



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Marszałek Senatu

Druk nr 1714
Warszawa, 29 czerwca 2017 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Zgodnie z art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. mam zaszczyt przekazać Panu Marszałkowi podjętą przez Senat na 44 posiedzeniu w dniu 29 czerwca 2017 r. uchwałę w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy

- o zmianie ustawy o kierujących pojazdami

wraz z projektem tej ustawy.

Projekt ustawy stanowi wykonanie obowiązku dostosowania systemu prawa do orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego.

Jednocześnie pragnę poinformować, że Senat upoważnił senatora Jana Filipa Libickiego do reprezentowania Senatu w dalszych pracach nad tym projektem.

Z poważaniem

(-) Stanisław Karczewski

UCHWAŁA
SENATU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z dnia 29 czerwca 2017 r.

**w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących
pojazdami**

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Senat wnosi do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami.

Jednocześnie upoważnia senatora Jana Filipa Libickiego do reprezentowania Senatu w pracach nad projektem.

MARSZAŁEK SENATU

Stanisław KARCZEWSKI

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o kierujących pojazdami

Art. 1. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2017 r. poz. 978) w art. 56 dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu:

„4. Z opłaty za część praktyczną egzaminu państwowego przeprowadzanego w stosunku do osób niepełnosprawnych posiadających orzeczenie lekarskie z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia, zwalnia się osoby niepełnosprawne, w przypadku gdy jazda egzaminacyjna odbywa się pojazdem, o którym mowa w art. 54 ust. 5 pkt 1.

5. Tworzy się internetową bazę informacji o pojazdach, o których mowa w art. 24 pkt 2. W bazie tej wskazuje się ośrodek szkolenia kierowców, w dyspozycji którego znajduje się dany pojazd.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki wyznacza, spośród jednostek organizacyjnych jemu podległych lub przez niego nadzorowanych, podmiot właściwy do prowadzenia i aktualizowania internetowej bazy, o której mowa w ust. 5, oraz zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na jej prowadzenie.”.

Art. 2. W terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, minister właściwy do spraw gospodarki wyznaczy podmiot właściwy do utworzenia oraz prowadzenia i aktualizowania internetowej bazy, o której mowa w art. 56 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1. Cel projektowanej ustawy

Celem projektu jest zniesienie dla osób niepełnosprawnych opłaty za praktyczną część egzaminu państwowego na prawo jazdy, w przypadku gdy egzamin nie odbywa się pojazdem wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, lecz pojazdem osoby niepełnosprawnej wymagającej przystosowania pojazdu do rodzaju schorzenia. Ponadto, przewiduje się utworzenie strony internetowej z wykazem pojazdów dostępnych na egzamin osób niepełnosprawnych.

Projekt dostosowuje system prawa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 8 czerwca 2016 r. (sygn. akt K 37/13) stwierdzającego, niezgodność przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami z Konstytucją RP i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzoną w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. Jego sentencja została ogłoszona 16 sierpnia 2016 r. w Dz. U. poz. 1241, a pełna treść wraz z uzasadnieniem w OTK ZU A, poz. 28.

2. Przedmiot i istota rozstrzygnięcia Trybunału Konstytucyjnego

2.1. TK orzekł, że art. 53 ust. 4 pkt 1 w związku z art. 54 ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w zakresie, w jakim nie przewiduje udzielenia przez władze publiczne efektywnej pomocy osobie niepełnosprawnej wymagającej przystosowania pojazdu do rodzaju schorzenia w zapewnieniu pojazdu na potrzeby praktycznej części egzaminu państwowego na prawo jazdy kategorii B jest niezgodny z art. 69 Konstytucji RP oraz art. 20 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r.

2.2. Osoba ubiegająca się o uzyskanie uprawnień do kierowania motorowerem lub pojazdami silnikowymi podlega sprawdzeniu kwalifikacji w formie egzaminu państwowego. Praktyczna część egzaminu jest prowadzona pojazdem pozostającym w dyspozycji wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego (art. 53 ust. 1). Jednakże, jak stanowi zakwestionowany art. 53 ust. 4 pkt 1, powyższego przepisu nie stosuje się m.in. do pojazdów o których mowa w art. 54 ust. 5, czyli w przypadku osoby niepełnosprawnej wymagającej przystosowania pojazdu do rodzaju schorzenia, jeżeli egzamin jest przeprowadzany pojazdem tej osoby. Stosuje się wtedy przepis przewidujący, że praktyczna część egzaminu państwowego

w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B lub B+E na wniosek i koszt osoby egzaminowanej, jest prowadzona wskazanym pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, który prowadził szkolenie tej osoby.

Egzamin państwowy jest przeprowadzany za opłatą, która stanowi dochód WORD, wynoszącą, za część praktyczną egzaminu dla prawa jazdy kategorii B, 140 zł. W stosunku do osób niepełnosprawnych posiadających orzeczenie lekarskie z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia, w przypadku gdy jazda egzaminacyjna odbywa się pojazdem tych osób, opłatę zmniejsza się o 50%.

Liczba ośrodków szkolenia kierowców w poszczególnych województwach prowadzących szkolenie kierowców w zakresie prawa jazdy kategorii B wynosi od 136 do 801, natomiast liczba OSK w poszczególnych województwach, które dysponują pojazdami spełniającymi wymagania określone dla prawa jazdy kategorii B, a przy tym odpowiednio przystosowanymi do rodzaju niepełnosprawności, waha się między 0 (woj. zachodniopomorskie) a 27 (woj. mazowieckie), najczęściej jednak nie przekracza 10. Z kolei liczba pojazdów spełniających wymagania określone dla prawa jazdy kategorii B, a przy tym odpowiednio przystosowanych do rodzaju niepełnosprawności, którymi w poszczególnych województwach dysponują OSK, mieści się w przedziale od 0 (woj. zachodniopomorskie) do 53 (woj. mazowieckie), i w tym przypadku najczęściej nie przekraczając 10. Przeciętny koszt wynajmu od OSK pojazdu spełniającego wymagania określone dla prawa jazdy kategorii B, a przy tym odpowiednio przystosowanego do rodzaju niepełnosprawności, na potrzeby egzaminu praktycznego na prawo jazdy wspomnianej kategorii, waha się od kilkudziesięciu (np. woj. lubelskie czy małopolskie) do ponad dwustu (woj. warmińsko-mazurskie) złotych. W woj. śląskim średni koszt wynajmu odpowiedniego pojazdu między OSK, wynosi 250 zł. Dla kilku województw brak danych. Liczba egzaminów praktycznych na prawo jazdy kategorii B organizowanych przez poszczególne WORD (w latach 2012-2015) dla osób niepełnosprawnych, w całkowitej liczbie egzaminów praktycznych na prawo jazdy wspomnianej kategorii organizowanej przez te ośrodki w badanym okresie wynosiła do 391 rocznie i stanowi odsetek rzędu 0,001% lub mniej.

Koszty wynajęcia pojazdów oprzyrządowanych stosownie do schorzeń spowodowanych dysfunkcją narządu ruchu osób niepełnosprawnych mogą być dofinansowane ze środków PFRON w ramach realizacji „Obszaru A, Zadanie nr 2” pilotażowego programu „Aktywny samorząd”, przyjętego uchwałą nr 3/2012 Rady Nadzorczej PFRON z 28 marca 2012 r., na

podstawie art. 47 ust. 1 pkt 4 lit. a ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Beneficjent winien wnieść udział własny w wysokości co najmniej 25% ich ceny brutto. Brak danych dotyczących liczby osób niepełnosprawnych, które skorzystały z dofinansowania kosztu wynajęcia pojazdu egzaminacyjnego. Osoby niepełnosprawne mogą też ubiegać się o dofinansowanie ze środków Funduszu na zakup i montaż oprzyrządowania do posiadanego samochodu. W 2015 r. zadanie to nie było realizowane z uwagi na brak środków.

2.3. Artykuł 69 Konstytucji stanowi, że osobom niepełnosprawnym władze publiczne udzielają, zgodnie z ustawą, pomocy w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej. „Udzielanie owej pomocy (...) nie polega na tym, aby państwo przejmowało rolę podmiotu ponoszącego pełną odpowiedzialność za stworzenie warunków egzystencji osób niepełnosprawnych (...). Klóciłoby się to z zasadą pomocniczości, wyrażoną wprost w preambule Konstytucji i stanowiącą skądinąd jeden z fundamentów demokratycznego państwa prawnego”. „[P]odjęcia działań przez władze publiczne (początkowo na poziomie lokalnym, a następnie, w miarę konieczności, na wyższym szczeblu) osoba niepełnosprawna może oczekiwać wtedy, gdy ani ona, ani członkowie jej rodziny nie są w stanie zapewnić wsparcia w finansowaniu jej uzasadnionych potrzeb. (...) [F]unkcję pomocniczą państwa we wskazanych (...) sferach aktywności należy rozumieć jako «wprowadzanie ułatwień i udzielanie wsparcia po to, aby sam fakt bycia osobą niepełnosprawną nie oznaczał całkowitego wykluczenia społecznego»”. „[P]rzepis ów należy odczytywać jako zobowiązanie ustawodawcy do wykreowania efektywnego mechanizmu realizacji przez władze publiczne obowiązku pomocy osobom niepełnosprawnym”. Co do zasady jednak w omawianym obszarze „ustawodawca może swobodnie kształtować formy oraz zakres konkretnych uprawnień adresowanych do osób niepełnosprawnych, a co za tym idzie może również modyfikować ich charakter oraz wymiar”.

Artykuł 20 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, zatytułowany „Mobilność” przewiduje, że Państwa Strony podejmą skuteczne środki celem umożliwienia osobom niepełnosprawnym mobilności osobistej i możliwie największej samodzielności w tym zakresie, między innymi poprzez ułatwianie osobom niepełnosprawnym dostępu do wysokiej jakości przedmiotów ułatwiających poruszanie się, urządzeń i technologii wspomagających, w tym poprzez ich udostępnianie po przystępnej cenie oraz poprzez zachęcanie jednostek

wytwarzających przedmioty ułatwiające poruszanie się, urządzenia i technologie wspomagające, do uwzględniania wszystkich aspektów mobilności osób niepełnosprawnych.

2.4. „Zważywszy na znaczenie, jakie we współczesnym świecie przywiązuje się do umiejętności kierowania pojazdami samochodowymi i posiadania w tej mierze stosownych uprawnień, a zwłaszcza mając na względzie korzyści - w sferze aktywności zawodowej oraz komunikacji społecznej - jakie z tego tytułu odnoszą (lub odnosić mogą) osoby niepełnosprawne, Trybunał uznał, że na ustawodawcy ciąży obowiązek wprowadzenia regulacji umożliwiających udzielenie osobom niepełnosprawnym pomocy władz publicznych w zakresie zdobywania uprawnień do kierowania pojazdami.

Realizując ów obowiązek, ustawodawca dysponuje swobodą wyboru sposobu oraz środków służących jego realizacji. Stąd i kreowane przez niego wsparcie osób niepełnosprawnych nie musi bezwzględnie polegać na zobowiązaniu WORD (...) do zapewnienia tym osobom pojazdu na potrzeby praktycznej części egzaminu państwowego na prawo jazdy; równie dobrze może ono przybrać inną postać (administracyjną, organizacyjną, techniczną czy też finansową). W każdym jednak razie wsparcie to musi stanowić efektywny mechanizm realizacji przez władze publiczne obowiązku pomocy osobom niepełnosprawnym w badanym obszarze”.

Jeżeli chodzi o pomoc organizacyjno-techniczną, to „sprowadza się ona do umożliwienia osobie niepełnosprawnej zdawania egzaminu pojazdem, który sama dostarczy (wskáže): ma więc charakter bierny”. Pomoc finansowa polega „na zmniejszeniu o połowę opłaty za przeprowadzenie części praktycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy kategorii B dla osób niepełnosprawnych posiadających orzeczenie lekarskie (...), oraz na wspieraniu ich mobilności w oparciu o programy uruchamiane na podstawie przepisów ustawy o rehabilitacji”. W praktyce dostępność tych programów „ograniczona jest między innymi wysokością zagwarantowanych w tym celu środków, koniecznością wniesienia udziału własnego w dofinansowywanych kosztach czy chociażby faktem, że ich realizacja w danym roku budżetowym zależy od decyzji o finansowaniu ze środków PFRON wydatków inwestycyjnych (...). W takim razie głównym (dostatecznie pewnym) instrumentem pomocy finansowej w badanym obszarze okazuje się wspomniana ulga w opłacie egzaminacyjnej”.

„Dokonawszy globalnej oceny pomocy osobom niepełnosprawnym przewidzianej w ustawie o kierujących pojazdami (z uwzględnieniem rozwiązań wynikających z ustawy

o rehabilitacji), Trybunał (...) doszedł do wniosku, że pomoc ta jest tak dalece niewystarczająca, że *de facto* pozorna”.

2.5. TK zauważył, że „w praktyce możliwe jest pozyskanie przez WORD pojazdu wyposażonego adekwatnie do potrzeb przynajmniej części osób niepełnosprawnych zdających egzamin państwowy na prawo jazdy kategorii B. (...) [N]ie znaczy to, że zdaniem Trybunału ustawodawca powinien bezwzględnie zobowiązać WORD do posiadania takich pojazdów. Organizacyjno-techniczne wsparcie osób niepełnosprawnych przystępujących do egzaminu na prawo jazdy może przybrać alternatywnie lub równolegle inną postać (zwłaszcza w odniesieniu do tych niepełnosprawnych, których schorzenia nie pozwalałyby im skorzystać ze specjalnych pojazdów pozostających w dyspozycji WORD). W każdym jednak razie nie może ono mieć całkowicie biernego charakteru. Dlatego, przykładowo, ustawodawca mógłby przewidzieć stworzenie publicznej bazy danych o OSK posiadających odpowiednio przystosowane pojazdy, a nadto rozbudować procedury ułatwiające ich pozyskanie na potrzeby egzaminów praktycznych organizowanych dla osób niepełnosprawnych (w szczególności przez zaangażowanie w nie WORD)”.

TK przyjął też, że „[s]koro organizacyjno-techniczna pomoc państwa w pozyskiwaniu pojazdów egzaminacyjnych przez osoby niepełnosprawne ubiegające się o uprawnienie prawa jazdy kategorii B ma wymiar symboliczny (pozorny), a dostępność programów pomocowych uruchamianych na podstawie przepisów ustawy o rehabilitacji jest ograniczona, to gwarantowaną tym osobom ulgę w wysokości 70 zł - w konfrontacji z bardzo zróżnicowanymi i często poważnymi (...) kosztami wynajmu pojazdu egzaminacyjnego od OSK (...) - uznać trzeba było za niewystarczającą. W sferze pomocy finansowej ustawodawca mógłby, na przykład, przewidzieć - oprócz zwiększenia ulgi w opłacie egzaminacyjnej albo alternatywnie - ponoszenie przez państwo (w całości bądź do pewnej kwoty) kosztów wynajmu pojazdów OSK na potrzeby egzaminów praktycznych organizowanych dla osób niepełnosprawnych”.

3. Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Obecnie, zgodnie z § 3 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 stycznia 2013 r. w sprawie wysokości opłat za przeprowadzenie egzaminu państwowego oraz stawek wynagrodzenia związanych z uzyskiwaniem uprawnień przez egzaminatorów za część praktyczną egzaminu państwowego przeprowadzanego w stosunku do osób niepełnosprawnych posiadających orzeczenie lekarskie

z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia, w przypadku gdy jazda egzaminacyjna odbywa się pojazdem tych osób, opłatę zmniejsza się o 50%. Celem projektu jest wprowadzenie do ustawy całkowitego zniesienia opłaty w stosunku do osób niepełnosprawnych posiadających orzeczenie lekarskie z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia, w przypadku gdy jazda egzaminacyjna odbywa się pojazdem tych osób.

Ponadto, projekt nakłada na ministra właściwego do spraw gospodarki (obecnie jest nim Minister Rozwoju i Finansów, obsługiwany w zakresie działu – gospodarka przez Ministerstwo Rozwoju) obowiązek wyznaczenia, spośród jednostek organizacyjnych jemu podległych lub przez niego nadzorowanych, podmiotu (obwieszczenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 27 grudnia 2016 r. w sprawie wykazu jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Rozwoju i Finansów lub przez niego nadzorowanych w zakresie działów administracji rządowej: gospodarka i rozwój regionalny), który będzie prowadził internetową bazę informacji o pojazdach odpowiednio przystosowanych do rodzaju niepełnosprawności. W bazie tej wskazany będzie ośrodek szkolenia kierowców, w dyspozycji którego znajduje się dany pojazd.

4. Konsultacje

Minister Rozwoju i Finansów w miejsce znajdującego się pierwotnie w projekcie mechanizmu obniżenia opłaty o kwotę stanowiącą koszt udostępnienia pojazdu, zaproponował całkowite zniesienie opłaty. Poprawkę taką przyjęto, uznając, że koszt formalności wynikających z konieczności weryfikacji kosztów udostępnienia pojazdu mógłby być zbyt wysoki w stosunku do kwoty zwolnienia. Ponadto, biorąc pod uwagę liczbę tego rodzaju egzaminów, różnica w ubytku dla budżetu WORD, między obniżeniem opłaty, a jej zniesieniem jest stosunkowo niewielka.

Zdaniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa, odnoszącego się do pierwotnego projektu, obniżenie opłaty o kwotę stanowiącą koszt udostępnienia pojazdu nie jest właściwym rozwiązaniem. Minister zaproponował rozważenie zmiany w ustawie o rehabilitacji zawodowej osób niepełnosprawnych, celem całościowego uregulowania finansowych i organizacyjnych spraw związanych z egzaminami osób niepełnosprawnych.

Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej w swoim piśmie przedstawił dotychczasowe zaangażowanie środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób

Niepełnosprawnych w procesie uzyskiwania prawa jazdy przez osoby niepełnosprawne. Informacje takie przedstawił również Prezes Zarządu Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych.

Prezes Zarządu Stowarzyszenia Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom SPiNKA przedstawił informacje o zaangażowaniu finansowym Stowarzyszenia we wsparcie osób niepełnosprawnych w procesie uzyskiwania prawa jazdy i przystosowania pojazdów, a także zaangażowaniu technicznym – we współpracy z Przemysłowym Instytutem Motoryzacyjnym (PIMOT), nadzorowanym przez ministra właściwego do spraw gospodarki (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2010 r. w sprawie połączenia Przemysłowego Instytutu Motoryzacji oraz Instytutu Paliw i Energii Odnawialnej) – w przystosowywanie pojazdów do potrzeb osób niepełnosprawnych. W piśmie tym wyrażono także chęć zaangażowania wymienionych podmiotów w tworzenie bazy internetowej o pojazdach przystosowanych do egzaminu osób niepełnosprawnych.

Pisma w sprawie projektu przedstawili też: Prezes Prokuratury Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej, Prezes Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i Rzecznik Finansowy. Wpłynęły również pisma z wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w Poznaniu, Suwałkach i Warszawie oraz z Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie.

Projekt do zaopiniowania otrzymał także Prezes Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego.

Nadesłane w ramach konsultacji opinie i uwagi są zamieszczone na senackiej stronie internetowej.

5. Oświadczenie o zgodności z prawem Unii Europejskiej

Projektowana ustawa nie jest objęta prawem Unii Europejskiej.

Tytuł projektu: Ustawa o zmianie ustawy o kierujących pojazdami	Data sporządzenia: 23 czerwca 2017 r.
Przedstawiciel wnioskodawcy: senator Jan Filip Libicki	Źródło: Wyrok TK
Osoby odpowiedzialne za projekt w Biurze Legislacyjnym: Marek Jarentowski, ekspert ds. legislacji, tel. 22 694 9338 Maciej Telec, legislator, tel. 22 694 9302 Marian Fałek, ekspert ds. OSR, tel. 22 694 9097	Nr druku: 409, 409S

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Niepełnosprawny kandydat na kierowcę podlega takiemu samemu sprawdzeniu kwalifikacji w formie egzaminu państwowego jak pełnosprawny kandydat na kierowcę. Na egzaminie dokonuje się sprawdzenia wiedzy i umiejętności w zakresie zgodnego z przepisami, bezpiecznego, energooszczędnego, sprawnego i nieutrudniającego innym uczestnikom ruchu poruszania się pojazdem. Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 8 czerwca 2016 r. orzekł, że przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami* w zakresie, w jakim nie przewiduje się udzielenia przez władze publiczne efektywnej pomocy osobie niepełnosprawnej polegającej na zapewnieniu pojazdu przystosowanego do rodzaju schorzenia na potrzeby praktycznej części egzaminu państwowego na prawo jazdy kategorii B jest niezgodny z art. 69 Konstytucji RP oraz art. 20 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych. W związku z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego należy rozwiązać problem polegający na dostosowaniu przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami* do postanowień określonych w Konstytucji RP oraz Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt.

Projektowane rozwiązanie będzie polegać na dokonaniu zmian w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami* polegających na:

- wprowadzeniu zapisu, na podstawie którego zwalniane będą z wnoszenia opłaty za część praktyczną egzaminu państwowego osoby niepełnosprawne posiadające orzeczenie lekarskie z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia, w przypadku gdy jazda egzaminacyjna odbywać będzie się pojazdem, o którym mowa w art. 54 ust. 5 pkt 1,
- wprowadzeniu obowiązku utworzenia i prowadzenia internetowej bazy o pojazdach dostosowanych do rodzaju schorzenia osoby niepełnosprawnej będących w dyspozycji ośrodków szkolenia kierowców. Zadanie to będzie realizował podmiot wyznaczony przez ministra do spraw gospodarki spośród jednostek organizacyjnych jemu podległych lub nadzorowanych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak danych

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt.

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
osoby niepełnosprawne przystępujące do egzaminu na prawo jazdy na wynajętym specjalnie dostosowanym samochodzie	liczba egzaminów praktycznych na prawo jazdy dla tej grupy osób niepełnosprawnych mieści się w przedziale od 400 do 900 w roku	Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego i uzasadnienie do wyroku Trybunału Konstytucyjnego	zwolnienie z opłaty za część praktyczną egzaminu na prawo jazdy
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	wg stanu na dzień 23 VI 2015 r. funkcjonowało 49 ośrodków, przy czym niektóre z nich posiadają oddziały terenowe, po ich uwzględnieniu egzaminę prowadzi 77 jednostek	raport NIK o nadawaniu uprawnień kierowcom	brak dochodu za część praktyczną egzaminu na prawo jazdy od osoby niepełnosprawnej, która zdaje egzamin na wynajętym specjalnie dostosowanym samochodzie
Minister właściwy do spraw gospodarki	1		wyznaczenie podmiotu do prowadzenia internetowej bazy
podmiot wyznaczony do prowadzenia internetowej bazy danych	1	projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami	utworzenie, prowadzenie i aktualizacja internetowej bazy danych o samochodach dla osób niepełnosprawnych

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji.

Instytucje uczestniczące w procesie konsultacji projektu *ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami* odnosząc się do pierwotnego projektu przedstawionego w druku nr 409 wyraziły następujące pisemne stanowiska:

- Minister Rozwoju i Finansów wyraził poparcie przedmiotowego projektu. Jednocześnie zaproponował rozważenie całkowitego zwolnienia z opłaty za egzamin praktyczny dla osób niepełnosprawnych posiadających orzeczenie lekarskie z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia, w przypadku gdy jazda egzaminacyjna odbywa się pojazdem, o którym mowa w art. 54 ust. 5 pkt 1. Ponadto zdaniem Ministra Rozwoju i Finansów takie rozwiązanie wydaje się lepszym, gdyż zwolnienie osoby niepełnosprawnej z opłaty za egzamin praktyczny uprości formalności związane z egzaminem.
- Minister Infrastruktury i Budownictwa wyraził pogląd, że właściwym rozwiązaniem jest jednoznaczne wskazanie ulgi w ustawie, ale całkowita rezygnacja z opłaty za część praktyczną egzaminu wydaje się rozwiązaniem niewłaściwym. Ponadto stwierdził, że zaproponowane w projekcie rozwiązanie niesie za sobą wiele konsekwencji:
 - Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, które są samorządowymi osobami prawnymi będą występowały z roszczeniem do skarbu państwa w zakresie finansowania poniesionych strat, gdyż zadaniem państwa jest pomoc osobom niepełnosprawnym,
 - przyjęta konstrukcja prawna nie wyjaśnia jednoznacznie co się stanie, jeżeli koszt wynajęcia pojazdu przez osobę niepełnosprawną przekroczy koszt egzaminu,
 - wprowadzenie rozwiązania w proponowanej formie może prowadzić do celowego zawyżania kosztów wynajmu pojazdów, tak aby każda osoba niepełnosprawna nie musiała wносить opłaty za część praktyczną egzaminu,
 - zasadne jest także rozważanie stworzenia ogólnopolskiej bazy pojazdów do nauki jazdy i egzaminowania przystosowanych do różnych rodzajów niepełnosprawności.
- Ponadto Minister Infrastruktury i Budownictwa stwierdził, że warto rozważyć zmiany w *ustawie o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnieniu osób niepełnosprawnych*, w której to można by całościowo uregulować, zarówno uprawnienie do uzyskania dofinansowania wynajmu pojazdu dla potrzeb egzaminu państwowego na prawo jazdy jak i stworzenie i prowadzenie bazy pojazdów szkoleniowych i egzaminacyjnych przystosowanych do różnych rodzajów niepełnosprawności.
- Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej stwierdził, że rozwiązania przyjęte w projekcie będą wymagały doprecyzowania, w szczególności koszt wynajęcia pojazdu. Minister nie kwestionując celu proponowanych rozwiązań, wyraził pogląd, że zasadne wydaje się dokonanie pogłębionej analizy problemu, tak aby wsparcie stanowiło efektywny mechanizm realizacji przez władze publiczne obowiązku pomocy osobom niepełnosprawnym w obszarze zdobywania uprawnień do kierowania pojazdami. Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wyraził pogląd, że propozycja dodania w *ustawie o kierujących pojazdami* regulacji dotyczącej utworzenia ogólnopolskiej bazy pojazdów przystosowanych do różnych rodzajów niepełnosprawności zasługuje na uznanie. Ponadto przedstawione zostały informacje dotyczące programów Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych wspierających uzyskanie prawa jazdy.
- Stowarzyszenie Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom SPiNKa przedstawiło:
 - propozycję korekty treści ust. 4 projektu, uzasadniając stanowisko argumentami natury legislacyjnej oraz ekonomicznej,
 - propozycje dodania ust. 5 (internetowa baza akredytowanych Ośrodków Szkolenia Kierowców), uzasadniając, że przedstawiony projekt niedostatecznie odpowiada na istotę rozstrzygnięć TK, w sferze pomocy organizacyjno – technicznej i konieczne jest powołanie wyspecjalizowanego podmiotu, którego zadaniem będzie szerokie wsparcie osób niepełnosprawnych w zakresie mobilności motoryzacyjnej.
- ZUS stwierdził, że proponowane rozwiązania nie będą miały bezpośredniego wpływu na zadania realizowane przez Zakład. Prezes Prokuratury Generalnej RP, Rzecznik Finansowy i Prezes Zarządu Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych nie zgłosił uwag do projektu ustawy. Ponadto Prezes Zarządu Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych przedstawił informacje nt. wielkości kształtowania się pomocy finansowej udzielanej osobom niepełnosprawnym na dostosowanie samochodu osobowego do niepełnosprawności kierowcy.
- Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Poznaniu oraz w Suwałkach nie zgłosił uwag.
- Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie zaopiniował negatywnie rozwiązania zaproponowane w projekcie, zwrócił uwagę na nieprecyzyjność pojęcia „kwoty stanowiącej koszt udostępnienia pojazdu” oraz na brak zapewnienia skutecznych mechanizmów sprawdzenia rzetelności ustalenia kosztów udostępnienia pojazdu. Dyrektor wyraził pogląd, że projektowane rozwiązanie powinno spowodować istnienie jednakowej na terenie całego kraju wysokości opłaty za egzamin praktyczny dla osoby niepełnosprawnej.

- Dyrektor Instytutu Transportowego stwierdził, że ocenia propozycję zniesienia opłaty za egzamin praktyczny na prawo jazdy jako w pełni zasadną i przedstawione zostały także propozycje zapisów legislacyjnych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych.

(ceny stałe z 2017 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,560
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	0	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,560
Wydatki ogółem	0	0,018	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,126
budżetu państwa	0	0,018	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,126
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	-0,074	-0,068	-0,068	-0,068	-0,068	-0,068	-0,068	-0,068	-0,068	-0,068	-0,686
budżetu państwa	0	-0,018	-0,012	-0,012	-0,012	-0,012	-0,012	-0,012	-0,012	-0,012	-0,012	-0,126
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	0	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,056	-0,560

Źródła finansowania Środki na utworzenie, prowadzenie i aktualizację internetowej bazy zapewnia się z części budżetu państwa, której dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń Przedmiotowa regulacja będzie oddziaływała na sektor finansów publicznych i spowoduje zmniejszenie dochodów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego (o ok. 56 tys. zł w roku) oraz wzrost wydatków budżetu państwa (o ok. 12 tys. zł w roku). W konsekwencji przedmiotowa regulacja będzie powodowała wzrost ujemnego salda sektora finansów publicznych. Jednakże skala przyrostu będzie nieznaczna, ok. 68 tys. zł w roku, w okresie 10 lat obowiązywania regulacji ok. 686 tys. zł.

Wpływ na dochody. Spadek dochodów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego będzie wynikał z wprowadzenia przepisu, w oparciu o który z opłaty za część praktyczną egzaminu zostaną zwolnione osoby niepełnosprawne w przypadku, gdy będą przystępować do sprawdzenia umiejętności na specjalnie dostosowanym samochodzie, który został przez nich wynajęty na potrzeby egzaminu na prawo jazdy. Kluczową zmienną decydującą o dokładności szacunku wpływu regulacji na zmniejszenie się dochodów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego jest zmienna wyrażająca liczbę egzaminów praktycznych na prawo jazdy, do których przystępować będą osoby niepełnosprawne. Z informacji zamieszczonej w uzasadnieniu do rozstrzygnięcia Trybunału Konstytucyjnego wynika, że w latach 2012-2015 liczba egzaminów praktycznych kategorii B do których przystępowały osoby niepełnosprawne wynosiła do 391 rocznie.

Przyjmując liczbę egzaminów na poziomie ok. 400 rocznie i wzrost ulgi za egzamin praktyczny o 70 zł (w stosunku do stanu obecnego), zmniejszenie dochodów wynosiłoby ok. 28 tys. zł w roku. W okresie 10 lat obowiązywania regulacji skutki wynosiłyby ok. 280 tys. zł. Jednakże z danych pozyskanych od Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, które zostały zamieszczone w poniższej tabeli, wynika, że liczba egzaminów do których przystępować będą osoby niepełnosprawne na specjalnie dostosowanym samochodzie może być wyższa.

Tabela: Liczby egzaminów na prawo jazdy do których przystępowały osoby niepełnosprawne na specjalnie przystosowanym samochodzie.

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego	kod w orzeczeniu lekarskim	2014	2015	2016
[% ogółem egzaminów]				
w Suwałkach		0,07%		
w Poznaniu	107	86	37	
[liczba egzaminów]				
w Warszawie	107	61	63	94
		69	146	118

Źródło: Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego

Z danych Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Suwałkach wynika, że udział egzaminów praktycznych, do których przystępują osoby niepełnosprawne w ogólnej liczbie egzaminów wynosi 0,07%. Przyjmując ten parametr oraz uwzględniając liczbę wydanych praw jazdy kategorii B w latach 2014-2016 w kraju, a także wskaźnik zdawalności egzaminów praktycznych (na poziomie 34,5%) można oszacować

liczbę egzaminów na prawo jazdy do których przystępowały osoby niepełnosprawne na specjalnie dostosowanym samochodzie w przedziale od 700 do 900 rocznie.

Skutki regulacji w postaci zmniejszenia dochodów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, podmiotu zaliczanego do sektora finansów publicznych, powinny być szacowane przy zastosowaniu podejścia konserwatywnego. W związku z tym ocena wpływu została dokonana dla parametru wyrażającego liczbę egzaminów praktycznych kategorii B do których przystępować będą osoby niepełnosprawne przyjętego na poziomie 800 osób w roku. Dla takich założeń zmniejszenie dochodów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego oszacowane zostały na kwotę ok. 56 tys. zł w roku, w okresie 10 lat obowiązywania regulacji na ok. 560 tys. zł.

Wg danych opublikowanych w raporcie NIK o nadawaniu uprawnień kierowcom średnia zdawalność egzaminów praktycznych na prawo jazdy w 2014 r. wynosiła 34,5 proc. (w 2013 r. - 31,5 proc.), natomiast wg opracowania Biura Analiz i Dokumentacji Kancelarii Senatu z dnia 15 lutego 2012 r. „*Porównanie systemów szkolenia i egzaminowania kierowców w Polsce i w Niemczech*” kształtuje się na poziomie 30% zdających.

Wpływ na wydatki. W związku z realizacją zadania polegającego na utworzeniu i prowadzeniu internetowej bazy zawierającej informacje o pojazdach przystosowanych do rodzaju schorzenia osoby niepełnosprawnej będących w dyspozycji ośrodków szkolenia kierowców przedmiotowa regulacja będzie powodować także zwiększenie wydatków sektora finansów publicznych. Z przeprowadzonych analiz wynika, że konieczne będzie poniesienie wydatków jednorazowych w kwocie ok. 12 tys. zł, w celu napisania odpowiedniego oprogramowania oraz wydatków stałych ponoszonych w ciągu roku, w kwocie ok. 12 tys. zł, na utrzymanie infrastruktury i aktualizację danych zamieszczonych w bazie. Szacunki wydatków związanych z wypełnieniem tego zadania sporządzono przyjmując następujące założenia:

- podmiot, któremu minister do spraw gospodarki zleci prowadzenie bazy danych posiada już stronę internetową dlatego zadanie programisty będzie polegała na napisaniu dodatkowego kompatybilnego oprogramowania sterującego funkcjonowaniem internetowej bazy danych o samochodach, pracochłonność tego zadania określono na ok. 80 h,
- koszt pracy informatyka piszącego oprogramowanie przyjęto na poziomie 150 zł/h,
- koszt związany z zabezpieczeniem serwera przez zewnętrzną firmę przyjęto na poziomie 500 zł/m-c, w okresie 10 lat liczenia skutków wielkość ta będzie wzrastała, w rachunku nie uwzględniono tego wpływu,
- koszty związane z aktualizacją danych o samochodach zamieszczonych w bazie przyjmuje się na poziomie ok. 500 zł/m-c, gdyż pracochłonność tego zadania będzie nieduża (nieliczny park samochodów, niska ich rotacja czy konieczność dokonania poprawy ich opisu),
- przyjęto, że organizacja przedsięwzięcia polegającego na uruchomieniu bazy danych o samochodach dla osób niepełnosprawnych zajmie ok. ½ roku (decyzja ministra o wyborze podmiotu, zamówienie publiczne, oprogramowanie, wdrożenie projektu).

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2017 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0,056	0,056	0,056	0,056	0,056	0,560
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami przez osoby niepełnosprawne pozytywnie wpłynie na mobilność oraz może stanowić impuls do podejmowania dodatkowej aktywności i wpłynąć na poprawę jakości życia. W konsekwencji można oczekiwać pełniejszej integracji osób niepełnosprawnych w społeczeństwie.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wpływ przedmiotowej regulacji na obywateli w ujęciu pieniężnym został oszacowany w kwocie 56 tys. zł w skali roku, 560 tys. zł w okresie 10 lat obowiązywania projektowanych przepisów. Przedmiotowa regulacja spowoduje zmniejszenie kosztów ponoszonych przez osoby niepełnosprawne w związku z przystąpieniem do egzaminu praktycznego na prawo jazdy w przypadku, gdy egzamin ten będzie zdawany na wynajętym przez osobę niepełnosprawną samochodzie specjalnie dostosowanym.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu.

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
--	--

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input checked="" type="checkbox"/> inne:
--	--

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

Obciążenia regulacyjne będą wynikać z obowiązku prowadzenia bazy danych zawierającej informacje o pojazdach dostosowanych do rodzaju schorzenia osoby niepełnosprawnej będących w dyspozycji ośrodków szkolenia kierowców. Zadanie to będzie realizował podmiot wyznaczony przez ministra do spraw gospodarki spośród jednostek organizacyjnych jemu podległych lub nadzorowanych.

9. Wpływ na rynek pracy.

Brak wpływu.

10. Wpływ na pozostałe obszary.

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Brak wpływu.
------------------	--------------

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego.

Przepisy projektu będą miały zastosowanie od dnia wejścia w życie.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ze względu na przedmiot regulacji nie planuje się przeprowadzenie ewaluacji.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.).

Brak

Warszawa, 5 lipca 2017 r.

BAS-WAPM-1350/17

Pan Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (przedstawiciel wnioskodawcy: senator Jan Filip Libicki)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt zmierza do znowelizowania ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami¹. Proponowana zmiana dotyczy zwolnienia z opłaty za egzamin na prawo jazdy osób niepełnosprawnych posiadających orzeczenie lekarskie z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia. Zwolnienie miałoby przysługiwać pod warunkiem, że jazda egzaminacyjna odbędzie się pojazdem przystosowanym. Projekt przewiduje również utworzenie internetowej bazy informacji o pojazdach przystosowanych znajdujących się w dyspozycji ośrodków szkolenia kierowców, a także powierza ministrowi właściwemu do spraw gospodarki kompetencję do określenia podmiotu właściwego do prowadzenia i aktualizowania tej bazy.

Projektowana ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Prawo UE nie reguluje materii objętej projektem ustawy.

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

Przedmiot projektu ustawy nie jest objęty prawem UE.

¹ Dz. U. z 2017 r. poz. 978, ze zmianami.

4. Konkluzja

Przedmiot senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami nie jest objęty prawem UE.

Akceptował:
Dyrektor
Biura Analiz Sejmowych


Wojciech Arndt

Warszawa, 5 lipca 2017 r.

BAS-WAPM-1351/17

Pan Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy senacki projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (przedstawiciel wnioskodawcy: senator Jan Filip Libicki) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Projekt zmierza do znowelizowania ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami¹. Proponowana zmiana dotyczy zwolnienia z opłaty za egzamin na prawo jazdy osób niepełnosprawnych posiadających orzeczenie lekarskie z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia. Zwolnienie miałoby przysługiwać pod warunkiem, że jazda egzaminacyjna odbędzie się pojazdem przystosowanym. Projekt przewiduje również utworzenie internetowej bazy informacji o pojazdach przystosowanych znajdujących się w dyspozycji ośrodków szkolenia kierowców, a także powierza ministrowi właściwemu do spraw gospodarki kompetencję do określenia podmiotu właściwego do prowadzenia i aktualizowania tej bazy.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej, nie jest więc projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Akceptował:
Dyrektor
Biura Analiz Sejmowych

Wojciech Arndt

¹ Dz. U. z 2017 r. poz. 978, ze zmianami.