

Nazwa dokumentu: Projekt ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC95)					
Lp.	Organ wnoszący uwagi	Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi	Treść uwagi	Propozycja zmian zapisu	Odniesienie MI do uwagi
1	Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełno sprawnych	Art. 1 pkt 21 - projektowany art. 68r ust. 1 pkt 1 i 5 oraz ust. 2 ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia.	Projekt obejmuje także używane samochody sprowadzane spoza Unii Europejskiej. Wśród nich mogą być samochody już dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, np. z rampą, windą, mocowaniem wózka albo ręcznym sterowaniem. Z projektu nie wynika jasno, czy przy badaniu takiego samochodu będą brane pod uwagę te dodatkowe urządzenia. Ważne jest też, aby diagności wiedzieli, jak sprawdzać takie samochody.	Proponuje się dopisać, że wymagania techniczne i szkolenia diagnostów powinny uwzględniać samochody dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz zamontowane w nich urządzenia.	Uwaga wyjaśniona – MI uznaje za zasadne propozycje uwzględniające odniesienie do pojazdów przystosowanych dla potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Zwracamy jednak uwagę, że wymagania dotyczące takich właśnie pojazdów zostały sformułowane na poziomie rozporządzeń wykonawczych – w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu (Dz. U. 2023 r. poz. 1715) – dla pojazdów nowych oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502 i 1417) – dla pojazdów już zarejestrowanych. Zasadnym w takiej sytuacji jest uwzględnienie uwagi w projekcie rozporządzenia wykonawczego, a nie w samej ustawie. Dodatkowo, jak wynika z rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, badanie techniczne polega na sprawdzeniu czy pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym m.in. w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, w rozporządzeniu w sprawie warunków

					technicznych pojazdów. Badanie to polega zatem na ocenie prawidłowości działania pojazdu. Sam zakres okresowego badania technicznego obejmuje m.in. sprawdzenie i ocenę prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy, jak i sprawdzenie dodatkowego wyposażenia. Ponadto istniejące przepisy przewidują badanie techniczne pojazdów przystosowanych do kierowania przez osoby niepełnosprawne, wprowadzając pewnego rodzaju wyłączenia uwzględniające specyfikę takich pojazdów.
2	Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych	Ocena skutków regulacji - pkt 6, część dotycząca wpływu na obywateli, osoby z niepełnosprawnościami i osoby starsze	W OSR podano, że projekt nie ma wpływu na osoby z niepełnosprawnościami i osoby starsze. Nie jest to jednak do końca jasne. Nowe zasady mogą dotyczyć także osób, które sprowadzają samochód już dostosowany do swoich potrzeb. Dodatkowe badania, dokumenty i opłaty mogą mieć dla nich duże znaczenie, ponieważ taki samochód jest często potrzebny w codziennym życiu.	Proponuje się ponownie sprawdzić wpływ projektu na osoby z niepełnosprawnościami i uzupełnić OSR o informacje dotyczące samochodów dostosowanych, możliwych kosztów oraz dostępu do miejsc, w których samochód będzie badany.	Analogicznie jak pkt 1. Dodatkowo w OSR zostanie dopisana informacja, iż projekt dotyczy osób z niepełnosprawnościami i osób starszych, w zakresie jakim sprowadzają pojazdy używane spoza UE, dostosowane do ich potrzeb, które będą podlegać wprowadzonej w art. 68a ust. 2 pkt 3 ustawy homologacyjnej procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. W takiej sytuacji zastosowanie będą miały zasady procedury i koszty określone w art. 68g-art. 68j, art. 68k, art. 68l, art. 68n.
3	Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych	Lista kontrolna osiągnięcia interoperacyjności - pkt 8 i 9	Projekt przewiduje korzystanie z systemów i dokumentów elektronicznych. W liście kontrolnej wskazano WCAG 2.0 oraz nieaktualne	Proponuje się poprawić listę kontrolną i wskazać aktualne przepisy oraz wymagania dostępności cyfrowej. Należy też	Uwaga wyjaśniona – lista kontrolna do projektu UC95 została przygotowana zgodnie ze wzorem dostępnym na stronie KdsC, stanowiącym załącznik do uchwały

			rozporządzenie dotyczące Krajowych Ram Interoperacyjności. Trzeba też pamiętać, że dostępna powinna być nie tylko strona internetowa, ale również formularze, komunikaty, dokumenty i sposób logowania.	potwierdzić, że dostępne będą formularze, komunikaty, dokumenty elektroniczne i logowanie do systemu.	Nr 4 Komitetu Rady Ministrów do spraw Cyfryzacji z dnia 4 lipca 2016 r. w sprawie określenia wzoru listy kontrolnej osiągania interoperacyjności przez system teleinformatyczny regulowany przez projekt dokumentu rządowego: https://www.gov.pl/web/kdsc/uchwala-krmc-w-sprawie-okreslenia-wzoru-listy-kontrolnej-osiagania-interoperacyjnosci-przez-system-teleinformatyczny-regulowany-przez-projekt-dokumentu-rzadowego Odnosząc się do wymagań dostępności cyfrowej, rozwiązania przygotowywane w ramach systemu – w obszarze CEPiK będą spełnić wymagania WCAG2.1, zgodnie z ustawą. W ramach dokumentacji instrukcje użytkownika, formularze również uwzględniają wymagania WCAG.
4	Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełno sprawnych	Art. 1 pkt 21 - projektowany art. 68l ust. 4 i 8 ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia	Projekt przewiduje opłatę za złożenie skargi na wynik badania samochodu. Opłata nie będzie zwracana nawet wtedy, gdy skarga okaże się zasadna. Może to zniechęcać do złożenia skargi, szczególnie osoby, które poniosły już koszty zakupu i dostosowania samochodu. Termin 7 dni może być też zbyt krótki.	Proponuje się, aby opłata była zwracana, gdy skarga zostanie uznana za zasadną. Proponuje się także wydłużyć termin na złożenie skargi z 7 do 14 dni.	Uwaga nieuwzględniona. Wprowadzona opłata za rozpatrzenie skargi na zaświadczenie diagnosty jest opłatą za wykonanie czynności organu. Działania Dyrektora TDT nie są finansowane z budżetu państwa, dlatego też konieczne było zapewnienie środków na realizację nowego zadania. Termin 7-dniowy na złożenie skargi jest optymalny, m.in. celem zagwarantowania, że w pojeździe nie zostaną dokonane zmiany/naprawy itp. Nie wyklucza się

					złożenia skargi w formie elektronicznej, zatem termin 7 dni jest jak najbardziej uzasadniony. Co więcej, termin 7 dni występuje w art. 64 § 2 kpa, zatem jest on już powszechnie stosowany.
--	--	--	--	--	---

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	2205760.11746077.8522822
Nazwa dokumentu	Załącznik nr 3 - KdsC - UC95 - Tabela uwag MRPiPS + odniesienie MI.pdf
Tytuł dokumentu	Załącznik nr 3 - KdsC - UC95 - Tabela uwag MRPiPS + odniesienie MI
Sygnatura dokumentu	DTD-4.0210.3.2026
Data dokumentu	21.07.2026 17:29:11
Skrót dokumentu	F94741DB797D22590F9A371ADB9D89A96AF BEB8B
Wersja dokumentu	1.3
Data podpisu	21.07.2026
Sygnatariusz	Stanisław Marcin Bukowiec
Stanowisko	Sekretarz Stanu
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.136.31.31.
Data wydruku:	21.07.2026 22:56:55
Autor wydruku:	Rajska-Stasiak Agnieszka

