wystarczający: 1. trybu korekty błędnych danych w systemach, 2. odpowiedzialności organów za błędy systemowe, 3. terminów rozpatrywania reklamacji. W warunkach pełnej cyfryzacji kwestie te mają kluczowe znaczenie dla ochrony praw obywateli. Rekomenduje się: 1. Wydłużenie vacatio legis. 2. Przeprowadzenie audytu i modernizacji CEPiK przed wdrożeniem zmian. 3. Uzupełnienie regulacji dotyczących: -odpowiedzialności za dane, -procedur reklamacyjnych, -standardów interoperacyjności. 4. Wprowadzenie rozwiązań wspierających osoby wykluczone cyfrowo. 5. Rozszerzenie funkcjonalności systemu o obsługę procesów masowych.	urzędzie lub stosowania uciążliwych procedur. Przekłada się to bezpośrednio na odciążenie starostw i zwiększenie efektywności pracy urzędów. Odwołanie w projekcie do przepisów art. 73 ust. 1cg oraz art. 73c ust. 3–11 zmienianej ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym gwarantuje, że podmioty wymienione w art. 73ca – podobnie jak w obecnym stanie prawnym salony sprzedaży pojazdów, będą korzystać z jednolitych rozwiązań w zakresie składania wniosku, sposobu weryfikacji danych, wymaganych dokumentów i procedur elektronicznych – co zapewnia spójność i bezpieczeństwo całego procesu. Projektowane przepisy zawierają jednocześnie podstawę prawną dla ministra właściwego do spraw informatyzacji do udostępnienia usługi sieciowej umożliwiającej rejestrację pojazdów przez leasingodawców i firmy wynajmujące. Jest to niezbędne, aby wdrożyć bezpieczne rozwiązania informatyczne, które będą mogły zostać zintegrowane z systemami tych podmiotów w sposób automatyczny (np. przez API). Odnosząc się natomiast do kwestii wymogu przedkładania odrębnych pełnomocnictw dla poszczególnych spraw należy wyjaśnić, że wspomniany wymóg nie wynika z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, lecz z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego. Zgodnie z art. 33 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego, pełnomocnik dołącza do akt oryginał lub urzędowo poświadczony odpis pełnomocnictwa. Zmiana powyższej regulacji wykraczałaby poza zakres wniosku o wpis do wykazu prac legislacyjnych. W kwestii podniesionej w uwadze cyfryzacji usług publicznych przy jednoczesnym braku wprowadzenia adekwatnych mechanizmów wsparcia dla tzw. osób potencjalnie zagrożonych wykluczeniem cyfrowym, należy wyjaśnić, że projekt w swych rozwiązaniach uwzględnia również tę kategorię osób i wprowadza mechanizmy, które zabezpieczają interesy tej grupy społecznej. Najlepszym przykładem takiego rozwiązania jest wprowadzenie w projekcie alternatywnego dla usługi online sposobu złożenia wniosku o wydanie prawa jazdy jako dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej wypełnianego przez starostę na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę i danych udostępnionych w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców, podpisanego przez wnioskodawcę – w skrócie oznacza to wypełnienie odpowiednich formularzy przez urzędnika, na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę. Możliwość ta jest przewidziana szczególnie z
--	--	---	--

			myślą o osobach wykluczonych cyfrowo oraz wszystkich tych, które z różnych powodów nie chcą bądź nie mogą skorzystać z usługi online. Wnioskodawca będzie zobowiązany do podania urzędnikowi danych koniecznych do wypełnienia wniosku o wydanie prawa jazdy. Po wprowadzeniu danych i ich sprawdzeniu oraz potwierdzeniu z urzędnikiem, osoba wnioskująca o wydanie prawa jazdy będzie składała swój podpis na urządzeniu umożliwiającym elektroniczne złożenie podpisu odwzorowującego podpis własnoręczny. W kwestii postulatu przeprowadzenia audytu technicznego CEPiK przed dniem wejścia w życie rozwiązań przewidzianych w projekcie należy wyjaśnić, że wdrożenie projektowanych funkcjonalności będzie poprzedzone przeprowadzeniem kompleksowych testów, adekwatnych do zakresu i charakteru wprowadzanych zmian. Jednocześnie należy zauważyć, że projekt przewiduje zróżnicowane terminy wejścia w życie poszczególnych przepisów. Oznacza to, że kolejne funkcjonalności będą wdrażane etapowo, a każda z nich przed uruchomieniem produkcyjnym zostanie objęta odpowiednimi procedurami testowymi. W zależności od charakteru danej zmiany będą to w szczególności testy wewnętrzne, testy integracyjne, testy bezpieczeństwa, testy wydajnościowe. W konsekwencji brak jest podstaw do uznania, że przed wejściem w życie przepisów projektu konieczne jest przeprowadzenie odrębnego audytu technicznego całego systemu CEPiK. Zakres zmian przewidzianych w projekcie nie uzasadnia bowiem kompleksowej weryfikacji całego systemu, niezależnie od planowanych funkcjonalności. Prawdliwość i bezpieczeństwo wdrażanych rozwiązań zostaną natomiast zapewnione poprzez przeprowadzenie wieloetapowych testów odpowiadających zakresowi poszczególnych zmian oraz ich wpływowi na funkcjonowanie systemu. Przewidziane procedury testowe właściwe dla wdrażania zmian w systemie CEPiK stanowią wystarczający i proporcjonalny mechanizm weryfikacji poprawności działania projektowanych rozwiązań.
--	--	--	---