

ZARZĄD

PREZES

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

WICEPREZESI

Jan Grabkowski
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń
POWIAT ŁANCUCKI

Krzysztof Lis
POWIAT SZCZECINECKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Andrzej Potępa
POWIAT BRZESKI

Sławomir Snarski
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

CZŁONKOWIE

Artur Adamski
POWIAT PŁOŃSKI

Sebastian Burdzy
POWIAT ŚREDZKI

Robert Godek
POWIAT STRZYŻÓWSKI

Mirosław Graczyk
POWIAT TORUŃSKI

Ewa Janczar
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Jan Kaluszkiewicz
POWIAT CIECHANOWSKI

Janusz Mielczarek
POWIAT ŁĘCZYCKI

Artur Pizoń
POWIAT JANOWSKI

Radosław Roszkowski
POWIAT PRUDNICKI

Piotr Rzeszotarski
POWIAT SIERPECKI

Marek Szczepański
POWIAT CHOJŃSKI

Waldemar Trelka
POWIAT RADOMSKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Artur Maruszczak
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Bogdan Zieliński
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

CZŁONKOWIE

Piotr Babicki
POWIAT STARACHOWICKI

Leszek Bajon
POWIAT ŚLUBICKI

Artur Bieliński
POWIAT ZGORZELECKI

Zdzisław Gamański
POWIAT CHEŁMIŃSKI

Sebastian Szaleniec
POWIAT BĘDZIŃSKI

Dariusz Szustek
POWIAT ŁUKOWSKI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/241/26

Warszawa, 16 lipca 2026 roku

Szanowny Pan
Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z dnia 29 czerwca 2026 r. w sprawie konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (UD402, dalej jako: ustawa), niniejszym na wstępie pragniemy podkreślić, iż kierunkowo pozytywnie oceniamy zasadniczy cel projektowanej regulacji, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jednakże przed przystąpieniem do merytorycznej oceny przedmiotowego projektu wskazujemy na zasadniczy problem legislacyjny. Niemalże równolegle procedowany jest projekt nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UDER87, ostatnia wersja z 28 kwietnia 2026 r.). Projekty te zawierają przepisy, które są ze sobą powiązane ale także takie, które wzajemnie się wykluczają. Zasadnicza wątpliwość dotyczy braku wyjaśnienia korelacji, jaka będzie pomiędzy uchylanym profilem kandydata na kierowcę a wprowadzaną cyfrową kartą kursanta. Usunięcie tej wątpliwości uważamy za kluczowe dla zrozumienia intencji projektodawców. Kolejno projekty UDER87 i UD402 dokonują zmian w analogicznych jednostkach redakcyjnych na różny sposób, np. dokonują odmiennej zmiany brzmienia ust. 4b i ust. 7 w art. 27 ustawy o kierujących pojazdami czy pierwszy uchyla ust. 6 w art. 27 ustawy o kierujących pojazdami, natomiast drugi zmienia brzmienie ust. 6. Tego typu błędy wskazują na brak współpracy autorów projektów w zakresie projektowanych rozwiązań. Za kluczowe uważamy łączne procedowanie obu projektów celem uniknięcia tego typu rozbieżności, które mogą wpłynąć na późniejsze stosowanie przepisów. Dodatkowo zwracamy uwagę, że projekt UDER87 został już w odróżnieniu od projektu UD402 przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Odnosząc się już szczegółowo do projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (UD402) abstrahując od rozwiązań zawartych w projekcie UDER87, zdaniem Związku Powiatów Polskich, poszczególne propozycje zawarte w projekcie mogą budzić wątpliwości interpretacyjne i prawne, czego omówienie zostanie przedstawione w dalszej części wywodu. Ponadto, uzasadniony niepokój budzi również brak oszacowania stosownych kalkulacji w odniesieniu do kosztów, jakimi zostaną obciążone jednostki samorządu terytorialnego wobec obecnego brzmienia proponowanych norm, a także zapewnienia stosownego finansowania w tym zakresie.

1) Art. 1 pkt 3 ustawy nowelizującej w odniesieniu do Art. 23b ust. 2 u.k.p., Art. 23e ust. 1 pkt 2 i 3 u.k.p. oraz Art. 23f pkt 4 u.k.p.

Postuluje się o doprecyzowanie relacji projektowanego art. 23b ust. 2 u.k.p. do definicji zawartej w art. 2 pkt 5 u.k.p. przez jednoznaczne przesądzenie, że utworzenie cyfrowej karty kursanta oraz wygenerowanie indywidualnego numeru kursanta następują automatycznie w systemie teleinformatycznym zapewnianym przez ministra właściwego do spraw informatyzacji z chwilą utworzenia profilu kandydata na kierowcę, bez potrzeby dokonywania odrębnych czynności materialno-technicznych pracowników starostwa. Ponadto postuluje się o doprecyzowanie w projektowanym art. 23f pkt 4 u.k.p. właściwości starosty oraz czynności podejmowanych w następstwie zgłoszenia przez OSK albo podmiot prowadzący szkolenie braku możliwości wprowadzenia lub potwierdzenia danych i informacji dotyczących przebiegu szkolenia lub części praktycznej egzaminu wewnętrznego, a także o rzetelne oszacowanie w OSR kosztów po stronie powiatów, obejmujących dostosowanie, aktualizację i utrzymanie narzędzi systemowych oraz obciążenie kadrowe i administracyjne, wraz ze wskazaniem źródła ich finansowania.

Nasze zastrzeżenia budzą przepisy wprowadzające cyfrową kartę kursanta w zakresie, w jakim nakładają one na organy powiatu i miast na prawach powiatu nowe zadania i obowiązki bez określenia trybu ich realizacji oraz bez zapewnienia adekwatnego finansowania. Projektowany art. 23b ust. 2 u.k.p. stanowi bowiem, że organ właściwy w sprawach wydawania dokumentów stwierdzających posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym wraz z utworzeniem cyfrowej karty kursanta, generuje indywidualny numer kursanta. Organem tym jest starosta, a zatem przepis kreuje po stronie powiatów i miast na prawach powiatu nowe zadanie, realizowane w skali odpowiadającej liczbie tworzonych profili kandydata na kierowcę, którą sama ocena skutków regulacji szacuje na około 800 tys. do 1 mln osób rocznie. W tym przedmiocie wątpliwości budzi też relacja projektowanego art. 23b ust. 2 u.k.p. do definicji zawartej w art. 2 pkt 5 u.k.p. Zgodnie z definicją cyfrowa karta kursanta jest utworzona, udostępniana, aktualizowana i archiwizowana w systemie teleinformatycznym zapewnianym przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, co wskazywałoby na techniczno-systemowy charakter jej utworzenia, zaś art. 23b ust. 2 czyni podmiotem czynności generowania indywidualnego numeru kursanta starostę, co z kolei wskazuje na konieczność dokonywania konkretnych czynności przez organ. Projekt nie przesądza przy tym momentu i zdarzenia inicjującego utworzenie karty, w szczególności jej relacji do profilu kandydata na kierowcę, ani stopnia automatyzacji tych czynności. Jeżeli intencją projektodawcy jest pełna automatyzacja generowania karty

i numeru w systemie teleinformatycznym z chwilą utworzenia profilu kandydata na kierowcę, powinno to wynikać wprost z przepisu albo z delegacji do aktu wykonawczego. W obecnym brzmieniu, wobec wskazanej niespójności, przepis może być odczytywany jako kreujący po stronie starosty zadanie o nieokreślonej pracochłonności, którego OSR w ogóle nie wycenia.

Analogiczny charakter ma projektowany art. 23f pkt 4 u.k.p., zobowiązujący OSK albo podmiot prowadzący szkolenie do zgłaszania staroście braku możliwości wprowadzenia lub potwierdzenia danych i informacji w cyfrowej karcie kursanta, jeżeli nie nastąpiło to w terminie 7 dni od zakończenia zajęć lub części praktycznej egzaminu wewnętrznego. Przede wszystkim przepis — w odróżnieniu od analogicznych regulacji zawartych w projekcie, konsekwentnie posługujących się kryterium właściwości miejscowej (art. 23e ust. 1 pkt 3 u.k.p.) — nie dookreśla, który konkretnie organ jest w tej kwestii właściwy. Przepis nie wskazuje również, jakie czynności starosta ma podjąć w następstwie takiego zgłoszenia, co jest równoznaczne z powstaniem nowego, potencjalnie masowego strumienia zgłoszeń wpływających do wydziałów komunikacji bez określonej procedury ich obsługi, a to w praktyce oznacza konieczność samodzielnego wypracowania trybu postępowania i angażowania zasobów kadrowych, ponownie bez odzwierciedlenia w OSR.

Podkreślić należy, że wdrożenie obu wskazanych obowiązków, a także pozostałych zadań powiatu związanych z cyfrową kartą kursanta (w szczególności dostępu do danych karty na potrzeby nadzoru, o którym mowa w projektowanym art. 23e ust. 1 pkt 2 i 3 u.k.p.), będzie wymagało poniesienia przez powiaty kosztów dostosowania, aktualizacji i bieżącego utrzymania niezbędnych narzędzi systemowych po stronie urzędów, jak również zapewnienia i przeszkolenia kadry do obsługi tych zadań. Są to koszty o charakterze zarówno jednorazowym, jak i stałym, których ocena skutków regulacji w ogóle nie identyfikuje — tabela skutków dla sektora finansów publicznych wykazuje wydatki jednostek samorządu terytorialnego jako zerowe w całym dziesięcioletnim okresie prognozy, mimo że część opisowa OSR przyznaje, iż „starostowie poniosą koszty organizacyjne związane z dostępem do danych karty i obsługą nowych obowiązków”.

W tym stanie rzeczy projekt nie czyni zadość zasadzie adekwatności wyrażonej w art. 167 ust. 1 i 4 Konstytucji RP, zgodnie z którą przekazaniu jednostkom samorządu terytorialnego nowych zadań powinno towarzyszyć zapewnienie im udziału w dochodach publicznych odpowiednio do przypadających im zadań. W odróżnieniu od Centrum Egzaminowania, dla którego przewidziano dedykowane źródło finansowania z opłaty egzaminacyjnej, oraz systemów teleinformatycznych finansowanych ze środków Funduszu, projekt nie wskazuje jakiegokolwiek źródła pokrycia kosztów zadań nakładanych na powiaty, co oceniamy jako niedopuszczalne.

2) Art. 1 pkt 3 ustawy nowelizującej w odniesieniu do Art. 23d ust. 6 i 7 u.k.p.

Proponuje się następujące brzmienie przepisów:

„6. Wprowadzenie danych i informacji dotyczących przebiegu szkolenia w zakresie nauki jazdy w sposób, o którym mowa w ust. 5, następuje niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 7 dni po ustaniu przyczyny

uniemożliwiającej ich wprowadzenie, a jeżeli przed upływem tego terminu mają się rozpocząć kolejne zajęcia z osobą szkoloną — przed ich rozpoczęciem."

7. Wprowadzenie danych i informacji dotyczących przebiegu części praktycznej egzaminu wewnętrznego w sposób, o którym mowa w ust. 5, następuje niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 7 dni po ustaniu przyczyny uniemożliwiającej ich wprowadzenie."

Projektowany art. 23d ust. 6 i 7 u.k.p. regulują terminy uzupełniającego wprowadzenia do cyfrowej karty kursanta danych i informacji, których nie zdołano wprowadzić lub potwierdzić z przyczyn technicznych (art. 23d ust. 5). W przypadku ust. 6 termin określono jako „*najpóźniej w ciągu 7 dni lub przed rozpoczęciem kolejnych zajęć z osobą szkoloną*". Posłużenie się spójnikiem „*lub*” tworzy alternatywę nierozłączną, w której zobowiązany może wybrać człon dla siebie korzystniejszy. W sytuacji, w której kolejne zajęcia nie zostały zaplanowane albo mają się odbyć w odległym terminie, człon „*przed rozpoczęciem kolejnych zajęć*” w praktyce znosi rygor 7 dni, umożliwiając wprowadzenie danych ze znacznym opóźnieniem. W przypadku ust. 7 nie przewidziano natomiast żadnego terminu maksymalnego, a jego bieg uzależniono wyłącznie od „*ustania przyczyny uniemożliwiającej wprowadzenie danych*”. Klauzula „*niezwłocznie*” nie stanowi w tych warunkach realnego rygoru, a jest to o tyle istotniejsze, iż przepis dotyczy egzaminu wewnętrznego — zdarzenia warunkującego dopuszczenie do egzaminu państwowego. W konsekwencji, w obu przypadkach zasadne jest odpowiednie doprecyzowanie oraz wprowadzenie terminów maksymalnych.

3) Art. 1 pkt 5 lit. a) i b) ustawy nowelizującej w odniesieniu do Art. 27 ust. 1 pkt 7 oraz ust. 2 pkt 6 u.k.p.

Proponuje się następujące brzmienie przepisów:

„7) przekazywać staroście, o którym mowa w pkt 1, niezwłocznie, lecz nie później niż w terminie 3 dni roboczych od otrzymania żądania, plik z nagraniem, o którym mowa w art. 23h ust. 5,”

„6) przekazywać staroście, o którym mowa w pkt 1, niezwłocznie, lecz nie później niż w terminie 3 dni roboczych od otrzymania żądania, plik z nagraniem, o którym mowa w art. 23h ust. 5,”

Sugerowana zmiana usuwa dwie wady projektowanych przepisów. Po pierwsze, koryguje wadliwe odesłanie w art. 27 ust. 1 pkt 7 dot. pojęcia „*pliku z nagraniem*”, które zostało zdefiniowane w art. 23h ust. 5, podczas gdy obecne brzmienie regulacji odsyła do art. 23h ust. 4 regulującego rejestrację jako warunek zakończenia egzaminu wewnętrznego oraz skutki awarii urządzenia. Prawidłowe odesłanie do art. 23h ust. 5 przewiduje już bliźniaczy art. 27 ust. 2 pkt 6, co potwierdza, że w pkt 7 doszło do omyłki. Po drugie, propozycja ujednolica redakcję obu równoległych przepisów, które w projekcie różnią się sformułowaniem terminu (formuła z „*niezwłocznością*” występuje wyłącznie w pkt 7) oraz szykiem — w pkt 6 fraza „*od otrzymania żądania pliku z nagraniem*” jest ponadto niepoprawna składniowo, sugerując żądanie „otrzymania pliku”, a nie żądanie jego przekazania. Nadanie obu przepisom jednolitego brzmienia zapewnia spójność regulacji obowiązków o identycznej funkcji i eliminuje ryzyko rozbieżnej wykładni.

4) Art. 1 pkt 6 ustawy nowelizującej w odniesieniu do Art. 28 ust. 2a oraz ust. 4 pkt 6 u.k.p.

Proponuje się następujące brzmienie przepisu:

„6) adresy należących do ośrodka szkolenia kierowców pomieszczeń biurowych, sal wykładowych i placów manewrowych, wraz z określeniem tytułu prawnego oraz dat określających okres, na jaki przedsiębiorca posiada tytuł prawny do tych obiektów, z zastrzeżeniem, że w odniesieniu do placu manewrowego wymóg nie dotyczy przypadku, o którym mowa w ust. 2a;”

Projektowany art. 28 ust. 2a u.k.p. wyłącza wobec OSK prowadzącego szkolenie w zakresie kategorii B lub B1 wymóg posiadania placu manewrowego. Należy jednak zwrócić uwagę, iż niezmieniany projektem art. 28 ust. 4 pkt 6 u.k.p. nadal nakłada na przedsiębiorcę obowiązek wskazania we wniosku o wpis adresów należących do OSK placów manewrowych wraz z określeniem tytułu prawnego oraz okresu jego posiadania. W przypadku ośrodków szkolących wyłącznie w zakresie kategorii B lub B1 element ten staje się bezprzedmiotowy, a jego utrzymanie rodzi wątpliwości interpretacyjne co do kompletności wniosku i zakresu weryfikacji dokonywanej przez starostę. Zasadne jest zatem skorelowanie art. 28 ust. 4 pkt 6 z projektowanym ust. 2a przez odpowiednie zastrzeżenie, że obowiązek wskazania adresów placów manewrowych nie dotyczy przypadków, o których mowa w ust. 2a.

5) Art. 1 pkt 11 lit. a) i b) ustawy nowelizującej w odniesieniu do Art. 45 ust. 2 pkt 1a), 3a) i 3b) u.k.p.

Proponuje się następujące brzmienie przepisu:

„1a) wielokrotne nierealizowanie obowiązków, o których mowa w art. 23f pkt 1–4;”

Redakcja pkt 1a odbiega od konwencji katalogu, gdyż część ogólna ust. 2 brzmi „*Rażącym naruszeniem (...) jest:*”, po czym poszczególne punkty posługują się formą rzeczownikową („*wielokrotne prowadzenie*”, „*wielokrotne nieprzedstawienie*”, „*wielokrotne wystawienie*”, „*odmowa*”), z którą nie jest spójna czasownikowa formuła „*wielokrotnie nie realizuje obowiązków*”. Tym samym, punkt należy stosownie przeredagować dla zapewnienia spójności oraz jednoznaczności językowej i legislacyjnej.

6) Art. 2 ustawy nowelizującej w odniesieniu do Art. 20 pkt 21 u.d.p. oraz Art. 3 pkt 1, 2 i 3 lit. a) i b) ustawy nowelizującej w odniesieniu do Art. 2 pkt 47d), Art. 47 ust. 3a oraz Art. 130a ust. 1 pkt 8 i ust. 6a lit. i)

Postuluje się o przesądzenie charakteru zadania dodawanego w art. 20 pkt 21 u.d.p. przez jednoznaczne określenie, czy wyznaczanie miejsc postoju stanowi obowiązek, czy uprawnienie zarządcy drogi, oraz o usunięcie wynikającej stąd sprzeczności między treścią przepisu a jego kwalifikacją w OSR; o wprowadzenie mechanizmu identyfikacji użytkownika i obowiązku współpracy operatora w zakresie udostępniania danych najemcy właściwym służbom; o przyznanie strażom gminnym (miejskim) kompetencji do wydawania dyspozycji usunięcia; o rzetelne oszacowanie w OSR kosztów i dochodów powiatów związanych zarówno z usuwaniem i przechowywaniem urządzeń mikromobilności dzielonej, jak i z wyznaczeniem, utworzeniem oraz oznakowaniem miejsc postoju, wraz ze wskazaniem źródła ich

finansowania; a nadto o wydłużenie okresu przejściowego w stopniu umożliwiającym samorządom rzetelne przeprowadzenie niezbędnych analiz oraz fizyczne utworzenie i oznakowanie tych miejsc.

Zaproponowane rozwiązania są niekompletne i zgodnie z proponowanym brzmieniem, całkowicie przenoszą ciężar wykonawczy oraz finansowy w przedmiotowym zakresie na JST. Istotnym zastrzeżeniem jest przede wszystkim poważna rozbieżność w kwestii charakteru zadania dodawanego w art. 20 pkt 21 u.d.p., który został określony sprzecznie z jego kwalifikacją w OSR. Wspomniany przepis rozpoczyna się bowiem formułą „Do zarządcy drogi należy w szczególności:” i zawiera wyliczenie zadań obligatoryjnych względem zarządcy drogi. Umieszczenie w tym katalogu wyznaczania miejsc przeznaczonych do postoju pojazdów i urządzeń mikromobilności dzielonej oznacza literalnie wprowadzenie kolejnego obowiązku wobec podmiotów zobligowanych, a więc m.in. zarządu powiatu oraz prezydenta miasta na prawach powiatu, będącego zarządcą, co do zasady, wszystkich dróg publicznych w granicach miasta. Takie sformułowanie normy pozostaje w sprzeczności z treścią OSR (sekcja 4), który wprost brzmi: „Nowa kompetencja (fakultatywna), możliwe koszty oznakowania i wyznaczenia miejsc postoju; w praktyce w gminach o niewielkiej sieci drogowej oraz na obszarach, gdzie nie funkcjonują usługi mikromobilności dzielonej, kompetencja ta będzie miała charakter fakultatywny i nieaktywowany – realnie obowiązek/uprawnienie wyznaczania miejsc postoju będzie wykonywany przede wszystkim przez zarządców dróg w miastach, w których działają operatorzy mikromobilności dzielonej”. Rozbieżność ta ma bezpośrednie znaczenie w kontekście finansowania i odpowiedzialności, gdyż jeśli wyznaczanie miejsc jest obowiązkiem, jego niewykonanie czyni obowiązek potencjalnego użytkownika urządzenia niewykonalnym na danym obszarze (na co ryzyko wskazuje samo uzasadnienie). Jeżeli zaś intencją projektodawcy jest kompetencja fakultatywna, wymaga klarownego rozstrzygnięcia, jaki skutek dla obowiązku z art. 47 ust. 3a ma brak jakiegokolwiek miejsca wyznaczonego w danej miejscowości.

Projekt *de facto* nie zapewnia również realnych instrumentów egzekucji nowego obowiązku, gdyż choć projektowany przepis zakazuje określonego zachowania, to nie określa sposobu identyfikacji osoby dopuszczającej się naruszenia, co finalnie właściwie uniemożliwia jego ściganie oraz egzekucję sankcji. Ustalenie tożsamości użytkownika wymaga bowiem współpracy operatora dysponującego danymi najemcy, a projekt nie wprowadza wyraźnej podstawy prawnej nakładającej na operatora obowiązek ich udostępniania właściwym służbom w sposób umożliwiający sprawne prowadzenie postępowań. Inną kwestią jest jeszcze fakt, że użytkownicy takich aplikacji nie zawsze podają prawdziwe dane identyfikacyjne, co dodatkowo utrudnia ściganie. Bez równoległej regulacji odpowiedzialności operatora oraz mechanizmu identyfikacji użytkownika obowiązek pozostanie w znacznej mierze przepisem martwym, którego praktycznie nierealizowalny ciężar wykonawczy spadnie wyłącznie na samorządy.

W kontekście projektowanych ograniczeń oraz obowiązków w przedmiocie mikromobilności dzielonej uwagę zwraca także brak przyznania strażom gminnym (miejskim) kompetencji do egzekwowania nowego obowiązku. Projekt wprowadza nową podstawę usunięcia pojazdu lub urządzenia mikromobilności dzielonej, ale nie dokonuje odpowiedniej zmiany przepisu określającego, kto może wydać dyspozycję usunięcia w tym

przypadku. W konsekwencji dyspozycję taką będzie mógł wydać wyłącznie policjant, natomiast strażnik gminny (miejski) – nie. Tymczasem to właśnie straże gminne (miejskie) są w miastach naturalnym i podstawowym organem egzekwującym prawidłowość postoju pojazdów i urządzeń mikromobilności dzielonej, w związku z czym pozbawienie ich kompetencji do wydawania dyspozycji usunięcia w tym zakresie istotnie osłabi wykonalność całej regulacji, przenosząc ciężar egzekucji wyłącznie na Policję, która już w tym momencie jest dostatecznie obciążona w przedmiocie pilnowania porządku prawnego i walki z przestępczością. Konieczne jest zatem przyznanie strażom gminnym (miejskim) kompetencji do wydawania dyspozycji usunięcia pojazdu lub urządzenia pozostawionego z naruszeniem art. 47 ust. 3a p.r.d.

Kluczowe zastrzeżenie polega na pominięciu w projekcie konsekwencji finansowych i organizacyjnych po stronie powiatów. Usuwanie pojazdów i prowadzenie parkingu strzeżonego stanowi zadanie własne powiatu, a wobec pojazdów nieodebranych starosta prowadzi postępowania o przepadek na rzecz powiatu i o kosztach z tym związanych. Objęcie tym reżimem masowo eksploatowanych urządzeń mikromobilności dzielonej oznacza dla powiatów, a przede wszystkim miast na prawach powiatu -konieczność zapewnienia zdolności logistycznej i powierzchni parkingów strzeżonych dla potencjalnie tysięcy sztuk, prowadzenia postępowań kosztowych wobec operatorów, a w razie nieodbierania urządzeń — postępowań o przepadek i zagospodarowania mienia o relatywnie niskiej wartości, przy realnym ryzyku, że koszty przechowywania przewyższą wartość urządzenia i możliwą do wyegzekwowania należność. Rozszerzenie hipotezy przepisu sankcjonującego usunięcie w sposób przewidywalny zwiększy liczbę dyspozycji usunięcia, a wraz z nią obciążenie powiatów, jak również wymusi zintensyfikowanie działań Policji i straży gminnych (miejskich) kosztem realizacji innych, niejednokrotnie ważniejszych zadań.

Odrębnym i całkowicie pominiętym w projekcie źródłem obciążeń — niezależnym od zadania usuwania pojazdów — są koszty samego wyznaczenia miejsc postoju. Wykonanie tego zadania wymaga po stronie samorządów przeprowadzenia złożonych analiz (m.in. rozmieszczenia lokalizacji z uwzględnieniem szerokości chodnika, dostępności dla pieszych i osób z niepełnosprawnościami oraz bliskości węzłów przesiadkowych), a następnie fizycznego utworzenia i oznakowania tych miejsc. Skalę tego przedsięwzięcia dostrzegają sami projektodawcy w uzasadnieniu projektu, wskazując, że „w *większych miastach, gdzie liczba wymaganych stref może wynosić kilkaset lub kilka tysięcy lokalizacji*”, a mimo to projekt nie przewiduje na ten cel żadnych środków.

Należy także podkreślić, abstrahując już nawet od kwestii finansowania, iż wyznaczony okres przejściowy dla wspomnianych obowiązków jest zdecydowanie zbyt krótki. Zważywszy, że mamy już lipiec 2026 r., a wykonanie zadania wymaga uprzedniego przeprowadzenia złożonych analiz, wyznaczenia lokalizacji, a następnie ich fizycznego utworzenia i oznakowania, pozostały czas do dnia wejścia w życie tych przepisów może okazać się w praktyce niewystarczający, w szczególności w większych miastach, gdzie liczba wymaganych stref sięga od kilkuset do kilku tysięcy lokalizacji.

7) Uwaga ogólna do OSR i Uzasadnienia projektu

Niezależnie od uwag szczegółowych zgłoszonych powyżej, za zasadniczą wadę projektu uznajemy sposób, w jaki OSR i uzasadnienie ujmuje skutki finansowe regulacji dla JST. Tabela skutków dla sektora finansów publicznych wykazuje wydatki JST jako zerowe w całym dziesięcioletnim okresie prognozy (2027–2036), a jedynym odnotowanym po stronie JST skutkiem dochodowym jest udział we wpływach z PIT od wynagrodzeń sześciu pracowników Centrum Egzaminowania. Takie ujęcie jest nierzetelne i zdecydowanie mija się z prawdą, zatem wnosimy o rzetelne oszacowanie w OSR pełnych kosztów po stronie powiatów oraz o wskazanie mechanizmu ich finansowania.

Świadczy o tym chociażby fakt, iż w części opisowej samego OSR przyznano, że starostowie poniosą koszty organizacyjne związane z dostępem do danych cyfrowej karty kursanta i obsługą nowych obowiązków nadzorczych, a zarządcy dróg — koszty oznakowania i wyznaczenia miejsc postoju. Kosztów zadeklarowanych opisowo nie sposób w tabeli sprowadzać do zera bez jakiegokolwiek, choćby przedziałowego, oszacowania. Ponadto, jak wskazano w uwagach szczegółowych, OSR pomija całe kategorie kosztów obciążających powiaty: czynności starosty związane z cyfrową kartą kursanta (przy skali ok. 800 tys.–1 mln operacji rocznie), obsługę zgłoszeń z art. 23f pkt 4 u.k.p., prowadzenie postępowań w sprawach nowych przesłanek z art. 45 ust. 2 u.k.p., a przede wszystkim — najistotniejsze kwotowo — koszty powiatowego zadania własnego, jakim jest usuwanie, przechowywanie i przepadek urządzeń mikromobilności dzielonej, oraz koszty wyznaczenia, utworzenia i oznakowania miejsc postoju. Co więcej, prezentowanie udziału JST we wpływach z PIT od wynagrodzeń pracowników państwowej osoby prawnej jako „skutku dla JST”, przy jednoczesnym zerowaniu wydatków, niezgodnie z prawdą sugeruje dodatni bilans regulacji dla samorządu. Dochód ten nie ma jednak żadnego związku z zadaniami nakładanymi na powiaty i nie może być traktowany jako źródło ich finansowania.

W konsekwencji projekt nie czyni zadość zasadzie adekwatności wyrażonej w art. 167 ust. 1 i 4 Konstytucji RP, zgodnie z którą przekazaniu jednostkom samorządu terytorialnego nowych zadań powinno towarzyszyć zapewnienie im udziału w dochodach publicznych odpowiednio do przypadających im zadań. O ile bowiem dla Centrum Egzaminowania przewidziano dedykowane źródło finansowania z opłaty egzaminacyjnej, a dla systemów teleinformatycznych na poziomie centralnym - środki Funduszu CEPiK, o tyle dla żadnego z zadań nakładanych na powiaty projekt nie wskazuje jakiegokolwiek źródła pokrycia kosztów.

8) Uwagi redakcyjne

- **Art. 1 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 2 pkt 5, art. 23c ust. 1 pkt 1 lit. c) oraz pkt 2 lit. c), art. 23d ust. 2, art. 23e ust. 1 pkt 1 oraz pkt 2, art. 23f (część ogólna), art. 23g ust. 3, art. 23h ust. 2, art. 23i, art. 23j ust. 5.**

Przepisy dotyczące cyfrowej karty kursanta konsekwentnie posługują się formułą „ośrodek szkolenia kierowców lub podmiot prowadzący szkolenie, o którym mowa w art. 26 ust. 1 pkt 1a lub ust. 3”, a tymczasem art. 26 ust. 1 u.k.p. zawiera wyłącznie punkty 1–3, zaś projekt nie dodaje w nim punktu 1a. Odesłania te są

zatem puste, gdyż kierują do nieistniejącej jednostki redakcyjnej, co czyni wadliwym określenie zakresu podmiotowego wszystkich przepisów o cyfrowej karcie kursanta.

- **Art. 1 pkt 3 w odniesieniu do Art. 23c ust. 6 u.k.p.**

Proponuje się następujące brzmienie przepisu:

„6. Dane lokalizacyjne, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. h i pkt 2 lit. g, rejestrowane w cyfrowej karcie kursanta nie mogą być zmieniane ani usuwane.”

Przepis w obecnym brzmieniu stanowi, że dane lokalizacyjne „nie mogą być zmieniane ani usuwane” i odsyła do nich jako do tych „o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. f i pkt 2 lit. g”. Problem w tym, iż owe odesłanie jest nieprawidłowe, gdyż w pkt 1 dane lokalizacyjne (trasa jazdy w formacie GPX) zostały ulokowane w lit. h), a nie lit. (lit. f) dotyczy daty i godziny zakończenia zajęć).

- **Art. 1 pkt 22 ustawy nowelizującej w odniesieniu do Art. 57aa ust. 2 pkt 6 u.k.p.**

Proponuje się następujące brzmienie przepisu:

„6) publikowanie na stronie podmiotowej Instytutu Transportu Samochodowego aktualnego katalogu pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym na prawo jazdy;”

Przepis art. 57aa ust. 2 pkt 6 u.k.p. nakazuje publikację katalogu pytań na stronie „Instytutu Transportu Drogowego”, podczas gdy nowotworzone Centrum Egzaminowania ma działać w strukturze Instytutu Transportu Samochodowego (tak stanowi art. 57aa ust. 1 i cała reszta projektu). Błędna nazwa instytutu.

- **Art. 1 pkt 22 ustawy nowelizującej w odniesieniu do Art. 57ab ust. 2 u.k.p.**

Proponuje się następujące brzmienie przepisu:

„2. Centrum Egzaminowania informuje podmioty zewnętrzne oraz osoby prywatne o pozytywnej lub negatywnej weryfikacji propozycji pytań egzaminacyjnych, o których mowa w art. 57aa ust. 2 pkt 1, oraz scenariuszy, wizualizacji i opisów wchodzących w skład tych pytań, w terminie 30 dni od dnia dokonania weryfikacji..”

W przepisie termin poinformowania o weryfikacji określono jako „30 dni **do** dnia dokonania weryfikacji”, zaś prawidłowo powinno zostać to określone poprzez użycie terminu „**od** dnia” —termin nie może biec „do” zdarzenia, od którego ma być liczony.

- **Art. 1 pkt 22 ustawy nowelizującej w odniesieniu do Art. 57ad ust. 2 u.k.p.**

Proponuje się następujące brzmienie przepisu:

„2. Centrum Egzaminacyjne może, w celu realizacji poszczególnych zadań, zasięgać opinii Rady Konsultacyjnej, której skład wyznacza minister właściwy do spraw transportu, w drodze zarządzenia.”

Przepis posługuje się nazwą „Centrum Egzaminacyjne”, podczas gdy w całym projekcie instytucja nazywa się „Centrum Egzaminowania”. Niekonsekwencja terminologiczna.

- **Art. 10 pkt 1 i 3 ustawy nowelizującej**

Przepis dot. *vacatio legis* zawiera wewnętrzną sprzeczność w odniesieniu do art. 1 pkt 11 projektu (dodającego w art. 45 ust. 2 u.k.p. przesłanki skreślenia z rejestru — pkt 1a, 3a i 3b). Jednostka ta została bowiem wymieniona jednocześnie w dwóch punktach art. 10, przewidujących dwa różne, wykluczające się terminy wejścia w życie:

w art. 10 pkt 1 — wśród przepisów wchodzących w życie z dniem 1 lipca 2027 r.;

w art. 10 pkt 3 — wśród przepisów wchodzących w życie z dniem 1 stycznia 2029 r.

Ten sam przepis nie może wejść w życie w dwóch różnych datach, co czyni regulację wewnętrze sprzeczną i uniemożliwia jednoznaczne ustalenie momentu, od którego przesłanki z art. 45 ust. 2 pkt 1a, 3a i 3b u.k.p. znajdują zastosowanie. Sprzeczność ta wymaga usunięcia przez przypisanie art. 1 pkt 11 wyłącznie jednej daty wejścia w życie.

Pragniemy również zaznaczyć, że z uwagi na oddziaływanie procedowanego projektu ustawy na jednostki samorządu terytorialnego, akt ten powinien również zostać przedłożony do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich
Andrzej Płonka