

TABELA UWAG

do projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw - UD515 (uzgodnienia międzyresortowe).

Lp	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi	Jednostka zgłaszająca uwagi	Dotyczy resortu	Stanowisko resortu
1	projekt	1. Na wstępie pragnę wskazać, że projekt pomimo uporządkowania obowiązku zgłoszenia poszczególnych zdarzeń związanych z pojazdem – jego zbycia, nabycia, przerejestrowania, zgłoszenia zmiany stanu faktycznego wymagającego wymiany dowodu rejestracyjnego oraz rejestracji, nie przewiduje sankcji za brak dopełnienia tego obowiązku. Gromadzenie w centralnej ewidencji pojazdów informacji o przekroczeniu terminów nie wiąże się z żadnym narzędziem prawnym dla organów mających dostęp do CEP, które pozwoliłoby skutecznie egzekwować dopełnienie terminów. Stanowi to poważne zagrożenie, że wprowadzane przepisy nie przyczynią się do wypełniania ustawowych obowiązków.	MC	MI	W dniu 5 czerwca 2019 r. skierowany został przez Prezesa Rady Ministrów do Marszałka Sejmu RP projekt ustawy o zmianie ustaw o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 3495). W projekcie tym w art. 4 dokonywana jest zmiana ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wprowadzająca terminy złożenia wniosku o rejestrację albo o wyrejestrowanie pojazdu oraz sankcje za niedotrzymanie tych terminów. Wobec powyższego uwagę uznajemy za niezasadną. Mając na uwadze zachowanie spójności pomiędzy aktami normatywnymi przepis art. 73 ust. 1f-1h w zmianie Prawa o ruchu drogowym został już usunięty po I etapie konsultacji projektu UD515.
2	- Art. 1 pkt 15 w zakresie art. 78	2. W związku z uchynieniem przepisu art. 77 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (uchylenie obowiązku wydawania karty pojazdu) proponuje się uchylić w art. 78 ust. 3.	MC	MI	Uwaga do uwzględnienia.
3	- Art. 1 pkt 16 lit. c w zakresie art. 78a ust. 4a	3. W art. 78a ust. 4a – proponuje się nadać brzmienie: <i>„4a. Samochód osobowy może być czasowo wycofany z ruchu, ale nie dłużej niż na okres od 3 do 12 miesięcy i nie częściej niż po</i>	MC	MI	Uwaga do uwzględnienia.

		<p><i>upływie 3 lat od daty poprzedniego wycofania z ruchu – w przypadku konieczności wykonania naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji. Warunkiem dopuszczenia tego samochodu do ruchu po jego czasowym wycofaniu jest wykonanie dodatkowego badania technicznego pojazdu potwierdzone w centralnej ewidencji pojazdów. W przypadku braku w centralnej ewidencji pojazdów informacji o dodatkowym badaniu technicznym dopuszczenie do ruchu następuje na podstawie przedłożonego zaświadczenia o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym.”.</i></p> <p>W opinii MC w warunkach funkcjonowania centralnej ewidencji pojazdów realizacja czynności przez organy rejestrujące powinna odbywać się w oparciu o dane z centralnej ewidencji pojazdów. Przedstawienie zaświadczenia powinno być wymagane wyłącznie jako alternatywa dla przypadków, gdy badanie nie zostało przekazane do centralnej ewidencji przez stację kontroli pojazdów. Dodatkowo wyjaśnienia wymaga wskazanie w przepisie wymogu wykonania dodatkowego badania technicznego. Nie sprecyzowano sytuacji, w której ważność badania okresowego skończy się w trakcie czasowego wycofania. Nie określono także czy warunkiem dopuszczenia do ruchu będzie wykonanie dodatkowego badania czy okresowego.</p>			
4	Art. 5.	4. W celu uzupełnienia przepisów o zatrzymaniu i zwrocie prawa jazdy w warunkach braku obowiązku zwrotu tego dokumentu do organu po zatrzymaniu należy wprowadzić dodatkową zmianę w ustawie z dnia 7 września 2007 r. o pomocy osobom uprawnionym do alimentów w celu zapewnienia przekazania informacji o zwrocie	MC	MC	Uwaga do uwzględnienia

		<p>prawa jazdy po uchyleniu decyzji o zatrzymaniu do centralnej ewidencji kierowców. Proponuje się dodać zmianę w art. 5 ww. ustawy polegającą na dodaniu przepisu w następującym brzmieniu: <i>„W ustawie z dnia 7 września 2007 r. o pomocy osobom uprawnionym do alimentów (Dz. U. z 2019 r. poz. 670 i 730) w art. 5 po ust. 6 dodaje się ust. 7 w brzmieniu: 7. Zwrot zatrzymanego prawa jazdy następuje przez przekazanie do centralnej ewidencji kierowców informacji o zwrocie tego dokumentu niezwłocznie po uchyleniu decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy, o którym mowa w ust. 6.”.</i></p>			
5	PRD art. 80c, 129c,	<p>Dodatkowo proponuję w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) wprowadzenie następujących zmian:</p> <p>1. Dodanie do katalogu podmiotów uprawnionych Straży leśnych i Straży parku. 1) W art. 80c w ust. 1 proponuje się dodanie pkt 33 w brzmieniu: <i>„33) Straży Leśnej i Straży Parku.”;</i> 2) W art. 129c w ust. 3 po pkt 2 proponuje się dodanie pkt 2a w brzmieniu: <i>„2a. weryfikacji danych o pojeździe, w tym danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów;”.</i> Pragnę nadmienić, że Straże Leśne oraz Straże Parków pełnią rolę organów kontroli ruchu drogowego w strefach lasów i parków. Wobec zniesienia obowiązku posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego w celu umożliwienia tym organom realizacji ich ustawowych zadań zasadnym jest zapewnienie im dostępu do danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.</p>	MC	MC, MŚ, MSWiA	<p>Uwaga do uwzględnienia.</p> <p>Projekt ustawy UD 515 jest prowadzony przez MI wspólnie z MC. Dodanie tego przepisu to zakres kompetencji MC.</p>
6	PRD art. 132a	<p>Dodatkowo proponuję w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.)</p>	MC	MC, MSWiA,	<p>Uwaga do uwzględnienia, mając na uwadze prowadzenie projektu wspólnie z MC i całość przepisów związanych</p>

		<p>wprowadzenie następujących zmian:</p> <p>2. Profesjonalna rejestracja pojazdów. W art. 132a proponuje się następujące zmiany: 1) w ust. 1 proponuje się skreślić wyrazy „<i>oraz ust. 8</i>”; 2) ust. 4 proponuje się nadać następujące brzmienie: <i>„4. Odpowiedni organ Policji albo Straży Granicznej przesyła niezwłocznie zatrzymany profesjonalny dowód rejestracyjny lub zatrzymany blankiet profesjonalnego dowodu rejestracyjnego staroście, który go wydał.”.</i> Powyższa zmiana w art. 132a ma na celu uzupełnienie przepisów regulujących postępowanie w przypadku zatrzymania profesjonalnego dowodu rejestracyjnego. Aktualnie przepis art. 132a ust. 4 określa procedurę jedynie wobec blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego. Proponowany przepis uwzględnia również analogiczne postępowanie przy zatrzymaniu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego. Dodatkowo w ust. 1 skreśla się w zdaniu „ust. 8”, z uwagi na fakt, że zatrzymany profesjonalny dowód rejestracyjny nie będzie podlegał zwrotowi.</p>			z przedmiotowym zagadnieniem, prowadzonym przez MC w powiązaniu z centralną ewidencją pojazdów.
7	PRD art. 132a	<p>Dodatkowo proponuję w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) wprowadzenie następujących zmian:</p> <p>3. Zwrot dowodu po elektronicznym zatrzymaniu przez stację kontroli pojazdów. W art. 132 po ust. 6 proponuje się dodać ust. 6a w brzmieniu: <i>„6a. Zwrotu zatrzymanego dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w przypadku, o którym mowa w art. 132 ust. 1 pkt 1 i 2 może dokonać również jednostka upoważniona do przeprowadzania badań</i></p>	MC	MC, MSWiA	Uwaga do uwzględnienia, mając na uwadze prowadzenie projektu wspólnie z MC i całość przepisów związanych z przedmiotowym zagadnieniem, prowadzonym przez MC w powiązaniu z centralną ewidencją pojazdów.

		<p><i>technicznych po przeprowadzeniu badania technicznego odpowiadającego przyczynie zatrzymania lub, w przypadku nieprawidłowo wyznaczonego terminu badania technicznego, po jego ponownym ustaleniu, przez przekazanie informacji o zwrocie do centralnej ewidencji pojazdów.”.</i></p> <p>Po wprowadzeniu możliwości jazdy bez konieczności posiadania przy sobie i okazywania na żądanie uprawnionego organu dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) można dodatkowo uprościć procedurę poprzez umożliwienie zwrotu zatrzymanego dowodu rejestracyjnego stacjom kontroli pojazdów, w szczególności w przypadkach gdy dowód został zatrzymany z powodu braku ważnego badania technicznego albo z przyczyn, które wymagają przeprowadzenia okresowego badania technicznego lub dodatkowego badania technicznego – po skierowaniu na to badanie przez organ kontroli ruchu drogowego. Umożliwienie zwrotu dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego w tych przypadkach z jednej strony zaoszczędzi obywatelom czas niezbędny na ponowną wizytę w organie rejestrującym lub w jednostce która zatrzymała dokument, a z drugiej strony odciąży te organy przy wykonywaniu tego obowiązku.</p>			
8	PRD art. 38, 132	<p>Dodatkowo proponuję w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) wprowadzenie następujących zmian:</p> <p>4. Zmiany dotyczące pojazdów służb.</p> <p>1) W art. 38 po ust. 2 proponuje się dodać ust. 2a w brzmieniu: <i>„2a. Kierujący pojazdem, o którym mowa w art. 73 ust. 3, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 5 oraz dokument</i></p>		MC, MSWiA, MONI	Uwaga do uwzględnienia mając na uwadze prowadzenie projektu wspólnie z MC i całokształt przepisów związanych z przedmiotowym zagadnieniem, prowadzonym przez MC w powiązaniu z centralną ewidencją pojazdów.

	<p><i>stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu.</i>”;</p> <p>2) W art. 132:</p> <p>a) po ust. 1a proponuje się dodać ust. 1aa w brzmieniu: <i>„1aa. W stosunku do kierującego pojazdem, o którym mowa w art. 73 ust. 3, policjant albo funkcjonariusz Straży Granicznej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w przypadkach, o których mowa w ust. 1a pkt 1-5 i 7.”</i>;</p> <p>b) ust. 1c proponujemy aby otrzymał brzmienie: <i>„1c. Zatrzymanie, o którym mowa w ust. 1a i 1aa, następuje przez zatrzymanie okazanego dokumentu.”</i>;</p> <p>c) po ust. 5 proponuje się dodać ust. 5a w brzmieniu: <i>„5a. Zatrzymany dokument pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 3, przesyłany jest niezwłocznie organowi, który go wydał. Zwrot zatrzymanego dokumentu następuje niezwłocznie po ustaniu przyczyny zatrzymania.”</i></p> <p>W celu zapewnienia organom kontroli ruchu drogowego możliwości skutecznego wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec pojazdów o których mowa w art. 73 ust. 3, zasadne jest wprowadzenie przepisów wyłączających kierujących ww. pojazdami z braku obowiązku posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego. Aktualnie dane do ewidencji w zakresie ww. pojazdów są przekazywane wyłącznie przez organy właściwe do rejestracji tych pojazdów. Dostęp do ww. danych ze względów bezpieczeństwa jest funkcjonalnie i technicznie ograniczony wyłącznie do dedykowanych stanowisk w lokalizacjach tych organów – w celu rejestracji ww. pojazdów oraz administratora centralnej ewidencji pojazdów – w celu udostępniania danych uprawnionym organom.</p>			
--	---	--	--	--

		<p>Nie jest zatem możliwe sprawdzenie przez funkcjonariuszy i jednostki realizujące kontrolę ruchu drogowego danych on-line. Nie ma również możliwości przekazania on-line do ewidencji informacji o zatrzymaniu dokumentu takiego pojazdu – przez organ kontroli ruchu drogowego i o badaniu technicznym – przez stację kontroli pojazdów, co w konsekwencji skutkuje brakiem możliwości weryfikacji tych danych podczas kontroli. Po przeprowadzeniu konsultacji z przedstawicielami służb, które rejestrują pojazdy w trybie art. 73. ust. 3, w tym m.in. z ABW, Policją, Strażą Graniczną, Ministerstwem Obrony Narodowej oraz Ministerstwem Finansów potwierdzono możliwość wprowadzenia wyłączenia dla ww. pojazdów z braku obowiązku posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego.</p>			
9	PRD art. 71, 78, 83	<p>Dodatkowo proponuję w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) wprowadzenie następujących zmian:</p> <p>5. Brak możliwości wymiany dowodu rejestracyjnego z powodu braku miejsca na pieczętki.</p> <p>1) w art. 71 proponuje się następujące zmiany: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: <i>„1. Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe, a w przypadku gdy w dowodzie rejestracyjnym albo pozwoleniu czasowym nie jest określony aktualny termin ważności badania technicznego – dodatkowo zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Przepis ten nie dotyczy</i></p>	MC	MI	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Proponowane przepisy znajdują się w procedowanym przez Sejm RP projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 2985, 3066 i 3066-A).</p>

	<p><i>pojazdów, o których mowa w ust. 1b, 1c i 3.”;</i></p> <p><i>b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a-1c w brzmieniu:</i> <i>„1a. Zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu potwierdza dopuszczenie do ruchu pojazdu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli wskazuje:</i></p> <p><i>1)pozytywny wynik badania technicznego albo</i> <i>2)negatywny wynik badania technicznego, o ile diagnosta zezwolił na</i> <i>używanie pojazdu przez czas określony, zgodnie z przepisami wydanymi na</i> <i>podstawie art. 81 ust. 15 – wyłącznie przez okres i na warunkach</i> <i>wskazanych w zaświadczeniu.</i></p> <p><i>1b. W przypadku przyczepy lekkiej, z wyjątkiem przyczepy lekkiej marki SAM, i pojazdu zabytkowego nieprzeznaczonego do wykonywania zarobkowego transportu drogowego dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu jest wyłącznie dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe.</i></p> <p><i>1c. W przypadku pojazdu czasowo zarejestrowanego na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. c dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu jest wyłącznie pozwolenie czasowe.”;</i></p> <p><i>2) W art. 78 ust. 1 proponuje się następujące zmiany:</i></p> <p><i>„1. W razie przeniesienia na inną osobę własności pojazdu zarejestrowanego, dotychczasowy właściciel przekazuje nowemu właścicielowi dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe, a w przypadku gdy w dowodzie rejestracyjnym albo pozwoleniu czasowym nie jest określony aktualny termin ważności badania technicznego – także zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.”;</i></p> <p><i>3) Art. 83 proponuje się nadać brzmienie:</i></p>			
--	--	--	--	--

	<p>„Art. 83. 1. Organ właściwy w sprawach rejestracji wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) rejestracji pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 2) zawiadomienia o zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 3; 3) wydania nowego dowodu rejestracyjnego albo wtórnika dowodu rejestracyjnego na wniosek właściciela pojazdu; 4) ponownego dopuszczenia pojazdu do ruchu po jego czasowym wycofaniu, o którym mowa w art. 78a, w przypadku wolnego miejsca w dowodzie rejestracyjnym. <p>2. Po przeprowadzonym badaniu technicznym diagnosta wydaje właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.</p> <p>3. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, termin następnego badania technicznego diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu po stwierdzeniu pozytywnego wyniku badania technicznego.</p> <p>4. W przypadku wolnego miejsca w dowodzie rejestracyjnym w odpowiedniej rubryce diagnosta wpisuje również do dowodu rejestracyjnego termin następnego badania technicznego.</p> <p>5. Wpis terminu następnego badania technicznego dokonany w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i dowodzie rejestracyjnym jest opatrzony:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) pieczętką diagnosty, która zawiera numer 			
--	--	--	--	--

		<p><i>uprawnień diagnosty i kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów;</i></p> <p><i>2) podpisem diagnosty.</i></p> <p><i>6. Na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, w której zostało przeprowadzone badanie techniczne, wydaje, na podstawie danych z rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów, wtórnik zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.”</i></p> <p>Z uwagi na brak konieczności posiadania przy sobie i okazywania na żądanie uprawnionego organu dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego traci również dotychczasowe znaczenie obowiązkowy wpis do dowodu rejestracyjnego informacji o przeprowadzonym okresowym badaniu technicznym. Obecnie dane badań technicznych przekazywane są przez stacje kontroli pojazdów do centralnej ewidencji pojazdów. Organy kontroli ruchu drogowego posiadając dostęp do tej ewidencji weryfikują dane pojazdu – w tym aktualność badania technicznego. Dodatkowo każdorazowo wydawane jest podczas badania zaświadczenie o jego przeprowadzeniu. Dlatego też proponuje rezygnację z konieczności dokonywania wpisu do dowodu rejestracyjnego informacji o terminie kolejnego badania technicznego. Celem regulacji jest wyeliminowanie konieczności wymiany dowodu rejestracyjnego z powodu braku miejsca na kolejne pieczęć.</p>			
10	Ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji	<p>Dodatkowo proponuję w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) wprowadzenie następujących zmian:</p> <p>6. Demontaż pojazdu:</p>	MC	MC, MŚ, MI	<p>Uwaga do omówienia na konferencji uzgodnieniowej.</p> <p>Do rozważenia sposób uwzględnienia tej uwagi w powiązaniu z propozycjami otrzymanymi ze Stowarzyszenia Forum</p>

<p>art. 24, 25, 26 PRD art. 79</p>	<p>Proponuję następujące zmiany w zakresie przepisów dotyczących demontażu pojazdu w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.</p> <p>1. W art. 24 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji proponuje się następujące zmiany:</p> <p>1) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: <i>„1) unieważnienia dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych oraz ich przekazania niezwłocznie, nie później niż w terminie 7 dni, organowi rejestrującemu właściwemu ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu;”;</i></p> <p>2) po ust. 5 dodaje się ust. 6 w brzmieniu: <i>„6. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów, na zasadach określonych w art. 80ba ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane o demontażu pojazdu, z wyłączeniem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.”;</i></p> <p>3) w ust. 2 skreśla się wyrazy „karty pojazdu, jeżeli była wydana”.</p> <p>2. W art. 25 po ust. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu: <i>„4. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów, na zasadach określonych w art. 80ba ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane o przyjęciu niekompletnego pojazdu, z wyłączeniem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.”.</i></p> <p>3. Art.26 otrzymuje brzmienie: <i>„Art. 26. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu prowadzi ewidencję zaświadczeń o demontażu pojazdu oraz</i></p>			<p>Recyklingu Samochodów, po uzgodnieniu z Ministerstwem Środowiska.</p>
--	--	--	--	--

		<p>zaświadczeń o przyjęciu niekompletnego pojazdu, wydanych przez niego i przez przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów, z którymi zawarł umowę, w systemie teleinformatycznym centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”</p> <p>4. Art. 79 ust. 3 proponuje się nadać następujące brzmienie:</p> <p>„3. Organ rejestrujący dokonuje wyrejestrowania pojazdu z urzędu, na podstawie informacji otrzymanych od administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji o przekazaniu przez stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16. Wyrejestrowanie następuje niezwłocznie po otrzymaniu unieważnionego dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych od stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów.”</p> <p>Konieczne będą również zmiany dostosowujące ustawę dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawę o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji zapewniające utrzymanie dotychczasowej procedury wyrejestrowania pojazdu przez starostę na wniosek właściciela w przypadku zaświadczeń o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu wydanych w innym państwie.</p> <p>Ponadto niezbędne będzie również dodanie przepisu w ustawie – Prawo o ruchu drogowym przewidującego sankcję dla podmiotów prowadzących stacje demontażu nie przekazujących unieważnionego dowodu rejestracyjnego oraz tablic rejestracyjnych.</p>			
11	PRD art. 78	<p>Dodatkowo proponuję w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) wprowadzenie następujących zmian:</p>	MC	MI	<p>Uwaga do omówienia na konferencji uzgodnieniowej.</p> <p>Zasadne jest wprowadzenie przez MC</p>

		<p>7. Elektroniczne zbycie/nabycie w usłudze: <i>Proponuje się dokonanie zmiany w art. 78 ustawy – Prawo o ruchu drogowym polegającej na umożliwieniu zgłoszenia zbycia lub nabycia pojazdu elektronicznie za pomocą usługi, która zostanie udostępniona przez Ministra Cyfryzacji zarówno na potrzeby zbywcy jak i nabywcy pojazdu. Zakłada się, iż usługa zapewni możliwość zgłoszenia sprzedaży lub nabycia pojazdu potwierdzonego zarówno przez zbywcę pojazdu oraz nabywcę – po ich uwierzytelnieniu podpisem zaufanym – nawet w momencie samej transakcji. W ten sposób, nawet w przypadku braku złożenia wniosku o rejestrację przez nabywcę pojazdu jego dane będą odnotowane w centralnej ewidencji pojazdu jako dane nowego właściciela. Obustronna autoryzacja transakcji zapewni uszczelnienie systemu i zapobiegnie nadużyciom.</i></p> <p><i>Dodatkowo wskazane byłoby rozważyć również możliwość rozszerzenia usługi o możliwość złożenia przez nabywcę pojazdu wniosku o rejestrację (pojazdu zarejestrowanego), w oparciu o dane z centralnej ewidencji pojazdów automatycznie pobierane po uprzednim uwierzytelnieniu z centralnej ewidencji pojazdów wraz ze wszystkimi wymaganymi dodatkowo w procesie rejestracji dokumentami oraz z możliwością wniesienia niezbędnych opłat. W konsekwencji procedura rejestracji pojazdu mogłaby ulec uproszczeniu. Zakłada się, iż wniosek o rejestrację mógłby zostać wczytany bezpośrednio do systemu wykorzystywanego w procesie rejestracji przez starostę, tym samym ułatwiając proces po stronie tego organu. Budowa dojrzałych usług cyfrowych dla obywateli wpisuje się w koncepcję społeczeństwa informacyjnego.</i></p>		<p>elektronicznej usługi zgłoszenia zbycia lub nabycia pojazdu, celem ułatwienia wykonania przez właściciela pojazdu obowiązku wynikającego z art. 78 Prawa o ruchu drogowym, ale ocenia się, że nie wymaga to zmiany tego przepisu ustawowego.</p> <p>W kwestii rozważenia możliwości rozszerzenia usługi o możliwość złożenia przez nabywcę pojazdu wniosku o rejestrację (pojazdu zarejestrowanego), w oparciu o dane z centralnej ewidencji pojazdów automatycznie pobierane po uprzednim uwierzytelnieniu z centralnej ewidencji pojazdów – jest to sugestia koncepcji niepoparta konkretnymi rozwiązaniami legislacyjnymi.</p> <p>Nie kwestionując zasadności rozpatrzenia takiej możliwości, mając na uwadze ustalony z MC pakiet deregulacyjny dla projektu UD515 – proponuje się rozpatrzenie i przygotowanie przez MC takiej koncepcji ale nie w ramach projektu UD 515.</p> <p>Rozważenia wymaga też, czy koncepcja ta wymaga zmian ustawowych.</p>
--	--	--	--	--

12	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73c ust. 11	<p>1. Dot. art. 1 pkt 8 projektu, który dodaje do ustawy - Prawo o ruchu drogowym art. 73c ust. 11.</p> <p>Projektowana regulacja zobowiązuje salony sprzedaży pojazdów samochodowych do przechowania dokumentacji związanej z rejestracją nowego pojazdu przez okres 5 lat od dnia złożenia wniosku o rejestrację. Uzasadnienie ani OSR projektu nie zawierają informacji jaki cel miałyby realizować tak długi okres przechowywanie tej dokumentacji. Zdaniem MPiT, brak jest uzasadnienia dla tak długiego okresu gromadzenia, i przede wszystkim zabezpieczania, tych danych.</p> <p>MPiT zauważa, że zaproponowane rozwiązanie ma charakter obciążenia regulacyjnego dla przedsiębiorców. Będzie rodzić konieczność poniesienia przez podmioty zobowiązane kosztów zorganizowania systemu przechowywania danych (lub zmiany obecnego), jego utrzymania oraz zabezpieczenia danych przed nieuprawnionym dostępem.</p> <p>W związku z powyższym MPiT postuluje skrócenie okresu przechowywania dokumentacji związanej z rejestracją nowego pojazdu adekwatnie i proporcjonalnie do celu, który miałyby realizować.</p>	MPiT	MC	<p>Uwaga uwzględniona w powiązaniu z wynikami konsultacji z I etapu konsultacji projektu UD515 skutkującymi wykreśleniem w projektowanym art. 73c ust. 11 i 12 oraz przepisów zawierających sankcje za nieprzechowywanie dokumentacji.</p> <p>Poprawiony projekt UD515 po I etapie konsultacji z przedstawicielami organów rejestrujących pojazdy zamieszczony na stronie www.rcl.gov.pl</p>
13	- Art. 1 pkt 35 w zakresie art. 140mb	<p>2. Dot. art. 1 pkt. 35 projektu, który dodaje do ustawy - Prawo o ruchu drogowym art. 140mb</p> <p>Zgodnie z wprowadzaną regulacją podmiot, który nie przechowuje dokumentacji, o której mowa w art. 73c ust. 11, podlega karze pieniężnej w wysokości do 3000 zł.</p> <p>W opinii MPiT nie jest do końca jasne, czy kara w wysokości do 3000 zł może zostać wymierzona przez organ za jednostkową dokumentację dotyczącą pojedynczego wniosku o rejestrację. Czy też</p>	MPiT	MC	<p>j.w. uwaga uwzględniona w powiązaniu ze wynikami konsultacji z I etapu konsultacji projektu UD515.</p>

		<p>łącznie za wszystkie wnioski o rejestrację pojazdu. Jeżeli przyjąć pierwsze założenie, to kara dla podmiotu, który nie przechowuje dokumentacji dotyczącej pojedynczego wniosku jest rażąco wygórowana. Wobec czego należy ją zdecydowanie obniżyć, aby była proporcjonalna do skutków ewentualnego naruszenia.</p> <p>Natomiast, jeżeli przyjąć drugi sposób rozumienia tego przepisu, to tak samo karane będzie, gdy podmiot nie przechowuje jednego wniosku dotyczącego rejestracji pojazdu, jak i każdej innej ilości.</p> <p>Mając na względzie wyrażone wątpliwości, konieczna wydaje się modyfikacja zaproponowanego rozwiązania, aby nie pozostawiało wątpliwości interpretacyjnych.</p>			
14	Projekt (CEPiK)	<p>Przedmiotowy projekt ma na celu wprowadzenie szeregu ułatwień dla właścicieli pojazdów i kierujących pojazdami oraz uproszczeń w obowiązujących procedurach, w szczególności związanych z rejestracją pojazdów. Będą one polegały m.in. na zniesieniu obowiązku wydawania kart pojazdu, nalepek kontrolnych i braku konieczności wydania nowych tablic rejestracyjnych przy zachowaniu na wniosek właściciela pojazdu dotychczasowego numeru rejestracyjnego.</p> <p>1. Zaproponowane zmiany sprawią, iż proces rejestracji pojazdów będzie tańszy i szybszy, jednakże projekt powinien zostać uzupełniony o rozwiązania legislacyjne, które pozwolą w większym stopniu wykorzystać potencjał systemu CEPiK 2.0, zwłaszcza w zakresie wiarygodności danych o ilości pojazdów zarejestrowanych w Polsce w odniesieniu do rzeczywistej liczby czynnych pojazdów będących w użytkowaniu</p>	MF	MC	<p>Do omówienia na konferencji uzgadniającej.</p> <p>Przedstawiono komentarz w zakresie poprawienia referencyjności bazy danych CEP poprzez eliminację „martwych dusz”, ale MF nie proponuje konkretnego rozwiązania legislacyjnego.</p>

		<p>zawartych w państwowym rejestrze pojazdów. Dalsze utrzymywanie stanu w którym liczba pojazdów zawarta w bazie danych, a także ich wiek, jest zawyżona w stosunku do stanu rzeczywistego sprawia, iż efektywność znacznego strumienia finansowego skierowanego w rozbudowę i modernizację systemu CEPiK może okazać się niesatysfakcjonująca.</p> <p>W mojej ocenie podjęte próby rozwiązania problemu referencyjności bazy danych są niewystarczające. Wprowadzenie sankcji za uchybienie obowiązkowi rejestracji oraz zgłoszenia wyrejestrowania pojazdu nie rozwiąże problemu tzw. „martwych dusz” czyli pojazdów, które fizycznie nie istnieją, lecz pozostają w ewidencji.</p> <p>Jest to problem, na który należy zwrócić uwagę przy okazji procedowania niniejszego projektu. Pomimo wdrożenia i sukcesywnego uruchamiania poszczególnych funkcjonalności systemu CEPiK 2.0, jakość danych w zmodernizowanej bazie, wciąż pozostaje na zbyt niskim poziomie.</p> <p>Rozumiejąc skalę i złożoność przedmiotowego zagadnienia, warto przy okazji procedowania tego projektu ustawowo uregulować status tych pojazdów i podjąć próbę wyeliminowania ich z obrotu prawnego. Dzięki poprawieniu referencyjności bazy danych CEP poprzez eliminację „martwych dusz”, ewidencja ta będzie mogła rzeczywiście stanowić wiarygodne narzędzie do analizy rynku motoryzacyjnego w Polsce, co niewątpliwie poprawi konkurencyjność dla szeroko pojętej branży motoryzacyjnej, a także korzystnie wpłynie na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>			
15	projekt	2. W związku z procedowanym projektem <i>ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym</i> , korzystnym rozwiązaniem byłoby umieszczenie	MF	MI	Uwaga do omówienia na konferencji uzgadniającej.

		<p>w tej ustawie zapisu, który jednoznacznie przesądzi o charakterze zadania, jakim jest rejestracja pojazdów. W obecnym stanie prawnym przyjmuje się, iż jest to zadanie własne samorządu powiatowego, jednakże wynika to z wykładni ogólnych przepisów ustrojowych ustawy o <i>samorządzie powiatowym</i>. Jednoznaczne przesądzenie o charakterze danego zadania na poziomie ustawowym jest istotne zarówno dla jednostek samorządu terytorialnego jak i budżetu państwa.</p> <p>Należy zauważyć, że zmniejszenie zadań jednostek samorządowych może wiązać się z częściową redukcją zatrudnienia w tych jednostkach. W związku z powyższym w załączonej do projektu Ocenie Skutków Regulacji należy podjąć próbę oszacowania kosztów jednostek samorządu terytorialnego związanych z potencjalną częściową redukcją pracowników.</p>			<p>Kwestia umieszczenia w Prawie o ruchu drogowym przepisu, który jednoznacznie przesądzi o charakterze zadania, jakim jest rejestracja pojazdów była już przedmiotem dyskusji na komisji prawniczej rozpatrującej ustawę z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2018 r., poz.79). Komisja nie uznała zasadności wprowadzania takiego przepisu w ww. ustawie.</p> <p>Projekt był już przedmiotem I etapu konsultacji z przedstawicielami organów rejestrujących pojazdy. Na spotkaniu w dniu 7 czerwca 2019 r. szczegółowo omówiono wszystkie aspekty związane z procesem rejestracji pojazdów w oparciu o uwarunkowania wynikające z projektu UD 515. Wyrażone było również stanowisko, że projekt ten nie będzie skutkował zmniejszeniem zatrudnienia w jst.</p> <p>Mając to na uwadze ocenia się, że nie istnieje konieczność podjęcia próby oszacowania kosztów jst związanych z potencjalną redukcją pracowników.</p>
16	<p>- Art. 1 pkt 11 lit. b w zakresie art. 75 ust. 4 i 5</p> <p>PRD art. 76 ust. 1 pkt. 2</p> <p>uzasadnienie</p>	<p>3. W związku z zaproponowanym w projekcie nowym ust. 4 w art. 75, w którym projektodawca przedstawił wysokość opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego i tablic (tablicy) rejestracyjnych oraz ich wtórników, zasadnym wydaje się uchylene art. 76 ust. 1 pkt. 2 stanowiącego delegację ustawową do określenia przez Ministra właściwego do spraw transportu ww. wysokości opłat w drodze rozporządzenia. W konsekwencji należy zrezygnować z odwołania do tego przepisu w art. 75 ust. 5 projektu ustawy. Jednocześnie, wobec zapisu ze str. 11 uzasadnienia „są</p>	MF	MI	<p>Uwaga do omówienia na konferencji uzgadniającej.</p> <p>W zakresie uwagi, że zasadnym wydaje się uchylene art. 76 ust. 1 pkt. 2 stanowiącego delegację ustawową do określenia przez Ministra właściwego do spraw transportu ww. wysokości opłat w drodze rozporządzenia – proponujemy rozstrzygnięcie tej kwestii podczas rozpatrywania projektu przez komisję prawniczą RCL. W projekcie w nowym ust. 4 w art. 75 podane są górne</p>

		<p><i>to wysokości obecnie obowiązujące” należy wskazać na wzrost niektórych opłat np. z 30 do 40 zł za wydanie tymczasowych tablic samochodowych albo ich wtórnika, a także z 12 do 30 zł za wydanie tymczasowej tablicy motocyklowej albo jej wtórnika oraz tymczasowej tablicy motorowerowej albo jej wtórnika.</i></p>			wysokości opłat; nie można wykluczyć tezy, że minister właściwy do spraw transportu w przyszłości posiadając delegację na podstawie art. 76 ust. 1 pkt. 2 dokona zmiany wysokości opłat nie przekraczając ustawowych górnych wysokości tych opłat.
17	OSR	<p>4. Zaproponowane w ustawie zmiany, zgodnie z informacją zawartą w OSR zakładają zmniejszenie wpływu z tytułu pobieranych opłat ewidencyjnych do Funduszu Celowego – Centralna Ewidencja Pojazdów.</p> <p>Minister Cyfryzacji szacuje, iż w wyniku wprowadzenia założonych regulacji łącznie zmniejszyłyby się rocznie wpływy z tego tytułu do Funduszu CEPIK ok. 2,57 mln zł, adekwatnie do wydawanych dokumentów podlegających opłacie ewidencyjnej.</p> <p>Dodatkowo projektodawca wskazał, iż po stronie Systemu Informatycznego CEPIK dostosowanie do wszystkich proponowanych niniejszym projektem zmian zostanie sfinansowane ze środków zabezpieczonych w ramach Funduszu Celowego – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Całościowy koszt dostosowania systemu do projektowanych zmian oszacowano na ok. 3-3,5 mln zł.</p> <p>Ponadto wskazano, iż w przypadku wprowadzenia rejestracji nowego pojazdu przez przedsiębiorcę zajmującego się sprzedażą nowych pojazdów w imieniu kupującego, powstanie usługa online, której produkcja i wdrożenie zostanie sfinansowane ze środków będących w dyspozycji Ministra Cyfryzacji. Usługę tą oszacowano na ok. 0,5 mln zł. Przy czym nie wskazano okresu czasowego w jakim MC miałby ponieść te koszty.</p>	MF	MC	Do uwzględnienia

		<p>Ww. regulacja będzie bezpośrednio wpływała na funkcjonowanie systemu teleinformatycznego CEPiK. Minister Cyfryzacji, który jest dysponentem tego funduszu będzie musiał dostosować istniejący system teleinformatyczny do wprowadzanych zmian w ustawie - Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>W związku z powyższym należy uzupełnić treść OSR o informacje, czy przedmiotowe regulacje będą się wiązały z koniecznością dokonania zmiany planu Funduszu celowego CEPiK, w tym w szczególności w zakresie wpływu na wynik finansowy w roku bieżącym, jak i w kolejnych latach budżetowych. Należy zauważyć, że plan finansowy CEPiK prezentowany jest w ustawie budżetowej. Dodatkowo należy opisać wpływ wprowadzanych zmian na realizację zadań finansowanych z ww. funduszu.</p>			
18	OSR pkt 4, projekt	<p>5. Odnosząc się do pkt. 4 OSR dot. przejęcia przez ministra właściwego do spraw informatyzacji od ministra właściwego do spraw transportu zadania w zakresie prowadzenia wymiany informacji o pojazdach zarejestrowanych na terytorium RP z państwami członkowskimi wraz z etatami (uzasadnienie, str. 8), uprzejmie informuję, że pkt 6 OSR powinien zostać uzupełniony o zapis dot. przeniesienia środków między dysponentami części budżetowych z przeznaczeniem na sfinansowanie ww. zadania.</p> <p>Ponadto konieczne jest dodanie nowego przepisu w projekcie ustawy stanowiącego delegację ustawową dla Prezesa Rady Ministrów do dokonania, w drodze rozporządzenia, przeniesienia planowanych dochodów/wydatków budżetowych, w tym wynagrodzeń, między częściami, działami i rozdziałami budżetu państwa, z zachowaniem przeznaczenia środków publicznych wynikającego z ustawy budżetowej.</p>	MF	MI MC	Do omówienia na konferencji uzgadniającej.

19	OSR pkt 6	6. Należy uzupełnić OSR do ww. projektu ustawy w pkt 6 – Wpływ na sektor finansów publicznych, iż wszelkie wydatki w ramach części 27 – Informatyzacja będą sfinansowane w ramach limitu wydatków i nie będą stanowiły podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na ten cel w roku bieżącym, jak i w kolejnych latach budżetowych.	MF	MC	Do uwzględnienia
20	- Art. 1 pkt 1 w zakresie art. 87	<p>W nawiązaniu do pisma z dnia 21 maja br. dotyczącego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw Rządowe Centrum Legislacji (RCL) informuje, że do ww. projektu zgłasza następujące uwagi.</p> <p>1. Odnośnie zawartej w art. 1 pkt 1 projektu propozycji dodania w tzw. słowniczku ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „Prd”, definicji pojęcia salon sprzedaży pojazdów samochodowych RCL zauważa, że nie jest jasne czego dotyczy w projektowanej definicji sformułowanie „autoryzowany przez”. W tym zakresie niezbędne jest zatem doprecyzowanie proponowanej definicji.</p> <p>Ponadto RCL zwraca uwagę, że w art. 72 ust. 1b Prd, który nie jest zmieniany, jest mowa o wyspecjalizowanym salonie sprzedaży w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym, czyli chodzi o wyspecjalizowany salon sprzedaży określony w art. 109 ust. 3e ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym. Zauważa się, że określone w ww. art. 109 ust. 3e pojęcie wyspecjalizowany salon sprzedaży co do istoty jest zbieżne z proponowaną do dodania w Prd definicją pojęcia salon sprzedaży pojazdów samochodowych. W kontekście powyższego konieczne wydaje się uporządkowanie kwestii przedmiotowej definicji, w szczególności konieczne jest przesądzenie w jakim akcie</p>	RCL	MC	<p>W zakresie rozszerzenia zakresu definicji - uwaga do uwzględnienia. Definicja powinna być sformułowana w taki sposób aby umożliwić korzystanie z upoważnienia do rejestracji pojazdu jak najszerszemu kręgowi podmiotów.</p> <p>Zasadne jest rozpatrzenie tej uwagi w powiązaniu z uwagą Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego i Związku Dealerów Samochodów- odnoszącą się do przedmiotowej definicji.</p>

		normatywnym ma się ona znajdować (wydaje się, że wystarczy, aby przedmiotowa definicja była zawarta w jednym akcie) oraz jak ma ona brzmieć.			
21	- Art. 1 pkt 7 lit. b w zakresie art. 73 ust. 1a	2. W kontekście dodawanych regulacji umożliwiających zachowanie przy rejestracji pojazdu jego dotychczasowego numeru rejestracyjnego i dotychczasowych tablic rejestracyjnych, w tym w związku z określonymi warunkami takiego zachowania (art. 73 ust. 1a Prd – art. 1 pkt 7 lit. b projektu), zauważa się, że brak regulacji określającej co się dzieje, gdy ww. warunki nie zostaną zachowane. Z uwagi na powyższe proponuje się dodanie przepisów określających takie sytuacje.	RCL	MI	Uwaga do uwzględnienia.
22	- Art. 1 pkt 7 lit. b w zakresie art. 73 ust. 1i	3. Odnośnie określanych w art. 73 ust. 1i Prd (art. 1 pkt 7 lit. b projektu) przesłanek odmowy wydania decyzji o rejestracji pojazdu: a) konieczne jest doprecyzowanie odesłania zawartego w pkt 1, ponieważ odesłanie do całego art. 72 jest zbyt szerokie (bowiem nie we wszystkich ustępach tego artykułu jest mowa o dokumentach), b) wątpliwości budzi pkt 2, z którego wynika, że starosta odmówi wydania tej decyzji, jeżeli na podstawie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym uzyskał informację, że zgłoszony do rejestracji pojazd został skradziony, wykorzystany w niewłaściwy sposób lub utracony; zauważa się bowiem, że zgodnie z art. 4 ust. 3 ww. ustawy organy samorządowe w sprawach rejestracji pojazdów są uprawnione do wglądu do danych z ww. systemu jedynie w celu sprawdzenia, czy zgłoszone do rejestracji pojazdy nie zostały skradzione, przywłaszczone lub utracone w inny sposób; tym samym konieczne wydaje się dostosowanie projektowanego ust. 1i do zakresu	RCL	MI	Uwaga do uwzględnienia.

		danych, do których mają wgląd organy samorządowe właściwe w sprawach rejestracji pojazdów, określonego w ww. ustawie.			
23	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73a pkt 1	<p>4. W związku z proponowanym art. 73a pkt 1 Prd (art. 1 pkt 8 projektu), z którego wynika, że właściwy miejscowo dla siedziby sejmiku województwa prezydent miasta na prawach powiatu prowadzi ewidencję tablic rejestracyjnych indywidualnych, konieczne jest dodanie regulacji określających zawartość i zasady prowadzenia tej ewidencji, formę w jakiej jest ona prowadzona, a także określających, czy jest ona dostępna, a jeżeli tak to w jaki sposób.</p> <p>Ponadto, mając na uwadze, że projektowana regulacja przewiduje szczególne rozwiązanie systemowe, zgodnie z którym do wykonywania zadań na poziomie całego województwa jest uprawniony i obowiązany prezydent miasta na prawach powiatu właściwy miejscowo dla siedziby sejmiku województwa (a nie marszałek województwa), konieczne jest podanie w uzasadnieniu projektu szczegółowych wyjaśnień odnośnie projektowanego rozwiązania.</p>	RCL	MI	Uwaga do uwzględnienia, ale z zachowaniem organu uprawnionego do prowadzenia tej ewidencji tj. właściwego miejscowo dla siedziby sejmiku województwa prezydent miasta na prawach powiatu prowadzi ewidencję tablic rejestracyjnych indywidualnych. W tym zakresie należy mieć na uwadze art. 11 projektu UD515 i konieczność zachowania kontynuacji prowadzonych ewidencji na podstawie dotychczasowych przepisów.
24	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73b ust. 1	<p>5. Zastrzeżenia budzi proponowany art. 73b ust. 1 Prd (art. 1 pkt 8 projektu), który określa zadania punktu kontaktowego ministra właściwego do spraw informatyzacji podanego do wiadomości państw członkowskich. Zastrzeżenia te wynikają z tego, że nie jest jasne, o jaki punkt kontaktowy chodzi, tj. czy chodzi o Krajowy Punkt Kontaktowy, o którym mowa w art. 80k Prd (jeżeli tak to proponowane regulacje powinny się znaleźć w rozdziale 2c w dziale III Prd i powinny uwzględniać, że zakres danych przekazywanych przez ten punkt jest określony w art. 80o Prd), czy chodzi o zupełnie inny punkt kontaktowy (jeżeli o inny to konieczne jest dodanie przepisów materialnych dotyczących tego punktu, w szczególności przepisu kompetencyjnego dla ministra właściwego do spraw informatyzacji do prowadzenia takiego punktu oraz określenie w</p>	RCL	MI,MC	Sposób uwzględnienia uwagi zostanie przyjęty po jej omówieniu na konferencji uzgadniającej.

		<p>formie katalogu zamkniętego – a nie jak proponuje się obecnie w art. 73b ust. 1 Prd w formie katalogu otwartego – zakresu danych, które ma przekazywać ten punkt kontaktowy. Analogiczne zastrzeżenia w zakresie konieczności dodania przepisów materialnych odnoszą się punktu kontaktowego ministra właściwego do spraw transportu podanego do wiadomości państw członkowskich, o którym mowa w proponowanym art. 73b ust. 3 Prd (zauważa się bowiem, że obecnie przepisy Prd nie określają żadnego punktu kontaktowego ministra właściwego do spraw transportu).</p>			
25	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73c	<p>6. Odnośnie proponowanych do dodania w Prd regulacji umożliwiających zarejestrowanie nowego pojazdu za pośrednictwem salonu sprzedaży pojazdów samochodowych (proponowany art. 73c – art. 1 pkt 8 projektu), RCL zgłasza następujące uwagi:</p> <p>a) proponuje się, aby wzór wniosku o rejestrację, który będzie składał salon sprzedaży na podstawie upoważnienia właściciela pojazdu, był określany w drodze aktu prawa powszechnie obowiązującego; za zastosowaniem powyższego rozwiązania przemawia to, że wzór wniosku o rejestrację, który składa właściciel pojazdu, jest określony w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a Prd,</p> <p>b) ust. 2, z którego wynika, że wniosek o rejestrację, który będzie składał salon sprzedaży na podstawie upoważnienia właściciela pojazdu, składa się przy użyciu formularza elektronicznego udostępnionego w systemie teleinformatycznym wskazanego na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji, jest nieczytelny i wymaga poprawienia,</p> <p>c) zastrzeżenia budzi proponowana w ust. 6 zawartość wniosku o rejestrację, który będzie</p>	RCL	MC	<p>Ad. A. Wzór wniosku o rejestrację pojazdu, który będzie składał salon sprzedaży pojazdów samochodowych nie powinien być określony w ustawie. Należy zwrócić uwagę, że wzór takiego wniosku w zwykłej procedurze został określony w rozporządzeniu. W dobie szybko zmieniających się realiów życia społeczno – gospodarczego, jak również założonych przez Ministerstwo Cyfryzacji celów takich jak cyfryzacja i idące z nią ułatwienie procedur administracyjnych takie umocowanie wzoru wniosku spowoduje, że jego ewentualne dostosowanie do zmian będzie utrudnione. Projektowany art. 73c zawiera w ust. 5 i 6 obowiązkowe elementy takiego wniosku i taka regulacja jest w zupełności wystarczająca.</p> <p>Ad. B. uwaga nieuwzględniona. Minister Cyfryzacji na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej udostępni formularz elektroniczny w związku z tym przepis wydaje się precyzyjny.</p>

		<p>składał salon sprzedaży na podstawie upoważnienia właściciela pojazd, przy czym zastrzeżenia te wynikają z zestawienia tej zawartości z elementami wniosku o rejestrację pojazdu składanego przez właściciela pojazdu, określonymi w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a Prd; RCL zauważa bowiem, że w ww. ust. 6 brak jest wskazania daty urodzenia (która mogłaby być podawana gdyby wniosek był składany na podstawie upoważnienia cudzoziemca, który nie ma ustalonego nr PESEL), czy wskazania, że wniosek dotyczy wydania tablic rejestracyjnych indywidualnych i zmniejszonych (a zatem wykluczona jest możliwość wnioskowania o takie tablice rejestracyjne); z uwagi na powyższe konieczne jest ponowne dokonanie analizy ww. ust. 6 i ewentualnie jego doprecyzowanie,</p> <p>d) w ust. 10 konieczne jest wskazanie, że decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny odbiera się w urzędzie obsługującym organ rejestrujący (a nie w organie rejestrującym),</p> <p>e) zastrzeżenia budzi proponowane w ust. 12 zdanie drugie, z którego wynika, że przepis określający uprawnienie starosty do żądania udostępniania dokumentacji związanej z rejestracją nowego pojazdu samochodowego, do której przechowywania jest obowiązany salon sprzedaży pojazdów samochodowych, nie narusza uprawnień starosty jako organu administracji publicznej w toku postępowania administracyjnego; nie jest bowiem jasne jakie jest <i>ratio legis</i> ww. regulacji (w tym zakresie brak jakichkolwiek wyjaśnień w uzasadnieniu projektu); ponadto nie wydaje się możliwe, aby ww. uprawnienie mogło naruszać uprawnienia starosty jako organu administracji publicznej.</p>			<p>Ad. C. Odnośnie zawartości wniosku, to uwaga do uwzględnienia.</p> <p>Ad. D. Na uwzględnienie zasługują też uwagi natury legislacyjnej, dotyczące zamiany wyrażenia „organ rejestrujący” na „urząd obsługujący organ rejestrujący”.</p> <p>Ad. E. uwaga uwzględniona. Z projektu usunięto ust. 12.</p>
26	- Art. 1 pkt 8	7. Odnośnie proponowanego art. 73d Prd (art. 1 pkt 8 projektu) zauważa się, że konieczne jest:	RCL	MI	Uwaga do uwzględnienia

	w zakresie art. 73d	<p>a) w ust. 1 wskazanie, jakie konkretnie dane dotyczące swojego punktu kontaktowego jest obowiązany przekazać przedstawiciel producenta pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego; ponadto proponuje się doprecyzować kiedy ww. przedstawiciel ma wykonać taki obowiązek,</p> <p>b) w kontekście ust. 2 pkt 1, z którego wynika, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje dla organów rejestrujących pojazdy bazę punktów kontaktowych przedstawicieli producentów pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, RCL zauważa, że brak jest jakichkolwiek przepisów materialnych dotyczących tej bazy, w tym ustawowego przepisu kompetencyjnego dla Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do prowadzenia takiej bazy oraz przepisu określające co zawiera ta baza; konieczne jest zatem dodanie takich regulacji; ponadto proponuje się doprecyzować kiedy Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego ma przekazywać ww. bazę.</p>			
27	- Art. 1 pkt 10 w zakresie art. 74a	<p>8. Odnośnie proponowanych regulacji dotyczących wydawania wtórnika dowodu rejestracyjnego i wtórnika tablic rejestracyjnych oraz nowego dowodu rejestracyjnego i nowych tablic rejestracyjnych (art. 74a Prd – art. 1 pkt 10 projektu):</p> <p>a) RCL proponuje, w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych, doprecyzowanie użytego w ust. 2 i 7 sformułowania niezwłocznie; jednocześnie zauważa się, że takie doprecyzowanie jest już stosowane, przykładowo w nowym art. 73c ust. 5 Prd albo w zmienianym art. 136 ust. 1 Prd,</p> <p>b) wątpliwości budzi fakt, że w ust. 4 pkt 3 oraz</p>	RCL	MI	Uwaga do uwzględnienia.

		<p>ust. 6, 9 i 11 jest mowa jedynie o właścicielu, w kontekście tego, że wnioskować o wydanie wtórników oraz nowych dowodów i tablic może także posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 5 Prd,</p> <p>c) w ust. 5 nie jest jasne do czego odnosi się część wspólna w brzmieniu „ważne do czasu wydania nowego dowodu rejestracyjnego”; jednocześnie wydaje się, że ww. część wspólna pasuje jedynie do pkt 2, a więc powinna zostać zamieszczona w tym punkcie.</p>			
28	- Art. 1 pkt 11 lit. b w zakresie art. 75 ust.4	<p>9. RCL zauważa, że w proponowanym art. 75 ust. 4 Prd (art. 1 pkt 11 lit. b projektu), określającym maksymalne stawki opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego, tablic rejestracyjnych i kompletu nalepek legalizacyjnych oraz ich wtórników, brak określenia maksymalnej stawki opłaty za wydanie jednej zabytkowej tablicy samochodowej oraz jej wtórnika oraz opłaty za wydanie wtórnika kompletu nalepek legalizacyjnych. W tym zakresie zasadne wydaje się uzupełnienie projektowanych przepisów.</p>	RCL	MI	Uwaga do uwzględnienia.
29	- Art. 1 pkt 12 w zakresie art. 75e	<p>10. Odnośnie proponowanego art. 75e Prd (art. 1 pkt 12 projektu) RCL zauważa, że:</p> <p>a) nie jest jasne o jakie przepisy chodzi w ust. 1 ww. artykułu; w tym zakresie konieczne jest jego doprecyzowanie,</p> <p>b) zastrzeżenia budzi ust. 2 ww. artykułu w zakresie, w jakim przewiduje, że minister właściwy do spraw informatyzacji nie tylko koordynuje, ale także nadzoruje interoperacyjność systemów teleinformatycznych, o których mowa w ust. 1 tego artykułu; zastrzeżenia te wynikają z tego, że nie jest jasne jakie <i>ratio legis</i> wprowadzenia takiej regulacji, na czym miałyby polegać ten nadzór i za pomocą jakich instrumentów miałyby być sprawowane; z uwagi na powyższe</p>	RCL	MC	<p>a) Doprecyzowano poprzez odwołanie do poszczególnych przepisów</p> <p>b) Minister właściwy do spraw informatyzacji jako administrator danych i informacji gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów zobowiązany jest do dopełnienia szczególnej staranności aby dane w ewidencji były referencyjne. Biorąc pod uwagę, iż dane z ewidencji udostępnia się podmiotom – w celu umożliwienia im realizacji ustawowych zadań, służących niejednokrotnie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz obrotu pojazdami a także ze względu na szerokie wykorzystanie danych z ewidencji w</p>

		<p>proponowany przepis wymaga analizy i poprawienia,</p> <p>c) ust. 3, który nakłada na producenta dowodów rejestracyjnych obowiązek udostępniania korzystania z danych zakodowanych w dowodzie rejestracyjnym podmiotom, którym udostępnia się dane zgromadzone w centralnej ewidencji pojazdów, o ile są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań, na wniosek tych podmiotów, jest niejasno sformułowany („udostępnia korzystanie z danych zgromadzonych w dowodzie rejestracyjnym”), a przez to nie jest jasne na czym ma polegać wykonanie ww. obowiązku; ponadto konieczne wydaje się określenie w jaki sposób producent ma realizować projektowany obowiązek.</p>		<p>celu uproszczenia procedur i braku konieczności posiadania przy sobie niektórych dokumentów szczególnie istotne jest zapewnienie aby dane przekazywane do ewidencji przez podmioty zobowiązane były wysokiej jakości a rozwiązania systemowe zapewniały tę jakość i nie generowały błędów. Biorąc pod uwagę złożoność systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów szczególnie ważne jest zapewnienie aby system teleinformatyczny wykorzystywany przez organy rejestrujące pojazdy zapewniał kompletną funkcjonalność, zgodną z projektowanymi procesami biznesowymi, architekturą, interfejsami wymiany danych i funkcjonalnością udostępnianą w ramach systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów. Z dotychczasowych doświadczeń wynika, iż złożoność funkcjonalności CEPiK, pomimo specjalistycznej wiedzy zarówno po stronie organów rejestrujących pojazdy jak i po stronie wytwórcy dokumentów rejestracyjnych utrudnia właściwą implementację udostępnianych w ramach systemu rozwiązań. Dlatego tak istotnym jest aby Minister właściwy do spraw informatyzacji posiadał możliwość wglądu w realizację tych elementów po stronie systemu wykorzystywanego przez organy rejestrujące, które współpracują z systemem CEPiK – tak aby zapewnić poprawność działania rozwiązań systemowych.</p> <p>Art. 75e. 1 Wytwórca dowodów rejestracyjnych zapewnia system teleinformatyczny, zgodny z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1, do obsługi zadań, o których mowa w art.</p>
--	--	---	--	--

				<p>80, oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 80b ust. 2 i 80bb ust. 4 mając na uwadze integralność powiązania procesu wytwarzania dowodów rejestracyjnych, z danymi gromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów oraz referencyjność tych danych i z obsługą tych zadań prowadzonych z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego. System ten powinien odpowiednio do wdrażanych rozwiązań teleinformatycznych zapewniać funkcjonalności spójne z systemem teleinformatycznym centralnej ewidencji pojazdów.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw informatyzacji koordynuje i nadzoruje interoperacyjność systemów, o których mowa w ust. 1, w szczególności poprzez określanie zasad współpracy przy ich integracji z wytwórcą dokumentów w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) procedur postępowania w ramach wdrażania i utrzymania nowych rozwiązań organizacyjno-technicznych; 2) zgodności funkcjonalnej, poprawności zaimplementowanych procesów biznesowych oraz architektury biznesowej jak i architektury całego rozwiązania 3) sposobu testowania, realizacji i weryfikacji implementowanych funkcjonalności 4). Wytwórca dowodów rejestracyjnych zapewnia Ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji wgląd do dokumentacji w zakresie funkcjonalności systemu teleinformatycznego, kodów źródłowych oprogramowania w tym zakresie oraz elementów jego architektury współpracujących z
--	--	--	--	---

					systemem teleinformatycznym centralnej ewidencji pojazdów w celu potwierdzenia jego zgodności z funkcjonalnością systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów. W szczególnych przypadkach Minister właściwy do spraw Informatyzacji uprawniony jest do przeprowadzenia kontroli zgodności rozwiązania. W przypadku stwierdzenia braku zgodności Minister właściwy do spraw informatyzacji może zobowiązać wytwórcę dowodów rejestracyjnych do niezwłocznego dostosowania systemu teleinformatycznego do funkcjonalności systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów, nie później niż w terminie 3 miesięcy od daty wezwania. 3. Wytwórca dowodu rejestracyjnego udostępnia korzystanie z danych zakodowanych w dowodzie rejestracyjnym o ile są one niezbędne do realizacji ustawowych zadań podmiotom, o których mowa w art. 80c, na wniosek danego podmiotu.”;
30	- Art. 1 pkt 13 pkt a w zakresie art. 76 ust. 1	11. W zakresie zmian proponowanych w art. 76 ust. 1 Prd (art. 1 pkt 13 projektu), który stanowi przepis upoważniający, jedna ze zmian polega na dodaniu lid. d, z której wynika, że w rozporządzeniu wydanym na podstawie tego przepisu upoważniającego mają zostać określone wzory innych dokumentów związanych z rejestracją pojazdów, w tym wzór wniosku o rejestrację, czasową rejestrację albo wyrejestrowanie pojazdu oraz wór decyzji o rejestracji, czasowej rejestracji albo wyrejestrowania pojazdu. RCL zauważa, że konieczne jest wskazanie w projektowanym przepisie wszystkich wzorów, które mają zostać określone w akcie wykonawczym (niewłaściwe bowiem byłoby, gdyby w akcie wykonawczy określony został wzór dokumentu	RCL	MI	Uwaga do uwzględnienia.

		niewskazanego w przepisie upoważniającym). Z uwagi na powyższe rozważenia wymaga, czy ww. lit. d w proponowanym kształcie jest kompletna, czy też powinna zostać uzupełniona, np. przez wskazanie wzoru wniosku o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego i wtórnika tablic rejestracyjnych oraz nowego dowodu rejestracyjnego i nowych tablic rejestracyjnych.			
31	- Art. 1 pkt 15 w zakresie art. 78	12. W art. 1 pkt 15 projektu, w którym wprowadza się zmiany w art. 78 Prd, konieczne wydaje się dokonanie zmiany także ust. 3 (który obecnie nie jest zmieniany), w którym jest mowa, że zdarzenia określone w ust. 2 ww. artykułu są dokumentowane w karcie pojazdu. Powyższa konieczność wynika z likwidacji instytucji karty pojazdu.	RCL	MI	Uwaga do uwzględnienia.
32	- Art. 1 pkt 21 lit. c w zakresie art. 80b ust. 1 pkt 21	13. W art. 1 pkt 21 lit. c projektu przewiduje się zmianę polegającą na dodaniu w art. 80b ust. 1 Prd nowego punktu oznaczonego jako pkt 21. RCL zwraca uwagę, że pkt 21 i 22 zostały już dodane w art. 80b ust. 1 Prd ustawą z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny, a zmiany w tym zakresie wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. W związku z powyższym konieczne jest uwzględnienie powyższego w projektowanej zmianie art. 80b ust. 1 oraz art. 80ba ust. 1 Prd.	RCL	MC	Uwaga do uwzględnienia.
33	- Art. 1 pkt 25 w zakresie art. 100aa ust. 3	14. Zastrzeżenia budzi zmiana proponowana w art. 1 pkt 25 projektu dotycząca art. 100aa ust. 3 Prd. Zauważa się bowiem, że ww. przepis stanowi o obowiązku gromadzenia w centralnej ewidencji kierowców danych zgromadzonych do dnia 3 czerwca 2018 r. przez organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami w związku tworzeniem profilu kandydata, a proponowana zmiana polega na zastąpieniu daty 3 czerwca 2018 r. wskazaniem, że chodzi o dzień określony w komunikacie, o którym mowa w art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.	RCL	MC	W świetle wyekspirowania wskazanych przepisów koniecznym jest dodanie nowych przepisów w przedmiotowym zakresie, które zapewnią możliwość i będą stanowić podstawę dla działań przygotowujących do uruchomienia centralnej ewidencji kierowców w ramach systemu CEPiK2.0 oraz przeniesienia, zgodnie z docelowym zakresem centralnej ewidencji kierowców, danych dotyczących profilu kandydata na kierowcę oraz danych gromadzonych w lokalnych bazach starostw w wyniku procesu nabywania

		Zastrzeżenia te wynikają z tego, że – po pierwsze – dotyczą przepisu, który już wyekspirował (a co do zasady nie jest ani dopuszczalna ani możliwa zmiana takiego przepisu), a po drugie – proponowana zmiana skutkuje wstecznym działaniem prawa. Z uwagi na powyższe zastrzeżenia projektowana zmiana powinna zostać usunięta z projektu. Analogiczna uwaga dotyczy zmian proponowanych w art. 7 projektu, dotyczących art. 11 ust. 2–3a ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.			uprawnień a nie przekazanych do centralnej ewidencji kierowców. Wcześniejsza migracja danych – przed ogłoszeniem komunikatu Ministra Cyfryzacji w zakresie poszczególnych funkcjonalności centralnej ewidencji kierowców oraz prace w zakresie zapewnienia wysokiej jakości danych są kluczowe dla uruchomienia tej ewidencji w docelowym kształcie. Dlatego niezbędne jest zapewnienie odpowiednich przepisów przejściowych w zakresie migracji danych. Wobec uwagi proponuje się dodanie przepisu w zakresie migracji danych do centralnej ewidencji kierowców. Proponuje się dodać nowy artykuł w projekcie dotyczący migracji danych co zapewni przygotowanie do uruchomienia centralnej ewidencji kierowców w nowym kształcie.
34	- Art. 1 pkt 33 w zakresie art. 137 ust. 7	15. W proponowanym art. 137 ust. 7 Prd (art. 1 pkt 33 projektu), określającym zasady dokonywania zwrotu zatrzymanego prawa jazdy, nie jest jasna część wspólna projektowanego przepisu w zakresie, w jakim jest w tej części mowa nie tylko o postanowieniu o zwrocie, ale także o zawiadomieniu o zwrocie. Zauważa się bowiem, że z ust. 4 ww. artykułu wynika konieczność wydania postanowienia o zwrocie, ale brak jest jakichkolwiek regulacji odnoszących się do zawiadomienia o zwrocie. Z uwagi na powyższe bezprzedmiotowe wydaje się wskazywanie w ww. ust. 7 na zawiadomienie o zwrocie.	RCL	MC	Do uwzględnienia.
35	- Art. 1 pkt 34 w zakresie art. 139 ust. 4	16. W art. 1 pkt 34 projektu, zawierającym zmiany w art. 139 Prd, wydaje się konieczne dokonanie zmiany także ust. 4 (który obecnie nie jest zmieniany), który wskazuje, że uprawnienia i obowiązki policjantów w zakresie zatrzymywania prawa jazdy wykonują również inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Brak takiej	RCL	MC	Do uwzględnienia.

		zmiany będzie skutkował bowiem tym, że inspektorzy nie będą mogli zatrzymywać prawa jazdy wydanego za granicą (a obecnie mają takie uprawnienie). Ponadto, w kontekście określenia w art. 137 ust. 4–7 Prd zasad zwrotu prawa jazdy, konieczne wydaje się rozszerzenie odesłania zawartego obecnie w art. 139 ust. 4 (który nie jest zmieniany) o odesłanie także do art. 139 ust. 7 Prd.			
36	- Art. 1 pkt 35 w zakresie art. 140mb i art. 73c ust. 11	17. W art. 1 pkt 35 projektu proponuje się dodanie do Prd nowego przepisu określającego karę pieniężną za nieprzechowywanie przez salon sprzedaży pojazdów samochodowych dokumentacji, o której mowa w art. 73c ust. 11 Prd, tj. dokumentacji związanej z rejestracją nowego pojazdu samochodowego (proponowany art. 140mb Prd). Mając jednak na względzie, że art. 73c ust. 11 Prd nakłada obowiązek przechowywania ww. dokumentacji jedynie przez określony czas, RCL zauważa, że kara pieniężna powinna odnosić się do nieprzechowywania tej dokumentacji właśnie przez ten czas (aby wykluczyć możliwość ukarania za nieprzechowywanie dokumentacji po upływie wymaganego okresu jej przechowywania). Z uwagi na powyższe konieczne jest doprecyzowanie projektowanego przepisu o karze pieniężnej.	RCL	MC	Z projektu usunięto przepisy dotyczące przechowywania dokumentacji.
37	Art. 5. oraz uzasadnienie i OSR	18. W art. 5 projektu, zawierającym zmianę art. 66 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o dowodach osobistych, który określa katalog organów, które są uprawnione do korzystania z danych zawartych w Rejestrze Dowodów Osobistych, udostępnionych w trybie pełnej transmisji danych, w zakresie niezbędnym do realizacji zadań określonych w ustawach szczególnych, polegającą na dodaniu do tego katalogu uprawnionych organów kontroli ruchu drogowego z jednoczesnym wskazaniem, że organy te mają zapewnione to uprawnienie w celu ustalenia tożsamości kierującego pojazdem, konieczne jest jednoznaczne i precyzyjne	RCL	MC	Do uwzględnienia

		<p>wskazanie o jakie organy chodzi. Jednocześnie zauważa się, że doprecyzowanie powinno nastąpić z uwzględnieniem:</p> <p>a) zmian proponowanych w Prd, z których wynika, że uprawnienie do ustalenia tożsamości kierującego pojazdem w oparciu o dane z Rejestru Dowodów Osobistych mają funkcjonariusze Policji (nowy art. 129 ust. 2 pkt 11 Prd) oraz Żandarmeria Wojskowa, wojskowe organy porządkowe, funkcjonariusze Straży Granicznej i Służby Celno-Skarbowej oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego (co wynika z art. 129ust. 4 i 4a oraz art. 129a ust. 2 Prd, które nie są zmieniane, ale zawierają odesłania do uprawnień przysługujących funkcjonariuszom Policji), przy czym potwierdzenia wymaga, że wszystkie te podmioty faktycznie powinny mieć takie uprawnienie,</p> <p>b) faktu, że w ww. art. 66 ust. 3 są już wskazane niektóre organy, tj. organy Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, organy Krajowej Administracji Skarbowej, Komendant Główny Żandarmerii Wojskowej (pkt 2, 3, 6 i 7), przy czym organy te mają zapewniony dostęp do danych zawartych w Rejestrze Dowodów Osobistych nie tylko w celu ustalenia tożsamości kierującego pojazdem, ale w zakresie niezbędnym do realizacji zadań określonych w ustawach szczególnych,</p> <p>c) faktu, że z art. 21 ust. 3 pkt 2 projektu wynika dla podmiotów uprawnionych do weryfikacji danych w Rejestrze Dowodów Osobistych w celu ustalenia tożsamości kierującego obowiązek zapewnienia interoperacyjności swoich systemów teleinformatycznych z systemem teleinformatycznym ministra właściwego do spraw informatyzacji w zakresie obejmującym pobieranie danych z tego rejestru, bowiem powstaje pytanie czy obowiązek ten powinien</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>dotyczyć także podmiotów, które są już wskazane w art. 66 ust. 3 ww. ustawy, czyli już mają uprawnienie do dostępu do danych z tego rejestru.</p> <p>Jednocześnie w uzasadnieniu projektu należy szczegółowo wyjaśnić dlaczego akurat takie konkretnie organy kontroli ruchu drogowego, a jednocześnie tylko te spośród wszystkich organów kontroli ruchu drogowego, mają mieć dostęp do danych zawartych w Rejestrze Dowodów Osobistych w trybie pełnej teletransmisji danych, a w pkt 4 Oceny Skutków Regulacji, określającym podmioty, na które oddziałuje projekt, należy uwzględnić podmioty uprawnione do dostępu do danych zawartych w Rejestrze Dowodów Osobistych i objęte obowiązkiem określonym w art. 21 ust. 3 pkt 2 projektu.</p>			
38	Art. 12.	<p>19. Wątpliwości budzi art. 12 projektu, stanowiący przepis przejściowy, z którego wynika, że w zakresie wymagań dla tablic rejestracyjnych i numeru rejestracyjnego na tablicach rejestracyjnych, przed dniem wejścia w życie projektowanych art. 1 pkt 4 i pkt 7 lit. b w zakresie art. 73 ust. 1e Prd, stosuje się przepisy dotychczasowe. RCL zauważa, że w pierwszej części tego przepisu brakuje czasownika, co powoduje, że przepis ten jest niezrozumiały. Jednocześnie zwraca się uwagę, że w ocenie RCL brak w dotychczasowych przepisach regulacji odpowiadających normom wynikającym z art. 1 pkt 4 projektu, co powoduje, że nie jest jasne o jakie przepisy dotychczasowe w zakresie wymagań dla tablic rejestracyjnych chodzi w ww. art. 12. Z uwagi na powyższe zastrzeżenia przepis ten wymaga analizy i poprawienia.</p>	RCL	MI	<p>Uwaga redakcyjna do uwzględnienia.</p> <p>Obecnie przepisy dotyczące obowiązku utrzymania tablic rejestracyjnych i innych oznaczeń pojazdu w należyтым stanie oraz przepisy określające strukturę numeru rejestracyjnego określone są w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a i c PRD</p>
39	Art. 15-18, 20 i 21.	<p>20. Zastrzeżenia budzą regulacje proponowane w art. 15–18, art. 20 i art. 21 projektu, które uzależniają stosowanie poszczególnych bloków przepisów, np. dotyczących zniesienia obowiązku wydawania nalepki kontrolnej i</p>	RCL	MC	<p>Uwaga do omówienia na konferencji uzgodnieniowej.</p> <p>Do częściowego uwzględnienia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • W zakresie uzupełnienia

		<p>umieszczania jej na przedniej szybie pojazdu, czy dotyczących karty pojazdu, od wdrożenia rozwiązań technicznych, przy czym termin wdrożenia tych rozwiązań będzie podany do publicznej wiadomości w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji. RCL zauważa, że takie rozwiązanie budzi wątpliwości, ponieważ w świetle konstytucyjnej zasady określoności przepisów prawa i zasad poprawnej legislacji, niezwykle ważne jest, aby przepisy były formułowane w sposób możliwie najbardziej komunikatywny dla odbiorców oraz nie nastroczały trudności w ustaleniu ich obowiązywania podczas procesu stosowania prawa.</p> <p>Tymczasem RCL zauważa, że projektowane rozwiązanie, które już było stosowane w praktyce, na podstawie obserwacji i wniosków z tej praktyki, nie sprzyja komunikatywności i powoduje trudności w ustaleniu obowiązywania przepisów. Z uwagi na powyższe proponuje się, aby powyższe rozwiązanie było stosowane jedynie w niezbędnych zakresach, a nie jako zasada, a najlepiej, aby w ogóle nie było stosowane.</p> <p>Zasadą powinno bowiem być, aby przepisy były stosowane od dnia ich wejścia w życie i takie rozwiązanie jest najbardziej właściwe i pożądane w świetle ww. zasad konstytucyjnych.</p> <p>Ponadto RCL zwraca uwagę, że analogiczne zastrzeżenia budzi zastosowane w ww. artykułach rozwiązanie polegające na wskazaniu, których przepisów nie stosuje się, a które stosuje się. Przykładowo zauważa się, że:</p> <p>a) z art. 15 ust. 1 pk 1 projektu, który wskazuje, jakie przepisy stosuje się do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających uchylene obowiązku wydawania nalepki kontrolnej i umieszczenia jej na przedniej szybie pojazdu samochodowego, wynika, że stosuje się art. 73 ust. 1 Prd w brzmieniu dotychczasowym</p>			<p>uzasadnienia o wyjaśnienie stosowania dla poszczególnych bloków komunikatów</p> <ul style="list-style-type: none"> • O uzupełnienie uzasadnienia dlaczego tylko niektóre części przewidują wspólne komunikaty dwóch ministrów • Uwzględnienie publikacji komunikatów w Dzienniku Ustaw • Zweryfikowanie i skorygowanie przepisów dotyczących stosowania dotychczasowych lub nowych regulacji <p>Nieuwzględnione w zakresie rekomendacji RCL dla wyeliminowania konstrukcji komunikatów Ministra.</p>
--	--	--	--	--	--

		<p>(lit. a) oraz jednocześnie, że stosuje się art. 73 ust. 1 pkt 1 i 2 bez części wspólnej (lit. b), tj. że stosuje się ten przepis w brzmieniu nadanym projektowaną nowelizacją, która wprowadza podział tego przepisu na punkty,</p> <p>b) ponieważ zmiany w art. 72 ust. 4 Prd są związane nie tylko z likwidacją karty pojazdu, powstaje pytanie w jakim brzmieniu i na jakiej podstawie stosować ww. przepis do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających uchylene obowiązku wydawania karty pojazdu, a także po tym czasie; powyższej kwestii nie rozstrzyga art. 16 projektu, który przewiduje, jakie przepis stosuje się, a jakich nie stosuje się do tego czasu.</p> <p>Jedynie przykładowo wskazane powyżej przypadki oznaczają, że przyjęte rozwiązanie nie jest komunikatywne i będzie powodować poważne trudności przy ustalaniu w procesie stosowania prawa, jakie przepisy należy stosować. Zatem także z tego względu rozwiązania proponowane w art. 15–18, art. 20 i art. 21 projektu należy ograniczyć do niezbędnego minimum, a najlepiej zrezygnować z nich.</p> <p>Jednocześnie zauważa się, że – jeżeli projektowane rozwiązania jednak będą stosowane – to zastrzeżenia budzi proponowane w ww. przepisach rozwiązanie, zgodnie z którym komunikaty określające terminy wdrożenia poszczególnych rozwiązań technicznym będą ogłaszane w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw informatyzacji oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej. Mając na uwadze, że od terminów wskazanych w ww. komunikatach będzie uzależnione stosowanie poszczególnych bloków przepisów, w ocenie RCL, zasadne i najważniejsze byłoby, aby ww. komunikaty były ogłaszane w Dzienniku Ustaw</p>			
--	--	---	--	--	--

		Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto wyjaśnienia w uzasadnieniu projektu będzie wymagać dlaczego niektóre z ww. komunikatów wydawanych przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, tj. komunikat, o którym mowa w art. 15 ust. 2, art. 16 ust. 2, art. 17 ust. 2 i art. 18 ust. 2 projektu, a jednocześnie tylko te spośród wszystkich komunikatów, przewidują współuczestnictwo ministra właściwego do spraw transportu przy ich wydawaniu.			
40	Art. 22.	21. RCL zauważa, że art. 22 projektu jest skonstruowany w sposób odmienny od modelowego rozwiązania przewidzianego w § 33 Zasad techniki prawodawczej, który przewiduje reguły konstrukcji przepisów utrzymujących w mocy dotychczasowe akty wykonawcze. Jednocześnie RCL zauważa, że ponownej analizy wymaga, czy w świetle zakresu projektowanych zmian w procedurze rejestracji pojazdu, a także planowanego etapowego ich wprowadzenia oraz zaproponowanych przepisów przejściowych z tym związanych, zasadne i właściwe jest utrzymanie w mocy dotychczasowego aktu wykonawczego regulującego procedurę rejestracji pojazdu.	RCL	MI	Uwaga do omówienia na konferencji uzgodnieniowej albo komisji prawniczej, która będzie rozpatrywała projekt UD515.
41	Art. 23 pkt 3.	22. Odnośnie proponowanego w art. 23 pkt 3 projektu sposobu określenia terminu wejścia w życie art. 1 pkt 10 w zakresie art. 74b Prd RCL zauważa, że zaproponowany sposób nie wynika z § 45 Zasad techniki prawodawczej. Z uwagi na powyższe konieczne jest określenie ww. terminu wejścia w życie w sposób przewidziany w § 45 Zasad techniki prawodawczej.	RCL	MI	Uwaga do uwzględnienia.
42	projekt	23. Zauważa się, że w projekcie brak jest regulacji przejściowych odnoszących się do wszystkich projektowanych zmian, a w uzasadnieniu projektu brak informacji o powodach niezamieszczenia takich przepisów. Brak ten dotyczy w szczególności zmian projektowanych w art. 1 pkt 6 lit. c i d projektu w zakresie zasad postępowania w przypadku utraty	RCL	MI	Uwaga do uwzględnienia.

		dowodu rejestracyjnego (art. 72 ust. 4 i 5 Prd), w art. 1 pkt 7 lit. b projektu w zakresie określenia przesłanek odmowy wydania decyzji o rejestracji pojazdu (art. 73 ust. 1i Prd), a także zmian proponowanych w art. 1 pk 9 projektu dotyczących zasad dokonywania czasowej rejestracji pojazdu (art. 74 Prd). Z uwagi na powyższe konieczne jest szczegółowe przeanalizowanie projektowanych zmian w zakresie konieczności dodania przepisów przejściowych i ich dodanie w niezbędnym zakresie oraz uzupełnienie uzasadnienia projektu w zakresie dodanych przepisów przejściowych albo braku potrzeby ich dodania.			
43	Projekt (art. 4)	24. RCL zwraca uwagę, że niektóre regulacje zawarte w projekcie są zamieszczone w projekcie ustawy o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw (w którym w art. 4 proponuje się zmiany w Prd). Dotyczy to w szczególności przepisów określających termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu i wniosku o wyrejestrowanie pojazdu. Ponadto zauważa się, że zarówno przedmiotowy projekt, jak i projekt ustawy o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw przewidują zmiany w Prd polegające na dodaniu art. 140mb oraz dokonują zmian wynikowych związanych z dodaniem takiego artykułu. Projekt ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw w dniu 28 maja br. został przyjęty przez Radę Ministrów. Mając powyższe na względzie zauważa się, że konieczne jest monitorowanie prac nad ww. projektami, tak aby nie doszło do dwukrotnego uregulowania tych samych kwestii albo dodania regulacji posiadających takie samo oznaczenie.	RCL	MI	Uwaga do uwzględnienia. Mając na uwadze zachowanie spójności pomiędzy aktami normatywnymi przepis art. 73 ust. 1f-1h w zmianie Prawa o ruchu drogowym został już usunięty po I etapie konsultacji projektu UD515, uwzględniając projekt ustawy o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 3945)