

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2013 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia²⁾

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448 oraz z 2013 r. poz. 700 i 991) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951) wprowadza się następujące zmiany w § 43:

- 1) w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:
„5) dodatkowe lustro wewnętrzne, o ile dotyczy;”;
- 2) w ust. 4:
 - a) pkt 2 – 4 otrzymują brzmienie:
„2) motocykl dwukołowy w zakresie prawa jazdy kategorii A1 powinien posiadać moc nieprzekraczającą 11 kW, osiągać prędkość co najmniej 90 km/h oraz być wyposażony w:
 - a) silnik spalinowy o pojemności skokowej co najmniej 115 cm³ i nieprzekraczającej 125 cm³ i posiadać stosunek mocy do masy własnej nieprzekraczający 0,1 kW/kg, albo
 - b) silnik elektryczny i posiadać stosunek mocy do masy własnej co najmniej 0,08 kW/kg;
- 3) motocykl dwukołowy w zakresie prawa jazdy kategorii A2 powinien posiadać moc wynoszącą co najmniej 20 kW i nieprzekraczającą 35 kW oraz być wyposażony w:
 - a) silnik spalinowy o pojemności skokowej co najmniej 395 cm³ i posiadać stosunek mocy do masy własnej nieprzekraczający 0,2 kW/kg, albo
 - b) silnik elektryczny i posiadać stosunek mocy do masy własnej co najmniej 0,15 kW/kg;
- 4) motocykl dwukołowy w zakresie prawa jazdy kategorii A powinien posiadać masę własną przekraczającą 175 kg i moc wynoszącą co najmniej 50 kW oraz być wyposażony w:
 - a) silnik spalinowy o pojemności skokowej co najmniej 595 cm³, albo

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r., poz. 1396).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie, w zakresie swojej regulacji, wdraża postanowienia dyrektywy Komisji 2012/36/UE z dnia 19 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 321 z 20.11.2012, str. 54).

b) silnik elektryczny i posiadać stosunek mocy do masy własnej co najmniej 0,25 kW/kg;"

b) w pkt 5 lit. e otrzymuje brzmienie:

„e) być wyposażony w ręczną skrzynię biegów,".

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 43 ust. 4 pkt 4 rozporządzenia, o którym mowa w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, w zakresie masy własnej i mocy, który wchodzi w życie z dniem 31 grudnia 2013 r.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

W porozumieniu:

Minister Spraw Wewnętrznych

Minister Obrony Narodowej

Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym
DYREKTOR
Departamentu Prawnego
Daria Tybzkiewicz

UZASADNIENIE

Podstawą prawną do wydania projektowanego rozporządzenia jest art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448 oraz z 2013 r. poz. 700).

Przedmiotowy projekt wprowadza zmiany w rozdziale 13 Działu III rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, który określa dodatkowe warunki dla pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania.

Projekt powstał w związku z koniecznością wdrożenia do prawa polskiego przepisów dyrektywy Komisji 2012/36/UE z dnia 19 listopada 2012 r. *zmieniającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy w zakresie dostosowania do zmian wynikających z tej dyrektywy – dodatkowych warunków dla pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania.*

Punkt 1 i 2 projektu wprowadza zmiany w § 43 w ust. 1 pkt 5 i ust. 4 w pkt 2–4 oraz w pkt 5 lit. e, rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia:

- 1) w pkt 1 projektu wprowadzono zmiany w § 43 w ust. 1 pkt 5 w zakresie doprecyzowania przepisu dotyczącego obowiązku wyposażenia pojazdu silnikowego przeznaczonego do nauki jazdy i egzaminowania w dodatkowe lustro wewnętrzne – wymóg wyposażenia pojazdu w dodatkowe lustro wewnętrzne (czyli de facto przeznaczonego dla szkolącego osobę ubiegającą się o uzyskanie uprawnienia do kierowania oraz egzaminatora) będzie miał zastosowanie w przypadku pojazdów, w stosunku do których obowiązuje wymóg wyposażenia w lustro wewnętrzne dla kierowcy, zgodnie z załącznikiem nr 12 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- 2) w pkt 2 lit. a projektu wprowadzono zmiany w § 43 w ust. 4 w zakresie pkt 2 określającego warunki dodatkowe dla motocykli dwukołowych do prawa jazdy kategorii A1 polegające na wprowadzeniu możliwości wykorzystania do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania – motocykli z silnikiem elektrycznym o stosunku mocy do masy własnej wynoszącej co najmniej 0,08 kW/kg – jest to zgodne z nowym brzmieniem pkt 5.2. załącznika II dyrektywy 2006/126/WE w brzmieniu nadanym dyrektywą Komisji 2012/36/UE – odnoszącym się do kategorii praw jazdy A1. W projekcie

zmniejszono również dolną granicę pojemności skokowej motocykla z silnikiem spalinowym, która powinna wynosić co najmniej 115 cm³ (aktualnie jest 120 cm³).

Ponadto projekt zmienia pkt 3 w § 43 w ust. 4 dotyczący kategorii A2 w zakresie:

1. zmiany wymaganej minimalnej wartości mocy motocykla z 25 na 20 kW,
2. zmniejszenia pojemności skokowej motocykla z silnikiem spalinowym z 400 na 395 cm³,
3. możliwości wykorzystania motocykli elektrycznych mających stosunek mocy do masy własnej wynoszący co najmniej 0,15 kW/kg.

Jest to zgodne z nowym brzmieniem pkt 5.2. załącznika II dyrektywy 2006/126/WE w brzmieniu nadanym dyrektywą Komisji 2012/36/UE – odnoszącym się do kategorii praw jazdy A2.

- 3) w pkt 2 lit. a projektu wprowadzono również zmiany w § 43 w ust. 4 w pkt 4 zgodne z nowym brzmieniem pkt 5.2. załącznika II dyrektywy 2006/126/WE w brzmieniu nadanym dyrektywą Komisji 2012/36/UE w zakresie pojazdów kategorii A poprzez: określenie minimalnej masy własnej, która powinna przekraczać 175 kg oraz wskazanie mocy motocykla wynoszącej co najmniej 50 kW (obecnie jest 40 kW). Ponadto motocykl w zakresie kategorii A może posiadać silnik elektryczny, w tym przypadku stosunek mocy do masy własnej takiego pojazdu powinien wynosić co najmniej 0,25 kW/kg. Zmniejszono również pojemność skokowa motocykla z silnikiem spalinowym z 600 na 595 cm³.

Zmiany przewidziane w projekcie w zakresie kategorii praw jazdy A1, A2 i A rozszerzają zakres pojazdów, które można wykorzystywać do nauki jazdy i egzaminowania – o pojazdy zasilane elektrycznie, które w związku z postępem technicznym pojawiają się coraz częściej na rynku motoryzacyjnym. Zmiany te nie skutkują koniecznością wymiany taboru i ponoszenia dodatkowych kosztów przez przedsiębiorców prowadzących szkolenia kandydatów na kierowców i podmioty przeprowadzające egzaminy na prawo jazdy.

Proponowana zmiana mocy w motocyklach do praw jazdy kategorii A2 z 25 na 20 kW stanowi złagodzenie przepisów w stosunku do aktualnego stanu prawnego w tym zakresie i również nie generuje kosztów po stronie ww. podmiotów poprzez konieczność nabycia nowych pojazdów.

Zmiany wprowadzone w projekcie w zakresie praw jazdy kategorii A1, A2 i A związane ze zmniejszeniem pojemności skokowej w motocyklach posiadających silnik spalinowy oraz wprowadzające dla motocykli do praw jazdy kategorii A – wymóg masy własnej przekraczającej 175 kg, są konsekwencją wdrożenia postanowień pkt 5.2. załącznika II dyrektywy 2006/126/WE w brzmieniu nadanym dyrektywą Komisji 2012/36/UE w zakresie praw jazdy kategorii A1, A2 i A. Przedmiotowa dyrektywa przewiduje możliwość zastosowania przez państwa członkowskie:

a) tolerancji 5 cm³ poniżej wymaganej minimalnej pojemności skokowej silnika w motocyklach dwukołowych z silnikiem spalinowym do egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania w zakresie kategorii A1, A2 i A. Motocykle do kategorii praw jazdy:

- A1 mogą posiadać pojemność skokową wynoszącą co najmniej 115 cm³ w stosunku do wartości przewidzianej w dyrektywie wynoszącej 120 cm³,
- A2 mogą posiadać pojemność skokową wynoszącą co najmniej 395 cm³ w stosunku do wartości przewidzianej w dyrektywie wynoszącej 400 cm³,
- A mogą posiadać pojemność skokową wynoszącą co najmniej 595 cm³ w stosunku do wartości przewidzianej w dyrektywie wynoszącej 600 cm³.

b) tolerancji 5 kg w zakresie masy własnej motocykla do kategorii praw jazdy A w stosunku do wymaganej minimalnej masy własnej, która zgodnie z dyrektywą powinna przekraczać 180 kg – czyli przy zastosowaniu tej tolerancji masa własna dla tego motocykla powinna przekraczać 175 kg.

Zmiany te wynikają z przepisów ww. dyrektywy i stanowią korzystne rozwiązanie dla podmiotów szkolących i egzaminujących, nie generując dla nich nowych wydatków (za wyjątkiem zmian dotyczących masy własnej motocykli w ramach praw jazdy kategorii A – poniżej wyjaśnienia).

Konsekwencją wdrożenia zmian do załącznika II dyrektywy 2006/126/WE wynikających z dyrektywy Komisji 2012/36/UE w stosunku do motocykli do nauki jazdy i egzaminowania w zakresie praw jazdy A - jest określenie masy własnej dla tych pojazdów, która do tej pory nie była przewidziana w przepisach § 43 ww. rozporządzenia oraz zwiększenie mocy z 40 na 50 kW.

Z posiadanych informacji pochodzących od Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego (Wordy) podmioty te zasadniczo dysponują już taborem (motocyklami) do egzaminowania w ramach kategorii A spełniającym nowe wymagania w zakresie mocy oraz masy własnej. Nie można jednak wykluczyć, że przedmiotowe zmiany w zakresie mocy i masy własnej dla motocykli wprowadzą konieczność nabycia przez Wordy jednego motocykla o zmienianych przedmiotowym projektem parametrach – w tej sytuacji oznaczałoby to koszt w wysokości 25 tysięcy złotych (jest to średnia cena motocykla o takich parametrach, które są aktualnie nabywane przez Wordy). Taka sama sytuacja może wystąpić w przypadku Ośrodków Szkolenia Kierowców. Należy zauważyć, iż ze względu na dużą ilość podmiotów szkolących (około 7000) oraz brak organizacji zrzeszającej większość tych podmiotów (trzy organizacje: Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców – zrzeszają około 10% ośrodków szkolenia kierowców) nie jest możliwe uzyskanie jednoznacznych informacji odnośnie wskazania – w przypadku ilu takich

podmiotów nastąpi konieczność dostosowania się do nowych wymogów w zakresie taboru dla kategorii praw jazdy A.

Podkreślenia wymaga, iż aktualnie na poziomie Unii Europejskiej prowadzone są prace legislacyjne mające na celu wprowadzenie przepisu przejściowego w zakresie zmian dotyczących wymagań dla pojazdów do nauki jazdy i egzaminowania w zakresie praw jazdy kategorii A. Zmiany te wprowadzają możliwość dla państw członkowskich do przesunięcia do 31 grudnia 2018 r. obowiązku dostosowania motocykli pod kątem masy własnej i mocy w ramach kategorii praw jazdy A. Projekt dyrektywy Komisji zmieniający dyrektywę 2006/126/UE w tym zakresie jest po zatwierdzeniu w ramach procedury pisemnej i przed skierowaniem do procedowania przez Parlament Europejski – obecnie nie jest jednak znany termin tych działań. Oznacza to, iż aktualnie konieczne jest procedowanie przedmiotowego projektu rozporządzenia uwzględniającego stan prawny wynikający z dyrektywy 2006/126/WE w zakresie zmienionym dyrektywą 2012/36/UE. W przypadku jednak uchwalenie ww. projektu dyrektywy Komisji, może dojść do potrzeby uzupełnienia przedmiotowego projektu rozporządzenia o wprowadzenie przepisu przejściowego dla zmian odnoszących się do nowych wymagań dla motocykli w zakresie prawa jazdy kategorii A.

3) Jednocześnie projekt (pkt 2 lit. b projektu) wprowadza zmianę w § 43 w ust. 4 w pkt 5 poprzez zmianę brzmienia lit. e, iż samochód ciężarowy w zakresie kategorii C powinien posiadać ręczną skrzynię biegów – zmiana ta odnosi się również do zespołu pojazdów do kategorii praw jazdy C+E, który to zespół składa się z samochodu ciężarowego, o którym mowa w zmienianym pkt 5. Przepisy w zakresie obowiązku wyposażenia pojazdów do kategorii praw jazdy C w skrzynię biegów z co najmniej 8 przełożeniami (wejdą one w życie z dniem 30 września 2013 r., zgodnie z § 59 ust. 11 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia) zostaną zastąpione wymogiem wyposażenia w ręczną skrzynię biegów. Zmiana ta ma charakter jedynie doprecyzowujący i nie generuje dodatkowych kosztów po stronie przedsiębiorców. Jest to konsekwencja nowego brzmienia pkt 5.2. załącznika II dyrektywy 2006/126/WE w brzmieniu nadanym dyrektywą Komisji 2012/36/UE w zakresie pojazdów do kategorii praw jazdy C oraz C+E.

Mając na względzie art. 2 ust. 1 dyrektywy Komisji 2012/36/UE, zmiany w niej wprowadzone, które są przedmiotem projektu, powinny wejść w życie do dnia 31 grudnia 2013 r. Mając na uwadze, że większość zmian stanowi korzystne rozwiązanie dla podmiotów szkolących i egzaminujących w zakresie praw jazdy, łagodząc dotychczasowe wymagania w stosunku do pojazdów wykorzystywanych w ramach tej działalności, w § 2 projektu przewidziano 14-dniowy termin na jego wejście w życie. Jedyny wyjątek stanowią zmiany w zakresie motocykli do praw jazdy kategorii A, w stosunku do których przedmiotowa nowelizacja wprowadza wymóg masy

własnej oraz zwiększa moc z 40 do 50 kW. W tym przypadku zmiany te, zgodnie z ww. dyrektywą, powinny wejść do dnia 31 grudnia 2013 r. – i taki termin też przewidziano w § 2 projektu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Na obecnym etapie procedowania projektu nie zostało zgłoszone zainteresowanie pracami nad projektem przez podmioty zajmujące się działalnością lobbingską w procesie stanowienia prawa.

Przepisy nowelizowanego rozporządzenia są zgodne z przepisami Unii Europejskiej.

Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej stosownie do § 12a uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Projekt w dniu ... został przyjęty przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych. Ministerstwo Gospodarki pełniące rolę krajowego koordynatora systemu nie zgłosiło konieczności notyfikacji projektu rozporządzenia

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja.

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zmieniającego rozporządzenie *w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* oddziałuje na: przedsiębiorców prowadzących szkolenia kandydatów na kierowców oraz podmioty przeprowadzające egzaminy na prawo jazdy.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych.

Przeprowadzono konsultacje społeczne z:

1. Polską Izbą Gospodarczą Ośrodków Szkolenia Kierowców, ul. Piotra Skargi 1, 05-820 Piastów,
2. Ogólnopolską Izbą Gospodarczą Ośrodków Szkolenia Kierowców, ul. Bohaterów Warszawy 2/5, 75-211 Koszalin,
3. Krajowym Stowarzyszeniem Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, ul. Odlewnicza 8, 03-231 Warszawa,
4. Krajowym Stowarzyszeniem Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców, ul. Towarowa 17, 10-416 Olsztyn,
5. Polskim Związkiem Motorowym - Zarząd Główny, ul. Kazimierzowska 66, 02-518 Warszawa,
6. Ligą Obrony Kraju, ul. Chocimska 14, 00-791 Warszawa,
7. Polską Federacją Stowarzyszeń Szkół Kierowców, ul. Jagiellońska 80, Warszawa, Adres korespondencyjny: OSK AUTO-BIS, ul. św. Antoniego 55, 97-200 Tomaszów Mazowiecki,
8. Ogólnopolskim Stowarzyszeniem Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.pl”, Al. Wojska Polskiego 184, 71-256 Szczecin,
9. Instytutem Transportu Samochodowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa,
10. Transportowym Dozorem Technicznym, ul. Chałubińskiego 4, 00-928 Warszawa,
11. Przemysłowym Instytutem Motoryzacji, ul. Jagiellońska 55, 03-301 Warszawa,
12. Instytutem Technologiczno-Przyrodniczym, Oddziałem w Kłudzienku, 05-824 Kłudzienko k/Warszawy,
13. Polską Izbą Stacji Kontroli Pojazdów, ul. Kolektorska 15/1, 01-692 Warszawa,

14. Stowarzyszeniem Kierowników Stacji Kontroli Pojazdów, ul. Gałczyńskiego 22/15,
09-400 Płock,
15. Polskim Związkiem Przemysłu Motoryzacyjnego, Al. Niepodległości 69, 02-626 Warszawa.

W toku konsultacji społecznych do projektu uwagi zgłosili:

- 1) Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców w zakresie wprowadzenia zapisu, aby przedmiotowy projekt rozporządzenia wszedł w życie z dniem ogłoszenia – uwaga ta została częściowa uwzględniona – w projekcie przewidziano, iż wejdzie on w życie z dniem 14 dni od dnia ogłoszenia, gdyż przewiduje korzystne rozwiązania dla przedsiębiorców przeprowadzających szkolenia i egzaminy na praw jazdy, z wyjątkiem zmian dla motocykli w ramach prawa jazdy kategorii A, które jako mogące skutkować potrzebą zmiany taboru, wejdą w życie w dniu 31 grudnia 2013 r. – jak wymaga tego dyrektywa 2012/36/UE.
- 2) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Liga Obrony Kraju, Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców:

W zakresie uwagi nr 1 dotyczącej wprowadzenia obok obowiązku wyposażenia w ogumione koło zapasowe, również możliwości wyposażenia samochodu osobowego do nauki jazdy i egzaminowania w zestaw naprawczy z kompresorem, uwaga ta nie została uwzględniona w projekcie. Należy zauważyć, iż wprowadzenie w przepisach obowiązku wyposażenia ww. pojazdu w ogumione koło zapasowe miało i ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez możliwość natychmiastowego podjęcia działań w przypadku awarii ogumienia pojazdu na drodze. Rozwiązanie to daje również możliwość kursantowi i zdającemu na prawo jazdy sprawdzenia w praktyce umiejętności w zakresie zdejmowania i wymiany koła oraz zdobycia wiedzy na temat środków ostrożności, jakie należy zachować przy wykonywaniu tej czynności.

W projekcie nie została uwzględniona uwaga nr 2 w zakresie wprowadzenia tolerancji 200 kg w stosunku do dopuszczalnej masy całkowitej samochodów ciężarowych do nauki jazdy na prawo jazdy kategorii C oraz C+E. Określenie w aktualnie obowiązującym rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, dopuszczalnej masy całkowitej samochodów ciężarowych do egzaminowania w zakresie kategorii C oraz C+E jest wynikiem implementacji pkt 5.2 załącznika nr II do dyrektywy 2006/126/WE i ma na celu zharmonizowanie wymagań technicznych w ramach Unii Europejskiej dla pojazdów przeznaczonych do egzaminowania na poszczególne kategorie praw jazdy. Jednocześnie rozporządzenie w sprawie warunków technicznych (oraz przedmiotowy projekt) przewiduje ustanowienie takich samych wymagań dla pojazdów,

zarówno przeznaczonych do nauki jazdy, jak również egzaminowania. Jest to zgodne z zapisem art. 24 pkt 1 i pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.), w ramach której nauka jazdy jest prowadzona pojazdem odpowiadającym wymaganiom określonym dla danej kategorii prawa jazdy, jak również przystosowanym do nauki jazdy, zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie osobie szkolącej się w zakresie danej kategorii prawa jazdy możliwości pełnego opanowania w różnych warunkach drogowych techniki i umiejętności jazdy pojazdem o takich samych parametrach i wyposażeniu jak pojazd, którym będzie zdawała egzamin na prawo jazdy, a następnie w przyszłości, już jako kierowcą, uczestniczyła w ruchu drogowym, co ma szczególne znaczenie w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego uczestników.

Uwaga nr 3 dotycząca wejścia w życie nowelizowanego projektu z dniem jego ogłoszenia – została częściowo uwzględniona – wyjaśnienia w tym zakresie przedstawiono w pkt 1 odnoszącym się do takiej samej uwagi zgłoszonej przez Polską Izbę Gospodarczą Ośrodków Szkolenia Kierowców.

- 3) Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców, które wskazało potrzebę jak najszybszego wejścia w życie rozwiązań objętych projektem – uwaga została częściowo uwzględniona – wyjaśnienia w tym zakresie przedstawiono już w pkt 1 odnoszącym się do uwagi o podobnym charakterze zgłoszonej przez Polską Izbę Gospodarczą Ośrodków Szkolenia Kierowców.
- 4) Instytut Transportu Samochodowego i Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego – uwagi zgłoszone przez te podmioty nie odnoszą się do przedmiotu projektu, którego celem jest wdrożenie dyrektywy 2006/126/WE w zakresie zmienionym dyrektywą 2012/36/UE w obszarze wymagań dla pojazdów o nauki jazdy i egzaminowania. Uwagi te dotyczą zapewnienia zgodności przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia z wymaganiami homologacyjnymi, wymagają gruntownej analizy przepisów homologacyjnych i zostaną wzięte pod uwagę przy jego kolejnej nowelizacji – przedmiotowy projekt ograniczono tylko do wdrożenia zmian w zakresie wymagań dla pojazdów o nauki jazdy i egzaminowania celem jego pilnego procedowania i wdrożenia tych wymagań do dnia 31 grudnia 2013 r.
- 5) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych – kwestie przedstawione przez ten podmiot nie odnoszą się do przedmiotu projektu, którego celem jest pilne wdrożenie dyrektywy 2006/126/WE w zakresie zmienionym dyrektywą 2012/36/UE w obszarze

wymagań dla pojazdów do nauki jazdy i egzaminowania. Należy również podkreślić, iż przedmiotowy projekt nie ustanawia od początku nowych warunków dla pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i egzaminowania, jak wskazuje Stowarzyszenie – warunki dla tych pojazdów są przedmiotem regulacji rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia już od 2003 r., tj. od momentu jego ogłoszenia i wejścia w życie.

- 6) Stowarzyszenie Kierowników Stacji Kontroli Pojazdów – uwzględniona została uwaga, aby propozycje w pkt 2 projektu dotyczące wprowadzenia tolerancji w zakresie pojemności skokowej oraz masy własnej zostały uwzględnione bezpośrednio w przepisach § 43 ust. 4 pkt 2-4, a nie jako wprowadzenie nowych ustępów 5 i 6 do projektu, celem lepszej ich czytelności.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego. Należy zauważyć, iż Wordy zalicza się do wojewódzkich osób prawnych, które wprawdzie podlegają nadzorowi ze strony zarządu danego województwa, jednakże prowadzą samodzielną gospodarkę finansową, niezależną od budżetu jednostek samorządu terytorialnego. Szacunkowe założenia i wyliczenia pod kątem ewentualnych kosztów po stronie Wordów określone zostały w uzasadnieniu projektu.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wejście w życie rozporządzenia może wpłynąć na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, poprzez wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Należy bowiem zauważyć, iż prowadzenie ośrodków szkolenia kierowców stanowi działalność gospodarczą regulowaną, podlegającą ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2013 r., poz. 672, z późn. zm.). Wejście w życie przedmiotowego projektu w stosunku do przedsiębiorców prowadzących szkolenia w zakresie kategorii praw jazdy A może spowodować po stronie tych podmiotów konieczność zakupu jednego motocykla odpowiadającego nowym wymaganiom wprowadzonym w projekcie. Szacunkowe wyliczenia i informacje w tym zakresie zostały przedstawione w uzasadnieniu projektu.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

7. Wstępna opinia dotycząca zgodności z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.