

MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ
Departament Transportu Drogowego

ZAŁOŻENIA
DO USTAWY O ZMIANIE USTAWY
- PRAWO O RUCHU DROGOWYM

Warszawa, lipiec 2012

I. POTRZEBA I CEL UCHWALENIA PROJEKTOWANEJ USTAWY

1.1. Potrzeba podjęcia prac legislacyjnych

Podjęte działania legislacyjne dotyczące nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym rozpoczęte zostały w związku z prowadzonym przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TS UE) postępowaniem w sprawie C-639/11 dotyczącej uchybienia zobowiązaniom ciążącym na Rzeczypospolitej Polskiej (RP) na mocy art. 2a dyrektywy ramowej Rady 70/311/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 133 z 18.6.1970, str. 10), art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz. Urz. UE L 263 z 9.10.2007, str. 1) oraz art. 34 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w którym TS UE zarzuca, iż RP uzależnia rejestrację nowych oraz wcześniej zarejestrowanych w innych państwach niektórych pojazdów z układem kierowniczym umieszczonym po prawej stronie, od przełożenia koła kierownicy na lewą stronę.

1.2. Cel uchwalenia projektowanej ustawy

Celem prowadzonych działań legislacyjnych jest stworzenie systemu norm prawnych umożliwiających na terytorium RP rejestrację niektórych pojazdów z układem kierowniczym umieszczonym po prawej stronie. W związku z tym, podstawowym założeniem prac legislacyjnych w tej materii jest dopuszczenie do rejestracji na terytorium RP określonych pojazdów z kierownicą po prawej stronie: samochodów osobowych oraz pojazdów specjalnych mających znaczenie dla gospodarki, tj. pojazdu przeznaczonego do oczyszczania dróg, do wywozu śmieci, żurawi samochodowych. Zgodnie z zapisami projektu (art. 81 ust. 12a), pojazdy takie powinny być objęte świadectwem homologacji typu WE pojazdu, czego weryfikacja będzie dokonywana w toku przeprowadzania okresowego badania technicznego po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium RP, poprzez przedstawienie świadectwa zgodności WE lub oświadczenia producenta, potwierdzających wprowadzenie pojazdu do obrotu na podstawie świadectwa homologacji typu WE pojazdu.

Ponadto, w związku z zawartą w ww. ustawie możliwością udzielenia przez ministra właściwego do spraw transportu, indywidualnego odstępstwa od warunków technicznych, a także biorąc pod uwagę, iż projektowana zmiana ustawy określać będzie katalog pojazdów,

które nie będą musiały uzyskać przedmiotowego odstępstwa, podjęto decyzję o sformułowaniu przepisu wskazującego wyłączenie pojazdów objętych tym katalogiem, z przepisu dotyczącego odstępstwa od warunków technicznych (projektowany art. 67 ust. 1a).

II. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN W OBOWIĄZUJĄCYCH AKTACH PRAWNYCH

2.1. Analiza norm prawnych obowiązujących w innych krajach UE

W celu opracowania, właściwego pod względem technicznym i ekonomicznym, systemu przepisów prawnych umożliwiających na terytorium RP rejestrację niektórych pojazdów z układem kierowniczym umieszczonym po prawej stronie, przeprowadzono analizę norm prawnych obowiązujących w tym zakresie w innych krajach UE.

W wyniku analizy norm prawnych obowiązujących w przedmiotowym zakresie w Republice Czeskiej, Królestwie Niderlandów, Królestwie Hiszpanii oraz w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej stwierdzono, co następuje:

a) Republika Czeska

W Republice Czeskiej istnieje możliwość zarejestrowania pojazdu z prawostronnym układem kierowniczym pochodzącego z kraju UE po warunkiem spełnienia następujących warunków:

- osoba ubiegająca się o rejestrację takiego pojazdu potwierdzi, że mieszkała w państwie członkowskim UE i przeprowadza się do Republiki Czeskiej wraz z mieniem, w tym zakupionym na terytorium UE pojazdem. Potwierdzeniem tego jest wpis w dowodzie rejestracyjnym albo oświadczenie o rejestracji pojazdu,
- pojazd taki musi być dostosowany do ruchu prawostronnego w zakresie świateł oraz lusterek. Dostosowanie to musi być udokumentowane protokołem wydanym przez certyfikowany instytut badawczy.

Pojazd powinien spełniać wymagania:

- a. regulaminu EKG ONZ nr 48 w zakresie świateł dla pojazdu przystosowanego do ruchu prawostronnego. Wiąże się to z wymianą reflektorów głównych (w nowszych modelach pojazdów reflektory główne wyposażone są w przełączniki umożliwiające dostosowanie do obu kierunków ruchu), zmianą położenia światła tylnego przeciwmgłowego.
-

- b. regulaminu EKG ONZ nr 46 w zakresie dostosowania bocznego lusterka lewego do uczestniczenia pojazdu w ruchu prawostronnym. Od 2 serii poprawek do regulaminu nr 46 lusterka montowane w pojazdach zapewniają jednakowe pole widzenia po obu stronach pojazdu.

b) Królestwo Niderlandów

Po dokonaniu analizy materiałów uzyskanych z RDW, holenderskiego organu wykonawczego przy Ministerstwie Infrastruktury i Środowiska w przedmiocie możliwości rejestracji pojazdów z kierownicą umieszczoną po prawej stronie na terytorium Królestwa Niderlandów, celem dokonania rejestracji pojazdu należy stawić się w stacji kontroli pojazdów prowadzonej przez RDW. Tam przeprowadzane są wszelkie procedury związane z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. W Holandii dla pojazdów z kierownicą umieszczoną po prawej stronie istnieje konieczność dokonania zmiany przednich świateł mijania poprzez dostosowanie ich analogicznie do wymagań dla pojazdów z kierownicą po lewej stronie. Ponadto, pojazdy wyposażone w jedno tylne światło przeciwmgłowe muszą mieć je zamieszczone po stronie lewej lub też na środku tyłu pojazdu.

W zakresie lusterek, w pojeździe z kierownicą umieszczoną po prawej stronie muszą one być umieszczone na zasadach określonych dla pojazdu z kierownicą umieszczoną po lewej stronie. Lusterko zewnętrzne z lewej strony pojazdu niezależnie od roku produkcji musi być zamontowane po jego lewej stronie.

Pojazdy z krajów UE lub będące stronami EFTA, z kierownicą umieszczoną po prawej stronie, posiadające ważne badanie techniczne, nie podlegają temu badaniu, za wyjątkiem konieczności sprawdzenia dostosowania świateł zewnętrznych do ruchu prawostronnego. Podczas procedury dopuszczania pojazdu do ruchu, należy przedstawić oryginały kompletnych dokumentów rejestracyjnych pojazdu z kraju pochodzenia. W przypadku pojazdów wyprodukowanych w roku 1995 lub później, istnieje także możliwość dołączenia świadectwa zgodności WE (CoC) potwierdzającego uzyskanie świadectwa homologacji.

c) Królestwo Hiszpanii

Pojazd z kierownicą po prawej stronie musi być dostosowany do ruchu prawostronnego obowiązującego w Królestwie Hiszpanii w zakresie świateł stosownie do przepisów regulaminu EKG ONZ nr 48. Wszystkie lampy pojazdu muszą posiadać znak homologacji (EKG ONZ lub UE).

d) Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej

Pojazdy używane sprowadzone z jednego z krajów UE, powinny spełniać unijne wymagania homologacyjne, tj. właściciel pojazdu powinien przedstawić CoC albo inny dokument wystawiony przez producenta potwierdzający objęcie pojazdu unijnym świadectwem homologacji. Pojazdy takie muszą być dostosowane do wymagań obowiązujących na terenie Zjednoczonego Królestwa, tj. przystosowane do ruchu lewostronnego zgodnie z unijnymi wymaganiami w zakresie: świateł przednich, światła tylnego przeciwmgłowego, kierunkowskazów, prędkościomierza, oraz pasów bezpieczeństwa na tylnych siedzeniach. Potwierdzeniem tego jest certyfikat wydawany, zgodnie z procedurą wzajemnego uznawania, przez Vehicle Certification Agency (VCA). Natomiast pojazdy zarejestrowane uprzednio w kraju nie należącym do UE, muszą być poddane procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

2.2. Opracowanie projektu zmian legislacyjnych

Na podstawie analizy informacji uzyskanych z ww. państw UE, a także po przeprowadzeniu konsultacji z jednostkami eksperckimi, przy uwzględnieniu treści zarzutu kierowanego przez TS UE w odniesieniu do RP podjęto decyzję, iż właściwym jest skierowanie projektowanych zmian w odniesieniu do pojazdów osobowych oraz pojazdów specjalnych mających znaczenie dla gospodarki, tj. pojazdów przeznaczonych do oczyszczania dróg, do wywozu śmieci oraz żurawi samochodowych, objętych świadectwem homologacji typu WE pojazdu. Zgodnie z zapisami projektowanej ustawy – Prawo o ruchu drogowym, pojazdy takie powinny być objęte świadectwem homologacji typu WE pojazdu, czego weryfikacja będzie dokonywana w toku przeprowadzania okresowego badania technicznego po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium RP, poprzez przedstawienie świadectwa zgodności WE lub oświadczenia producenta, potwierdzających wprowadzenie pojazdu do obrotu na podstawie świadectwa homologacji typu WE pojazdu.

2.3. Dostosowanie innych aktów prawnych

Celem zapewnienia odpowiedniego działania systemu zagadnień prawnych zapoczątkowanych podjęciem prac legislacyjnych w zakresie dopuszczenia do rejestracji na terytorium RP pojazdów z kierownicą po prawej stronie na poziomie projektowanej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym, konieczne jest dokonanie nowelizacji dwóch rozporządzeń wykonawczych, tj.:

1. rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, oraz
2. rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.

Generalną zasadą obowiązującą w ww. projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, jest obowiązek umieszczenia kierownicy po lewej stronie w pojeździe o liczbie kół powyżej trzy, którego konstrukcja umożliwia rozwijanie prędkości powyżej 40 km/h. Wyjątek w tym zakresie wprowadza przepis, zgodnie z którym w samochodzie osobowym, pojeździe samochodowym kategorii N₂ i N₃ przeznaczonym do oczyszczania dróg, wywozu śmieci oraz żurawiu samochodowym, dopuszcza się umieszczenie kierownicy po prawej stronie pojazdu, w przypadku pojazdu, który posiada:

- 1) światła zewnętrzne odpowiadające warunkom określonym w rozdziale 3 rozporządzenia,
- 2) lusterka wsteczne lub równoważne im inne urządzenia do widoczności pośredniej, spełniające warunki określone w załączniku nr 12 do rozporządzenia.

Oznacza to, iż ww. grupy pojazdów z kierownicą po prawej stronie, aby mogły zostać zarejestrowane w Polsce, poza ww. warunkami, będą musiały być również dostosowane do ruchu prawostronnego w zakresie świateł oraz lusterek.

Aby spełnić założenia projektu nowelizowanej ustawy, w projekcie ww. rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, konieczne jest określenie usterek skutkujących uznaniem stanu technicznego za niezadowalający, zgodnie z wymaganiami określonymi w ww. projekcie rozporządzenia dot. warunków technicznych pojazdów. Przesłanki te będą stanowić jeden z elementów sprawdzanych w trakcie okresowego badania technicznego pojazdu. Należą do nich będą:

- przystosowanie świateł zewnętrznych pojazdu,
 - przystosowanie lusterek wstecznych lub równoważnych im innych urządzeń do widoczności pośredniej,
 - posiadanie dokumentu potwierdzającego objęcie pojazdu świadectwem homologacji typu WE pojazdu wydanym zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie homologacji typu pojazdu.
-

Prace legislacyjne nad ww. aktami prawnymi będą prowadzone jako konsekwencja przyjęcia projektowanej nowelizacji ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

Projektowane rozporządzenia w swoich zapisach opierają się na rozwiązaniach prawnych obowiązujących we wskazanych powyżej krajach UE.

III PODMIOTY, NA KTÓRE ODDZIAŁYWAĆ BĘDZIE PROJEKTOWANA ZMIANA USTAWY

Projektowana zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym odnosić się będzie do podmiotów występujących o rejestrację pojazdów osobowych oraz pojazdów specjalnych mających znaczenie dla gospodarki wyposażonych w kierownicę umieszczoną po prawej stronie pojazdu.

IV. PRZEWIDYWANE SKUTKI FINANSOWE

W konsekwencji wejścia w życie przepisów projektowanej zmiany ustawy oraz nowelizowanych aktów wykonawczych do niej, celem dokonania rejestracji pojazdów objętych regulacją, przewiduje się konieczność dostosowania ich warunków technicznych, w zakresie objętym nowelizowanym rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, tj. w zakresie świateł zewnętrznych oraz lusterek wstecznych lub równoważnym im innym urządzeniom do widoczności pośredniej. Koszt przedmiotowego dostosowania zależy od marki pojazdu.

Należy zauważyć, iż przed wprowadzeniem procedowanej możliwości rejestracji, w odniesieniu do pojazdów objętych regulacją, podmioty ubiegające się o dokonanie rejestracji, podejmując decyzję o przeprowadzeniu procedury rejestracji, zobligowane były, poza warunkami technicznymi wskazanymi powyżej, do dostosowania warunków technicznych także w zakresie przełożenia kolumny kierownicy ze strony prawej na lewą, co stanowiło najbardziej znaczący koszt dokonywanych zmian dostosowawczych.

V. KONSULTACJE SPOŁECZNE

Projekt założeń do ustawy zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym. Projekt otrzymają:

- 1) Konfederacja Pracodawców Polskich;
 - 2) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
 - 3) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego;
-

- 4) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 5) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
- 6) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 7) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan;
- 8) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
- 9) Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”;
- 10) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 11) Związek Powiatów Polskich;
- 12) Instytut Transportu Samochodowego;
- 13) Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
- 14) Transportowy Dozór Techniczny;
- 15) Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
- 16) Stowarzyszenie Kierowników Stacji Kontroli Pojazdów;
- 17) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Niezależnie od przesłania projektu założeń ustawy do konsultacji społecznych, zostanie on umieszczony na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

VI. PRZEWIDYWANY TERMIN WEJŚCIA W ŻYCIE

Celem zachowania spójnej całości zasad prawnych dopuszczających pojazdy z kierownicą po prawej stronie do uczestniczenia w ruchu drogowym na terytorium RP, w projekcie ustawy określono 6-miesięczny termin wejścia w życie tak, aby możliwe było wydanie w tym okresie ww. rozporządzeń, które będą podlegały notyfikacji przez Komisję Europejską.