

Warszawa, 19 listopada 2025 r.

BEOS-WPEiM-2439/25

TRYB PILNY

BIURO OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

SPS-III.020.367.10.2025

Data wpływu 19. 11. 2025

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciele wnioskodawców: posłanka Krystyna Sibińska, poseł Mirosław Suchoń, poseł Zbigniew Ziejewski)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy przewiduje nowelizację ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹ (dalej: uPrd).

Zmiany w uPrd polegają m.in. na dodaniu nowych definicji ustawowych: pojazdu zautomatyzowanego, pojazdu w pełni zautomatyzowanego i organizatora prac badawczych (art. 1 pkt 1 projektu), uchyleniu przepisu zawierającego definicję pojazdu autonomicznego (art. 1 pkt 3 projektu), zastąpieniu przepisów dotyczących wykorzystania dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi przepisami dotyczącymi wykorzystania dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, w tym wprowadzenia instytucji Krajowego Koordynatora Prac Badawczych (art. 1 pkt 2 i 4 projektu), wyłączeniu niektórych zasad budowy, wyposażania i utrzymywania pojazdów uczestniczących w ruchu w odniesieniu do pojazdów w pełni zautomatyzowanych (art. 1 pkt 5 projektu), wprowadzeniu podstawy prawnej udostępniania Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych danych z centralnej ewidencji pojazdów (art. 1 pkt 6 projektu), zmianie przepisów dotyczących profesjonalnego dowodu rejestracyjnego oraz profesjonalnych tablic rejestracyjnych, a także profesjonalnej rejestracji pojazdów (art. 1 pkt 7 i 8 projektu), rozciągnięciu części przepisów dotyczących jazd testowych na podmioty zajmujące się prowadzeniem działalności badawczo-rozwojowej (art. 1

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, ze zm.

pkt 9 projektu), ustanowieniu nowej przesłanki nałożenia kary pieniężnej (art. 1 pkt 10 projektu), przedłużeniu o 2 lata – do 1 stycznia 2028 r. – możliwości poruszania się przez pojazdy elektryczne, pojazdy napędzane wodorem oraz motocykle po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów (art. 1 pkt 11 projektu), a także dodaniu załącznika nr 3 do uPrd określającego poziomy automatyzacji jazdy (art. 1 pkt 10 projektu).

Dodatkowo projekt przewiduje nowelizację czterech innych ustaw.

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym² (dalej: ustawa o transporcie drogowym) proponuje się dodanie art. 30b, zgodnie z którym Główny Inspektor Transportu Drogowego pełni funkcję krajowego koordynatora w systemie informatycznym przeznaczonym do wydawania i kontroli elektronicznych zezwoleń EKMT³, udostępnionym przez Międzynarodowe Forum Transportowe (International Transport Forum), a także dodanie w art. 87 ust. 8 dotyczącego posługiwania się w trakcie kontroli drogowej dokumentem potwierdzającym posiadanie zezwolenia EKMT (art. 2 projektu).

Zmiany projektowane w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych⁴ (dalej: ustawa o UFG), według uzasadnienia projektu, wynikają z wprowadzanych do uPrd regulacji w zakresie prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, w tym z nowymi definicjami: pojazdu zautomatyzowanego, pojazdu w pełni zautomatyzowanego i organizatora prac badawczych. Są także konsekwencją zmian w rozdziale 2d uPrd w zakresie rozszerzenia regulacji profesjonalnej rejestracji pojazdów na przedsiębiorców zajmujących się obrotem używanymi (już zarejestrowanymi) pojazdami (art. 3 projektu).

W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym⁵ (dalej: ustawa o publicznym transporcie zbiorowym) przewiduje się nowelizację przepisów przejściowych: art. 78, art. 79 i art. 82 (art. 4 projektu).

W ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej⁶ (dalej: ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych) proponuje się uchylene art. 9, który dotyczy przeznaczania pozostałych w danym roku środków Funduszu (art. 5 projektu).

Projekt zawiera przepisy przejściowe.

Projektowana ustawa ma wejść w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia. Część zmian w uPrd ma wejść w życie z dniem 5 lipca 2026 r., a zmiany w ustawach: o transporcie drogowym, o publicznym transporcie zbiorowym oraz o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych – z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

² Dz. U. z 2025 r. poz. 1490.

³ Europejska Konferencja Ministrów Transportu (EKMT).

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 367, ze zm.

⁵ Dz. U. z 2025 r. poz. 285.

⁶ Dz. U. z 2024 r. poz. 402, ze zm.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy przywołać w szczególności następujące akty prawa Unii Europejskiej:

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE⁷ (dalej: rozporządzenie 2018/858);
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166⁸ (dalej: rozporządzenie 2019/2144);
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1426 z dnia 5 sierpnia 2022 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu systemu zautomatyzowanej jazdy (ADS) pojazdów w pełni zautomatyzowanych⁹ (dalej: rozporządzenie 2022/1426);
- dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności

⁷ Dz. Urz. UE L 151 z 14.6.2018, s. 1, ze zm., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj> (najnowsza wersja skonsolidowana ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/2024-07-01> nie uwzględnia późniejszych następujących zmian: Dz. Urz. UE L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj> oraz Dz. Urz. UE L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj>).

⁸ Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, s. 1, ze zm., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/2025-09-01> (najnowsza wersja skonsolidowana ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/2024-11-27> nie uwzględnia późniejszych następujących zmian:

Dz. Urz. UE L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj> oraz Dz. Urz. UE L, 2024/2220, 2.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/2220/oj.

⁹ Dz. Urz. UE L 221 z 26.8.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj.

(wersja ujednolicona)¹⁰ (dalej: dyrektywa 2009/103/WE).

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)¹¹ (dalej: RODO).

Rozporządzenie 2018/858 stanowi podstawową regulację ramową dla systemu homologacji typu w UE. Rozporządzenie ustanawia zharmonizowane przepisy administracyjne i wymogi techniczne w zakresie homologacji typu i wprowadzania do obrotu wszystkich nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz dla indywidualnego dopuszczenia pojazdu. Wprowadza wzmocniony nadzór rynku i kontrolę zgodności. Wymaga regularnych audytów służb technicznych oraz uprawnia Komisję Europejską do nakładania kar administracyjnych do 30 000 EUR za każdy pojazd niezgodny z wymogami określonymi w rozporządzeniu.

Rozporządzenie 2019/2144 ustanawia ramy prawne dla homologacji typu pojazdów, w szczególności pojazdów zautomatyzowanych na rynku UE. Definiuje „pojazd zautomatyzowany” jako pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez określony czas bez ciągłego nadzoru ze strony kierowcy, gdzie jednak nadal oczekuje się lub wymaga interwencji kierowcy (art. 3 pkt 21), natomiast „pojazd w pełni zautomatyzowany” jako pojazd silnikowy, który został zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy (art. 3 pkt 22). W art. 11 rozporządzenia 2019/2144 określono wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, w tym wymogi dotyczące systemów monitorowania dostępności kierowcy, rejestratorów danych na temat zdarzeń w pojazdach oraz systemów przekazujących innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa. Wprowadzono obowiązek wyposażenia pojazdów w zaawansowane systemy bezpieczeństwa (art. 6-10), w tym systemy inteligentnego asystenta kontroli prędkości, ostrzegania o zmęczeniu kierowcy, awaryjnego hamowania. Rozporządzenie 2022/1426, wydane na podstawie rozporządzenia 2019/2144, ustanawia specyfikacje techniczne dla homologacji typu zautomatyzowanego systemu jazdy (ADS) pojazdów w pełni zautomatyzowanych.

Dyrektywa 2009/103/WE nakłada na każde państwo członkowskie obowiązek zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdu mającego zwykle miejsce postoju na jego terytorium była objęta ubezpieczeniem. Dyrektywa ta stosuje się również do pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, ponieważ stanowią pojazdy silnikowe w rozumieniu przepisów dyrektywy.

¹⁰ Dz. Urz. UE L 263 z 7.10.2009, s. 11 oraz L 430 z 2.12.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/103/2023-12-23>.

¹¹ Dz. Urz. UE L 119 z 4.5.2016, s. 1, sprostowania Dz. Urz. UE L 127 z 23.5.2018, s. 2, oraz L 74 z 4.3.2021, s. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/2016-05-04>.

RODO reguluje kwestie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych oraz kwestie związane ze swobodnym przepływem danych osobowych. RODO ma zastosowanie do przetwarzania danych osobowych w sposób całkowicie lub częściowo zautomatyzowany oraz do przetwarzania w sposób inny niż zautomatyzowany danych osobowych stanowiących część zbioru danych lub mających stanowić część zbioru danych. RODO m.in. określa zasady przetwarzania danych osobowych (art. 5) oraz przypadki, w których przetwarzanie danych osobowych jest zgodne z prawem (art. 6).

3. Analiza przepisów projektu ustawy pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

W odniesieniu do przepisów UE regulujących homologację należy stwierdzić, że homologacja typu pojazdów jest w pełni ujednolicona na poziomie UE. Przepisy unijne nie regulują zagadnień dotyczących testowania pojazdów zautomatyzowanych na drogach publicznych przed uzyskaniem homologacji typu, jak również wydawania zezwoleń na prowadzenie prac badawczych dotyczących tych pojazdów. Kwestie te pozostają zatem w kompetencji państw członkowskich.

Projekt ustawy wprowadza definicje pojazdu zautomatyzowanego oraz pojazdu w pełni zautomatyzowanego (art. 1 pkt 1 i 2 projektu w zakresie dodawanych pkt 88 i 89 w art. 2 uPrd) poprzez odesłanie odpowiednio do art. 3 pkt 21 i 22 rozporządzenia 2019/2144. Takie podejście zapewnia pełną zgodność terminologiczną z prawem UE i pozwala uniknąć rozbieżności interpretacyjnych. Jest to zgodne z zasadą jednolitego stosowania prawa UE.

Dodawany art. 65n ust. 1 pkt 1 uPrd (art. 1 pkt 4 projektu) wymaga wyposażenia pojazdu zautomatyzowanego i pojazdu w pełni zautomatyzowanego w elektroniczny rejestrator. Przepis ten nie jest sprzeczny z art. 6 ust. 1 lit. g i art. 11 ust. 1 lit. d rozporządzenia 2019/2144, które wymagają wyposażenia pojazdów w rejestrator danych na temat zdarzeń.

Projekt zawiera przepisy dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych (w szczególności art. 3 projektu zmieniający ustawę o UFG oraz art. 1 projektu w zakresie art. 65l ust. 13 pkt 1 i 2 oraz ust. 14 pkt 1 i 2, art. 65m ust. 2 pkt 2 lit. c oraz art. 65n ust. 4 uPrd). Projekt rozszerza zakres ustawy UFG na pojazdy zautomatyzowane oraz pojazdy w pełni zautomatyzowane, zapewniając, że także te pojazdy podlegają obowiązkowi wykupienia polisy OC. Projekt rozszerza odpowiedzialność na organizatora prac badawczych i kierującego, gwarantując, że w testach pojazdów zautomatyzowanych na drogach publicznych każda osoba mająca realną możliwość przejęcia kontroli nad pojazdem również podlega obowiązkowi ubezpieczeniowemu. Nakłada się wymóg wykupienia polisy OC przed wprowadzeniem pojazdu wykorzystywanego do testów na drogę publiczną, chroniąc w ten sposób potencjalne ofiary wypadków już w fazie badań rozwojowych. Proponowane przepisy należy uznać za zgodne z dyrektywą 2009/103/WE.

Projekt w art. 1 pkt 6 w związku z obowiązującym art. 80b uPrd

przewiduje, że Krajowy Koordynator Prac Badawczych będzie przetwarzał dane osobowe zawarte w centralnej ewidencji pojazdów. Zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. e w związku z art. 6 ust. 3 RODO przetwarzanie jest zgodne z prawem w sytuacji, gdy jest niezbędne do wykonania zadania realizowanego w interesie publicznym lub w ramach sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi. Podstawa przetwarzania musi być określona w prawie Unii lub w prawie państwa członkowskiego, któremu podlega administrator. Cel przetwarzania musi być określony w tej podstawie prawnej lub musi być ono niezbędne do wykonania zadania realizowanego w interesie publicznym lub w ramach sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi. Zadania Krajowego Koordynatora Prac Badawczych są określone w projektowanych art. 65l i art. 65m uPrd. Natomiast art. 80c ust. 1 uPrd ogranicza dostęp Krajowego Koordynatora Prac Badawczych do danych zawartych w centralnej ewidencji pojazdów do przypadków, gdy są one niezbędne do realizacji jego ustawowych zadań. Proponowane przepisy można zatem uznać za niesprzeczne z RODO.

4. Konkluzja

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw w zakresie, w jakim dotyczy obowiązkowego ubezpieczenia OC pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. W pozostałym zakresie projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Autorzy:

Marcin Fryźlewicz

Bartosz Pawłowski

eksperci ds. legislacji

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/

Warszawa, 19 listopada 2025 r.

BEOS-WPEiM-2440/25

TRYB PILNY

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS-III-020.367.11.2025

Data wpływu 19. 11. 2025

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciele wnioskodawców: posłanka Krystyna Sibińska, poseł Mirosław Suchoń, poseł Zbigniew Ziejewski) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Projekt ustawy przewiduje nowelizację ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹.

Zmiany w uPrd polegają m.in. na dodaniu nowych definicji ustawowych: pojazdu zautomatyzowanego, pojazdu w pełni zautomatyzowanego i organizatora prac badawczych (art. 1 pkt 1 projektu), uchyleniu przepisu zawierającego definicję pojazdu autonomicznego (art. 1 pkt 3 projektu), zastąpieniu przepisów dotyczących wykorzystania dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi przepisami dotyczącymi wykorzystania dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, w tym wprowadzenia instytucji Krajowego Koordynatora Prac Badawczych (art. 1 pkt 2 i 4 projektu), wyłączeniu niektórych zasad budowy, wyposażania i utrzymywania pojazdów uczestniczących w ruchu w odniesieniu do pojazdów w pełni zautomatyzowanych (art. 1 pkt 5 projektu), wprowadzeniu podstawy prawnej udostępniania Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych danych z centralnej ewidencji pojazdów (art. 1 pkt 6 projektu), zmianie przepisów dotyczących profesjonalnego dowodu rejestracyjnego oraz profesjonalnych tablic rejestracyjnych, a także profesjonalnej rejestracji pojazdów (art. 1 pkt 7 i 8 projektu), rozciągnięciu części przepisów dotyczących jazd testowych na podmioty zajmujące się prowadzeniem działalności badawczo-rozwojowej (art. 1

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, ze zm.

pkt 9 projektu), ustanowieniu nowej przesłanki nałożenia kary pieniężnej (art. 1 pkt 10 projektu), przedłużeniu o 2 lata – do 1 stycznia 2028 r. – możliwości poruszania się przez pojazdy elektryczne, pojazdy napędzane wodorem oraz motocykle po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów (art. 1 pkt 11 projektu), a także dodaniu załącznika nr 3 do uPrd określającego poziomy automatyzacji jazdy (art. 1 pkt 10 projektu).

Dodatkowo projekt przewiduje nowelizację czterech innych ustaw.

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym² proponuje się dodanie art. 30b, zgodnie z którym Główny Inspektor Transportu Drogowego pełni funkcję krajowego koordynatora w systemie informatycznym przeznaczonym do wydawania i kontroli elektronicznych zezwoleń EKMT³, udostępnionym przez Międzynarodowe Forum Transportowe (International Transport Forum), a także dodanie w art. 87 ust. 8 dotyczącego posługiwania się w trakcie kontroli drogowej dokumentem potwierdzającym posiadanie zezwolenia EKMT (art. 2 projektu).

Zmiany projektowane w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych⁴, według uzasadnienia projektu, wynikają z wprowadzanych do uPrd regulacji w zakresie prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, w tym z nowymi definicjami: pojazdu zautomatyzowanego, pojazdu w pełni zautomatyzowanego i organizatora prac badawczych. Są także konsekwencją zmian w rozdziale 2d uPrd w zakresie rozszerzenia regulacji profesjonalnej rejestracji pojazdów na przedsiębiorców zajmujących się obrotem używanymi (już zarejestrowanymi) pojazdami (art. 3 projektu).

W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym⁵ przewiduje się nowelizację przepisów przejściowych: art. 78, art. 79 i art. 82 (art. 4 projektu).

W ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej⁶ proponuje się uchylenie art. 9, który dotyczy przeznaczania pozostałych w danym roku środków Funduszu (art. 5 projektu).

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

² Dz. U. z 2025 r. poz. 1490.

³ Europejska Konferencja Ministrów Transportu (EKMT).

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 367, ze zm.

⁵ Dz. U. z 2025 r. poz. 285.

⁶ Dz. U. z 2024 r. poz. 402, ze zm.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej** w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autorzy:

Marcin Fryźlewicz

Bartosz Pawłowski

eksperci ds. legislacji

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/