

UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw
Autor	Ministerstwo Infrastruktury
Projekt z dnia	25 września 2026 r.

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	-----
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Mateusz Jabłoński
e-mail	biuro@zpp.pl
tel.	18 477 86 00

Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Art. 1 pkt 5 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 19a pkt 1 i pkt 2 lit. b) u.k.p. oraz art. 11 ustawy nowelizującej	Postuluje się o doprecyzowanie, że przepis dotyczy prawomocnego skazania, poprzez przyjęcie następującego brzmienia: „1) kierownik ośrodka szkolenia kierowców lub podmiotu prowadzącego szkolenie, o którym mowa w art. 26 ust. 1 pkt 1a lub ust. 3, wykładowca lub instruktor został prawomocnie skazany za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów stanowiących dowody odbycia szkolenia wymaganego do uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdem – w zakresie szkolenia, którego odbycie było niezbędne do wydania prawa jazdy;”	Na poparcie zasługuje cel regulacji polegający na ochronie osoby, która zdała egzamin państwowy i nie miała związku z fałszerstwem dokumentacji szkolenia. Przepis posługuje się jednak pojęciem skazania bez jednoczesnego wskazania, że chodzi o wyrok prawomocny, choć tak ujmując to uzasadnienie. Dla starosty, który na tej podstawie odstępuje od wznowienia postępowania, musi być jednoznaczne, od jakiego momentu przesłanka jest spełniona. Starosta musi też ustalić, że osoba, której wydano prawo jazdy, nie wiedziała i przy zachowaniu należytej staranności nie mogła wiedzieć o przestępstwie. Projekt nie wskazuje		

		Ponadto postuluje się o wskazanie, na jakiej podstawie i w jakim trybie starosta ustala okoliczność, o której mowa w art. 19a pkt 2 lit. b) u.k.p. oraz uwzględnienie w OSR kosztów postępowań prowadzonych w tym zakresie, w tym w sprawach wznawianych na żądanie strony na podstawie art. 11 ust. 3 ustawy nowelizującej, w których starosta ustala spełnienie warunków z art. 19a u.k.p. zgodnie z art. 11 ust. 5 ustawy nowelizującej.	jednak, na jakiej podstawie i w jakim trybie starosta ma tego dokonać, ani jakimi środkami dowodowymi ma się posłużyć. Ustalenie stanu wiedzy i staranności osoby, której wydano dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem wymagałoby w praktyce przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego w każdej sprawie. Ocena ta ma przy tym nastąpić już na etapie rozstrzygania o wznowieniu postępowania, a więc zanim organ może prowadzić postępowanie dowodowe. Ta sama trudność wystąpi w sprawach wznawianych na żądanie strony na podstawie art. 11 ust. 3 ustawy nowelizującej. Zgodnie z art. 11 ust. 5 ustawy nowelizującej starosta musi w nich ustalić, czy warunki z art. 19a u.k.p. były spełnione w dniu wydania dotychczasowej decyzji, często w odniesieniu do zdarzeń sprzed kilku lat. Uzasadnienie twierdzi tymczasem, że regulacja nie wywołuje skutków finansowych dla jednostek samorządu terytorialnego i zmniejszy liczbę postępowań, pomijając obciążenie związane z tymi ustaleniami.		
2.	Art. 1 pkt 6 lit. b) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 23 ust. 2a u.k.p.	Postuluje się o doprecyzowanie przepisu bezpośrednio w ustawie albo w drodze upoważnienia ustawowego przez określenie, jak należy rozumieć symulator jazdy i jakie wymagania techniczne ma spełniać.	Z treści przepisu nie wynika, na czym ma polegać projektowane rozwiązanie. Projekt nie określa, czym jest symulator jazdy ani jakie wymagania ma spełniać urządzenie, aby mogło zostać za niego uznane. Wątpliwości tych nie wyjaśnia uzasadnienie ani OSR, które w ogóle nie odnoszą się do tej zmiany.		
3.	Art. 1 pkt 7 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art.	Postuluje się o wskazanie w ustawie, w jaki sposób starosta uzyskuje dostęp do danych zawartych w	Zgodnie z art. 23d ust. 3 u.k.p. starosta przetwarza dane zawarte w cyfrowej karcie kursanta w zakresie niezbędnym		

	23d ust. 3 oraz art. 23e ust. 2 i 5 u.k.p.	cyfrowej karcie kursanta oraz przesądzenie, że w przypadku wyrażenia przez starostę zgody, o której mowa w art. 23e ust. 5 u.k.p., dostęp ten zapewnia mu się za pośrednictwem jednego systemu teleinformatycznego zintegrowanego z CEK, bez konieczności ponoszenia kosztów zapewnienia dostępu do tego systemu i jego integracji z systemami dostawców.	do wykonywania zadań określonych w ustawie. Przepis ten nie uzależnia przetwarzania danych od żadnych warunków. Tymczasem z treści art. 23e ust. 5 u.k.p. wynika, że dane te mogą być udostępniane staroście wyłącznie za jego zgodą i to za pośrednictwem systemu dostawcy wybranego przez ośrodek szkolenia kierowców (art. 23e ust. 2 u.k.p.). Przepisy nie są więc spójne, a projekt nie określa, w jaki sposób starosta ma uzyskać dostęp do danych, które zgodnie z art. 23d ust. 3 u.k.p. przetwarza. Ponadto, przy wielu dostawcach starosta musiałby korzystać z tylu odrębnych systemów, ilu dostawców wybiorą ośrodki z jego terenu, ponosząc koszty dostępu, szkoleń i zabezpieczeń, których projekt nie finansuje. Dlatego w przypadku wyrażenia przez starostę zgody, dostęp do danych powinien następować za pośrednictwem jednego systemu zintegrowanego z CEK, z której starosta już korzysta. Powiat nie powinien przy tym ponosić kosztów uzyskania dostępu do tego systemu, w tym opłat na rzecz dostawców, kosztów jego integracji z oprogramowaniem wykorzystywanym w starostwie ani kosztów szkolenia pracowników w jego obsłudze.		
4.	Art. 1 pkt 7 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 23g ust. 11 u.k.p.	Proponuje się następujące brzmienie przepisu: <i>„11. Dyrektor Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania przekazuje staroście, o którym mowa w art. 28 ust. 3 lub art. 30 ust. 1, decyzję o zatwierdzeniu</i>	Przepis wskazuje, że starosta może wystąpić o uchylenie decyzji o zatwierdzeniu indywidualnego programu szkolenia, jeżeli stwierdzi, że program jest realizowany niezgodnie z warunkami określonymi w decyzji. W obecnym brzmieniu art. 23g ust. 11 u.k.p. starosta otrzymuje jednak		

		<i>indywidualnego programu szkolenia wraz z tym programem, w terminie 3 dni roboczych od dnia jej wydania.”.</i>	wyłącznie informację o wydaniu decyzji, bez jej treści i bez samego programu. Nie zna zatem warunków, na jakich ośrodek może prowadzić szkolenie, i nie jest w stanie ocenić, czy są one przestrzegane. Przekazanie staroście decyzji wraz z programem jest więc niezbędne, by przyznana mu kompetencja mogła być realnie wykonywana.		
5.	Art. 1 pkt 8 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 24 ust. 2 u.k.p.	Postuluje się o wykreślenie przepisu.	Przepis dopuszcza prowadzenie części zajęć praktycznych w ramach nauki jazdy pojazdem, który nie jest przystosowany do nauki jazdy zgodnie z art. 24 ust. 1 pkt 1 lit. c u.k.p. Jednakże ani uzasadnienie, ani OSR w ogóle nie odnoszą się do tej zmiany. Nie wskazują, z jakiej potrzeby wynika, jakim pojazdem miałyby być prowadzone takie zajęcia ani w jakich sytuacjach rozwiązanie to miałoby być stosowane. Ponadto, wyłączenie wymogu przystosowania pojazdu do nauki jazdy dla nieokreślonej „części zajęć” budzi przy tym poważne wątpliwości z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.		
6.	Art. 1 pkt 9 lit. d) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 27 ust. 6a i 6b u.k.p.	Postuluje się o wzajemne dostosowanie obowiązującego art. 27 ust. 6 u.k.p. i projektowanego ust. 6a, w szczególności przez uchylenie ust. 6 albo wyłączenie z jego zakresu informacji objętych ust. 6a. Proponuje się również następujące brzmienie art. 27 ust. 6b u.k.p.: „6b. Plik z nagraniem, o którym mowa w ust. 1 pkt 7 oraz ust. 2 pkt	Art. 1 pkt 9 lit. d stanowi o dodaniu ust. 6a i 6b, lecz pierwszą z dodawanych jednostek oznaczono jako ust. 6, co stanowi błąd redakcyjny. Projektowany ust. 6a nie został przy tym dostosowany do obowiązującego art. 27 ust. 6 u.k.p. Zgodnie z tym przepisem starosta może umożliwić przekazywanie informacji z ust. 1 pkt 1 i ust. 2 pkt 1 w formie elektronicznej z wykorzystaniem podpisu elektronicznego, a więc forma ta ma charakter fakultatywny i zależy od decyzji starosty. Projektowany ust.		

		<i>6, przekazuje się staroście w postaci elektronicznej, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej zapewniających poufność i integralność danych, w formie umożliwiającej jego odtworzenie.”</i> Postuluje się ponadto o dodanie regulacji określającej przez jaki okres starosta przechowuje otrzymany plik z nagraniem.	6a nakłada natomiast obowiązek przekazywania tych samych informacji przez ich wprowadzenie do CEK. W konsekwencji obok siebie obowiązywałyby dwa przepisy regulujące odmiennie przekazywanie tych samych danych. Ten sam rodzaj pliku ma być ponadto przekazywany dwoma kanałami: nagranie z ośrodka szkolenia kierowców (ust. 1 pkt 7) pocztą elektroniczną, a nagranie z innego podmiotu prowadzącego szkolenie (ust. 2 pkt 6) za pośrednictwem CEK. Przesyłanie nagrań zawierających wizerunek zwykłą pocztą elektroniczną nie zapewnia bezpieczeństwa danych, a rozmiar plików wideo czyni ten kanał niepraktycznym. Ponadto, projekt określa okres przechowywania zapisu wyłącznie po stronie ośrodka (art. 23k u.k.p.), nie regulując, jak długo kopię zobowiązany jest przechowywać starosta i po jakim czasie może ją trwale usunąć.		
7.	Art. 2 pkt 1 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 12c u.d.p.	Postuluje się o doprecyzowanie, co należy rozumieć poprzez „dopuszczenie” przez zarządcę drogi świadczenia usługi mikromobilności współdzielonej. W szczególności wskazanie, czy wymaga ono zawarcia umowy z operatorem, czy też wystarczające jest niewyrażenie sprzeciwu wobec jego działalności. Postuluje się ponadto o wskazanie źródła finansowania kosztów przeznaczania i wyznaczania stanowisk postojowych oraz uwzględnienie ich w OSR, a także o rozważenie obciążenia tymi	Projekt nie określa, co należy rozumieć przez „dopuszczenie” usługi przez zarządcę drogi, a uzasadnienie tego nie wyjaśnia. Od wykładni tego pojęcia zależy zaś, kiedy powstają obowiązki zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem określone w art. 12c ust. 1 i 2 u.d.p. Jeżeli dopuszczenie wymaga zawarcia umowy z operatorem, jej niezawarcie oznacza, że usługa nie może być świadczona na danych drogach. Jeżeli natomiast za dopuszczenie uznać samo niewyrażenie sprzeciwu wobec działalności operatora, obowiązki po stronie JST		

		kosztami operatorów świadczących usługę.	powstaną niezależnie od ich woli, z chwilą podjęcia przez operatora działalności na ich terenie. Projekt nie wskazuje również, kto ponosi koszty stanowisk postojowych. Przeznaczenie miejsc oraz wykonanie i utrzymanie oznakowania obciążą zarządcę drogi, a wyznaczenie stanowisk organ zarządzający ruchem. Wymaga to, jak też podkreślono w uzasadnieniu, złożonych analiz lokalizacyjnych oraz fizycznego utworzenia i oznakowania stanowisk, których liczba w większych miastach może sięgać kilkuset lub kilku tysięcy. OSR w ogóle tych kosztów nie uwzględnia. Wykazuje wydatki JST jako zerowe, a w części opisowej wspomina jedynie o „możliwych kosztach oznakowania i wyznaczenia miejsc postoju”, bez ich oszacowania i wskazania źródła finansowania. W konsekwencji koszty te spadną w całości na JST, choć stanowiska służą przede wszystkim działalności gospodarczej operatorów. Zasadne jest więc, aby to operatorzy zainteresowani świadczeniem usługi na danym terenie ponosili te koszty.		
8.	Art. 2 pkt 2 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 20 pkt 21 u.d.p.	Proponuje się następujące brzmienie przepisu: <i>„21) przeznaczanie w pasie drogowym miejsc na potrzeby wyznaczenia stanowisk postojowych, o których mowa w art. 12c, dla pojazdów udostępnianych w ramach mikromobilności współdzielonej, w rozumieniu art. 2</i>	Art. 20 pkt 21 u.d.p. umieszcza „wyznaczanie miejsc przeznaczonych do postoju pojazdów” w katalogu zadań zarządcy drogi, a więc jako jego bezwarunkowy obowiązek. Tymczasem art. 12c ust. 1 u.d.p. stanowi, że zarządca drogi „przeznacza w pasie drogowym miejsca” wyłącznie wtedy, gdy „dopuszcza świadczenie usługi”, zaś art. 12c ust. 2 u.d.p. powierza		

		<i>pkt 47d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”.</i>	<i>„wyznaczanie stanowisk postojowych” organowi zarządzającemu ruchem. Przepisy są więc niespójne co do charakteru zadania i podmiotu, który je wykonuje. Proponowane brzmienie usuwa tę niespójność.</i>		
9.	Art. 3 pkt 2 lit. a) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 33 ust. 5 p.r.d.	Proponuje się następujące brzmienie części wspólnej przepisu: <i>„5. Korzystanie z drogi dla pieszych przez kierującego rowerem jest dozwolone wyjątkowo, gdy zachodzi co najmniej jedna z następujących okoliczności:”</i>	Przepis nie wskazuje wprost, czy okoliczności wymienione w pkt 1–5 mają być spełnione łącznie, czy wystarczy spełnienie jednej z nich. Z uzasadnienia, które posługuje się pojęciem „katalogu przypadków, w których dozwolone jest korzystanie z drogi dla pieszych”, wynika, że intencją projektodawcy jest katalog alternatywny. Intencja ta nie znajduje jednak odzwierciedlenia w treści przepisu, dlatego zasadnym jest doprecyzowanie jego brzmienia.		
10.	Art. 3 pkt 5 i pkt 7 lit. a) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 49 ust. 2 pkt 6 oraz art. 130a ust. 1 pkt 8 p.r.d.	Proponuje się następujące brzmienie przepisów: <i>„6) pojazdu udostępnionego w ramach mikromobilności współdzielonej, po zakończeniu korzystania z tej usługi, w innym miejscu niż: - stanowisko postojowe wyznaczone zgodnie z art. 12c ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych - miejsce przy obiekcie małej architektury, w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, przeznaczonym do postoju rowerów, rowerów z napędem, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. a pkt (i) rozporządzenia 168/2013, wózków rowerowych, hulajnog elektrycznych lub urządzeń transportu osobistego”</i>	Art. 49 ust. 2 p.r.d. rozpoczyna się formułą „Zabrania się postoju:”, z którą nie łączy się gramatycznie projektowany pkt 6 („pozostawiania (...) pojazdu”). Projektowany przepis nie wskazuje też, w rozumieniu jakich przepisów należy interpretować pojęcie obiektu małej architektury.		

		„8) pozostawienia pojazdu udostępnionego w ramach mikromobilności współdzielonej z naruszeniem zakazu, o którym mowa w art. 49 ust. 2 pkt 6.”.	Art. 130a ust. 1 pkt 8 p.r.d. posługuje się z kolei niedookreślonym zwrotem „poza przeznaczonym miejscem”, podczas gdy art. 49 ust. 2 pkt 6 wprost mówi o miejscach wyznaczonych i obiektach małej architektury. Przesłanka usunięcia pojazdu musi być jednoznaczna, dlatego zasadne jest odesłanie bezpośrednio do naruszonego zakazu.		
11.	Art. 3 pkt 7 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 130a p.r.d	Proponuje się następujące brzmienie przepisu: <i>„6f. Opłaty, o których mowa w ust. 6, są wnoszone w dniu odbioru pojazdu lub w okresie 14 dni od dnia jego odbioru. Zasady, tryb oraz formę wnoszenia opłat określa starosta. 6g. W przypadku niewniesienia w terminie opłaty, o której mowa w ust. 6f, stosuje się odpowiednio przepisy ust. 10h.”</i>	Wyrokiem z dnia 5 grudnia 2018 r., sygn. K 6/17, Trybunał Konstytucyjny uznał art. 130a ust. 5c ustawy za niezgodny z art. 64 ust. 1 i 3 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie, w jakim uzależniał on wydanie pojazdu z parkingu strzeżonego od uprzedniego uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie. Trybunał przesądził, że takie warunkowanie odbioru pojazdu stanowi nieproporcjonalne ograniczenie prawa własności, ponieważ ten sam cel, czyli zapewnienie powiatowi wpływów z opłat, można osiągnąć środkiem mniej dolegliwym, przez nałożenie obowiązku zapłaty w określonym terminie i dochodzenie należności w trybie egzekucji administracyjnej. Na skutek derogacji zakwestionowanej normy w obowiązującym stanie prawnym powstała luka polegająca na braku ustawowego określenia terminu wniesienia opłaty za usunięcie i parkowanie oraz trybu jej dochodzenia w sytuacji, gdy właściciel odbiera pojazd — na co zwrócił uwagę sam Trybunał. Luka ta dotychczas nie została wypełniona, co rodzi po stronie		

			organów rejestrujących realne trudności w skutecznym poborze opłat stanowiących dochód własny powiatu. Proponowane uregulowanie art. 130a ust. 6f i 6g p.r.d. realizuje wprost model rozwiązania wskazany przez TK jako konstytucyjnie dopuszczalny, gdyż tym sposobem wydanie pojazdu nie jest uzależnione od uprzedniego uiszczenia opłaty, lecz staje się ona płatna w dniu odbioru pojazdu albo w terminie 14 dni, a w razie jej niewniesienia podlega egzekucji w trybie administracyjnym. Odesłanie w projektowanym art. 130a ust. 6g do ust. 10h p.r.d. nie stanowi przy tym powielenia istniejącej normy. Artykuł 130a ust. 10h p.r.d. reguluje bowiem odrębną należność, tj. koszty powstające w toku postępowania zmierzającego do przepadku pojazdu nieodebranego i jak podkreślił Trybunał, nie znajduje zastosowania w sytuacji, w której właściciel wyraża wolę odbioru pojazdu. Odesłanie do ust. 10h jest zatem wyłącznie zabiegiem techniki legislacyjnej, pozwalającym zastosować sprawdzony tryb decyzji starosty i egzekucji administracyjnej do nowej sytuacji, jaką jest odbiór pojazdu przez właściciela. Przyjęcie proponowanej zmiany jest niezbędne dla pełnego wykonania wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 5 grudnia 2018 r., sygn. K 6/17 oraz zapewnienia powiatom skutecznej i zgodnej z Konstytucją podstawy poboru opłat stanowiących ich dochód własny.		
12.	Uwaga ogólna do OSR i uzasadnienia projektu	Wnosimy o rzetelne oszacowanie w OSR pełnych kosztów ponoszonych JST w związku z zadaniami	Za zasadniczą wadę projektu uznajemy sposób ujęcia jego skutków finansowych dla JST. Tabela skutków		

		nakładanymi nań przez projekt oraz o wskazanie źródeł i mechanizmów ich finansowania.	wykazuje wydatki JST jako zerowe w latach 2027–2036, a jedynym skutkiem po stronie JST jest udział we wpływach z PIT od wynagrodzeń pracowników Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania. Dochód ten nie ma żadnego związku z zadaniami nakładanymi na JST, a jego wykazanie przy jednoczesnym zerowaniu wydatków niezgodnie z prawdą sugeruje dodatni bilans regulacji dla samorządu. Tymczasem projekt nakłada na powiaty szereg zadań, które generują realne koszty. Dotyczy to w szczególności usuwania i przechowywania pojazdów mikromobilności współdzielonej, przeznaczania, wyznaczania i oznakowania stanowisk postojowych, a także nowych obowiązków starostów związanych z dostępem do danych cyfrowej karty kursanta, odbiorem i przechowywaniem nagrań z egzaminów wewnętrznych, weryfikacją placów szkoleniowych oraz postępowaniami w sprawach praw jazdy prowadzonymi na podstawie art. 19a u.k.p. i art. 11 ustawy nowelizującej. Żadnego z tych kosztów w OSR nie oszacowano nawet w przybliżeniu ani nie określono źródeł finansowania mających pokryć realizację tychże zadań.		
13.	Uwagi redakcyjne Art. 1 pkt 7 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 23c ust. 1 i 2 u.k.p.	Proponuje się następujące brzmienie przepisu: <i>„Art. 23c. 1. Przebieg szkolenia oraz część praktyczna egzaminu</i>	W art. 23c ust. 1 wyraz „<i>uprawnienie</i>” należy zastąpić wyrazem „<i>uprawnienia</i>”, zgodnie z konstrukcją gramatyczną zdania. W ust. 2 przepis kończy się średnikiem zamiast kropki.		

		wewnętrznego osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym może być rejestrowany w cyfrowej karcie kursanta, w ramach programu pilotażowego cyfrowej karty kursanta. 2. Cyfrową kartę kursanta, o której mowa w ust. 1, stanowi zestaw danych identyfikujących osobę ubiegającą się o uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdem silnikowym, instruktora, ośrodek szkolenia kierowców lub podmiot prowadzący szkolenie, o którym mowa w art. 26 ust. 1 pkt 1a lub ust. 3, a także dane dotyczące przebiegu szkolenia w zakresie nauki jazdy i części praktycznej egzaminu wewnętrznego, utworzony, udostępniany, aktualizowany i archiwizowany w systemie teleinformatycznym, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 23h ust. 1 pkt 4.”			
	Art. 1 pkt 7 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 23e ust. 6 u.k.p.	Proponuje się następujące brzmienie przepisu: „6. Ośrodek szkolenia kierowców lub podmiot prowadzący szkolenie, o którym mowa w art. 26 ust. 1 pkt 1a lub ust. 3, który przystąpił do programu pilotażowego cyfrowej karty kursanta i udostępnił staroście, o którym mowa w art. 28 ust. 3 lub art. 30 ust. 1, dane i informacje, zgodnie z ust. 5, nie ma obowiązku przedstawiania temu staroście listy uczestników kursu oraz informacji, o	W projektowanym przepisie użyto wyrazów „cyfrowej karty kursanta” zamiast „cyfrowej karty kursanta”, co stanowi oczywistą omyłkę pisarską.		

		których mowa w art. 27 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2 pkt 1.”			
	Art. 1 pkt 28 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 57aa ust. 4 pkt 4 u.k.p	Proponuje się następujące brzmienie przepisu: <i>„4) weryfikacja i aktualizacja pytań egzaminacyjnych, o których mowa w pkt 1, na podstawie analizy wyników egzaminów teoretycznych, danych o wypadkach drogowych i rekomendacji Rady Konsultacyjnej, o której mowa w art. 57ad;”</i>	W projektowanym przepisie dwukrotnie powtórzono skrót „art.” przed numerem artykułu, co stanowi oczywistą omyłkę pisarską.		
	Art. 1 pkt 28 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 57aa ust. 5 i 6 u.k.p.	Proponuje się następujące brzmienie przepisów: <i>„5. Rozstrzygnięcia, o których mowa w ust. 4 pkt 8 w zakresie prawidłowości pytania egzaminacyjnego będącego podstawą skargi na część teoretyczną egzaminu państwowego, egzaminy teoretyczne, o których mowa w art. 58 ust. 1 pkt 7 i art. 117 ust. 2 pkt 7, lub testy kwalifikacyjne, o których mowa w art. 39b ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, są wydawane na wniosek marszałka województwa właściwego do rozpatrzenia skargi, o której mowa w art. 68 ust. 1, w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku.</i> <i>6. Rozstrzygnięcia, o których mowa w ust. 4 pkt 8 w zakresie prawidłowości pytania egzaminacyjnego będącego podstawą skargi na część</i>	Katalog zadań Dyrektora Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania został określony w treści art. 57aa ust. 4 u.k.p., a nie ust. 2, wobec czego odesłanie do „ust. 2 pkt 8” w ust. 5 i 6 jest wadliwe.		

	Art. 1 pkt 28 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 57ab ust. 5 u.k.p. Art. 1 pkt 28 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 57ad ust. 2 u.k.p. Art. 11 ust. 3 ustawy nowelizującej	<i>teoretyczną egzaminu, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 7, są wydawane na wniosek właściwego wojewody, w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku."</i> Proponuje się następujące brzmienie przepisu: <i>„5. Z chwilą przekazania Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania propozycji pytań egzaminacyjnych, o których mowa w art. 57aa ust. 4 pkt 1, oraz scenariuszy, wizualizacji i opisów wchodzących w skład tych pytań, każdy podmiot, który je przekazał, przenosi na Skarb Państwa, reprezentowany przez Instytut Transportu Samochodowego, autorskie prawa majątkowe do tych propozycji, bez ograniczeń czasowych i terytorialnych, z prawem ich wykorzystywania na wszystkich polach eksploatacji."</i> Proponuje się następujące brzmienie przepisu: <i>„2. Dyrektor Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania może, w celu realizacji swoich zadań, zasięgać opinii Rady Konsultacyjnej, o której mowa w ust. 1."</i> W projektowanym przepisie należy skorygować numerację (dwukrotnie oznaczony ust. 3) oraz odesłania w kolejnych ustępach.	Projektowany przepis posługuje się nazwą „<i>Centrum Szkolenia i Egzaminowania</i>”, niezgodną z nazwą jednostki określonej w art. 57aa ust. 1 u.k.p. i stosowaną w pozostałych przepisach projektu. Projektowany przepis posługuje się nazwą „<i>Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminacyjne</i>”, niezgodną z nazwą jednostki określonej w art. 57aa ust. 1 u.k.p. i stosowaną w pozostałych przepisach projektu. Art. 11 ustawy nowelizującej zawiera dwa ustępy oznaczone jako ust. 3, wobec czego odesłania do „ust. 3” w kolejnych ustępach są niejednoznaczne.		
--	--	--	---	--	--