

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

Lp.	Jednostka redakcyjna, której uwaga dotyczy	Podmiot wnoszący uwagę	Uwaga	Stanowisko
1.	art. 1 pkt 1	MSWiA	Odnosnie do regulacji art. 1 pkt 1 projektu, dotyczącej uchylanych pkt 21a i 21b w art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz innych zmian zmierzających do wyeliminowania z systemu prawnego pojęcia „profilu kandydata na kierowcę” oraz pojęcia „profilu kierowcy zawodowego”, zauważyć należy, że 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, a także na projektowane rozwiązania w tym zakresie. Zmiany te wymagają także oceny pod względem ich skutków finansowych. Projekt ustawy przewiduje bowiem wprowadzenie obowiązku posiadania numeru PESEL dla każdej osoby, która jest zainteresowana uzyskaniem uprawnień do kierowania pojazdami. Jednak ani 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 koniecznych do 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, uzyskanie numeru	Uwaga częściowo uwzględniona Uwaga częściowo uwzględniona poprzez dodanie w OSR gmin jako podmiotu, na który oddziałuje projekt. W pozostałym zakresie 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. Zatem

		PESEL wymaga osobistej wizyty w urzędzie, a posiadanie numeru PESEL będzie – zgodnie z projektem – warunkiem złożenia wniosku o wydanie uprawnień do kierowania pojazdami. Dodatkowo wskazać należy, że 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 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. W związku z powyższym zmiana w zakresie sposobu identyfikacji osoby ubiegającej się o kartę do tachografu musi być zatem zgodna z ww. aktem prawa Unii Europejskiej. Reasumując 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” – 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. Mając powyższe na uwadze konieczne jest w projekcie uzupełnienie OSR o: 1) skutki finansowe związane z koniecznością dokonania istotnych zmian w systemie teleinformatycznym 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.	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 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
--	--	---	--

		Podkreślenia również wymaga, że zgodnie z art. 16 ust. 1 w związku z art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności (Dz. U. z 2026 r. poz. 384, z późn. zm.) numer PESEL nadawany jest co do zasady z urzędu, w związku z realizacją określonych czynności urzędowych (rejestracja urodzenia, zameldowania, wydanie dowodu osobistego, czy paszportu). Numer PESEL nadawany jest także na wniosek osoby, obowiązanej na podstawie odrębnych przepisów do posiadania numeru PESEL (art. 16 ust. 2). Wniosek taki składa się do dowolnego organu gminy. Projektowane regulacje stanowiąc będą podstawę do nadawania numeru PESEL w trybie wnioskowym. W związku z powyższym Ocena Skutków Regulacji (OSR) do niniejszego projektu wymaga uzupełnienia w zakresie wskazania, że projektowana zmiana oddziaływać będzie na organy gmin oraz szczegółowego oszacowania kosztów zadań zleconych wynikających ze wzrostu liczby wniosków o nadanie numeru PESEL wpływających do tych organów. W OSR wskazano bowiem wyłącznie na to, że konsekwencją odstąpienia, na mocy projektowanej regulacji, od zakładania profilu kandydata na kierowcę i profilu kierowcy zawodowego oraz wprowadzenie wymogu posiadania numeru PESEL przez każdą osobę ubiegającą się o wydanie prawa jazdy, będzie możliwość nadawania numeru PESEL osobom ubiegającym się o uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami (pkt 2 OSR ppkt 2 lit. e). Dodatkowo podnieść należy, że w świetle uzasadnienia (str. 45) i OSR (str. 65) do ww. projektu celem wprowadzanej zmiany (w zakresie art. 1 pkt 20 lit. c projektu, który dot. zmiany art. 100ac ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym) jest zapewnienie – w procesie wnioskowania o prawo jazdy lub inny dokument stwierdzający uprawnienia do kierowania – możliwości przetwarzania fotografii i wzorów podpisów gromadzonych w Rejestrze Dokumentów Paszportowych i Rejestrze Dowodów Osobistych. Natomiast mając na uwadze, że art. 1 pkt 20 lit. c przedmiotowego projektu – który dotyczy zmiany art. 100ac ust. 4 ustawy - Prawo o ruchu drogowym – stanowi, że, cyt. „Dane gromadzone w ewidencji są do niej przekazywane z rejestrów PESEL (...) rejestru dowodów osobistych i rejestru dokumentów paszportowych, o ile są gromadzone w tych rejestrach”, nie można wykluczyć, że na podstawie tak skonstruowanej regulacji będzie można pobierać z Rejestru Dokumentów Paszportowych nie tylko zdjęcia (wizerunki twarzy posiadaczy dokumentu paszportowego) i podpisy (odzworowanie własnoręcznych podpisów posiadaczy dokumentu paszportowego), ale także inne dane. W tym miejscu należy zauważyć, że art. 100aa ust. 4 pkt 1–4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym stanowi, że w ewidencji gromadzi się imię i nazwisko, datę i miejsce urodzenia, numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, obywatelstwo (ww. dane dotyczą osób wymienionych w art. 100aa ust. 1 pkt	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 PKK oraz 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
--	--	--	--

			1-3 tej ustawy). W świetle powyższego, ale także mając na uwadze obowiązujące brzmienie przepisu art. 100ac ust. 4 ustawy - Prawo o ruchu drogowym wskazać należy, że celowa wydaje się zmiana brzmienia projektowanego przepisu art. 1 pkt 20 lit. c w kierunku zapobieżenia nadmiarowemu pobieraniu danych, które zawiera rejestr referencyjny PESEL m.in. z Rejestru Dowodów Osobistych i Rejestru Dokumentów Paszportowych;	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 pkt 3 lit. a	Minister Infrastruktury	art. 1 pkt 3 lit. a oraz lit. b tiret drugie projektu (zmiana art. 72 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2 pkt 5 PRD) Zmiana jest konsekwencją zmiany polegającej na zastąpieniu decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu czynnością materialno-techniczną. Należy pamiętać o skorelowaniu projektowanej zmiany ze zmianami wprowadzanymi projektem ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC95).	Uwaga wyjaśniona Projektodawca monitoruje postępy prac legislacyjnych związanych z projektem ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC95).
3.	art. 1 pkt 3 lit. a	Minister Infrastruktury	art. 1 pkt 3 lit. a oraz lit. b tiret pierwsze projektu (zmiana art. 72 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2 pkt 1a PRD) Zgodnie z obecnym brzmieniem 72 ust. 1 pkt 1 PRD do wniosku o rejestrację pojazdu należy przedłożyć „dowód własności pojazdu”. Należy zauważyć, że różnica między dokumentem a dowodem opiera się głównie na ich funkcji: dokument to nośnik informacji, natomiast dowód to dokument, który służy do udowodnienia określonego faktu. Każdy dowód jest zazwyczaj dokumentem, ale nie każdy dokument staje się dowodem. Należy zwrócić uwagę np. na wyrok Sądu Okręgowego w Gliwicach (sygn. III Ca 1062/20). W orzeczeniu tym sąd wprost wskazał, że: - przepis art. 77 ³ K.C. nie wymaga podpisu, aby uznać coś za dokument,	Uwaga wyjaśniona Zaproponowana w projekcie w art. 1 pkt 3 zmiana w zakresie art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, polegająca na zastąpieniu sformułowania „dowód własności” zwrotem „dokument potwierdzający prawo własności” zawęża pojęcie dowodu do dokumentów potwierdzających własność. Jak wskazano w uzasadnieniu do projektu dotychczasowe pojęcie „dowodu własności” miało charakter szeroki i mogło obejmować także inne środki dowodowe niż dokumenty, w tym oświadczenia stron, zeznania świadków, itp. W praktyce prowadziło to do niejednolitej praktyki organów rejestrujących pojazdy, a w konsekwencji rodziło wątpliwości co do wystarczalności

			- za dokument mogą być uznane obrazy, dźwięki, wiadomości e-mail czy SMS, o ile sposób utrwalenia pozwala na ich zachowanie i odtworzenie; - e-mail stanowi tzw. formę dokumentową czynności prawnej. MI proponuje doprecyzowanie przepisu poprzez wskazanie, że do wniosku o rejestrację pojazdu powinien zostać przedłożony dowód własności pojazdu, w formie dokumentu. Opcjonalnie może doprecyzować obowiązujący przepis, poprzez dodanie zastrzeżenia, że „nie dotyczy umów sprzedaży zawieranych ustnie.	przedstawionych dowodów. Wprowadzenie pojęcia „dokument potwierdzający własność pojazdu” jednoznacznie przesądza, 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 już wystarczający. Aby możliwe było potwierdzenie własności w procedurze rejestracyjnej, konieczne stanie się przedstawienie dokumentu.
4.	art. 1 pkt 4	Minister Sprawiedliwości	W projektowanych przepisach dotyczących centralnej ewidencji pojazdów (CEP) oraz centralnej ewidencji kierowców (CEK) brakuje jednoznacznego określenia terminów przechowywania danych dotyczących wniosków i dokumentów elektronicznych gromadzonych w ewidencjach. Wskazane byłoby doprecyzowanie okresu przechowywania danych oraz zasad ich archiwizacji i usuwania.	Uwaga wyjaśniona Zgodnie z art. 80b ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów nie usuwa się. Jednocześnie przepis art. 100ab ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym stanowi, że danych zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców nie usuwa się, z wyłączeniem danych, o których mowa w: 1) art. 100aa ust. 4 pkt 11 oraz ust. 5 pkt 18, które podlegają usunięciu z ewidencji: a) jeżeli dane o zakazie prowadzenia pojazdów podlegają usunięciu z Krajowego Rejestru Karnego, b) po 5 latach od daty uprawomocnienia się orzeczenia o zastosowaniu zakazu prowadzenia pojazdów, jeżeli dane o tym zakazie nie podlegają gromadzeniu w Krajowym Rejestrze Karnym; 2) art. 100aa ust. 4 pkt 12–13, które podlegają usunięciu z ewidencji na zasadach określonych w art. 98 ust. 5 i 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. W powyższym zakresie projekt nie przewiduje żadnych zmian. Tym samym dane dotyczące wniosków i dokumentów elektronicznych gromadzone we wskazanych ewidencjach nie będą usuwane. 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.
5.	art. 1 pkt 4 lit. a	Minister Infrastruktury	Propozycja wprowadza istotną zmianę, jaką jest określenie rejestracji pojazdu czynnością materialno-techniczną, ale w tym kontekście nie precyzuje m.in.: - terminów, w których organ rejestrujący obowiązany jest do dokonania rejestracji pojazdu; - czynności, które wykonuje organ rejestrujący, w przypadku gdy wniosek o rejestrację jest niekompletny (wzywa o uzupełnienie czy już odmawia rejestracji), - sytuacji, które wymagają przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego np. z organem rejestrującym innego państwa członkowskiego, producentem	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez uzupełnienie uzasadnienia do projektu o wskazanie, że mimo, iż rejestracja pojazdu będzie dokonywana w formie czynności materialno-technicznej nie zwalnia to organu rejestrującego z obowiązku przeprowadzenia postępowania. Stanowi ono jedynie uproszczoną formę załatwienia sprawy, niemniej przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691, z późn. zm.) nadal będą nakładać na organ określone obowiązki.

			pojazdu lub władzą homologacyjną - przypadku, gdy właściciel pojazdu wnioskuje o rejestrację pojazdu, dla którego wydano już elektroniczny dowód rejestracyjny. Należy zatem zauważyć, że kwestie te wymagają doprecyzowania w projekcie lub wyjaśnienia w uzasadnieniu.	
6.	art. 1 pkt 4 lit. b	Minister Infrastruktury	art. 1 pkt 4 lit. b (dodanie ust. 11 i 12 do art. 73 PRD) W zakresie dodawanego ust. 12 należy zauważyć, że propozycja ta, jak również przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego nie określają w jakich przypadkach, z czyjej inicjatywy (organu, właściciela pojazdu), w jakim terminie możliwe jest uchylenie czynności materialno-technicznej w drodze decyzji. Jedynym przepisem, który dotyczy kontroli nad czynnościami materialno-technicznymi, na podstawie którego strona ma prawo zaskarżyć taką czynność do sądu administracyjnego, jeśli narusza ona prawo lub jej interes prawny jest art. 3 § 2 pkt 4 Prawa o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, który stanowi Kontrola działalności administracji publicznej przez sądy administracyjne obejmuje orzekanie w sprawach skarg na: inne niż określone w pkt 1-3 akty lub czynności z zakresu administracji publicznej dotyczące uprawnień lub obowiązków wynikających z przepisów prawa, z wyłączeniem aktów lub czynności podjętych w ramach postępowania administracyjnego określonego w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2025 r. poz. 1691), postępowań określonych w działach IV, V i VI ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2025 r. poz. 111, z późn. zm.)), postępowań, o których mowa w dziale V w rozdziale 1 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz.U. z 2025 r. poz. 1131, 1423, 1820 i 1863), oraz postępowań, do których mają zastosowanie przepisy powołanych ustaw. Zatem w ocenie MI należy doprecyzować w jakich przypadkach, z czyjej inicjatywy oraz w jakim terminie możliwe będzie uchylenie czynności materialno-technicznej w drodze decyzji.	Uwaga wyjaśniona Projekt w art. 1 pkt 4 lit. b w zakresie art. 73 dodaje ust. 1² ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym uchylenie czynności materialno-technicznej rejestracji pojazdu następuje w drodze decyzji administracyjnej. Wskazany przepis został przewidziany w projekcie w celu wyeliminowania wszelkich wątpliwości interpretacyjnych. W obecnym stanie prawnym organy rejestrujące dokonują w formie czynności materialno-technicznej np. odnotowania w systemie zawiadomienia o zbyciu pojazdu, a wcześniej również o nabyciu pojazdu. Jednocześnie praktyka działania organów pokazała, że w przypadku uchylenia czynności materialno-technicznej często dochodziło do rozbieżnego działania organów. Część organów wydawało w tym zakresie decyzję administracyjną, natomiast inni informowali jedynie zawiadamiającego o tym, że czynność została uchylona.
7.	art. 1 pkt 4 lit. c	Minister Infrastruktury	art. 1 pkt 4 lit. c (zmian brzmienia ust. 1a, 1b i 1c art. 73 PRD) Zmiany te są związane ze zmianą polegającą na zastąpieniu decyzji o rejestracji pojazdu czynnością materialno-techniczną. Uwaga w zakresie zmiany dot. ust. 1b. W sytuacji gdy właściciel pojazdu wnioskuje o dodatkową tablicę rejestracyjną w przypadku gdy pojazd samochodowy nie posiada tablic rejestracyjnych zgodnych z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a, według projektu organ rejestrujący wydaje komplet zalegalizowanych tablic rejestracyjnych z nowym numerem rejestracyjnym dla pojazdu samochodowego oraz dodatkową zalegalizowaną tablicę rejestracyjną. W ocenie MI powinien zostać wydany również nowy dowód rejestracyjny, gdyż następuje zmiana numeru rejestracyjnego pojazdu.	Uwaga uwzględniona Uwaga została uwzględniona poprzez dodanie w projekcie w art. 1 pkt 4 lit. c w zakresie art. 73 ust. 1b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, sformułowania: „i nowym dowodem rejestracyjnym”.
8.	art. 1 pkt 4	Minister	art. 1 pkt 4 lit. d (dodanie ust. 1a1 do art. 73 PRD)	Uwaga uwzględniona

	lit. d	Infrastruktury	Przedmiotowa propozycja budzi wątpliwości i należy zauważyć, iż obecnie, w świetle przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, w przypadku gdy wniosek wpłynie do organu niewłaściwego miejscowo jest przesyłany według właściwości. Natomiast w projekcie wskazano jedynie, iż wniosek składany w formie dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej wypełnianego przez starostę na podstawie danych 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 projekcie nie został wskazany sposób postępowania z tak złożonym wnioskiem (np. w jaki sposób jest przekazywany do organu właściwego, o którym mowa w art. 73 ust. 1 PRD). Przy czym należy zwrócić uwagę, iż starosta będzie musiał wykonać następujące czynności, o których mowa w: • art. 73 ust. 1ab pkt 2 PRD, tj. wypełnić formularz na podstawie danych 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; • art. 73 ust. 1ai pkt 2 PRD wprowadzić dane do centralnej ewidencji pojazdów w zakresie i na zasadach określonych w art. 80b-80bb. Będą to dodatkowe czynności, które organ rejestrujący będzie musiał wykonać również w sprawie, w której nie będzie właściwy. I nie będzie miał korzyści z tytułu opłat za wydanie dokumentów.	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.
9.	art. 1 pkt 4 lit. e	Minister Infrastruktury	art. 1 pkt 4 lit. e (dodanie ust. 1ca-1cf do art. 73 PRD) 1) MI zwraca uwagę, że należy zweryfikować czy propozycja dotycząca mobilnego dowodu rejestracyjnego nie jest działaniem przedwczesnym mając na uwadze procedowane zmiany unijnych aktów prawnych (Com/2025/179 Dotyczący Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów oraz danych rejestracyjnych pojazdów zarejestrowanych w krajowych rejestrach pojazdów, uchylającej dyrektywę Rady 1999/37/WE) oraz na korelacje terminów wejścia w życie. MI proponuje rozważenie tej kwestii przez MC. 2) propozycja, aby w przypadku wysłania nowego papierowego dowodu rejestracyjnego za pośrednictwem operatora wyznaczonego, osoba odbierająca	Uwaga uwzględniona Uwaga z pkt 1 uwzględniona poprzez dodanie do projektu w art. 1 pkt 4 lit f w zakresie art. 73 ust. 1 cg ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym: „1cg. 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.”

		ten dokument samodzielnie unieważniała dotychczasowy dowód rejestracyjny może budzić wątpliwości i rodzić pole do ewentualnych nadużyć – proponujemy wprowadzenie oświadczenia o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny, że dotychczasowy dowód rejestracyjny został unieważniony; 3) propozycja nie odnosi się do sytuacji zagranicznych dowodów rejestracyjnych, o których zwrot może zwrócić się państwo członkowskie, w którym pojazd był poprzednio zarejestrowany – możliwość taka wciąż wynika z Dyrektywy 1999/37/WE – konieczne jest doprecyzowanie projektu w tym zakresie; 4) projekt przewiduje „odmieszczenie” (ust. 1ca pkt 2) w zakresie odbioru papierowego dowodu rejestracyjnego, kwestia ta budzi wątpliwości m.in. związane z koniecznością wykonywania dodatkowych czynności przez inny organ niż właściwy do rejestracji pojazdu – przy czym projekt nie odnosi się do kosztów, jakie będzie ponosił ten organ; 5) (ust. 1cd) w projekcie użyto sformułowania „do rąk własnych”, które może rodzić wątpliwości w przypadku, kiedy pojazd stanowi współwłasność kilku osób albo właścicielem jest osoba prawna. Kolejna kwestia to w jaki sposób operator pocztowy ma zweryfikować komu wydaje przesyłkę. MI zwraca uwagę, że podobne rozwiązanie wskazane jest np. w art. 53e § 6 Kodeksu wyborczego, zgodnie z którym pakiet wyborczy doręcza się wyłącznie do rąk własnych wyborcy, po okazaniu dokumentu potwierdzającego tożsamość i pisemnym pokwitowaniu odbioru, jednakże w tym przypadku następuje weryfikacja tożsamości, w przeciwieństwie do projektowanego przepisu. Należy również wskazać, iż pomimo określenia w projekcie możliwości wysłania zalegalizowanych tablic rejestracyjnych oraz dowodu rejestracyjnego, jedynie w tym przepisie użyto sformułowania „do rąk własnych”. Ponadto przepis nie określa, na czyj koszt wysyłany miałby być dowód rejestracyjny w postaci papierowej lub zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne. Propozycja wymaga uzupełnienia	Powyższa regulacja usuwa wszelkie wątpliwości w zakresie charakteru dowodu rejestracyjnego w postaci elektronicznej. Uwaga z pkt 2 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 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. Uwaga z pkt 3 uwzględniona poprzez dodanie w art. 1 pkt 4 lit. f w zakresie art. 73 ust. 1 cd ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, sformułowania: „Przepis ten nie dotyczy pojazdów sprowadzonych z zagranicy w przypadku ich pierwszej rejestracji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”. Tym samym wyłączono możliwość wnioskowania o doręczenie za pośrednictwem operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe, dowodu rejestracyjnego oraz tablic rejestracyjnych wydanych dla pojazdu sprowadzonego z zagranicy rejestrowanego na terenie Polski po raz pierwszy. W konsekwencji powyższej zmiany właściciel takiego pojazdu będzie w każdym przypadku zobligowany do odbioru w urzędzie obsługującym organ, który wydał dowód
--	--	--	---

				rejestracyjny. Uwaga z pkt 4 uwzględniona. W związku z uwagami przekazanymi przez OSSWK, UMP oraz ZPP zrezygnowano z regulacji umożliwiających odbiór papierowego dowodu rejestracyjnego w urzędzie obsługującym organ wskazanym przez wnioskodawcę. Papierowy dowód rejestracyjny będzie odbierany w urzędzie obsługującym organ, który wydał ten dokument, lub na wniosek będzie doręczany za pośrednictwem operatora pocztowego. Rezygnacja z odmiejszczenia odbioru dowodu rejestracyjnego.
10.	art. 1 pkt 4 lit e	MSWiA	odnośnie do regulacji art. 1 pkt 4 lit. e, dotyczącej projektowanego art. 73 ust. 1ca pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zauważyć należy, że projekt ustawy przewiduje wprowadzenie obligatoryjnej elektronicznej postaci 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, a zatem dokumentem „najistotniejszym z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa, którego wytwarzanie odbywa się w sposób uwzględniający szczególne środki bezpieczeństwa”. Trudno jednak 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 wprowadza wątpliwość co to tego, 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 odbywa się automatyczne generowanie tego dokumentu publicznego. 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”	Uwaga wyjaśniona Dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej będzie udostępniony za pośrednictwem aplikacji mObywatel, przy zastosowaniu środków zabezpieczających przewidzianych w art. 9 i art. 19 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel. Doprecyzowano poprzez dodanie przepisu, zgodnie z którym: „dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej jest udostępniany w postaci dokumentu mobilnego, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel (Dz. U. z 2024 r. poz.1275 i 1717 oraz z 2025 r. poz. 1019).” W temacie ujednolicenia terminologii stosowanej w art. 1 pkt 4 lit. e projektu, w zakresie dodawanego 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, w związku z uwagami zgłoszonymi przez OSSWK, UMP oraz ZPP zrezygnowano z regulacji umożliwiających odbiór papierowego dowodu rejestracyjnego w urzędzie obsługującym organ wskazanym przez wnioskodawcę. Papierowy dowód rejestracyjny będzie odbierany w urzędzie obsługującym organ, który wydał ten dokument, lub na wniosek będzie doręczany za pośrednictwem operatora pocztowego. 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,

		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 odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE, co wymaga uzupełnienia. Dodatkowo wskazać należy, 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 niezbędnym jest utrzymanie wymogu posiadania dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej. Jednocześnie zauważyć należy, że 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	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 za granicę 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 ono ważne 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. Innymi słowy w każdym przypadku, w którym właściciel pojazdu z różnych względów będzie chciał posiadać dowód rejestracyjny w postaci 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
--	--	--	---

			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 zbudowanie docelowego rozwiązania w zakresie elektronicznych dowodów rejestracyjnych w zgodzie z prawem Unii Europejskiej. Nadmienić należy, że z projektowanych rozwiązań 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. Wskazać również należy, że zgodnie z art. 1 pkt 4 lit. e projektu, w zakresie dodawanego w art. 73 ust. 1ca pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym – dowód rejestracyjny w postaci papierowej odbiera się w urzędzie obsługującym starostę wskazanym przez wnioskodawcę. Brzmienie tego przepisu jest niespójne z projektowanym w art. 1 w pkt 6 w lit. g nowym brzmieniem art. 73c ust. 10, który stanowi, że dowód rejestracyjny w postaci papierowej na wniosek właściciela pojazdu odbiera się w urzędzie obsługującym organ rejestrujący albo w urzędzie obsługującym starostę wskazanym przez właściciela pojazdu albo dokument ten jest przesyłany pocztą. Konieczne jest ujednolicenie tych przepisów;	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 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.
11.	Art. 1 pkt 4 lit. e	Koordinator Służb Specjalnych	Art. 1 pkt 4 lit. e projektu przewiduje zmianę art. 73 ustawy - Prawo o ruchu drogowym poprzez dodanie nowego ust. 1ca. Zgodnie z tym przepisem dowód rejestracyjny w postaci elektronicznej ma być generowany automatycznie w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, zaś dowód w postaci papierowej na wniosek właściciela pojazdu odbierany będzie w urzędzie obsługującym starostę. Wskazana regulacja prowadzi do jak najszerzego upowszechnienia cyfrowej formy ww. dokumentu, jednakże pomija w tym zakresie kilka istotnych aspektów. Po pierwsze, należy zwrócić uwagę, że dowód rejestracyjny jest dokumentem publicznym kategorii pierwszej, o którym mowa w ustawie z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1669, z późn. zm.), którego wytwarzanie musi odbywać się w sposób uwzględniający szczególne środki bezpieczeństwa oraz którego wzór, a także zabezpieczenia są określone w odpowiednich przepisach wykonawczych. Niezbędnego poziomu bezpieczeństwa związanego z wytwarzaniem ww. dokumentu nie spełnia	Uwaga wyjaśniona Wprowadzone rozwiązanie nie wskazuje, że dowód rejestracyjny wydawany w postaci papierowej traci przymiot dokumentu publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych. Projektowane przepisy wyprowadzają natomiast nową formę dokumentu, który jest generowany w systemie teleinformatycznym obsługującą centralną ewidencję pojazdów i z racji swojej formy nie spełnia przesłanek zawartych w art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy o dokumentach publicznych, o co za tym idzie nie może być uznany za dokument publiczny. Ustawa o dokumentach publicznych definiuje dokument publiczny jako dokument służący identyfikacji osób, rzeczy lub potwierdzeniu stanu prawnego albo praw, który jest zabezpieczony przed fałszerstwem oraz ma określoną formę i wzór natomiast dokument generowany w systemie jest odrębną kategorią dokumentu elektronicznego uregulowanego w

			rozwiązanie, zgodnie z którym dokument ma być generowany automatycznie w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów. Ponadto, wprowadzane rozwiązanie powoduje wątpliwości kto ma być faktycznym emitentem dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 3 ustawy o dokumentach publicznych, tj. czy pozostanie nim minister właściwy do spraw transportu, czy funkcję tą przejmie minister właściwy do spraw cyfryzacji, jako organ obsługujący centralną ewidencję pojazdów. Dodać należy, że istotnym aspektem bezpieczeństwa dokumentu elektronicznego jest jego przechowywanie. Dokument taki powinien znajdować się na nośniku, na którym jest bezpieczne miejsce na klucze kryptograficzne i dane posiadacza. Tych kwestii nie reguluje opiniowany projekt ustawy. Ponadto, z praktycznego punktu widzenia wynika również, że rezygnacja z papierowej postaci tak ważnego dokumentu na rzecz postaci elektronicznej może powodować uzależnienie obywatela od urządzenia mobilnego i infrastruktury teleinformatycznej, co może przekładać się na wzmożone próby przeprowadzania ataków internetowych i powodowania blackoutu m.in. systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów, a tym samym powodować brak możliwości okazania danych w sytuacjach awaryjnych, czy też problemów z uznawaniem dokumentu w takiej postaci poza granicami kraju. Istotne jest również, że projekt nie przewiduje zmiany w zakresie art. 72 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, który dotyczy rejestracji pojazdów. Przepis ten wskazuje, że jednym z dokumentów wymaganych przy rejestracji pojazdu zarejestrowanego uprzednio na terytorium RP jest dotychczasowy dowód rejestracyjny. Powstaje zatem pytanie w jaki sposób nabywca pojazdu uzyska od poprzedniego właściciela dowód rejestracyjny, który musi przedłożyć staroście w celu przerejestrowania pojazdu. Co również istotne, to projekt w art. 20 ust. 1 przewiduje utratę mocy obowiązującej przez akt wykonawczy, który określa wzór graficzny dowodu rejestracyjnego nie wskazując w tym zakresie nowej regulacji. Z powyższego wynika zatem, że uzasadnione jest utrzymanie obecnych regulacji odnoszących się do dowodu rejestracyjnego. Nie negując podjętej inicjatywy mającej na celu cyfryzację administracji państwowej oraz stworzenia systemu ułatwień dla obywateli, postać papierowa ww. dokumentu powinna być traktowana jako właściwy dokument w rozumieniu ustawy o dokumentach publicznych, zaś postać cyfrowa powinna być traktowana pomocniczo, jako swojego rodzaju ułatwienie, a nawet jako wtórnik dokumentu właściwego.	projektowanych przepisach. W związku z uwagą MI (wers 7 tabeli) w art. 1 pkt 10 lit. a projektu w zakresie art. 78 w ust. 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym po wyrazach „dowód rejestracyjny” dodano wyrazy „w postaci papierowej, jeżeli został wydany”. Tym samym w sytuacji, w której dowód rejestracyjny będzie wydany również w postaci papierowej przy sprzedaży pojazdu właściciel będzie miał ustawowy obowiązek jego przekazania nowemu właścicielowi. Dodatkowo należy wskazać, że zgodnie z art. 72 ust. 3b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, rejestracji można dokonać również na podstawie danych z dokumentów wymienionych w ust. 1 i 1b–3, zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, jeżeli dane te są dostępne w tej ewidencji. Przepis ten wejdzie w życie 18 stycznia 2027 r. na podstawie art. 1 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 7 listopada 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. 1734) i wyeliminuje konieczność przedkładania wraz z wnioskiem o rejestrację pojazdu każdorazowo papierowego blankietu dowodu rejestracyjnego.
12.	art. 1 pkt 6	Minister Infrastruktury	art. 1 pkt 6 (zmiana brzmienia ust. 2a art. 73cPRD) Uwagi: • do zmiany w zakresie lit. a (zmiana brzmienia art. 73c ust. 1 pkt 2) mając na uwadze, iż projekt przewiduje uchylenie czasowej rejestracji z urzędu nie ma	Uwaga wyjaśniona 1. Art. 1 pkt 6 lit. a projektu w zakresie zmiany brzmienia art. 73c ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, nie ma podstaw do usunięcia w art. 73c ust. 1 pkt 2

			konieczności upoważniania salonu do odbioru pozwolenia czasowego; • do zmiany w zakresie lit. f (zmiana brzmienia art. 73c ust. 6 pkt 4) mając na uwadze, iż projekt przewiduje uchylenie czasowej rejestracji z urzędu nie ma potrzeby dołączania do każdego wniosku o rejestrację potwierdzenia dokonania opłaty za wydanie pozwolenia czasowego; • do zmiany w zakresie lit. g (zmiana brzmienia art. 73c ust. 10) w projektowanym przepisie nie ma zastrzeżenia o konieczności przekazania przesyłki do rąk własnych – należy uspoźnić projekt w tym zakresie • w ocenie MI należy rozważyć możliwość umożliwienia wnioskowania o wydanie pozwolenia czasowego na wniosek, o którym mowa w dodawanym ust. 1cb do art. 73 PRD	możliwości upoważnienia przez właściciela pojazdu salonu do odbioru pozwolenia czasowego, ponieważ zgodnie z art. 73 ust. 1 cb ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, pozwolenie czasowe nadal na wniosek będzie mogło być wydawane przez starostę - po wygenerowaniu dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w ust. 1ca pkt 1, do czasu wydania dowodu rejestracyjnego w postaci papierowej nie dłużej niż na okres, o którym mowa 74 ust. 3 ustawy. Jednocześnie w celu usunięcia wszelkich wątpliwości interpretacyjnych w art. 1 pkt 6 lit. a projektu w zakresie art. 73c ust. 1 zmieniono brzmienie pkt 2 na następujące: „2) odbioru zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych i pozwolenia czasowego w przypadku, o którym mowa w art. 73 ust. 1cb.” 2. Art. 1 pkt 6 lit. f projektu w zakresie zmiany brzmienia art. 73c ust. 6 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym - mając na uwadze wyjaśnienia zawarte w pkt 1 konsekwentnie dokonano zmiany brzmienia pkt 4 na następujące: „4) potwierdzenia dokonania opłaty za wydanie zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych i pozwolenia czasowego w przypadku, o którym mowa w art. 73 ust. 1cb;”. 3. Zapewniono spójność poprzez ujednolicenie brzmienia zmian wprowadzanych art. 1 pkt 6 lit g (73c ust. 10 PRD) z art. 1 pkt 4 lit e (zmiana dot. art. 73 ust. 1cd PRD) w zakresie sposobu doręczenia dowodu rejestracyjnego lub tablicy rejestracyjnej. 4. W celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych w art. 1 pkt 6 lit. a wprowadzono zmianę również w zakresie art. 73c ust. 1 pkt 1 proponując następujące brzmienie: „1) złożenia wniosku o rejestrację pojazdu, w tym o wydanie pozwolenia czasowego w przypadku, o którym mowa w art. 73 ust. 1cb lub”.
13.	art. 1 pkt 7	Minister Infrastruktury	art. 1 pkt 7 (dodanie art. 73ca i art. 73cb PRD) Zgodnie z art. 7091 Kodeksu cywilnego przez umowę leasingu finansujący zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, nabyć rzecz od oznaczonego zbywcy na warunkach określonych w tej umowie i oddać tę rzecz korzystającemu do używania albo używania i pobierania pożytków przez czas oznaczony, a korzystający zobowiązuje się zapłacić finansującemu w uzgodnionych ratach wynagrodzenie pieniężne, równe co najmniej cenie lub wynagrodzeniu z tytułu nabycia rzeczy przez finansującego. Zatem słownictwo użyte w projektowanym przepisie nie jest spójne z KC. Należy również zauważyć, że przez cały okres umowy leasingodawca jest właścicielem, a leasingobiorca jedynie użytkownikiem np. pojazdu.	Uwaga wyjaśniona Użycie w art. 1 pkt 7 projektu w zakresie art. 73ca ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym sformułowania „leasingodawca (właściciel pojazdu)” jest zgodne z terminologia obecnie funkcjonującą na gruncie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, gdzie w art. 80b ust. 1 pkt 4 oraz art. 80cc ust. 1 ustawodawca posługuje się właśnie tym pojęciem. Mając na uwadze powyższe brak jest podstaw do dokonywania zmian w tym zakresie.
14.	art. 1 pkt 8	Minister Infrastruktury	art. 1 pkt 8 (zmiany w art. 74 PRD) Uwagi do: • lit. b – analogiczne uwagi jak do pkt 4; • jeżeli w projekcie jest rezygnacja z czasowej rejestracji pojazdów z urzędu	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez uchylenie w art. 1 pkt 8 lit. d projektu w zakresie art. 74 również ust. 2b i 2c w związku z likwidacją warunkowej rejestracji pojazdu.

			oraz uchylany jest ust. 2a dotyczący warunkowej rejestracji to należy również uchylić ust. 2b i 2c dotyczące także warunkowej rejestracji.	
15.	art. 1 pkt 9	Minister Infrastruktury	art. 1 pkt 9 (zmiany w art. 74a PRD) W przepisach pozostaje obowiązek zwrotu uszkodzonego dowodu rejestracyjnego i pozwolenia czasowego do organu rejestrującego. Mając na uwadze wprowadzane zmiany proponujemy, aby w przypadku wnioskowania o wtórnik dowodu rejestracyjnego i pozwolenia czasowego w związku z ich uszkodzeniem zamiast przekazywania uszkodzonego dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego do organu rejestrującego, właściciel unieważniał samodzielnie te dokumenty oraz składał oświadczenie o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny, że dotychczasowy dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe zostały unieważnione.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez wprowadzenie odpowiednich zmian w art 1 pkt 9 i dodanie przepisów o złożeniu oświadczenia o zniszczeniu dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego. „3¹. W przypadku złożenia wniosku o wydanie wtórnika pozwolenia czasowego w sposób, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 1, przepisu ust. 3 pkt 2 nie stosuje się, przy czym składając ten wniosek właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, są obowiązani złożyć oświadczenie o zniszczeniu pozwolenia czasowego w stopniu powodującym jego nieczytelność.”, „7a. W przypadku złożenia wniosku o wydanie wtórnika dokumentu w sposób, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab pkt 1 oraz jego odbioru za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe, przepis art. 73 ust. 1cf pkt 2 stosuje się odpowiednio.”, „10. Oświadczenia, o których mowa w ust. 2 pkt 1, ust. 2¹, ust. 3 pkt 1, ust. 3¹ i ust. 8 pkt 1, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.” Rozwiązanie to będzie stosowane tylko w przypadku wnioskowania online o wtórnik i wówczas będzie wyłączony obowiązek zwrotu zniszczonego dokumentu i wprowadzenie w to miejsce obowiązku unieważnienia zniszczonego dokumentu i złożenia oświadczenia na tę okoliczność. Takie rozwiązanie umożliwi realizację sprawy bez potrzeby wizyty w urzędzie, czy też wykonywania dodatkowych czynności związanych z wysyłką zniszczonego dokumentu. Jest też tożsame z procedurą wydawania dokumentów - jak jesteś w organie to urzędnik unieważnia poprzedni dokument, a jak odbierasz pocztą to sam unieważniasz poprzedni. W sytuacji, w której właściciel pojazdu wnioskuję o wtórnik bezpośrednio w organie powinien zwracać zniszczony dokument, w tym przypadku wprowadzanie mechanizmu samodzielnego unieważniania takiego dokumentu i składania oświadczenia wydaje się niezasadny.
16.	art. 1 pkt 10	Minister Infrastruktury	art. 1 pkt 10 (zmiany w art. 78 PRD) MI proponuje uzupełnienie uzasadnienia projektu poprzez wyjaśnienie kwestii: • skąd nabywca pojazdu będzie miał wiedzę, że sprzedający posiada papierowy dowód rejestracyjny, który powinien zostać mu przekazany,	Uwaga częściowo uwzględniona Uwzględnienie w części dotyczącej uzupełnienia przepisu poprzez dodanie w art. 1 pkt 10 lit. a sformułowania: „w postaci papierowej, jeżeli został wydany” oraz uzupełnienie regulacji art. 1 pkt 10 lit. d w zakresie art. 78 ust. 7 poprzez dopisanie pkt 3 zgodnie z którym

			• w jaki sposób będzie mógł zweryfikować dowód rejestracyjny w formie elektronicznej, który również zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 5 PRD powinien zostać dołączony do wniosku o rejestrację pojazdu. Proponujemy następujące brzmienie lit. a „a) w ust. 1 po wyrazach „dowód rejestracyjny” dodaje się wyrazy „w postaci papierowej, jeżeli został wydany”, Proponowana umowa sprzedaży pojazdu za pomocą usługi nie obejmuje tzw. ułomnych osób prawnych, tj. jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej, lecz posiadających zdolność prawną, np. spółka jawna, komandytowa, czy wspólnota mieszkaniowa.	zawarcie umowy sprzedaży pojazdu zarejestrowanego za pomocą usługi, o której mowa w ust. 6, jest możliwe również jeżeli stronami umowy są jednostki organizacyjne niebędące osobami prawnymi posiadające siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W pozostałym zakresie uwaga wyjaśniona W kwestii wiedzy nabywcy o posiadaniu przez sprzedającego papierowego blankietu dowodu rejestracyjnego należy wyjaśnić, że zgodnie z art 78 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym w razie przeniesienia na inną osobę własności pojazdu zarejestrowanego, dotychczasowy właściciel będzie miał ustawowy obowiązek przekazania nowemu właścicielowi dowód rejestracyjny w postaci papierowej, jeżeli został wydany. Tym samym to na zbywcy będzie spoczywał ustawowy obowiązek przekazania nowemu nabywcy papierowego blankietu. Dodatkowo według założeń projektodawcy informacja o wydaniu papierowego dowodu rejestracyjnego będzie widoczna w ogólnodostępnej usłudze Historia Pojazdu (w tym zakresie zmianie ulegnie rozporządzenie Ministra Cyfryzacji w sprawie zakresu danych udostępnianych w postaci elektronicznej z centralnej ewidencji pojazdów). Odnosząc się natomiast do obowiązku załączenia do wniosku o rejestrację pojazdu dowodu rejestracyjnego, jeżeli pojazd był zarejestrowany, należy wskazać, że zgodnie z art. 72 ust. 3b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, rejestracji można dokonać również na podstawie danych z dokumentów wymienionych w ust. 1 i 1b-3, zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, jeżeli dane te są dostępne w tej ewidencji. Przepis ten wejdzie w życie 18 stycznia 2027 r. na podstawie art. 1 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 7 listopada 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. 1734) i wyeliminuje konieczność przedkładania wraz z wnioskiem o rejestrację pojazdu każdorazowo papierowego blankietu dowodu rejestracyjnego.
17.	art. 1 pkt 11	Minister Infrastruktury	art. 1 pkt 11 (zmiany w art. 78a PRD) Uwagi do: • lit. a – analogiczna uwaga jak w pkt 3, • lit. c - niezrozumiałe jest rozszerzenie katalogu pojazdów, które mogą być czasowo wycofane z ruchu, w związku z wykreśleniem ust. 2. Taka będzie konsekwencja zmiany, w której wycofanie z ruchu samochodu osobowego nie będzie powiązane z koniecznością jego naprawy. Należy podkreślić, iż Ministerstwo Infrastruktury w przygotowywanych stanowiskach nie popierało rozszerzaniu tego katalogu. Zwracamy tu uwagę na negatywne stanowisko Rządu RP wobec komisijnego projektu ustawy o ograniczeniu biurokracji i barier prawnych (druk nr 3502), w zakresie zmian dotyczących rozszerzania katalogu pojazdów, które mogą być czasowo wycofane z ruchu.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez rezygnację w art. 1 pkt 11 lit. c projektu dotyczącego uchylecia w art. 78a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Jednocześnie w art. 1 pkt 11 lit. d projektu, w 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” dodano wyrazy: „– jeżeli został wydany”. Zmiana wprowadzona w art. 78a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym została ograniczona wyłącznie do

			• lit. e – analogicznie jak pkt 4. Proponujemy następujące brzmienie lit. d „d) ust. 3–4a otrzymują brzmienie: „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, jeżeli został wydany i tablic rejestracyjnych.”,”	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.
18.	art. 1 pkt 11 lit. a	Minister Finansów i Gospodarki	Z art. 1 pkt 11 lit. a projektu (zmieniającego art. 78a ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym dalej: PRD1) wynika, że czasowego wycofania pojazdu z ruchu dokonywać będzie w systemie w teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, na wniosek właściciela pojazdu lub podmiotu, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu. Czasowe wycofanie pojazdu z ruchu stanowić będzie czynność materialno-techniczną. Zgodnie z art. 22 ust. 2 projektu zmiana ma wejść w życie z dniem 5 czerwca 2028 r. Obecnie czasowego wycofania pojazdu z ruchu dokonuje, na wniosek właściciela pojazdu lub podmiotu, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5 PRD organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, wydając decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu. Jednocześnie zauważam, że przepisy art. 9 ust. 4a i ust. 5 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (dalej: UPOL) posługują się pojęciem decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu. W związku z powyższym projekt powinien zostać uzupełniony o zmiany przepisów UPOL uwzględniające fakt, że od 5 czerwca 2028 r. nie będą wydawane decyzje o czasowym wycofaniu pojazdów z ruchu. W tym celu proponuję: a) nadanie nowego brzmienia ust. 4a i ust. 5 w art. 9 UPOL: „4a. Obowiązek podatkowy, o którym mowa w ust. 1 i 2, powstaje także od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym środek transportowy został dopuszczony ponownie do ruchu po upływie okresu czasowego wycofania tego pojazdu z ruchu określonego w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów.” „5. Obowiązek podatkowy, o którym mowa w ust. 1 i 2, wygasa z końcem miesiąca, w którym środek transportowy został wyrejestrowany lub dokonano	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez dodanie do projektu: art. (2a), zgodnie z którym w ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 707) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany: 1) ust. 4a otrzymuje brzmienie: „4a. Obowiązek podatkowy, o którym mowa w ust. 1 i 2, powstaje także od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym środek transportowy został dopuszczony ponownie do ruchu po upływie okresu czasowego wycofania tego pojazdu z ruchu określonego w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów.”; 2) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Obowiązek podatkowy, o którym mowa w ust. 1 i 2, wygasa z końcem miesiąca, w którym środek transportowy został wyrejestrowany lub dokonano czasowego wycofania pojazdu z ruchu w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, lub z końcem miesiąca, w którym upłynął czas, na który pojazd powierzono.”. Zmiany przepisów ustawy o podatkach i opłatach lokalnych wejdą w życie z dniem 5 czerwca 2028 r. (tj. w terminie przewidzianym dla wejścia w życie zmian dotyczących zniesienia obowiązku wydawania przez właściwy organ decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu. Dodatkowo w projekcie przewidziano również przepis przejściowy, zgodnie z którym jeżeli przed dniem 5 czerwca 2028 r. została wydana decyzja organu rejestrującego o czasowym wycofaniu

			czasowego wycofania pojazdu z ruchu w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, lub z końcem miesiąca, w którym upłynął czas, na który pojazd powierzono.” b) w celu uregulowania sytuacji prawnopodatkowej podmiotów, które otrzymały decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu przed dniem 5 czerwca 2028 r. skutkującą powstaniem bądź wygaśnięciem obowiązku podatkowego w podatku od środków transportowych dodanie następującej regulacji w przepisach przejściowych: „Art. ... Jeżeli przed dniem 5 czerwca 2028 r. została wydana decyzja organu rejestrującego o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1, do powstania oraz do wygaśnięcia obowiązku podatkowego w zakresie podatku od środków transportowych, o którym mowa w art. 9 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 707), stosuje się odpowiednio art. 9 ust. 4a oraz ust. 5 tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym.” c) Uwzględnienie w art. 22 ust. 2 projektu, że zmiany przepisów UPOŁ wejdą w życie z dniem 5 czerwca 2028 r. (tj. w terminie przewidzianym dla wejścia w życie zmian dotyczących zniesienia decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu.	pojazdu z ruchu na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1, do powstania oraz do wygaśnięcia obowiązku podatkowego w zakresie podatku od środków transportowych, o którym mowa w art. 9 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 707), stosuje się odpowiednio art. 9 ust. 4a oraz ust. 5 tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym. Przepisy te wejdą w życie z dniem 5 czerwca 2028 r. (tj. w terminie przewidzianym dla wejścia w życie zmian dotyczących zniesienia decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu.
19.	art. 1 pkt 13	Minister Infrastruktury	art. 1 pkt 13 (zmiany w art. 79 PRD) Uwagi do: • lit. a – analogicznie jak uwaga w pkt 3, • lit. c – analogicznie jak uwaga w pkt 4,	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez uzupełnienie uzasadnienia do projektu o wskazanie, że mimo iż wyrejestrowanie pojazdu będzie dokonywane w formie czynności materialno-technicznej nie zwalnia to organu rejestrującego z obowiązku przeprowadzenia postępowania. Stanowi ono jedynie uproszczoną formę załatwienia sprawy, niemniej przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691, z późn. zm.) nadal będą nakładać na organ określone obowiązki.
20.	Art. 1 pkt 14	MSWiA	odnośnie do regulacji art. 1 pkt 14, dotyczącej art. 80a ustawy – 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 system, o którym mowa w art. 75e ustawy – Prawo o ruchu drogowym, oraz system, o którym mowa w art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Zauważyć należy, że 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 teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów i systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji kierowców. Uwzględniając przewidywany stopień znacznego skomplikowania struktury docelowego	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 ich funkcjonowania. Dodatkowo należy podkreślić, że obsługa spraw związanych z

			systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów i systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji kierowców, celem jest zapewnienie udziału wytwórcy wyłącznego, w rozumieniu art. 16a ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych, w tym przedsięwzięciu z uwagi na posiadane doświadczenie w zakresie budowy, modernizacji i utrzymywania systemów teleinformatycznych związanych z dokumentami komunikacyjnymi. Wprowadzenie podstaw prawnych do współuczestnictwa tak wyspecjalizowanego podmiotu w projektowanych rozwiązaniach teleinformatycznych nie wpłynie na skutki finansowe projektu ustawy, który przewiduje finansowanie projektu ze środków Funduszu Celowego Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. W związku z powyższym w przepisie art. 80a ustawy – Prawo o ruchu drogowym proponuję 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.”. W związku z powyższą zmianą konieczne będzie dokonanie zmiany w art. 100a ust. 4 przez dodanie w nim zdania trzeciego w brzmieniu: „Przepisy art. 80a ust. 5-7 stosuje się odpowiednio.”;	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.
21.	art. 1 pkt 16	Minister Finansów i Gospodarki	2. Projekt ustawy zakłada nadanie nowego brzmienia art. 80ba ust. 5 PRD zgodnie z którym dane gromadzone w ewidencji pojazdów są do niej przekazywane m.in. z Krajowego Systemu e-Faktur (KSeF). Należy jednak	Uwaga wyjaśniona Zaproponowane w projekcie nowe brzmienie art. 80ba ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z

			zauważyć, że zgodnie z art. 80ba ust. 1 pkt 4 i 6a tej ustawy Krajowa Administracja Skarbowa (w tym Służba Celno-Skarbowa) przekazuje do tej ewidencji dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 15, 15a i 22, a zatem dane dotyczące zatrzymania dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego, profesjonalnego dowodu rejestracyjnego albo blankietu takiego dowodu rejestracyjnego oraz dane o odczycie wskazania drogomierza w czasie kontroli. Należy zauważyć, że takie informacje nie są gromadzone w KSeF. Podkreślenia wymaga, że projektowana ustawa nie wprowadza do ustawy PRD przepisów, które przewidywałyby przekazywanie przez KAS innych danych do wymienionej ewidencji. Nie jest zatem jasne jakie dane z KSeF miałyby być przekazywane do ewidencji pojazdów na podstawie projektowanego art. 80ba ust. 5 PRD. Należy zauważyć, że uzasadnienie do projektu nie daje odpowiedzi na to pytanie.	którym dane gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów są do niej przekazywane m.in. z Krajowego Systemu e-Faktur (KSeF), jest powiązane ze zmianą zaproponowaną w art. 5 projektu w zakresie ustawy – Ordynacja podatkowa. Projekt zakłada dodanie nowego przepisu oznaczonego jednostką redakcyjną art. 299i (po aktualizacji oznaczonego jako art. 299l). Zgodnie z § 1 tego przepisu Szef Krajowej Administracji Skarbowej udostępnia ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji nieodpłatnie, w drodze teletransmisji, bez konieczności każdorazowego składania pisemnych wniosków o udostępnienie, faktury ustrukturyzowane, o których mowa w art. 2 pkt 32a ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, a także faktury, o których mowa w art. 106nda ust. 1, art. 106nf ust. 1 i art. 106nh ust. 1 tej ustawy, po ich przesłaniu do Krajowego Systemu e-Faktur. Udostępniane w ten sposób dane z Krajowego Systemu e-Faktur, stanowiące dokument potwierdzający własność pojazdu, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, będą wykorzystywane w celu realizacji zadań związanych z rejestracją pojazdu.
22.	art. 1 pkt 17	MKiŚ	zgłaszam propozycję uwzględnienia w art. 1 w pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UDER 87) dodatkowej zmiany w art. 80c w ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹ polegającej na dodaniu punktu 37) w brzmieniu: „37) Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;”. Celem działania Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej jest finansowanie projektów, inwestycji i przedsięwzięć z obszarów ochrony środowiska i gospodarki wodnej, w zakresie określonym w art. 400a ust. 1 pkt 1a-2c, 5-9b, 11-22 i 2442 oraz art. 410a ust. 4-6 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska². Realizacja tak określonego celu odbywa się poprzez wdrażanie programów priorytetowych, w ramach realizacji których dystrybuowane są środki publiczne. NFOŚiGW prowadzi i finansuje programy priorytetowe dotyczące elektromobilności oraz transportu zeroemisyjnego, obejmujące m.in. dopłaty do samochodów elektrycznych, infrastrukturę ładowania oraz zeroemisyjny transport publiczny. Jednym z takich programów priorytetowych jest program „NaszeAuto”, który koresponduje z szerszą polityką i planami rozwoju kraju w obszarze poszerzenia dostępności samochodów elektrycznych. NFOŚiGW odpowiada za dystrybucję środków publicznych w ww. obszarach, a brak bezpośredniego dostępu do państwowego zasobu danych o pojazdach (Centralnej Ewidencji Pojazdów) utrudnia sprawną i obiektywną weryfikację stanu faktycznego dotyczącego pojazdów będących przedmiotem oceny wniosków. Z punktu widzenia racjonalnego gospodarowania środkami	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez dodanie w art. 1 pkt 17 w zakresie art. 80c ust. 1 pkt 37 w brzmieniu: Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;”. W tym zakresie uzupełniono uzasadnienie do projektu.

			publicznymi zasadnym jest, aby podmiot finansujący programy priorytetowe (NFOŚiGW) dotyczące elektromobilności oraz transportu zeroemisyjnego mógł weryfikować podstawowe dane pojazdów wnioskodawcy w CEP, zamiast opierać się wyłącznie na dokumentach przedstawianych przez wnioskodawcę. Zwracam uwagę, że możliwość weryfikacji przez NFOŚiGW podstawowych danych o pojeździe wnioskodawcy w CEP oznacza realne skrócenie czasu oceny wniosków, ograniczenie liczby dokumentów wymaganych od beneficjentów programu priorytetowego oraz zmniejszenie ryzyka wystąpienia błędów, a także zwiększenie możliwości wykrywania ewentualnych nieprawidłowości. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przewiduje, że dane z CEP udostępnia się podmiotom publicznym, o ile są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań. W katalogu określonym w art. 80c znajdują się już nie tylko służby i organy ścigania, ale także m. in. minister właściwy do spraw klimatu, minister właściwy do spraw środowiska, organy Inspekcji Ochrony Środowiska oraz Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami. Ustawodawca uznał zatem, że dane z CEP mogą być potrzebne także podmiotom realizującym zadania środowiskowe, klimatyczne i regulacyjne.	
23.	art. 1 pkt 19 lit c	Minister Sprawiedliwości	Z kolei, rozszerzenie zakresu danych gromadzonych w CEK o fotografie i wzory podpisów powinno zostać uzupełnione o wyraźne wskazanie podstawy prawnej ich przetwarzania oraz zabezpieczeń organizacyjnych i technicznych dla danych o podwyższonym poziomie wrażliwości.	Uwaga wyjaśniona W obecnym stanie prawnym, zgodnie z art. 100aa ust. 5 pkt 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, w centralnej ewidencji kierowców gromadzi się w stosunku do osób, o których mowa w ust. 1 pkt 4 i 4a fotografię. Jednocześnie zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2025 r. w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, profil kandydata na kierowcę zawiera fotografię i wzór podpisu.
24.	art. 1 pkt 20 lit. c	MSWiA	odnośnie do regulacji art. 1 pkt 20 lit. c, dotyczącej nowelizacji ust. 4 w art. 100ac wskazać należy, że w ustawie z dnia 27 stycznia 2022 r. o dokumentach paszportowych nazwa Rejestru Dokumentów Paszportowych występuje jako nazwa własna pisana wielkimi literami, natomiast w art. 1 pkt 20 lit. c projektu ustawy przedmiotowy rejestr zapisany jest małymi literami jako „rejestr dokumentów paszportowych”. Tożsama sytuacja występuje w przypadku Rejestru Dowodów Osobistych, o którym mowa w ustawie z dnia 6 sierpnia 2010 r. o dowodach osobistych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1753), także w zakresie pisowni jego nazwy wskazanej w art. 1 pkt 20 lit. c projektu ustawy.	Uwaga uwzględniona Uwaga uwzględniona poprzez wskazanie w art. 100ac ust. 4 i 5 nazw „Rejestr Dowodów Osobistych” oraz „Rejestr Dokumentów Paszportowych” wielkimi literami.
25.	art. 1 pkt 23	Minister Sprawiedliwości	W art. 1 pkt 23) projektu ustawy wskazano, że ust. 4 w art. 137 otrzymuje brzmienie: „4. W przypadku, gdy nie wydano postanowienia o zatrzymaniu prawa jazdy odpowiednio prokurator albo sąd przekazuje centralnej ewidencji kierowców informację o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy.”. W powyższym przepisie nie określono sposobu realizacji obowiązku przekazania informacji do centralnej ewidencji kierowców. W szczególności	Uwaga wyjaśniona Zgodnie z art. 100ac ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami dane do centralnej ewidencji kierowców przekazują odpowiednio do swoich kompetencji: organy kontroli ruchu drogowego, prokurator lub sąd – w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 10 tj. o dokumentach stwierdzających

			nie wynika z niego czy przekazanie informacji następuje poprzez bezpośredni wpis danych do systemu, czy poprzez przesłanie informacji za pośrednictwem systemu teleinformatycznego ani w jakim terminie obowiązek ten powinien zostać wykonany. Dla zapewnienia realnej wykonalności przepisu zasadne wydaje się doprecyzowanie sposobu przekazywania danych do centralnej ewidencji kierowców oraz terminu realizacji obowiązku, np. „niezwłocznie po powstaniu podstawy zwrotu prawa jazdy”. Jednocześnie system teleinformatyczny wykorzystywany przez sądy powinien posiadać funkcjonalności umożliwiające techniczne wykonanie obowiązku przekazania danych do CEPiK, w tym możliwość generowania i przesyłania informacji dotyczących zwrotu zatrzymanego prawa jazdy.	uprawnienia. Jednocześnie ust. 3 wskazanego przepisu stanowi, że podmioty obowiązane, wprowadzają dane do ewidencji w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych do ewidencji, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemów teleinformatycznych obsługujących zadania realizowane przez te podmioty. W tym zakresie projekt nie wprowadza żadnych zmian, nie ma również potrzeby wprowadzania dodatkowych regulacji w tym zakresie.
26.	art. 1 uwaga ogólna	MRPPiS	1) uzupełnienie definicji „pieszego” w art. 2 pkt. 18 ustawy zmienianej w brzmieniu: „18) pieszy - osobę znajdującą się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, hulajnogę elektryczną, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruch, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, osobę niepełnosprawną wraz z psem asystującym, a także dziecko w wieku do 10 lat kierujące rowerem pod opieką osoby dorosłej;”; Mając na uwadze, iż pies asystujący uczestniczy wraz z osobą niepełnosprawną w ruchu drogowym zasadne jest doprecyzowanie definicji pieszego.	Uwaga wyjaśniona Proponowana zmiana wykracza poza zakres wpisu do wykazu prac legislacyjnych.
27.	art. 1 uwaga ogólna	MRPPiS	„Art. 42 . Niewidomy podczas samodzielnego poruszania się po drodze jest obowiązany nieść białą laskę w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu lub poruszać się z psem asystującym, oznakowanym w sposób określony w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art 20b ust. 9 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych.”. Obowiązujące brzmienie art. 42 ww. ustawy przewiduje, iż osoba niewidoma, która samodzielnie przemieszcza się po drodze musi nieść białą laskę. Niedostosowanie się do powyższego przepisu jest traktowane jako wykroczenie. Celem tego przepisu jest zapewnienie bezpieczeństwa osobom niewidomym, jak również umożliwienie innym użytkownikom ruchu drogowego zlokalizowanie osoby z dysfunkcją wzroku. W związku z tym, iż coraz więcej osób niewidomych porusza się przy wsparciu psa przewodnika warto rozważyć rozszerzenie art. 42 tak aby osoba niewidoma, która samodzielnie porusza się po drodze miała obowiązek nieść białą laskę lub poruszać się przy pomocy psa przewodnika.	Uwaga wyjaśniona Proponowana zmiana wykracza poza zakres wpisu do wykazu prac legislacyjnych.
28.	art. 2	MSWiA	odnośnie do regulacji zawartej w art. 2, dotyczącej nowego brzmienia § 2 w art. 29 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń – zauważyć należy, że z zaproponowanego nowego brzmienia tego przepisu wynika, że	Uwaga uwzględniona Uwaga uwzględniona poprzez zmianę w art. 2 projektu brzmienia art. 29 § 2 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń a

			zakaz prowadzenia pojazdów orzekany za wykroczenia będzie odnosił się tylko do pojazdów, wobec których obowiązują uprawnienia określone w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, co powoduje, że przepis ten nie będzie dotyczył pojazdów niemechanicznych oraz pojazdów mechanicznych, których nie dotyczy art. 6 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami. Natomiast zgodnie art. 87 § 4 – Kodeksu wykroczeń dopuszcza się orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów również innych niż pojazdy mechaniczne. Niezależnie od powyższego należy zwrócić uwagę, że w art. 6 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami określenie „kategoria” odnosi się do praw jazdy, a nie do uprawnień. W związku z tym proponuję, aby w dotychczasowym § 2 dodać zdanie drugie 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. ...), sąd wskazuje tę kategorię lub kategorie prawa jazdy, których zakaz dotyczy.”;	następujące: „§ 2. 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, sąd wskazuje tę kategorię lub kategorie prawa jazdy, których zakaz dotyczy.”;
29.	art. 2	Minister Sprawiedliwości	W zakresie projektowanego art. 29 § 2 w ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734, z późn. zm.; dalej „k.w.”) zastosowane odwołanie wyłącznie do <u>kategorii uprawnień</u> określonych w art. 6 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami może skutkować niemożnością orzekania zakazów prowadzenia pojazdów innych niż kategorie wymienione w art. 6 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami, a przewidzianych w art. 7 ust. 1 ustawy. Jak wskazuje się w doktrynie, bliższa analiza tych regulacji pozwala wskazać, że Kodeks wykroczeń przewiduje możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdu w siedmiu sytuacjach, z czego dwie mają charakter obligatoryjny (art. 87 § 3, art. 93 § 2 k.w.), a pięć fakultatywny (art. 86 § 3, art. 87 § 4 (w przypadku popełnienia wykroczenia z art. 87 § 1a k.w.), art. 87 § 4 (w przypadku popełnienia wykroczenia z art. 87 § 2 k.w.), art. 92 § 3, art. 94 § 3 k.w.)” ¹ . Odnosnie możliwości orzekania zakazu prowadzenia „innych pojazdów” (niż mechaniczny) podstawę taką w k.w. dają przepisy: art. 87 § 4 (w przypadku popełnienia wykroczenia z art. 87 § 1a k.w. – prowadzenia innego pojazdu w stanie nietrzeźwości lub podobnie działającego środka), art. 87 § 4 (w przypadku popełnienia wykroczenia z art. 87 § 2 k.w. – prowadzenia innego pojazdu w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka) oraz art. 86 § 3 k.w. – gdzie wskazano ogólnie na pojęcie „pojazd.” Mając na uwadze treść art. 86 § 3 k.w., przyjąć należy, że osobą prowadzącą pojazd będzie osoba prowadząca środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane, z wyjątkiem urządzenia wspomagającego ruch (por. art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 180). Nie chodzi zatem wyłącznie o prowadzącego pojazd mechaniczny, ale także rower, wózek inwalidzki, pojazd zaprzęgowy itp. Prowadzenie pojazdu oznacza przebywanie w pojeździe albo na pojeździe i nadawanie mu określonego kierunku zgodnie z jego konstrukcją i	Uwaga uwzględniona W art. 2 projektu w zakresie art. 29 Kodeksu wykroczeń po § 2 dodano § 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.”. Przepis będzie przepisem szczególnym w stosunku do art. 29 § 2 Kodeksu wykroczeń.

			przeznaczeniem. Nie będzie zatem prowadzeniem pojazdu pchanie roweru czy pchanie auta z jednoczesnym sterowaniem kierownicą przez pchającego - art. 93 § 2 k.w. – gdzie wskazano ogólnie na pojęcie „pojazd” (analogicznie j.w.) oraz art. 92 § 3 k.w.	
30.	art. 2 i 3	Minister Sprawiedliwości	Następnie, mając na uwadze art. 6 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami, jak również treść art. 7 ust. 1 tej ustawy za niewystarczające należy uznać odesłanie w zakresie zakazu tylko do <u>kategorii pojazdów</u> z art. 6 ust. 1, gdyż prowadzenie roweru czy zaprzęgu konnego po ukończeniu 18 lat nie wymaga posiadania dokumentu potwierdzającego uprawnienia, a także poza zakresem kognicji tego przepisu pozostałoby kierowanie tramwajem. Należy bowiem mieć na względzie treść art. 7 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami: „Dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnienia do kierowania: 1) tramwajem - jest pozwolenie na kierowanie tramwajem; 2) rowerem, wózkiem rowerowym, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego - jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1, B lub T - w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat; 3) pojazdem zaprzęgowym - jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1, B lub T - w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat” . Biorąc pod uwagę, że tramwaj jest pojazdem mechanicznym, proponowana treść art. 42 § 2 pkt. 2 k.k. z uwagi na umieszczenie pozwolenia na prowadzenie tramwaju w art. 7 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami, stanowi lukę, skutkującą niemożnością orzekania czasowego środka karnego wobec kierujących tramwajami (a nie można byłoby zastosować takiego środka na podstawie art. 42 § 2 pkt. 3 k.k., gdyż przepis ten odnosi się do pojazdów innych niż mechaniczne). Z kolei, pojęcie pojazdów mechanicznych oraz pojazdów innych niż mechaniczne zostało sformułowane w następujący sposób: „O ile ustawodawca w treści obowiązujących aktów prawnych sformułował definicję legalną pojazdu, pod którym to pojęciem należy rozumieć „środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane” (art. 2 pkt 31 p.r.d.), to jednak nie wskazuje, jak interpretować pojęcie pojazdów mechanicznych. W obliczu tak ukonstytuowanych regulacji prawnych ciężar interpretacji tego terminu przypadł w udziale doktrynie oraz judykaturze. Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z 25.10. 2007 r., III KK 270/07, KZS 2008/5, poz. 25: „Za pojazdy mechaniczne należy uznać pojazdy zaopatrzone w poruszający je silnik (pojazdy samochodowe, maszyny rolnicze, motocykle, lokomotywy kolejowe, samoloty, helikoptery, statki wodne i inne), jak również pojazdy szynowe zasilane z trakcji elektrycznej (tramwaje, trolejbusy). Jeżeli chodzi o inne – niemechaniczne – pojazdy, to będą nimi w szczególności zaprzęgi konne, rowery, a także statki żaglowe, szybowce [...]. Ponadto nie są pojazdami mechanicznymi rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³, które zachowują wszystkie	Uwaga uwzględniona W art. 2 projektu w zakresie art. 29 Kodeksu wykroczeń po § 2 dodano § 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.”. Przepis będzie przepisem szczególnym w stosunku do art. 29 § 2 Kodeksu wykroczeń. Jednocześnie w art. 3 projektu w zakresie art. 42 Kodeksu karnego po § 1a dodano § 1b w brzmieniu: „§ 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.”;

			normalne cechy charakterystyczne budowy, umożliwiające ich zwykłą eksploatację jako rowerów.”.	
31.	art. 2 i art. 3	Minister Sprawiedliwości	Projektowana treść orzecanego przez sąd środka zakazu pojazdów różni się dla wersji art. 29 § 2 k.w. w porównaniu z wersją przewidzianą w art. 42 § 1 k.k. – a poza sytuacją dotyczącą wszelkich pojazdów mechanicznych (która jest właściwa tylko dla k.k.) wersje tych przepisów nie powinny się różnić, gdyż tak w postępowaniu karnym, jak i w postępowaniu o wykroczenia sądy orzekają zakazy zarówno prowadzenia pojazdów mechanicznych, jak i zakazy prowadzenia pojazdów innych niż mechaniczne.	Uwaga uwzględniona W art. 2 projektu w zakresie art. 29 Kodeksu wykroczeń po § 2 dodano § 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.”. Przepis będzie przepisem szczególnym w stosunku do art. 29 § 2 Kodeksu wykroczeń. Jednocześnie w art. 3 projektu w zakresie art. 42 Kodeksu karnego po § 1a dodano § 1b w brzmieniu: „§ 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.”.
32.	art. 3	MSWiA	odnośnie do regulacji zawartej w art. 3, dotyczącej nowego brzmienia art. 42 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny – z projektowanego przepisu wynika, że sąd wskazuje kategorie uprawnień, tymczasem przywołany przepis art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami wskazuje na kategorie prawa jazdy. W tym kontekście niejasny jest również zakres stosowania pkt 3. Mając powyższe na uwadze proponuję rozważenie nadania art. 42 § 1 pkt 2 i 3 następującego brzmienia: „2) pojazdów mechanicznych, do kierowania którymi niezbędne jest posiadanie prawa jazdy kategorii, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 o kierujących pojazdami (Dz. U. ...), wskazując tę kategorię lub kategorie prawa jazdy, których zakaz dotyczy lub 3) pojazdów mechanicznych innych niż wymienione w pkt 2.”;	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 42: „§ 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.”.
33.	art. 3	RCL	W przepisie art. 3 projektu, który przewiduje nowelizację art. 42 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, przewidziano możliwość orzeczenia	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez przyjęcie uwagi MS do art. 2 i 3.

			przez sąd „zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych”. Obecnie zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych sąd orzeka (obligatoryjnie) w razie skazania za określone przestępstwa wymienione w niezmienianym projekcie art. 42 § 1a Kodeksu karnego. W kontekście powyższego wyjaśnienia wymaga cel i zakres wprowadzenia tej zmiany. Uzasadnienie projektu nie zawiera bowiem informacji o przyczynach proponowanej zmiany Kodeksu karnego.	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 42: „§ 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.”.
34.	art. 4	MSWiA	odnośnie do regulacji zawartej w art. 4, dotyczącej nowego brzmienia § 182 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny wykonawczy – zauważyć należy, że projektowany art. 182 § 1 pkt 2, wskazuje że sąd cyt. „w dniu uprawomocnienia się orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów przekazuje za pomocą systemu teleinformatycznego, którego administratorem jest Minister Sprawiedliwości do centralnej ewidencji kierowców, na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) 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”, jednak podkreślenia wymaga, że art. 6 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami wskazuje na kategorie praw jazdy, a nie kategorie uprawnień;	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez przyjęcie uwagi MS do art. 2 i 3 i zmianę przepisów: 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 42: „§ 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.”.
35.	art. 4	Minister Sprawiedliwości	Projektowane przepisy zakładają wprowadzenie obowiązku przekazywania przez sądy powszechne dodatkowych informacji dotyczących cyklu życia zakazu prowadzenia pojazdów, w tym w szczególności informacji o wykonaniu zakazu oraz o przerwach w jego biegu, wynikających m.in. z	Uwaga wyjaśniona Należy wyjaśnić, że kwestia efektywności realizacji obowiązków nałożonych na sądy jak również ryzyko rozbieżności w danych gromadzonych w poszczególnych rejestrach nie odnosi się do treści

			odbywania kary pozbawienia wolności. Tym samym model zasilania CEK zostaje rozszerzony o kolejne zdarzenia pozostające w dyspozycji sądów, przy jednoczesnym utrzymaniu dotychczasowej roli Krajowego Rejestru Karnego ograniczonej do przekazywania informacji o usunięciu danych. Prowadzi to do sytuacji, w której informacje dotyczące tego samego zakazu prowadzenia pojazdów są przekazywane przez sądy w różnych trybach oraz do różnych systemów, przy wykorzystaniu odmiennych modeli danych. Sąd, zgodnie z art. 11 ustawy z 24 maja 2000 r. o Krajowym Rejestrze Karnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 276, z późn. zm.; dalej „ustawa o KRK”), przekazuje w Karcie Rejestracyjnej Karnej informację o skazaniu oraz orzeczonych karach i środkach karnych, w tym o zakazie prowadzenia pojazdów, następnie, także w trybie art. 11 ustawy o KRK w ramach zawiadomień o zmianach ewidencyjnych przekazywane są m.in. informacje o wykonaniu środków karnych. Nadto Rejestr pozyskuje informacje o pobytach w zakładach karnych, wpływających na przerwanie biegu zakazu. Równolegle te same zdarzenia – zakaz, jego wykonanie oraz przerwy w jego biegu, zgodnie z przedmiotowym projektem – mają być przekazywane przez sądy do CEK w odrębnym trybie i w oparciu o odrębny model informacyjny. Taki model skutkuje dublowaniem obowiązków informacyjnych po stronie sądów powszechnych, które zobowiązane są do przekazywania tożsamyh co do istoty danych w różnych reżimach prawnych i do różnych systemów teleinformatycznych. Może to negatywnie wpływać na efektywność realizacji tych obowiązków oraz zwiększać ryzyko rozbieżności pomiędzy rejestrami.	niniejszej ustawy ale do technicznej implementacji projektowanych zmian w systemie teleinformatycznym. Możliwa jest bowiem implementacja zmian w sposób ograniczający konieczność kilkukrotnego wprowadzania tych samych danych do różnych systemów przez użytkownika. Ponadto należy wskazać, że niniejszy projekt jedynie doprecyzowuje na poziomie przepisów kodeksowych oczekiwany od sądów zakres danych, które na poziomie kategorii są wskazane w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym od 2015 r. Nadmienić trzeba również, że Minister Cyfryzacji określa na podstawie art. 100aa ust. 8 szczegółowy katalog tych danych. Doprecyzowanie w przepisach kodeksowych w szczególności ma na celu zapewnienie wysokiej jakości i aktualności danych gromadzonych w ewidencji.
36.	art. 4 art. 6 art. 11	Minister Sprawiedliwości	Minister Sprawiedliwości negatywnie ocenia regulacje zawarte w art. 4, 6 i 11 projektu w zakresie, w jakim zobowiązują sąd do przekazywania danych do centralnej ewidencji kierowców za pomocą systemu teleinformatycznego, którego administratorem jest Minister Sprawiedliwości, w dniu uprawomocnienia tego wyroku /orzeczenia. Wykonanie tego zobowiązania w ww. terminie jest niewykonalne. Zgodnie z § 308 ust. 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 18 czerwca 2019 r. Regulamin urzędowania sądów powszechnych, odnoszącym się do wykonywania czynności w sprawach karnych o przestępstwa i wykroczenia „Właściwa osoba funkcyjna lub upoważniony sędzia bezzwłocznie, lecz nie później niż 14 dni od daty uprawomocnienia się orzeczenia lub od daty zwrotu akt sądowi pierwszej instancji, stwierdza prawomocność orzeczenia, czyniąc stosowną wzmiankę na jego oryginale i wydaje zarządzenia w przedmiocie jego wykonania.”. Konstrukcja ww. przepisu wynika chociażby z faktu, że strona postępowania może złożyć środek zaskarżenia za pośrednictwem operatora pocztowego i środek ten zostanie skutecznie wniesiony do sądu, o ile został złożony w placówce w przewidzianym w przepisach terminie, nawet jeśli faktycznie wpłynął do sądu już po tym terminie. Przyjęcie odgórniego obowiązku odnotowania w centralnej ewidencji kierowców danych o zakazie prowadzenia pojazdów zawsze w dniu uprawomocnienia się orzeczenia jest	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę w zakresie regulacji zawartych w art. 4, 6 i 11. Zgodnie z art. 4 projektu w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny wykonawczy (Dz. U. z 2025 r. poz. 911 i 1423) art. 182 otrzymuje brzmienie: „Art. 182 § 1. W razie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, sąd: 1) przesyła odpis wyroku odpowiedniemu organowi administracji rządowej; 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 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; 3) zawiadamia bezzwłocznie pracodawcę, u którego skazany jest

			zatem niemożliwe do spełnienia, bowiem bezwzględne stwierdzenie, że orzeczenie jest prawomocne nie zawsze jest możliwe w dokładnie w tym dniu. Może to prowadzić, przy tak określonym terminie na dokonanie czynności, do konieczności częstych korekt wpisów w systemie np. spowodowanym wpływem środka zaskarżenia z opóźnieniem. Jednocześnie w takiej sytuacji sąd — poprzez dokonanie wpisu — zmuszony byłby poświadczać prawomocność orzeczenia, mimo że nie ma całkowitej pewności, że doszło do jego uprawomocnienia. W ocenie Ministra Sprawiedliwości byłaby to sytuacja niedopuszczalna, prowadząca do podważenia zaufanie obywateli do sądu. Podkreślenia wymaga, że postępowanie wykonawcze zasadniczo prowadzi sąd I instancji. Jeżeli wpis w centralnej ewidencji kierowców miałby następować w dniu uprawomocnienia się orzeczenia, obowiązek ten musiałby być wykonywany także przez sąd drugiej instancji, ponieważ przekazanie akt do sądu pierwszej instancji z zachowaniem określonego terminu byłoby w praktyce niemożliwe. Projektowana regulacja powodowałaby również istotne trudności organizacyjne. Akta spraw, w których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, musiałyby zostać objęte szczególnym nadzorem, ponieważ termin wykonania czynności miałby charakter nieprzekraczalny. W praktyce oznaczałoby to konieczność prowadzenia odrębnej ewidencji terminów uprawomocnienia każdego orzeczenia. Obecnie funkcjonujące systemy repertoryjno-biurowe nie posiadają takiej funkcjonalności, co oznaczałoby konieczność prowadzenia tego rodzaju ewidencji w sposób „ręczny” i wymagałoby znacznego nakładu pracy i tak obciążonych pracowników wydziałów karnych i wykonawczych. W ocenie Ministra Sprawiedliwości właściwszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie regulacji przewidującej, że odnotowanie orzeczenia o zakazie prowadzenia pojazdów następowałoby bezzwłocznie po uprawomocnieniu się orzeczenia lub od daty zwrotu akt sądowi pierwszej instancji.	zatrudniony, jeżeli skazany wykonuje zawodowo czynności związane z prowadzeniem pojazdów.”. Zgodnie z art. 6 projektu w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2025 r. poz. 860, z późn. zm.) w art. 82 po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu: „§ 2a. Dane dotyczące orzeczenia, o których mowa w art. 29 § 2 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, sąd przekazuje na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym do centralnej ewidencji kierowców za pomocą systemu teleinformatycznego, którego administratorem jest Minister Sprawiedliwości, w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się orzeczenia.” Zgodnie z art. 11 projektu w ustawie z dnia 9 czerwca 2022 r. o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich (Dz. U. z 2026 r. poz. 163) po art. 33 dodaje się art. 33a w brzmieniu: „Art. 33a. W terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się orzeczenia o zastosowaniu środka, o którym mowa w art. 7 pkt 7, sąd przekazuje na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym do centralnej ewidencji kierowców za pomocą systemu teleinformatycznego, którego administratorem jest Minister Sprawiedliwości informację o zastosowaniu tego środka wskazując datę, do której środek ten obowiązuje.”.
37.	art. 5	Minister Finansów i Gospodarki	3. Należy odstąpić od wprowadzenia art. 5 ustawy zmieniającej, na mocy którego dodany miałyby zostać art. 299i ustawy Ordynacja podatkowa . W oparciu o projektowany przepis Szef KAS udostępniaby ministrowi ds. informatyzacji, w drodze teletransmisji bez konieczności składania każdorazowo pisemnych wniosków o udostępnienie faktury znajdującej się w KSeF, stanowiącej dokument potwierdzający własność pojazdu, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1PRD. Lepszym rozwiązaniem jest wdrożenie koncepcji, która jest analizowana w Ministerstwie Cyfryzacji. Celem tych prac jest wytworzenie mechanizmu wzajemnej (obustronnej) wymiany informacji pomiędzy instytucjami administracji publicznej w drodze teletransmisji danych. W pierwszej kolejności usługa będzie obejmować ZUS i KAS. Docelowo usługa ta powinna objąć całą administrację publiczną. Rozwiązanie to będzie zunifikowane pod względem technologicznym, procesowym i organizacyjnym. Proces wymiany danych będzie w pełni zautomatyzowany	Uwaga wyjaśniona Projektowane rozwiązanie zostało zaprojektowane na podstawie obowiązujących przepisów np. art. 299h Ordynacji podatkowej. Jeżeli zostanie wypracowana nowa koncepcja udostępniania danych projektodawca uwzględni ją na późniejszym etapie legislacyjnym.

			oraz audytowany. Wprowadzenie powyższej propozycji pociąga za sobą konieczność zmian legislacyjnych, które będą procedowane odrębnie.	
38.	art. 5	RCL	W odniesieniu do art. 5 projektu zauważa się, że obowiązująca ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa zawiera już przepis oznaczony jako art. 299i, który został dodany ustawą z dnia 23 stycznia 2026 r. o zmianie ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 252). W związku z tym projektowane oznaczenie przedmiotowego przepisu wymaga zmiany.	Uwaga uwzględniona Zaktualizowano numerację dodawanego przepisu na art. 299l.
39.	art. 8	MF	4. Art. 8 projektu wprowadza zmiany do art. 32 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (dalej: ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych). Dołączone do projektu uzasadnienie nie zawiera wyjaśnień jakie jest ratio legis wydłużenia terminu (z 14 do 30 dni) na powiadomienie zakładu ubezpieczeń o fakcie przeniesienia własności pojazdu i danych posiadacza, na którego przeniesiono prawo własności pojazdu. Zauważam, że przedmiotowa propozycja będzie miała negatywny wpływ na aktualność ww. danych, co z kolei przełoży się na identyfikację stron umowy oraz zapewnieni prawidłowości danych przekazywanych do ośrodka informacji Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Ponadto projektowane regulacje wprowadzają do ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych kolejną kategorię powiadomień tj. „powiadomienia na piśmie utrwalonym w postaci papierowej lub elektronicznej(..)”. Obowiązujące przepisy ww. ustawy nie posługują się „postacią papierową”. Nadto mając na uwadze przyjęte normy cywilnoprawne w zakresie dokonywania określonych czynności prawnych „na piśmie”, wyjaśnienia i doprecyzowania wymaga wzajemna relacja pomiędzy zaproponowanymi postaciami. Warto zauważyć, że dokonanie jakiejś czynności prawnej „na piśmie” oznacza, że dokument musi być sporządzony pisemnie np. w wiadomości e-mail.	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 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.”.
40.	art. 9	MSWiA	odnośnie do regulacji zawartej w art. 9, dotyczącej dodawanego art. 4a w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami – zauważyć należy, że 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. Pomija on aspekt bezpieczeństwa prawa jazdy, które jest dokumentem publicznym kategorii pierwszej w rozumieniu art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 22 listopada 2018	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

			r. o dokumentach publicznych. 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 podatności 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 powyższych powodów zasadnym jest utrzymanie wymogu 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 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;	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.
41.	art. 9 uwaga ogólna	Koordinator Służb Specjalnych	Podobne zastrzeżenia należy sformułować wobec przepisów dot. prawa jazdy. Opiniowany projekt ustawy przewiduje możliwość udostępnienia prawa jazdy w postaci elektronicznej i koncentruje się na jego	Uwaga wyjaśniona Uwaga zbieżna z uwagami PWPW i MSWiA. Projekt ustawy nie eliminuje z obrotu prawnego dokumentu prawa jazdy w postaci

			upowszechnieniu na terytorium RP poprzez jego prowadzenie w postaci dokumentu elektronicznego. W tym przypadku projektodawca również pomija aspekt bezpieczeństwa prawa jazdy, które również jest dokumentem publicznym kategorii pierwszej, w rozumieniu ustawy o dokumentach publicznych. Z tego powodu, taka postać dokumentu powinna być traktowana wyłącznie jako wtórnik dokumentu w wersji papierowej, czy też w tym przypadku wersji fizycznej, z uwagi na możliwe trudności praktyczne polegające na braku możliwości okazania go w sytuacjach awaryjnych, zwiększenia podatności na oszustwa, problemów transgranicznych, a także zwiększonego zainteresowania atakami internetowymi oraz blackoutami w związku z coraz szerszym powiązaniem funkcjonowania społeczeństwa z prawidłowym i niezakłóconym działaniem systemów teleinformatycznych, w których prowadzone są rejestry państwowe. Aspekt bezpieczeństwa w przypadku prawa jazdy nabiera tym większego znaczenia, gdyż dokument ten jest wykorzystywany również do potwierdzania tożsamości osoby fizycznej. W tym miejscu należy również zwrócić uwagę, że projekt pomija przepisy 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. Z art. 5 ust. 1 ww. dyrektywy wynika, że państwa członkowskie wydają elektroniczne prawa jazdy na podstawie specyfikacji dotyczących unijnych norm określonych w załączniku I część C. Z kolei z ust. 7 tego przepisu wynika, że 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 oraz norm technicznych i norm bezpieczeństwa dotyczących wymiany elektronicznych praw jazdy oraz wykazów zaufanych podmiotów wydających do celów weryfikacji elektronicznych praw jazdy, w tym elementów umożliwiających weryfikację i interfejsu z systemami krajowymi. W miarę możliwości Komisja uwzględni ogólne ramy i specyfikacje techniczne niezbędne do uznawania tych praw jazdy przez organy państw trzecich. Aktualnie, wskazane powyżej akty wykonawcze nie zostały jeszcze wydane, co dodatkowo wskazuje na zasadność rozważenia wstrzymania dalszych prac legislacyjnych odnoszących się do kwestii związanych z prawem jazdy w formie wyłącznie elektronicznej albo rezygnacji z tychże.	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.
42.	Art. 9 pkt 3 i 11	MSWiA	odnośnie do regulacji zawartej w art. 9 pkt 3 i 11, dotyczącej zmian w art. 10 ust. 1a oraz art. 15a ust. 2a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami – przedmiotowy projekt ustawy przewiduje możliwość złożenia wniosku o wydanie prawa jazdy oraz wniosku o wydanie karty kwalifikacji	Uwaga wyjaśniona Intencją projektodawcy było zapewnienie możliwości składania wniosku o wydanie prawa jazdy dwoma niezależnymi od siebie kanałami. Pierwszy z nich stanowi usługa elektroniczna udostępniana

			kierowcy przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej. W tym miejscu wskazać należy, że rozwiązanie takie zostało udostępnione w maju 2026 r. w formie portalu e-usług dostępnego pod adresem: https://info-kierowca.pl/. Mając na względzie, że usługa ta została już zapewniona, projektowane przepisy powinny odnosić się do ww. portalu, co pozwoli na brak konieczności ponoszenia kolejnych środków publicznych na tożsame rozwiązanie. W związku z powyższym proponuję w projektowanym przepisie art. 10 ustawy o kierujących pojazdami wprowadzić następujące zmiany: 1) w ust. 1a pkt 1 proponuję nadać 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”. Dodatkowo zasadne wydaje się doprecyzowanie przez projektodawcę o jakiego „operatora wyznaczonego” chodzi w dodawanym ust. 1m w art. 10 ustawy o kierujących pojazdami (art. 9 pkt 3 lit. a projektu). Wydaje się, że przepis ten powinien brzmieć analogicznie jak projektowany art. 73 ust. 1cd ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tj. „operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 366, 820 i 1456)”;	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 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.
43.	Art. 9 pkt 6 lit. b	Minister Infrastruktury	Art. 9 pkt 6 lit. b (zmiany w art. 12) Proponowana zmiana ma charakter merytoryczny i w ocenie Ministerstwa	Uwaga uwzględniona W projekcie zrezygnowano z uchylecia w art. 12 ust. 2 i 3 ustawy z

			Infrastruktury wymaga przeprowadzenia ponownej, pogłębionej analizy oraz przedstawienia szczegółowego uzasadnienia. Należy podkreślić, że przepisy te, w określonym zakresie, stanowiły implementację art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/126/WE w sprawie praw jazdy. Rozwiązania przewidziane w tym przepisie zostały następnie powtórzone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 w sprawie praw jazdy, która będzie podlegała wdrożeniu do krajowego porządku prawnego. W konsekwencji uchylenie art. 12 ust. 2 i 3 ustawy o kierujących pojazdami, bez jednoczesnego przeniesienia zawartych w nich regulacji do innych przepisów prawa krajowego (np. do art. 182 Kodeksu karnego), może skutkować niezgodnością prawa polskiego z prawem Unii Europejskiej.	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.
44.	Art. 9 pkt 7	Minister Infrastruktury	Art. 9 pkt 7 dot. zmiany w art. 13 w zakresie: b) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Okres ważności prawa jazdy określonej kategorii jest przedłużany, na wniosek osoby zainteresowanej, za opłatą, o której mowa w art. 10 ust. 1, w formie wymiany prawa jazdy. Przepisy ust. 1, 4 i 5 oraz art. 12 ust. 1 stosuje się odpowiednio.” Proponowana zmiana ma charakter merytoryczny i w ocenie Ministerstwa Infrastruktury wymaga przeprowadzenia ponownej, pogłębionej analizy oraz przedstawienia szczegółowego uzasadnienia. Należy podkreślić, że przepisy te, w określonym zakresie, stanowiły implementację art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/126/WE w sprawie praw jazdy. Rozwiązania przewidziane w tym przepisie zostały następnie powtórzone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 w sprawie praw jazdy, która będzie podlegała wdrożeniu do krajowego porządku prawnego. W konsekwencji uchylenie art. 12 ust. 2 i 3 ustawy o kierujących pojazdami, bez jednoczesnego przeniesienia zawartych w nich regulacji do innych przepisów prawa krajowego (np. do art. 182 Kodeksu karnego), może skutkować niezgodnością prawa polskiego z prawem Unii Europejskiej.	Uwaga uwzględniona 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. W związku z powyższym odstąpiono od zmiany w art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.
45.	Art. 9 pkt 15 lit. d	Minister Infrastruktury	Art. 9 pkt 15 lit. d (zmiana w art. 27) Proponowane brzmienie art. 27 ust. 4b nie uwzględnia sytuacji, w której osoba uczestnicząca w szkoleniu występuje z wnioskiem o wydanie poświadczenia jego odbycia, np. w celu przedłożenia go podmiotowi kierującemu na szkolenie, którym może być m.in. powiatowy urząd pracy. W ocenie MI, należy zapewnić możliwość uzyskania przez zainteresowaną osobę stosownego poświadczenia potwierdzającego udział w szkoleniu.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez dodanie w art. 9 pkt 15 lit d projektu w zakresie art. 27 ust. 4c w brzmieniu: „4c. Na żądanie osoby, o której mowa w art. 23a, ośrodek szkolenia kierowców lub inny podmiot prowadzący szkolenie wydaje bezpłatnie potwierdzenie ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 4, w formie wydruku generowanego automatycznie z systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję kierowców. Wydruk ten nie wymaga podpisu ani pieczęci.”.
46.	Art. 9 pkt 15 lit. f	Minister Infrastruktury	Art. 9 pkt 15 lit. f (zmiana w art. 27) Wprowadzenie obowiązku prowadzenia dokumentacji kursu w postaci elektronicznej może w istotny sposób oddziaływać na działalność podmiotów	Uwaga wyjaśniona Zgodnie z art. 27 ust. 7 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, już obecnie ośrodki szkolenia kierowców

			prowadzących szkolenia. Z tego względu proponowane rozwiązanie powinno zostać szczegółowo omówione zarówno w uzasadnieniu projektu, jak i w Ocenie Skutków Regulacji, z uwzględnieniem jego potencjalnego wpływu na funkcjonowanie ośrodków szkolenia kierowców. Jednocześnie nie kwestionuje się zasadności ani potrzeby wprowadzenia przedmiotowego obowiązku. Jedną z przesłanek przemawiających za jego ustanowieniem jest konieczność odejścia od dokumentacji prowadzonej w formie papierowej, co może przyczynić się do ograniczenia ryzyka występowania nadużyć oraz rozbieżności pomiędzy dokumentacją a stanem faktycznym. Należy jednak wskazać, że właśnie z uwagi na dotychczasowe funkcjonowanie dokumentacji w formie papierowej rozwiązania elektroniczne mogą obecnie nie być powszechnie stosowane przez ośrodki szkolenia kierowców. W konsekwencji Projektodawca powinien przeanalizować i opisać skutki organizacyjne, techniczne oraz finansowe związane z dostosowaniem tych podmiotów do nowych wymogów.	mogą prowadzić dokumentację kursu w formie elektronicznej. Projekt w tym zakresie będzie więc oddziaływał wyłącznie na tę grupę ośrodków, które obecnie dokumentację prowadzi w formie papierowej. Między innymi w celu zapewnienie ośrodkom szkolenia kierowców odpowiedniego czasu na dostosowanie się do nowych wymogów, w art. 22 pkt 5 projektu wskazano, że przedmiotowe przepisy wejdą w życie 18 stycznia 2030 r.
47.	Art. 12	Minister Infrastruktury	Wątpliwości budzi art. 12 ust. 6, który stanowi, że „Decyzje o rejestracji pojazdu wydane na podstawie dotychczasowych przepisów wygasają z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy”. Takı przepis może spowodować, że wszystkie pojazdy w Polsce będą niezarejestrowane. Wymaga poprawienia.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę brzmienia art. 12 ust. 6 projektu na następujący: „6. Decyzje o rejestracji pojazdów wydane na podstawie dotychczasowych przepisów ustawy zachowują ważność.”.
48.	art. 12 ust. 6	RCL	Wątpliwości budzi projektowany przepis przejściowy zawarty w art. 12 ust. 6 projektu, zgodnie z którym decyzje o rejestracji pojazdu wydane na podstawie dotychczasowych przepisów wygasają z dniem wejścia w życie projektowanej ustawy. Należy zauważyć, że projekt nie wyjaśnia, jakie skutki prawne ma wywołać wygaśnięcie decyzji o rejestracji pojazdu. Jeżeli intencją projektodawcy jest wyłącznie zastąpienie dotychczasowego modelu decyzji administracyjnej modelem czynności materialno-technicznej, przepis powinien jednoznacznie przesądzać, że dotychczasowa rejestracja pojazdu oraz skutki prawne decyzji o rejestracji pozostają w mocy. W przeciwnym razie może powstać wątpliwość czy wygaszenie decyzji nie wpływa na ciągłość rejestracji pojazdu, możliwość posługiwania się dowodem rejestracyjnym, obowiązki ubezpieczeniowe, odpowiedzialność właściciela pojazdu oraz dane ujawnione w centralnej ewidencji pojazdów. W tym zakresie proponuje się odstąpienie od posługiwania się instytucją „wygaśnięcia decyzji o rejestracji pojazdu” albo zastąpienie jej przepisem o zachowaniu skutków prawnych dotychczasowej rejestracji. Przepis przejściowy powinien jednoznacznie wskazywać, że pojazdy zarejestrowane przed dniem wejścia w życie nowych przepisów uznaje się za zarejestrowane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę brzmienia art. 12 ust. 6 projektu na następujący: „6. Decyzje o rejestracji pojazdów wydane na podstawie dotychczasowych przepisów ustawy zachowują ważność.”.
49.	art. 14	RCL	Wątpliwości budzi zaproponowana konstrukcja przepisu przejściowego zawartego w art. 14, w którym przewiduje zastosowanie zmienionych regulacji ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami do stanów	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

			faktycznych zaistniałych przed dniem wejścia w życie tych zmian. W art. 9 pkt 16 projektu doprecyzowuje się, że rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców będzie wielokrotne wydanie niezgodnie ze stanem faktycznym zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, w sposób określony w art. 27 ust. 4a (dodawany w art. 9 pkt 15 lit. c projektu), który z kolei przewiduje, że wydanie zaświadczenia „następuje przez wprowadzenie danych o jego wydaniu do centralnej ewidencji kierowców”. Powyższa czynność nie jest tożsama z określonym na gruncie przepisów dotychczasowych wystawieniem zaświadczenia.	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 prowadziłyby 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.
50.	art. 20	RCL	Mając na względzie brzmienie proponowanego art. 20, w którym reguluje się kwestię obowiązywania dotychczasowych aktów wykonawczych wydanych na podstawie przepisów ustaw zmienianych projektem zauważa się, że analogicznej regulacji nie określono dla przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, który jest zmieniany w art. 1 pkt 15 lit. b projektu, co wymaga uzupełnienia.	Uwaga uwzględniona Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 pkt 15: 1) lit a tiret drugie i lit. b tiret drugie; (art. 22 pkt 2 z dniem 5 czerwca 2028 r.), 2) lit a tiret pierwsze i lit. b tiret pierwsze. (art. 22 pkt 3 z dniem 13 listopada 2028 r.) – zachowują moc.”. Dodatkowo przepis będzie wchodził w życie w różnych terminach stosowanie do terminów zmian w art. 80b ust. 2.
51.	Art. 20	Minister Infrastruktury	Należy zwrócić uwagę, że w przypadku, gdy proponowana jest zmiana polegająca na określeniu, że rejestracja, czasowa rejestracja, wyrejestrowanie pojazdu są czynnościami materialno-technicznymi, należy zmieniać również art. 76 ust. 1 lit. d tiret PRD (delegacja do wydania rozporządzenia). Wyjaśnienia wymaga również kwestia czy konieczne będzie określenie wzoru dowodu rejestracyjnego i pozwolenia czasowego w formie elektronicznej.	Uwaga częściowo uwzględniona Częściowe uwzględnienie poprzez uchylene w art. 1 pkt 9a projektu w zakresie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. d uchyla się tiret drugie. W pozostałym zakresie uwaga wyjaśniona Z uwagi na to, że projekt nie wprowadza pozwolenia czasowego w postaci elektronicznej nie ma potrzeby określenia jego wzoru. Ponadto nie jest konieczne określanie wzoru dokumentu mobilnego udostępnianego w aplikacji mObywatel, niezbędnym jest określenie jedynie elementy takiego dokumentu przez przepisy prawa powszechnie obowiązującego.
52.	art. 20 ust. 2	RCL	Ponadto wątpliwości budzi treść w art. 20 ust. 2 projektu, zgodnie z którym dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 20 ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 9 tracą moc z dniem wejścia w życie przepisów, o których mowa w art. 22 pkt 7 (przepis końcowy). Data utraty mocy	Uwaga uwzględniona Przepis wejdzie wraz ze zmianami dotyczącymi wnioskowania o wydanie prawa jazdy, czyli art. 22 pkt 6 projektu ustawy w wersji przekazanej do uzgodnień, tj. z dniem 2 lipca 2029 r.

			obowiązującej tych dotychczasowych przepisów wykonawczych została ustalona w ten sposób na dzień 1 stycznia 2028 r. Jednakże termin ten dotyczy wejścia w życie zmiany brzmienia art. 80cd ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, a nie zmian wprowadzanych w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Kwestia ta wymaga ponownej analizy.	
53.	Art. 20 ust. 2	Minister Infrastruktury	Projektowane rozwiązania wiążą się z wysokim ryzykiem niewydania w proponowanym terminie nowego rozporządzenia w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami. Należy wskazać, że projekt w istotnym zakresie ingeruje w obszar regulacji dotyczących praw jazdy, co będzie wymagało przeprowadzenia szeroko zakrojonych działań dostosowawczych w zakresie aktów wykonawczych pozostających we właściwości Ministra Infrastruktury. W szczególności likwidacja profilu kandydata na kierowcę (PKK) oraz profilu kierowcy zawodowego (PKZ) będzie skutkowałą koniecznością nowelizacji nie tylko rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, lecz również szeregu innych aktów wykonawczych, w tym: 1. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wydawania karty kwalifikacji kierowcy; 2. rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców; 3. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach; 4. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy. Zakres niezbędnych zmian w aktach wykonawczych jest zatem znaczący i wymaga odpowiedniego uwzględnienia w harmonogramie prac legislacyjnych. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury Projektodawca powinien przeanalizować wpływ proponowanych rozwiązań na proces przygotowania i wydania aktów wykonawczych oraz odpowiednio dostosować terminy wejścia w życie projektowanych przepisów. Niezbędne jest zapewnienie ciągłości obowiązywania dotychczasowych regulacji do czasu wejścia w życie nowych lub zmienionych aktów wykonawczych. Brak takich rozwiązań może prowadzić do powstania luk prawnych oraz utrudnień w stosowaniu przepisów przez organy administracji, podmioty szkolące, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego oraz osoby ubiegające się o uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami.	Uwaga wyjaśniona Przepis o wejściu w życie różnicuje terminy wejścia w życie zmian. Przykładowo zmiana likwidująca PKK i PKZ wejdzie w życie z dniem 2 lipca 2029 r. W ocenie projektodawcy vacatio legis dla tej zmiany to ponad 2 lata, w związku z czym wydaje się, że jest to wystarczający okres na dostosowanie rozporządzenia. Projektodawca nie rozstrzygał w przepisach przejściowych kwestii utrzymania w mocy wymienionych rozporządzeń z uwagi na to, że wprowadzane zmiany nie obejmują zagadnień, o których mowa w § 32 ZTP, w szczególności projektodawca nie zmienia treści przepisów upoważniających do wymienionych rozporządzeń: 1. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wydawania karty kwalifikacji kierowcy jest wydawane na podstawie art. 20 ust. 2a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami; 2. rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców, wydawane jest na podstawie art. 32 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami; 3. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach; wydawane jest na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 1–5, 7 i 8 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami; 4. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy, wydawane na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
54.	art. 22	RCL	Przepis o wejściu w życie ustawy, zawarty w art. 22 projektu, wymaga ponownej analizy i preredagowania. Projekt przewiduje wejście ustawy w	Uwaga uwzględniona 1. Art. 1 pkt 22 projektu ustawy, który wprowadza zmianę art. 136

			życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, jednak określa liczne wyjątki, określające różne daty wejścia w życie poszczególnych jednostek redakcyjnych. Proponuje się ponowną weryfikację art. 22 projektu pod kątem poprawności wszystkich odesłań, a w szczególności art. 22 pkt 1: 1) w odniesieniu do daty wejścia w życie art. 1 pkt 22 projektu, dotyczącego projektowanego art. 136 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Przepis ten dotyczy automatycznego udostępniania informacji sądowi, prokuratorowi albo staroście przez system teleinformatyczny obsługujący centralną ewidencję kierowców. W projekcie przewidziano datę wejścia w życie tej regulacji na dzień 29 listopada 2027 r., a tymczasem uzasadnienie projektu wskazuje, że przepisy odnoszące się do komunikacji właściwych organów z sądami wejdą w życie z dniem 15 stycznia 2029 r. 2) który określa datę wejścia w życie art. 9 pkt 7 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym na dzień 29 listopada 2027 r., a w pkt 4 wskazuje, że cały art. 9 pkt 7 wchodzi w życie z dniem 15 stycznia 2029 r.;	ust. 1a PRD: „1a. Informację, o której mowa w ust. 1, przekazuje się odpowiednio: 1) sądowi uprawnionemu do rozpoznania sprawy o wykroczenie lub prokuratorowi, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję kierowców przez jej automatyczne udostępnienie do pobrania za pomocą systemu teleinformatycznego, którego administratorem jest Minister Sprawiedliwości; 2) staroście za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję kierowców przez jej automatyczne udostępnienie do pobrania za pomocą 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.” wejdzie w życie z dniem 15 stycznia 2029 r. łącznie ze zmianami w KW, KK i KPK. 2. Zmiana przewidziana art. 9 pkt 7 lit a pozostaje bez zmian czyli wejdzie w życie w życie 29 listopada 2027 r. Poprawiono, przepis o wejściu w życie art. 9 pkt 7, wskazują, że odnosi się on tylko w zakresie art. 9 pkt 7 lit. b, który powiązany jest ze zmianą z art. 9 pkt 6 lit. b, który wejdzie w życie 15 stycznia 2029 r.
55.	art. 22 pkt 2	MSWiA	wskazać należy, że art. 73 ust. 1ab pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wchodzi w życie z dniem 18 stycznia 2027 r. (przepis dodany ustawą z dnia 7 listopada 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. 1734)). Natomiast zgodnie z art. 22 pkt 2 projektu art. 1 pkt 4 również dotyczący zmian w art. 73 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wchodzi w życie z dniem 5 czerwca 2028 r. W tym zakresie wątpliwości budzi wejście w życie art. 1 pkt 4 lit. d dotyczącego projektowanego art. 73 ust. 1ab1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Projektowany art. 73 ust. 1ab1 dotyczy organu, do którego wnosi się wniosek, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab. W związku z czym rozważenia wymaga zmiana terminu wejścia w życie tego przepisu na termin wejścia w życie art. 73 ust. 1ab, tj. 18 stycznia 2027 r.	Uwaga wyjaśniona W wyniku przyjęcia uwag zgłoszonych w toku uzgodnień i konsultacji społecznych, zrezygnowano ze zmiany, polegającej na „odmiejscowieniu” organu, do którego składa się wniosek o zarejestrowanie pojazdu.
56.	przepisy przejściowe	Minister Infrastruktury	Z uwagi na wysoką wrażliwość obszaru należy rozważyć wprowadzenie okresu przejściowego, w którym nowe rozwiązania elektroniczne dla praw jazdy funkcjonowałyby na zasadzie pilotażu obok dotychczasowych tradycyjnych procesów, trwającego np. 6 lub 12 m-cy. Istotnym ryzykiem związanym z projektowanymi rozwiązaniami jest zapewnienie ich sprawnego wdrożenia oraz zagwarantowanie odpowiedniego poziomu niezawodności systemów teleinformatycznych, od których uzależnione będzie wykonywanie szeregu czynności przez organy administracji oraz inne podmioty realizujące zadania wynikające z ustawy.	Uwaga wyjaśniona W zakresie praw jazdy projekt nie zakłada zastąpienia papierowych blankietów praw jazdy dokumentami elektronicznym. Zgodnie z art. 4a projektu „Art. 4a. 1. Prawo jazdy może być udostępniane przez ministra właściwego do spraw informatyzacji w oparciu o dane zgromadzone w centralnej ewidencji kierowców, w postaci elektronicznej.”. Elektroniczne prawo jazdy potwierdza posiadanie uprawnień danej kategorii wyłącznie na terenie RP. Nie eliminuje się papierowego dokumentu, który nadal pozostaje

			W związku z powyższym zasadne wydaje się rozważenie modelu wdrożeniowego zakładającego funkcjonowanie projektowanych rozwiązań cyfrowych początkowo jako rozwiązań alternatywnych wobec dotychczasowych procedur. Takie podejście pozwoliłoby ograniczyć ryzyko wystąpienia zakłóceń związanych z uruchomieniem nowych narzędzi teleinformatycznych oraz zapewnić ciągłość realizacji zadań publicznych w okresie przejściowym. W szczególności celowe wydaje się utrzymanie przez określony czas równoległego funkcjonowania dotychczasowych i nowych rozwiązań do momentu pełnego wdrożenia rozwiązań technicznych oraz potwierdzenia ich stabilności, wydajności i gotowości do obsługi wszystkich procesów przewidzianych w projektowanych przepisach. Dopiero osiągnięcie poziomu funkcjonalności gwarantującego w praktyce niezakłóconą realizację zadań przez urzędy oraz pozostałych użytkowników systemu uzasadniałoby rezygnację z rozwiązań dotychczasowych. Powyższe powinno znaleźć odzwierciedlenie zarówno w projektowanych przepisach przejściowych, jak i w harmonogramie wdrażania rozwiązań teleinformatycznych, uwzględniającym odpowiedni okres testów, migracji danych oraz przygotowania użytkowników do korzystania z nowych funkcjonalności.	formatem podstawowym. Z uwagi na powyższe nie ma potrzeby wprowadzania wnioskowanego okresu przejściowego.
57.	uwaga ogólna	Minister Finansów i Gospodarki	Zauważenia wymaga, że równolegle trwają prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC95), który również wprowadza zmiany w ustawie Prawo o Ruchu drogowym. Podczas uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy (UC95) Ministerstwo Finansów zaproponowało wprowadzenie zmiany do art. 72 ust. 1 pkt 6a tej ustawy (dotyczącego dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu samochodowego), polegającej na dodaniu podrodzajów pojazdów ciężarowych typu „skrzynia” oraz „pick-up”. Proponowana zmiana ma na celu systemowe wyeliminowanie zjawiska unikania przez nieuczciwe podmioty obowiązku zapłaty podatku akcyzowego w przypadku rejestracji sprowadzanych do Polski pojazdów typu pick-up jako samochodów ciężarowych z podrodzajem „skrzynia” albo „pick-up”. Propozycja ta została przez Ministerstwo Infrastruktury uwzględniona.	Uwaga wyjaśniona W zależności od etapu procesu legislacyjnego zmiany zostaną uwzględnione w późniejszym projekcie.
58.	uwaga ogólna przepisy materialne	Minister Infrastruktury	Z uwagi na istotny wpływ na obszar praw jazdy należy rozważyć uzupełnienie projektu ustawy o przepisy realizujące kolejne postulaty branży. Należy zwrócić uwagę, że Ministerstwo Infrastruktury prowadzi obecnie prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (UD402), obejmującym m.in. reformę systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. W związku z tym niezbędne jest skoordynowanie projektowanych rozwiązań z pracami prowadzonymi przez Ministerstwo Infrastruktury w celu zapewnienia spójności projektowanych regulacji oraz uniknięcia konieczności ich ponownej modyfikacji w krótkim	Uwaga wyjaśniona W zależności od etapu procesu legislacyjnego zmiany zostaną uwzględnione w projekcie późniejszym etapie legislacyjnym.

			czasie. Jednocześnie należy wskazać, że proponowane przez Ministerstwo Cyfryzacji rozwiązania nie stanowią pełnej realizacji postulatów zgłaszanych przez środowisko ośrodków szkolenia kierowców w zakresie cyfryzacji procesu szkolenia. W szczególności projekt nie przewiduje wdrożenia kompleksowej elektronicznej dokumentacji szkolenia, obejmującej m.in. funkcjonowanie cyfrowej karty kursanta lub innych narzędzi umożliwiających nadzór nad procesem szkolenia w postaci elektronicznej. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury dalsze prace nad cyfryzacją dokumentacji szkoleniowej powinny być prowadzone w sposób kompleksowy i pozostawać w ścisłej korelacji z rozwiązaniami opracowywanymi w ramach projektu UD402, tak aby docelowy model funkcjonowania systemu szkolenia i egzaminowania kierowców był spójny zarówno pod względem organizacyjnym, jak i technicznym. Ponadto zwracamy uwagę na zgłaszane przez branżę, a dotychczas niezrealizowane postulaty dotyczące dalszej informatyzacji procesów związanych z uzyskiwaniem i wykonywaniem uprawnień w obszarze szkolenia i egzaminowania kierowców, w szczególności w zakresie: 1. udostępnienia w aplikacji mObywatel informacji o posiadanych uprawnieniach instruktora nauki jazdy; 2. udostępnienia w aplikacji mObywatel informacji o posiadanych uprawnieniach egzaminatora. Zasadne wydaje się przeanalizowanie możliwości uwzględnienia powyższych rozwiązań w ramach dalszych prac nad cyfryzacją usług publicznych związanych z obszarem szkolenia i egzaminowania kierowców.	
59.	uzasadnienie	Minister Finansów i Gospodarki	Uzasadnienie w pkt II 2.6 wskazuje, że „Celem projektowanej zmiany polegającej na dodaniu po art. 5 art. 5a jest doprecyzowanie i rozszerzenie otwartego katalogu funkcjonalności systemu informatycznego – Elektronicznej Platformy Gromadzenia, Analizy i Udostępniania Zasobów Cyfrowych Zdarzeniach Medycznych (...)”. Zauważam, przedmiotowa zmiana nie jest wprowadzana w art. 5a ustawy, lecz w art. 10, natomiast zmiany zachodzą w art. 7 ustawy o systemie informacji w ochronie zdrowia. W tym zakresie uzasadnienie wymaga korekty. Niezależnie od powyższego przyjmuję, iż w zakresie ministra do spraw informatyzacji – oszacowane koszty dostosowania Systemu Informatycznego CEPiK do wprowadzanych projektem zmian, w łącznej wysokości 141 784 000 zł zostaną sfinansowane w ramach środków ujętych w projekcie planu finansowego Funduszu CEPiK na lata 2026-2028 a projektowana regulacja nie spowoduje zwiększenia planowanych dotychczas wydatków Funduszu (zgodnie z informacją ujętą w OSR).	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez korektę jednostki redakcyjnej przywołanej w pkt II. 2.6 uzasadnienia. Było: „Celem projektowanej zmiany polegającej na dodaniu po art. 5 art. 5a”. Jest: „Celem przepisu art. 10”.
60.	uzasadnienie	MRPPiS	Ponadto proponuje się uzupełnienie uzasadnienia projektu o informację, czy projektowane rozwiązania uwzględniają wyniki analiz i rekomendacji wypracowanych w ramach działania II.2.3 Strategii na rzecz Osób z	Uwaga wyjaśniona Projekt ustawy nie wprowadza zmian dotyczących zasad uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami przez osoby z

			Niepełnosprawnościami 2021–2030, w szczególności w zakresie dostępności procedur związanych z uzyskiwaniem uprawnień do kierowania pojazdami przez osoby z niepełnosprawnościami, dostępności egzaminowania oraz rozwiązań dotyczących adaptacji pojazdów i urządzeń adaptacyjnych.”	niepełnosprawnościami, procesu szkolenia kandydatów na kierowców, egzaminowania, warunków przeprowadzania egzaminów państwowych ani regulacji dotyczących adaptacji pojazdów. W związku z tym projekt nie odnosi się bezpośrednio do rekomendacji wypracowanych w ramach działania II.2.3 Strategii na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami 2021-2030 w powyższym zakresie. Jednocześnie należy wskazać, że projekt przewiduje rozwiązania związane z dalszą cyfryzacją procesów administracyjnych w obszarze rejestracji pojazdów oraz wydawania uprawnień do kierowania pojazdami. Rozwiązania te są projektowane i wdrażane z uwzględnieniem wymagań wynikających z przepisów dotyczących dostępności cyfrowej.
61.	uzasadnienie	RCL	Zauważa się, że z wyjaśnień zawartych w uzasadnieniu projektu (str. 40) wynika, że wprowadzane w tym projekcie zmiany przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym umożliwią zawieranie umowy sprzedaży pojazdu z wykorzystaniem aplikacji mObywatel. Biorąc pod uwagę, że rozwiązanie to nie wynika wprost z treści przepisów projektu proponuje się uszczegółowienie wyjaśnień w tym zakresie, w tym czy rozwiązanie to będzie realizowane przy wykorzystaniu usług udostępnianych w tej aplikacji na podstawie art. 3 ustawy z dnia 26 maja 2023 o aplikacji mObywatel, czy też ma stanowić „inną usługę” w rozumieniu art. 3b tej ustawy.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez zmianę uzasadnienia i wskazanie, że chodzi o usługę z art. 3b ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel
62.	uzasadnienie	Minister Sprawiedliwości	Podkreślenia wymaga także, że uzasadnienie projektu ustawy (s. 45-46) w zakresie zmian w art. 29 § 2 k.w. nie odpowiada treści tego przepisu przedłożonego jako projekt (s. 46 uzasadnienia) i jest lakoniczne, zaś w art. 42 § 1 k.k. – w ogóle nie uzasadniono projektowanej zmiany, co w przypadku zmian w tak ważnym akcie prawnym jakim jest kodeks karny nie powinno mieć miejsce.	Uwaga uwzględniona Poprawiono uzasadnienie.
63.	OSR	RCL	Uwzględniając, że projektowane regulacje odnoszą się do przetwarzania danych osobowych, proponuje się skierować projekt do zaopiniowania przez Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych w zakresie rozwiązań przewidzianych w art. 1 pkt 14, 15, 19 i 20 projektu, dotyczących art. 80a ust. 2a, art. 80b, art. 100aa i art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Wskazane przepisy regulują przetwarzanie danych w centralnej ewidencji pojazdów oraz w centralnej ewidencji kierowców.	Uwaga wyjaśniona Projekt został skierowany również do PUODO. Uwagi do projektu zostały przekazane przez PUODO.
64.	OSR pkt 4	Minister Finansów i Gospodarki	5. W pkt 4 OSR wskazano wpływ projektowanej regulacji na część 15 - Sądy powszechne, polegający na elektronizacji procesu przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców, a także na część 37 – Sprawiedliwość, polegający na zapewnieniu systemu teleinformatycznego, za pomocą którego sądy będą pobierać, przekazywać i aktualizować dane do centralnej ewidencji kierowców. W związku z powyższym pkt 6 OSR należy uzupełnić o jednoznaczne wskazanie, że ewentualne skutki finansowe proponowanych rozwiązań dla wskazanych	Uwaga uwzględniona OSR zostanie uzupełniony po pełnej aktualizacji kosztów, uwzględniającej również zmiany wprowadzone w wyniku przyjęcia uwag zgłoszonych w toku uzgodnień i konsultacji projektu.

			części będą sfinansowane w ramach dotychczas posiadanych środków budżetowych, zarówno w roku wejścia w życie ustawy, jak i w latach następnych, oraz nie będą stanowiły podstawy do planowania i ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa. Analogicznie w zakresie resortu zdrowia, pkt 6 OSR należy uzupełnić o informację, że dostosowanie Elektronicznej Platformy Gromadzenia, Analizy i Udostępnienia Zasobów Cyfrowych o Zdarzeniach Medycznych do możliwości przekazywania przez lekarzy i psychologów za pośrednictwem tego systemu teleinformatycznego danych i informacji o orzeczeniach lekarskich i psychologicznych do centralnej ewidencji kierowców nie spowoduje zwiększenia limitu wydatków przeznaczanych corocznie na ochronę zdrowia, ustalanych zgodnie z art. 131 c ustawy o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych i nie będzie podstawą do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa.	
65.	OSR pkt 5	Minister Finansów i Gospodarki	6. Zgodnie z informacją zawartą w pkt 5 OSR projektowane regulacje w ramach konsultacji publicznych zostaną przesłane m.in. do Polskiej Izby Ubezpieczeń i Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Z uwagi na przedmiot regulacji projekt wymaga skonsultowania także z innymi podmiotami rynku ubezpieczeniowego tj. Komisją Nadzoru Finansowego, Rzecznikiem Finansowym czy też Polskim Biurem Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.	Uwaga wyjaśniona Projekt ustawy jest dostępny na stronie Rządowego Centrum Legislacji i każdy zainteresowany organ czy też podmiot ma możliwość zapoznania się z nim i zgłoszenia ewentualnych uwag. Dodatkowo należy wskazać, że Rzecznik Finansowy przekazał uwagi do projektu.
66.	OSR pkt 6	KOSR	1. W zakresie wpływu na sektor finansów publicznych (pkt 6 OSR) należy: a) w tabeli uzupełnić wiersz „wydatki ogółem”; b) przedstawić dokładniejsze omówienie metodyki wyliczeń kosztów projektu; c) przedstawić koszty związane ze wskazywaną koniecznością zapewnienia systemu teleinformatycznego przez Ministra Sprawiedliwości a także dostosowania systemów przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego wraz ze źródłem finansowania.	Uwaga uwzględniona OSR zostanie uzupełniony po pełnej aktualizacji kosztów, uwzględniającej również zmiany wprowadzone w wyniku przyjęcia uwag zgłoszonych w toku uzgodnień i konsultacji projektu.
67.	OSR pkt 4	Minister Sprawiedliwości	Z kolei, w zakresie wskazanej w pkt 4 Oceny Skutków Regulacji informacji, zgodnie z którą sądów powszechnych jest około 400, należy wskazać, iż w strukturze sądów powszechnych obecnie istnieje 11 sądów apelacyjnych, 47 sądów okręgowych oraz 319 sądów rejonowych, co daje łączną liczbę 377.	Uwaga uwzględniona Uwzględnienie poprzez dokonanie zmiany w pkt 4 OSR.
68.	OSR pkt 6	Minister Sprawiedliwości	Należy też stwierdzić, iż przedmiotowy projekt nakłada na sądy powszechne dodatkowe obowiązki, przy jednoczesnym braku zapewnienia adekwatnego wsparcia finansowego, niezbędnego do zwiększenia etatyzacji we wszystkich grupach zawodowych pracowników zatrudnionych w sądach. Do projektu nie dołączono natomiast żadnych danych pozwalających oszacować zakres nowych zadań, choćby liczby orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów. Projekt nakłada na sądy kolejne obowiązki bez zapewnienia odpowiednich środków finansowych. Sumaryczny efekt tych zmian może prowadzić do zwiększenia obciążenia sądów, a przy braku wsparcia kadrowego skutkować spadkiem sprawności wykonywania dotychczasowych zadań. W pkt 6 Oceny	Uwaga wyjaśniona Przedmiotowy projekt nie nakłada „nowych” obowiązków na sądy, a jedynie doprecyzowuje przepisy kodeksowe w tym zakresie. Wyjaśniam, że art. 100ac ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273) przewiduje przekazywanie przez sądy m.in. danych o zakazach oraz naruszeniach ruchu drogowego. Projekt UDER87 uzupełnia natomiast przepisy merytoryczne o regulacje niezbędne dla zapewnienia wysokiej jakości a w szczególności aktualności danych w systemie CEPiK, dotyczących

			Skutków Regulacji konieczne jest tym samym uwzględnienie wsparcia etatyzacyjnego sądów. Doprecyzowania wymaga także czy stworzenie systemu teleinformatycznego, którego administratorem ma być Minister Sprawiedliwości mieści się w pojęciu „dostosowania Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców”, tj. będzie finansowane w ramach przewidzianych na ten cel środków – Minister Sprawiedliwości przyjmuje domniemanie, że tak właśnie jest, bowiem brak jest zabezpieczenia odrębnych środków na stworzenie i utrzymanie tego systemu.	zakazów prowadzenia pojazdów. Wyjaśniam, że w ostatnich latach szczególną uwagę zwracają kierowcy, którzy pomimo orzeczonego zakazu a wręcz zakazów uczestniczą w ruchu drogowym prowadząc pojazdy, co jest niedopuszczalne i istotnie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego. Biorąc pod uwagę, że obecnie informacje o zakazie prowadzenia pojazdów trafiają do CEPiK nawet z kilkumiesięcznym opóźnieniem, z uwagi na opóźnienia w przekazaniu informacji o ustanowionym zakazie przez sąd do starosty, skuteczny nadzór nad kierującym jest istotnie w tym obszarze ograniczony. Jedynie bezpośrednia komunikacja i przekazywanie danych przez sądy do CEPiK w trybie teletransmisji może tę sytuację naprawić. Wyjaśniam ponadto, że kwestia bezpośredniego zasilania CEK danymi przez sądy była inicjowana pierwotnie w ramach prowadzonego w latach 2013-2018 Projektu Rozwój CEPiK a następnie prace w tym obszarze zostały wznowione na początku ubiegłego roku - w omówieniu kwestii technicznych tj. komunikacji sądów z CEPiK za pośrednictwem rozwiązań teleinformatycznych przygotowywanych przez Ministerstwo Sprawiedliwości uczestniczyli przedstawiciele tego resortu. Ponadto Ministerstwo Cyfryzacji zwracało się przed skierowaniem projektu UDER87 do Ministerstwa Sprawiedliwości o ocenę skutków regulacji i określenie ewentualnych kosztów implementacji rozwiązań po stronie systemu Ministra Sprawiedliwości i nie otrzymano odpowiedzi. Jednocześnie wyjaśniam, że w ramach funduszu CEPiK finansowane są zadania związane z rozwojem systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców a nie systemów informatycznych, które integrują się z CEPiK.
69.	OSR pkt 11	KOSR	Zasadne byłoby uzupełnienie pkt 11 OSR o przedstawienie zakładanego harmonogramu wdrożenia proponowanych zmian.	Uwaga uwzględniona Uwaga uwzględniona poprzez uzupełnienie pkt 11 OSR o harmonogram wprowadzania nowych regulacji prawnych.
70.	uwaga ogólna	Minister Sprawiedliwości	Rozszerzenie zakresu danych gromadzonych w CEP i CEK o odwzorowania cyfrowe dokumentów oraz dane dotyczące wniosków wymaga doprecyzowania relacji projektowanych przepisów do zasad minimalizacji danych wynikających z RODO, w szczególności wskazania celu i zakresu przetwarzania każdego rodzaju dokumentów.	Uwaga wyjaśniona Gromadzenie w CEP i CEK danych dotyczących wniosków składanych w sprawach związanych z zadaniami realizowanymi przez Starostów, a także odwzorowań cyfrowych dokumentów sporządzonych w postaci papierowej, związanych z przedmiotowymi wnioskami wynika z przewidzianych w projekcie kanałów składania tych wniosków. Projekt przewiduje odpowiednie stosowanie do wniosków w sprawach związanych z czasową rejestracją, czasowym wycofaniem z ruchu, wyrejestrowaniem, profesjonalną rejestracją przepisu art. 73 ust. 1ab–1al oraz 1ca–1ce ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Jednocześnie przepis art. 73 ust. 1ai ustawy stanowi, że w przypadku, o którym mowa w:

				1) ust. 1ab pkt 1, dane dotyczące wniosku oraz dane zamieszczone we wniosku są zapisywane w centralnej ewidencji pojazdów, 2) ust. 1ab pkt 2, starosta wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów – w zakresie i na zasadach określonych w art. 80b–80bb. Analogiczne rozwiązania prawne zostały przewidziane w kontekście wnioskowania o wydanie uprawnienia do kierowania pojazdami. Zgodnie z art. 9 pkt 3 projektu w zakresie art. 10 ust. 1h ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w przypadku, o którym mowa w: 1) ust. 1a pkt 1 dane dotyczące wniosku oraz dane zamieszczone we wniosku są zapisywane w centralnej ewidencji kierowców, 2) ust. 1a pkt 2 starosta wprowadza dane do centralnej ewidencji kierowców – w zakresie i na zasadach określonych w 100ad ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Przywołane regulacje prawne określają zasady i zakres gromadzonych danych. W tym zakresie uzupełniono uzasadnienie do projektu.
71.	uwaga ogólna	Minister Sprawiedliwości	Projekt przewiduje szeroką automatyzację wymiany danych pomiędzy CEP, CEK oraz innymi rejestrami publicznymi (m.in. PESEL, REGON, CEIDG, KSeF, UFG), jednak nie określa minimalnych wymagań dotyczących dostępności usług oraz procedur awaryjnych w przypadku niedostępności systemów teleinformatycznych. Warto rozważyć uzupełnienie projektu o mechanizmy zapewniające ciągłość działania usług.	Uwaga wyjaśniona Przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym zawierają regulacje prawne, które normują tryb postępowania w przypadku tzw. awarii systemu. Zgodnie z art. 80bc. W przypadku braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, spowodowanego przyczynami niezależnymi od podmiotu, wprowadzenia danych dokonuje się niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia, w którym powstał obowiązek ich wprowadzenia. Analogiczne rozwiązanie prawne przewidziane jest w art. 100ae w kontekście centralnej ewidencji kierowców. W tym zakresie nie ma potrzeby wprowadzania żadnych dodatkowych regulacji.
72.	uwaga ogólna	Minister Sprawiedliwości	Projekt nie wskazuje jednoznacznie zasad odpowiedzialności za błędne lub nieaktualne dane przekazywane pomiędzy CEP i CEK, a rejestrami zewnętrznymi. W szczególności zasadne byłoby doprecyzowanie procedury korekty danych oraz podmiotu odpowiedzialnego za ich aktualizację.	Uwaga wyjaśniona Obecnie w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym przepisy art. 80bd, art. 100af i art. 100i, określają tryb postępowania w przypadku ujawnienia niezgodności danych w ewidencji. Przedmiotowe regulacje prawne będą stosowane od dnia wskazanego w komunikacie Ministra Cyfryzacji w sprawie wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wyjaśnianie niezgodności na zasadach określonych w art. 80bd, art. 100af i art. 100i. Do tego czasu obowiązują natomiast przepisy ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273). W tym zakresie nie ma potrzeby wprowadzania dodatkowych regulacji.
73.	uwaga ogólna	Minister Sprawiedliwości	Wprowadzenie możliwości generowania elektronicznego dowodu rejestracyjnego oraz elektronicznego prawa jazdy wymaga doprecyzowania	Uwaga wyjaśniona W przypadku aplikacji mObywatel dane pobierane są bezpośrednio z

			skutków prawnych rozbieżności pomiędzy danymi prezentowanymi w aplikacjach/usługach elektronicznych a danymi zapisanymi bezpośrednio w CEP lub CEK.	systemów zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel i aplikacja sama w sobie tych danych nie modyfikuje. Tym samym w praktyce nie mogą wystąpić przypadki, w których dane gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów oraz centralnej ewidencji kierowców będą różne od tych prezentowanych w aplikacji mObywatel.
74.	uwaga ogólna	Minister Sprawiedliwości	Projekt nie odnosi się również do kwestii historii zmian danych w CEP i CEK oraz możliwości dostępu obywatela do informacji o podmiotach, które pobierały jego dane z ewidencji. W ocenie Ministra Sprawiedliwości należy rozważyć wprowadzenie mechanizmu transparentności dostępu do danych.	Uwaga wyjaśniona Zasady udostępniania danych z centralnej ewidencji pojazdów oraz centralnej ewidencji kierowców są uregulowane w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z przepisami ustawy o RODO każda zainteresowana osoba może zwrócić się do administratora systemu (w tym przypadku ministra właściwego do spraw informatyzacji) z wnioskiem o udostępnienie danych na temat tego kto, w jakim zakresie i na jakiej podstawie pytał o jego dane. Odpowiedź zostanie udzielona na piśmie. Obecnie nie ma usługi, która umożliwiałaby weryfikację powyższego online. W tym zakresie projekt nie wprowadza żadnych zmian.
75.	uwaga ogólna	Minister Sprawiedliwości	Nadto należy wskazać, że zgodnie z art. 1 ust. 2 pkt 4 ustawy o KRK w Rejestrze gromadzi się dane o osobach będących obywatelami polskimi prawomocnie skazanymi przez sądy państw obcych. Oznacza to, iż w bazie danych Rejestru mogą być gromadzone informacje o wyrokach wydanych wobec obywateli polskich zarówno przez sądy państw członkowskich Unii Europejskiej, jak i państw trzecich. Informacje o skazaniach obywateli polskich przez sądy państw członkowskich Unii Europejskiej przekazywane są w trybie wymiany informacji przewidzianej w decyzji ramowej Rady 2009/315/WSiSW z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie wymiany informacji pochodzących z rejestru karnego pomiędzy państwami członkowskimi oraz treści tych informacji (Dz. U. UE L 93/23). Zgodnie z art. 4 ust. 2 tej decyzji – organ centralny skazującego państwa członkowskiego informuje - w możliwie najkrótszym terminie - organy centralne innych państw członkowskich o każdym wyroku skazującym wobec obywateli tych państw, wydanym na jego terytorium i wpisanym do rejestru karnego. Informacje o skazaniach obywateli polskich przez sądy państw trzecich przekazywane są na podstawie właściwych instrumentów współpracy międzynarodowej, w tym w szczególności art. 22 Europejskiej Konwencji o pomocy prawnej w sprawach karnych (Dz. U. z 1999 r. Nr 76, poz. 854) oraz odpowiednich umów dwustronnych. Zgodnie z art. 22 Konwencji każda z umawiających się Stron zawiadamia Stronę zainteresowaną o orzeczeniach skazujących i późniejszych środkach podjętych wobec obywateli tej Strony, które zostały wpisane w rejestrze skazanych, a ministerstwa sprawiedliwości przekazują sobie te informacje co najmniej raz w roku. Analogiczne regulacje zawarte są w umowach dwustronnych. W związku z powyższym Minister Sprawiedliwości poddaje pod rozwałę	Uwaga wyjaśniona Przedstawiona w uwadze propozycja nie była analizowana na etapie wpisu do wykazu prac legislacyjnych i z tego względu w niniejszym projekcie nie może zostać uwzględniona, niemniej jednak zostanie rozważona przy okazji podejmowania kolejnych projektów zmian mających na celu cyfryzację procesów pozostających na styku rozwiązań teleinformatycznych Ministra Cyfryzacji i resortu sprawiedliwości. Ponadto wobec uchwalenia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2206 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2025/2205 w odniesieniu do niektórych zakazów prowadzenia pojazdów informuję, że Dyrektywa ta wymaga implementacji do krajowych przepisów prawa i reguluje kwestie związane z przekazywaniem pomiędzy Państwami Członkowskimi oraz respektowaniem niektórych zakazów prowadzenia pojazdów. Na etapie implementacji niniejszej Dyrektywy przez instytucję wiodącą konieczne będzie uzgodnienie pomiędzy zaangażowanymi resortami zagadnień związanych z postępowaniem w przypadku zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych przez inne państwo członkowskie a także implementacja rozwiązań teleinformatycznych w tym zakresie. Niniejszy projekt nie obejmuje tych kwestii. Niezależnie od tego wyjaśniam, że celem projektu jest zapewnienie aktualnych danych o kierujących pojazdami, w tym w zakresie obowiązywania orzeczonych wobec nich zakazów prowadzenia pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W tym zakresie do centralnej ewidencji kierowców powinny trafić informacje o

			projektodawcy czy w projektowanym modelu nie powinna zostać przewidziana możliwość uwzględniania w Centralnej Ewidencji Kierowców zakazów prowadzenia pojazdów wynikających z wyroków sądów państw obcych, w przypadkach, gdy informacje o tych skazaniach zostały przekazane do Krajowego Rejestru Karnego, a tym samym stanowią część krajowego systemu informacji o przeszłości karnej obywateli polskich. W tym kontekście zasadnym jest rozważenie możliwości wykorzystania Krajowego Rejestru Karnego jako rejestru referencyjnego lub co najmniej źródła uzupełniającego dane w zakresie zakazów prowadzenia pojazdów w CEK, przynajmniej w odniesieniu do danych gromadzonych w Rejestrze, o których mowa w art. 1 ust. 2 ustawy o KRK, w stosunku do których może zostać orzeczony sądowy zakaz prowadzenia pojazdów (skazania i wykroczenia na karę aresztu). Podejście takie pozostawałoby spójne z rozwiązaniami funkcjonującymi w odniesieniu do innych rejestrów publicznych, w których KRK pełni funkcję aktywnego źródła danych, przekazując z urzędu informacje m.in. do Krajowego Rejestru Sądowego oraz do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej w zakresie wymaganym przepisami ustaw stanowiących w/w rejestry (art. 25 i 26 ustawy o z dnia 6 marca 2018 r. o Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej i Punkcie Informacji dla Przedsiębiorcy (Dz. U. z 2026 r. poz. 30) i art. 21a ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 869). Dlatego też, zasadne jest uwzględnienie w dalszych pracach nad rozwojem rozwiązań systemowych roli Krajowego Rejestru Karnego jako potencjalnego źródła referencyjnego lub uzupełniającego dla danych o zakazach prowadzenia pojazdów, w szczególności w odniesieniu do zakresu danych już gromadzonych w Rejestrze (skazania za przestępstwa i ukarania za wykroczenia na karę aresztu). Podejście takie mogłoby przyczynić się do zwiększenia spójności oraz kompletności informacji funkcjonujących w systemie państwowych rejestrów oraz odciążenia sądów od konieczności bezpośredniego zasilania Centralnej Ewidencji Kierowców zakazami wynikającymi ze skazań za przestępstwa i ukarań za wykroczenia na karę aresztu (dane gromadzone w Krajowym Rejestrze Karnym).	zakazach orzeczonych przez sądy. Ponadto według posiadanej wiedzy w systemie KRK nie gromadzi się danych o każdym orzeczonym zakazie prowadzenia pojazdów - w szczególności w KRK nie są gromadzone dane o zakazach, które co do zasady orzekane są w tzw. trybie wykroczeniowym, co oznacza, że pozyskiwanie w tym zakresie informacji wyłącznie z KRK nie zapewniłoby kompletności danych o zakazach orzeczonych przez sądy. Jednocześnie informuję, że przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym przewidują ponadto, że podmioty wprowadzają dane za pośrednictwem systemów wspierających realizację zadań tych podmiotów.
76.	uwaga ogólna	Minister Sprawiedliwości	Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że projektowany model przekazywania danych przez sądy do Centralnej Ewidencji Kierowców ma rozpocząć funkcjonowanie od dnia 15 stycznia 2029 r. i zakłada pełną digitalizację procesu wymiany informacji pomiędzy sądami a Centralną Ewidencją Kierowców. Zgodnie z projektowanymi przepisami sądy będą zobowiązane do przekazywania – za pomocą systemu teleinformatycznego, którego administratorem jest Minister Sprawiedliwości – informacji o orzeczeniu zakazu prowadzenia pojazdów w dniu uprawomocnienia się wyroku, jak również do bieżącej aktualizacji danych dotyczących jego wykonywania, w tym w szczególności informacji o wykonaniu zakazu oraz o przerwach w jego biegu wynikających z odbywania kary pozbawienia wolności. Przyjęte	Uwaga wyjaśniona Jak wskazano w odniesieniach do uwag MS (dot. OSR pkt 6) (art. 4) przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym przewidują przekazywanie danych przez sądy do CEPiK od 2015 r. Biorąc pod uwagę liczne wypadki powodowane przez osoby, które posiadają zakaz prowadzenia pojazdów konieczne jest jak najszybsze zapewnienie aktualności danych w CEPiK w tym zakresie, co gwarantuje jedynie przekazywanie danych w trybie teletransmisji. Ministerstwo Cyfryzacji ani projektu UDER87 ani też już uchwalone przepisy ustawy - Prawo o ruchu drogowym nie wykluczają możliwości przekazywania danych do CEK przez sądy

			rozwiązanie zakłada, że dane te będą stanowiły podstawę do podejmowania niezwłocznych działań w zakresie uprawnień kierowców, co oznacza konieczność zapewnienia ich pełnej aktualności i kompletności. Należy jednak zauważyć, że wdrożenie takiego modelu – opartego na natychmiastowym, elektronicznym przekazywaniu danych oraz ich bieżącej aktualizacji – jest rozwiązaniem o wysokim stopniu zależności od zapewnienia odpowiedniej integracji systemów teleinformatycznych oraz ciągłości i kompletności przepływu danych po stronie sądów. Bezpośrednio odnosi się do tego uzasadnienie projektu, wskazując, że „Terminy wejścia w życie poszczególnych przepisów zostały określone w następujący sposób. Każda z nowych funkcjonalności Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców będzie wdrażana etapami i będzie zależeć od stopnia zaawansowania prac oraz zintegrowania z systemami teleinformatycznymi interesariuszy CEPiK”. W tym kontekście wykorzystanie danych Krajowego Rejestru Karnego mogłoby stanowić element wspierający spójność systemu informacji o zakazach prowadzenia pojazdów, w szczególności w odniesieniu do danych już zgromadzonych w Rejestrze oraz przetwarzanych w ramach istniejących procesów związanych z wykonywaniem orzeczeń. Jednocześnie należy wskazać, że wdrożenie modelu zakładającego aktywne wykorzystanie Krajowego Rejestru Karnego jako źródła zasilania innych rejestrów wymaga odrębnych ustaleń systemowych oraz odpowiedniego przygotowania rozwiązań teleinformatycznych. Obecnie w Ministerstwie Sprawiedliwości w Biurze Informacyjnym KRK realizowane są równoległe kluczowe przedsięwzięcia, w tym związane z wdrożeniem systemu ECRIS-TCN, wdrożeniem eUsługi KRK 2.0 oraz procesem migracji funkcjonalności z systemu KRK 1.0 do KRK 2.0. Na możliwość podejmowania nowych inicjatyw integracyjnych wpływają również uwarunkowania organizacyjne, w tym związane z zapewnieniem ciągłości współpracy z wykonawcami systemów teleinformatycznych. Umowa z obecnym wykonawcą kończy się w sierpniu 2026 r. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, należy zauważyć, że sam projektodawca zakłada etapowe wdrażanie rozwiązań oraz uzależnia ich funkcjonowanie od stopnia integracji systemów teleinformatycznych i gotowości interesariuszy, co w praktyce oznacza, iż osiągnięcie pełnej operacyjności systemu może wymagać dodatkowego okresu po wskazanej w projekcie dacie 2029 r. W tym kontekście zasadne wydaje się rozważenie przyjęcia terminu realizacji uwzględniającego trwające równoległe prace rozwojowe w Krajowym Rejestrze Karnym, co mogłoby umożliwić wdrożenie rozwiązań o bardziej systemowym charakterze, przy jednoczesnym ograniczeniu obciążeń po stronie sądów. W takim układzie rokiem uruchomienia integracji musiałby być 2030-2031, a nie 2029.	(źródło danych) z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego prowadzonego przez Ministra Sprawiedliwości. Niemniej jednak rozwiązanie w tym zakresie powinno zostać zapewnione i przygotowane w możliwie jak najszybszym terminie. Biorąc pod uwagę czas niezbędny na dostosowanie rozwiązań teleinformatycznych po stronie Ministra Sprawiedliwości oraz fakt, że inicjatywa w tym zakresie była podejmowana zarówno w latach 2013-2018 w ramach projektu Rozwój CEPiK, jak również na początku 2025 r. kiedy ponowiono na poziomie roboczym tę inicjatywę termin określony w ustawie na 15.01.2029 r. wydaje się być wystarczający na implementację przedmiotowej zmiany. Niemniej jednak przychylając się do zgłoszonej potrzeby proponujemy wydłużenie terminu do 26.11.2029 r. Termin tej jest zbieżny z terminem określonym w przywołanej w uwadze 236 Dyrektywie.
77.	uwaga ogólna	Minister Sprawiedliwości	Należy przy tym podkreślić, że prowadzone prace modernizacyjne systemu KRK – w szczególności związane z wygaszaniem systemu KRK 1.0 oraz rozwojem KRK 2.0 (ostatni etap prowadzonego w Ministerstwie	Uwaga wyjaśniona Zgodnie z odniesieniami do wcześniejszych uwag nie jest możliwe ograniczenie rozwiązania wyłącznie do komunikacji z KRK właśnie

			Sprawiedliwości przez Biuro projektu FIN KRK 2.0, który zgodnie z planem projektu powinien być realizowany w 2028 r.) – obejmują również przygotowanie rozwiązań automatyzujących przekazywanie do CEK informacji o usunięciu skazania zawierającego zakaz prowadzenia pojazdów (przekazywany do CEK na mocy obecnego art. 100ac ust. 1 pkt 11 ustawy prawo o ruchu drogowym). Planowana jest także zmiana samego sposobu przekazywania danych i skorzystania z usługi sieciowej. Taka usługa mogłaby też zakładać przekazywanie danych o samym orzeczonym zakazie. Mając powyższe na uwadze, zasadne jest wskazanie, że bardziej spójnym systemowo rozwiązaniem byłoby uwzględnienie wymiany danych pomiędzy rejestrami publicznymi (KRK i CEK) w zakresie danych już gromadzonych w Rejestrze, niemniej jak wskazano powyżej, takie rozwiązanie z pewnością nie zostałyby zrealizowane w 2029 r. Jednocześnie należy podkreślić, że wypracowanie takiego rozwiązania wymaga uprzedniego potwierdzenia na poziomie koncepcyjnym oraz architektonicznym, w szczególności we współpracy z Departamentem Informatyzacji i Rejestrów Sądowych, Departamentem Prawa Karnego oraz Departamentem Wykonania Orzeczeń i Probacji Ministerstwa Sprawiedliwości. W konsekwencji, Minister Sprawiedliwości poddaje pod rozagę odpowiednie dostosowanie projektowanych rozwiązań w kierunku modelu uwzględniającego wykorzystanie danych Krajowego Rejestru Karnego, przy jednoczesnym uwzględnieniu harmonogramów prac modernizacyjnych systemu KRK oraz uwarunkowań związanych z ich realizacją. Należy jednocześnie wskazać, że powyższa propozycja nie dotyczy w szczególności zakazów prowadzenia pojazdów wynikających z orzekanych wykroczeń na karę inną niż areszt, które nie są gromadzone w Krajowym Rejestrze Karnym.	ze względu na fakt, że w KRK nie są gromadzone dane o zakazach wynikających z popełnianych wykroczeń. Dane gromadzone w CEPiK muszą być kompletne. Dodatkowo należy wyjaśnić, że maksymalną datą, do której możliwe jest przesunięcie terminu wejścia zmian w życie jest 26 listopada 2029 r. - zgodnie z wyjaśnieniami do uwag MS.
78.	uwaga ogólna	Koordinator Służb Specjalnych	W przedłożonym projekcie identyfikuję potrzebę uzupełnienia przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, które regulują korzystanie z systemu teleinformatycznego umożliwiającego realizację zadań organów właściwych do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, w tym w zakresie procesu wytwarzania, personalizacji i dystrybucji dokumentów związanych z realizacją tych zadań. W tym zakresie zauważam konieczność wyraźnego wskazania obowiązku prowadzenia ww. systemu teleinformatycznego w sposób zapewniający możliwość realizacji zadań wynikających z art. 35 ust. 4 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2025 r. poz. 902 i 1366 oraz z 2026 r. poz. 26). Przepis wspomniany uprawnia Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego do sporządzania i wydawania dokumentów uniemożliwiających ustalenie danych identyfikujących funkcjonariuszy i pracowników organów, służb lub instytucji oraz osób udzielających im pomocy przy wykonywaniu czynności operacyjno-rozpoznawczych oraz środków, którymi posługują się przy wykonywaniu zadań służbowych. Jednocześnie, przy sporządzaniu i	Uwaga wyjaśniona Propozycja zmiany przepisów do ewentualnego uwzględnienia na późniejszym etapie legislacyjnym po przedstawieniu i uzgodnieniu treści przepisu wraz z uzasadnieniem.

			wydawaniu tych dokumentów, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego może dokonywać zmiany danych i informacji zgromadzonych w rejestrach publicznych i ewidencjach prowadzonych przez organy administracji publicznej, służących uprawdopodobnieniu danych i informacji zawartych w tych dokumentach. W tym celu proponuję wprowadzenie regulacji, która mogłaby być wzorowana na rozwiązaniach prawnych zawartych w: 1. art. 13 ustawy z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności (Dz. U. z 2026 r. poz. 3 84), w którym określono upoważnienie do wydania rozporządzenia, zgodnie z którym „minister właściwy do spraw informatyzacji, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, uwzględniając potrzebę zapewnienia ochrony danych osobowych i ich ochrony przed nieuprawnionym ujawnieniem i dostępem, różnice w zapisach imion i nazwisk cudzoziemców’ w różnych alfabetych, a także konieczność zapewnienia Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego możliwości realizacji zadań wynikających z art. 35 ust. 4 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2024 r. poz. 812, 1222, 1562, 1684 i 1871), określi, w drodze rozporządzenia: 1) tryb rejestracji danych w> rejestrze PESEL oraz w> rejestrach mieszkańców’, z uwzględnieniem przypadków’ szczególnych; 2) tryb przekazywania danych pomiędzy’ rejestrami mieszkańców’ a rejestrem PESEL; 3) tryb postępowania wyjaśniającego i usuwania niezgodności danych, o których mowa w’ art. 11, w przypadku ich stwierdzenia; 4) sposób zapisu i gromadzenia w rejestrach danych o imionach i nazwiskach cudzoziemców.”; 2. art. 55 ust. 7a ustawy z dnia 6 sierpnia 2010 r. o dowodach osobistych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1753), w którym wskazano, że Rejestr Dowodów Osobistych jest prowadzony w sposób umożliwiający Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego przetwarzanie danych niezbędnych do sporządzania i wydawania dokumentów, o których mowa w art. 35 ust. 4 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu i zapewniający ochronę informacji niejawnych; 3. art. 80bg ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym w celu zapewnienia możliwości realizacji zadań wynikających z art. 35 ust. 4 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu minister właściwy do spraw informatyzacji zapewnia Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego dostęp do centralnej ewidencji pojazdów; 4. art. 100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, w którym wskazano, że w celu zapewnienia możliwości realizacji zadań wynikających z art. 35 ust. 4 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji	
--	--	--	--	--

		Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, minister właściwy do spraw informatyzacji zapewnia Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego dostęp do centralnej ewidencji kierowców. W przepisach ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w szczególności w odniesieniu do systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 16a tej ustawy, brak jest analogicznych do ww. regulacji umożliwiającej realizację przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego zadań wynikających z art. 35 ust. 4 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu. Wobec powyższego, proponuję uwzględnienie powyższego rozwiązania poprzez dodanie ust. 7 w art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w brzmieniu: „7. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 1, jest prowadzony w sposób umożliwiający Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego realizację zadań wynikających z art. 35 ust. 4 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2025 r. poz. 902 i 1366 oraz z 2026 r. poz. 26) i zapewniający ochronę informacji niejawnych.”.	
--	--	---	--