



**SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX KADENCJA**

Warszawa, dnia 8 lutego 2017 r.

Druk nr 409

**KOMISJA
USTAWODAWCZA**

**Pan
Stanisław KARCZEWSKI
MARSZAŁEK SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Na podstawie art. 85a ust. 3 pkt 1 Regulaminu Senatu Komisja Ustawodawcza wnosi o podjęcie postępowania w sprawie inicjatywy ustawodawczej dotyczącej projektu ustawy

o zmianie ustawy o kierujących pojazdami.

Do reprezentowania Komisji w dalszych pracach nad tym projektem ustawy upoważniony jest senator Jan Filip Libicki.

W załączeniu przekazuję projekt ustawy wraz z uzasadnieniem.

Przewodniczący Komisji
Ustawodawczej
(-) Stanisław Gogacz

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 2016 r. poz. 627, z późn. zm.¹⁾) w art. 56 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Opłatę 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, o którym mowa w art. 54 ust. 5 pkt 1, zmniejsza się o kwotę stanowiącą koszt udostępnienia pojazdu.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 904, 1241, 1579, 1948, 2001 i 2197 oraz z 2017 r. poz. 60.

UZASADNIENIE

1. Cel projektowanej ustawy

Celem projektu jest obniżenie osobom niepełnosprawnym opłaty za praktyczną część egzaminu państwowego na prawo jazdy o koszt udostępnienia pojazdu, w przypadku gdy egzamin nie odbywa się pojazdem wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, lecz pojazdem osoby niepełnosprawnej wymagającej przystosowania pojazdu do rodzaju schorzenia.

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 zabezpieczaniu 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 (wskazuje): 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 równoległe 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 „zmniejszenia opłaty” do ustawy o kierujących pojazdami, a przede wszystkim zmniejszenie tej opłaty o cały koszt udostępnienia pojazdu, który w praktyce i tak jest wyższy niż 140 zł. Koszt powyżej 140 zł nadal będzie ponosiła osoba egzaminowana.

Wynikiem konsultacji społecznych projektu powinno też być uzupełnienie go o przepis tworzący internetową bazę pojazdów gotowych do udostępnienia na praktyczne egzaminy osób niepełnosprawnych, w różnych częściach kraju. Baza taka mogłaby być prowadzona np. przez warszawski WORD lub Instytut Transportu Samochodowego, a jej prowadzenie finansowane z budżetu państwa.

4. Oświadczenie o zgodności z prawem Unii Europejskiej

Projektowana ustawa nie jest objęta prawem Unii Europejskiej.

Tytuł projektu: Ustawa o zmianie ustawy o kierujących pojazdami Przedstawiciel wnioskodawcy: Osoby odpowiedzialne za projekt w Biurze Legislacyjnym: Marek Jarentowski, ekspert ds. legislacji, tel. 22 694 9338 Maciej Telec, legislator, tel. 22 694 9302 Andrzej Fałek, ekspert ds. OSR, tel. 22 694 9097	Data sporządzenia: 3 lutego 2017 r. Źródło: Wyrok TK Nr druku: 409
---	--

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 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 zmiany w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami* polegającej na wprowadzeniu zapisu, że opłatę 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, o którym mowa w art. 54 ust. 5 pkt 1, zmniejsza się o kwotę stanowiącą koszt udostępnienia pojazdu. W efekcie wniesionej zmiany zrealizowany zostanie wymóg wynikający z wyroku Trybunału Konstytucyjnego.

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 specjalnie dostosowanym samochodzie	391 liczba egzaminów praktycznych dla osób niepełnosprawnych	Wyrok Trybunału Konstytucyjnego	pomoc finansowa poprzez obniżenie opłaty za część praktyczną egzaminu na prawo jazdy
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego			zmniejszenie wpływów z opłaty egzaminacyjnej za część praktyczną od osób niepełnosprawnych zdających egzamin na wynajętym specjalnie dostosowanym samochodzie

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

--

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	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,28
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	0	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,28
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,28
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	0	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,028	-0,28
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Przedmiotowa regulacja spowoduje zmniejszenie dochodów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego uzyskiwanych z tytułu opłaty uiszczanej przez osoby niepełnosprawne za część praktyczną egzaminu na prawo jazdy w przypadku, gdy będą przystępować do sprawdzenia umiejętności na specjalnie dostosowanym samochodzie, który został przez nich wynajęty na potrzeby egzaminu.</p> <p>Koszt wynajmu takiego samochodu przez osobę niepełnosprawną wynosi ok. 200 zł i przeważnie przewyższa wysokość opłaty za praktyczną część egzaminu (50% opłaty ustalonej na poziomie 140 zł). Dlatego przyjęto założenie, że wysokość wprowadzonej przedmiotową regulacją ulgi będzie zbliżona do wysokości opłaty za część praktyczną egzaminu na prawo jazdy. W takim przypadku prawdopodobnie Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego praktycznie nie będą uzyskiwały dochodu za przeprowadzony egzamin w przypadku, gdy przystąpi do niego osoba niepełnosprawna, która wynajęła w tym celu specjalnie dostosowany samochód.</p> <p>Skutki przedmiotowej regulacji będą wyrażać się w postaci zmniejszenia dochodów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, które zostały oszacowane na kwotę ok. 28 tys. zł w roku. W okresie 10 lat obowiązywania projektowanej regulacji wyniosą ok. 280 tys. zł.</p> <p>Szacunki skutków w skali roku obliczono przy następujących założeniach:</p> <ul style="list-style-type: none">- wysokość ulgi wzrośnie o 70 zł (obecnie wynosi 50% opłaty wynoszącej 140 zł),- liczba egzaminów praktycznych dla osób niepełnosprawnych zdających egzamin na wynajętym specjalnie dostosowanym samochodzie przyjęto na poziomie 400. <p>Zdawalności egzaminów praktycznych przez osoby niepełnosprawne przyjęto na poziomie jak dla całej zbiorowości (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” zdawalność egzaminu praktycznego kształtuje się na poziomie 30% zdających).</p> <p>Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego są jednostkami zaliczanymi do sektora finansów publicznych. Zmniejszenie ich dochodów na skutek zwiększenia ulgi nie będzie znaczące. W związku z tym przyjęto założenie, że nie będzie zachodzić konieczność udzielenia im dotacji z powodu przedmiotowej regulacji.</p> <p>Dostęp do informacji nt. możliwości wynajmu pojazdu umożliwiającego osobie niepełnosprawnej przystąpienie do egzaminu praktycznego na prawo jazdy nie będzie wiązał się z dodatkowymi wydatkami, gdyż już teraz Centrum Usług Motoryzacyjnych dla osób niepełnosprawnych przy Instytucie Transportu Samochodowego rozpowszechnia tego typu informacje na swej stronie internetowej.</p>											

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	0,028	0,028	0,028	0,028	0,028	0,28
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Pełniejsza integracja 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 28 tys. zł w roku, 280 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 type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Brak wpływu

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 zakres regulacji nie przewidziano ewaluacji.

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

Brak

Tłoczono z polecenia Marszałka Senatu
