

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2014 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach

Na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2012 r. poz. 996 oraz z 2013 r. poz. 1675) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W odniesieniu do pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego, wykonuje się jedynie zakres okresowego badania technicznego pojazdu określony w pkt 8a działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia, pod warunkiem, że pojazd ten jest pojazdem, o którym mowa w:

- 1) art. 81 ust. 4 pkt 1 i pkt 2 lit. a ustawy, albo
- 2) art. 81 ust. 4 pkt 2 lit. b, jeżeli termin ważności badania technicznego określony w dokumentach, o których mowa w tym przepisie, nie jest dłuższy niż termin ważności badania technicznego ustalony na podstawie art. 81 ust. 5–10 ustawy.”

2) w załączniku nr 1 w dziale I w tabeli:

a) w pkt 0.2. po lit. g. dodaje się lit. h w brzmieniu:

h) Brak dokumentu potwierdzającego objęciem pojazdu świadectwem homologacji		x	
---	--	---	--

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257)

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822.

typu WE pojazdu; dotyczy pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 4 pkt 1.			
---	--	--	--

b) w pkt 3.3. po lit. d. dodaje się lit. e i f w brzmieniu:

e) Nieoryginalne (niehomologowane) lusterka.		x	
f) W pojeździe przystosowanym konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu) brak zapewnienia minimalnego wymaganego pola widzenia w lusterku zewnętrznym, określonego w załączniku nr 13 do rozporządzenia o warunkach technicznych, sprawdzonego zgodnie z procedurą określoną w załączniku nr 10; nie dotyczy pojazdów wyposażonych w lusterka zewnętrzne oznakowane zgodnie z regulaminem nr 46 EKG ONZ seria poprawek 02 lub wyżej.		x	

c) w pkt 4.1.1 po lit. o dodaje się lit. p w brzmieniu:

p) Nieoryginalne (niehomologowane) światła drogowe i mijania.		x	
---	--	---	--

d) w pkt 4.5.1. po lit. k dodaje się lit. l w brzmieniu:

1) Nieoryginalne (niehomologowane) światło/a przeciwmgłowe tylne.		x	
---	--	---	--

e) w pkt 7.8. po lit. d dodaje się lit. e w brzmieniu:

e) Brak wyskalowania prędkościomierza w km/h albo jednocześnie w km/h i mph.		x	
--	--	---	--

f) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

8a. Pojazd konstrukcyjnie przystosowany do ruchu lewostronnego
8a.0. Identyfikacja pojazdu – należy wykonać zgodnie z pkt 0
8a.1. Widoczność – należy wykonać zgodnie z pkt 3.1. – 3.3.
8a.2. Światła drogowe i mijania – należy wykonać zgodnie z pkt 4.1.
8a.3. Światło/a przeciwmgłowe tylne – należy wykonać zgodnie z pkt 4.5.1, 4.5.3. – 4.5.4.
8a.4. Prędkościomierz – należy wykonać zgodnie z pkt 7.8.

3) po załączniku nr 9 do rozporządzenia dodaje się załącznik nr 10 do rozporządzenia w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

I ROZWOJU

Za zgodność pod
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

Marcin Grabek
3.10.2014

SEKRETARZ STANU
Zbigniew Pynasiewicz

**SZCZEGÓŁOWY SPOSÓB BADANIA MINIMALNEGO WYMAGANEGO POLA
WIDZENIA W LUSTERKU ZEWNĘTRZNYM POJAZDU KATEGORII M₁
PRZYSTOSOWANEGO KONSTRUKCYJNIE DO RUCHU LEWOSTRONNEGO
(Z KIEROWNICĄ UMIESZCZONĄ PO PRAWEJ STRONIE POJAZDU)**

§ 1. CEL

1.1 Procedura opisana w niniejszym załączniku opisuje szczegółowy sposób badania minimalnego wymaganego pola widzenia w lusterku zewnętrznym pojazdu kategorii M₁ przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego, określonym w załączniku nr 13 do rozporządzenia o warunkach technicznych.

1.2 Procedura dotyczy lusterka zewnętrznego oznakowanego znakiem homologacji zgodnym z regulaminem nr 46 EKG ONZ seria poprawek 00 lub 01.

§ 2. DEFINICJE

2.1 Dla celów niniejszego załącznika:

2.1.1 „Pole widzenia” oznacza wycinek przestrzeni trójwymiarowej, który jest monitorowany za pomocą lusterka zewnętrznego po lewej stronie pojazdu.

2.1.2 „Lusterko zewnętrzne” oznacza przedmiot wyposażenia lub część, z wyjątkiem peryskopu, zapewniające widoczność do tyłu po lewej stronie pojazdu przymocowane na zewnętrznej powierzchni pojazdu.

§ 3. SPOSÓB PRZEPROWADZENIA BADANIA

Ogólne warunki pomiaru

3.1 Powinny być spełnione wymagania określone w punkcie 3 działu I załącznika nr 1 do niniejszego rozporządzenia.

3.2 Lusterko zewnętrzne musi mieć możliwość regulacji.

Warunki atmosferyczne

3.2 Pomiaru pola widzenia nie powinno dokonywać się w warunkach atmosferycznych niekorzystnych w stopniu mogącym wpływać na wynik pomiaru.

Miejsce pomiarowe

3.3 Pomiar pola widzenia należy wykonać na stanowisku zewnętrznym, spełniającym wymagania określone na rysunku nr 1.

3.4 W czasie pomiaru w miejscu pomiarowym może przebywać tylko właściciel (kierowca) pojazdu i uprawniony diagnosta prowadzący pomiar.

Przygotowanie pojazdu do badań

3.5 Pojazd podczas badania powinien być obciążony tylko kierującym, siedzącym po prawej stronie na miejscu kierowcy.

3.6 Pojazd należy ustawić kołami przedniej i tylnej osi równolegle i stycznie do wewnętrznej linii pola widzenia.

3.7 Siedzenie kierowcy powinno być ustawione w środkowym zakresie regulacji wzdłużnej.

3.8 Oparcie siedzenia kierowcy powinno być pochylone do tyłu pod kątem 25 stopni od pionu mierzonym w osi symetrii siedzenia.

3.9 Uprawniony diagnosta powinien siedzieć na miejscu kierowcy oparty plecami o oparcie siedzenia a jego głowa oraz wzrok powinny być skierowane na wprost równolegle do podłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu.

3.10 Na prawej bocznej szybie należy zaznaczyć równolegle do podłoża położenie oczu uprawnionego diagnosty.

3.11 Pojazd podczas badania powinien być tak ustawiony, aby wyznaczony znak, o którym mowa w punkcie 3.10 znajdował się na wysokości osi odniesienia prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu tak, jak to pokazano na rysunku nr 1.

Wykonanie pomiaru

3.12 Po zajęciu miejsca kierowcy należy tak regulować lusterkiem zewnętrznym, aby pole widzenia widoczne w lusterku umożliwiło uprawnionemu diagnostyce widzenie:

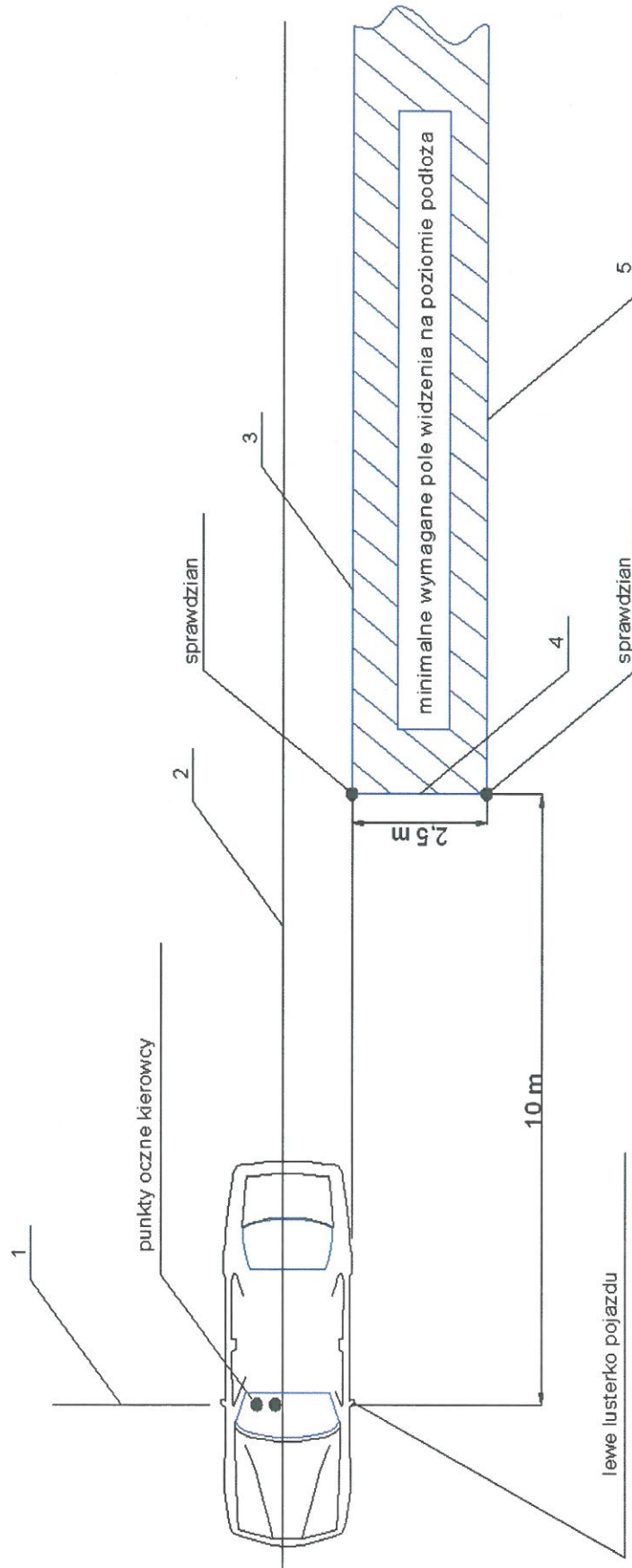
- sprawdzianów o wysokości h ($h = 50 \text{ mm} + \text{odległość oczu uprawnionego diagnosty od nawierzchni podłoża}$) umieszczonych na stanowisku, jak pokazano na rys nr 1;
- minimalnego wymaganego pola widzenia na poziomie podłoża, jak pokazano na rys nr 1.

Ocena wyników

3.13 W przypadku, kiedy uprawniony diagnosta obejmie wzrokiem w lusterku zewnętrznym (nie odrywając przy tym pleców od oparcia fotela) pole widzenia, o których mowa w punkcie 3.12 to wynik badania uznaje się za pozytywny.

Rysunek nr 1

Minimalne wymagane pole widzenia, które powinno być widoczne w lusterku zewnętrznym



Wymagania dla stanowiska pomiarowego

1. Stanowisko powinno być poziome, o nawierzchni twardej i równej.
2. Linie o szerokości 50 mm wyznaczające pole widoczności z lewej strony pojazdu odzwierciedlające poziomy fragment jezdni, muszą być zaznaczone wewnątrz obszaru (minimalnego wymaganego pola widzenia na poziomie podłoża) jak pokazano na rys nr 1.
3. Sprawdzaniem może być dowolny przedmiot o wymaganej minimalnej wysokości.

Opis do rysunku

1. oś odniesienia;
2. podłużna płaszczyzna symetrii pojazdu;
3. wewnętrzna linia pola widzenia;
4. przednia linia pola widzenia;
5. zewnętrzna linia pola widzenia.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia.

Przedmiotowy projekt wprowadza zmiany do *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* (Dz. U. z 2012 r. poz. 996 oraz z 2013 r. poz. 1675). Podstawą prawną do wydania projektowanego rozporządzenia jest art. 81 ust. 15 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).

Rozporządzenie ma na celu wykonanie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (UE) z dnia 20 marca 2014 r. w sprawie C-639/11, w którym Trybunał orzekł o uchybieniu przez Rzeczpospolitą Polską ciążącym na niej zobowiązaniom wynikającym z art. 2a *dyrektywy 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, ze względu na uzależnienie rejestracji w Polsce nowych oraz wcześniej zarejestrowanych w innych państwach członkowskich samochodów osobowych z kierownicą po prawej stronie od przełożenia koła kierownicy na lewą stronę. Takie stanowisko Trybunału powoduje konieczność zmiany przepisów prawnych związanych z dopuszczeniem w Polsce tego rodzaju pojazdów.

W celu pilnego wykonania wyroku w sprawie C-639/11, z uwzględnieniem stanu prawnego obowiązującego w tym temacie w innych państwach członkowskich UE, proponuje się dopuszczenie w Polsce określonych pojazdów przystosowanych konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego w drodze nowelizacji dwóch aktów wykonawczych do *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*, tj.:

1. *rozporządzenia 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 oraz 1720) oraz
2. ww. rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.

Mając na względzie, iż wyrok odnosi się jedynie do samochodów osobowych, dopuszczeniu pojazdów przystosowanych konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego podlegać będą nowe i używane pojazdy kategorii M₁. Wymagania techniczne w tym zakresie zostaną określone w równoległym procedowanym projekcie zmiany rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Wskazane powyżej pojazdy, jako nowe powinny być objęte świadectwem homologacji typu WE pojazdu, w przypadku pojazdów używanych wprowadza się wymóg poprzedniej rejestracji w jednym z krajów członkowskich UE. Ponadto pojazdy te powinny zostać dostosowane do ruchu prawostronnego w zakresie świateł, lusterek oraz prędkościomierza. Dodatkowo w pojeździe przystosowanym do ruchu lewostronnego sprawdzane będzie zapewnienie kierowcy odpowiedniego pola widzenia, określonego na podstawie nowego załącznika nr 13 dodanego do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych. Wymagania te będą weryfikowane

w drodze okresowego badania technicznego przeprowadzanego po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją na terytorium RP pojazdu z kierownicą po prawej stronie, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ww. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. W konsekwencji tego konieczna jest nowelizacja rozporządzenia dotyczącego przeprowadzania badań technicznych.

II. Zakres regulacji.

Przedłożony projekt przewiduje w rozporządzeniu z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach zmianę regulacji w § 2 poprzez dodanie ust. 2a, w którym zakres okresowego badania technicznego w odniesieniu do pojazdów z kierownicą po prawej stronie, o których mowa w art. 81 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, został ograniczony do sprawdzenia pojazdu w zakresie identyfikacji i ww. dostosowania technicznego. W pozostałych przypadkach przeprowadzane będzie okresowe badanie techniczne pojazdu z kierownicą po prawej stronie w pełnym zakresie.

Ponadto projekt wprowadza zmiany w tabeli działu I w załączniku nr 1 do rozporządzenia poprzez dodanie usterek skutkujących uznaniem stanu technicznego pojazdu za niezadowalający w przypadku przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu z kierownicą po prawej stronie, zarówno w pełnym zakresie, jak i ograniczonym.

Jednocześnie dodany został nowy załącznik nr 10, w którym określono szczegółowy sposób badania przez uprawnionego diagnostę minimalnego wymaganego pola widzenia w lusterku zewnętrznym pojazdu kategorii M₁ przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu).

Projekt rozporządzenia, jako ograniczający się do wykonania wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE), zgodnie z art. 10 ust. 1 tiret 5 dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r., ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L 204 z dnia 21.07.1998, str. 37), nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych, ponieważ jest wykonaniem wyroku.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2005 r. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Mając na uwadze § 52 w związku z § 170 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2012 r. poz. 996 oraz z 2013 r. poz. 1675).</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Zbigniew Rynasiewicz, Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Michał Krasowski michal.krasowski@mir.gov.pl Telefon 22-630-17-33</p>	<p>Data sporządzenia 29.09.14</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Rozwoju 472</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 20 marca 2014 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej ogłosił wyrok w sprawie C-639/11, w którym orzekł o uchybieniu przez Rzeczpospolitą Polską ciążącym na niej zobowiązaniom wynikającym z art. 2a dyrektywy Rady 70/311/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep, 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 oraz art. 34 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, ze względu na uzależnienie rejestracji w Polsce nowych oraz wcześniej zarejestrowanych w innych państwach członkowskich samochodów osobowych z kierownicą po prawej stronie od przełożenia koła kierownicy na lewą stronę. Takie stanowisko Trybunału powoduje konieczność zmiany przepisów prawnych związanych z dopuszczeniem w Polsce tego rodzaju pojazdów.

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

Jako konsekwencja wykonania wyroku, o którym mowa w pkt 1, prowadzone są prace legislacyjne związane ze zmianą rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia w zakresie określenia rodzajów pojazdów z kierownicą po prawej stronie oraz zakresu niezbędnego dostosowania tych pojazdów o charakterze technicznym, celem umożliwienia ich rejestracji w Polsce i jednocześnie zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Równolegle konieczna jest nowelizacja rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, pod kątem określenia zasad przeprowadzania okresowych badań technicznych tych pojazdów, przeprowadzanych przed ich pierwszą rejestracją na terytorium Polski.

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

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

a) Republika Czeska

W Republice Czeskiej istnieje możliwość zarejestrowania pojazdu z prawostronnym układem kierowniczym pochodzącego z kraju UE pod warunkiem, iż pojazd taki zostanie 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 02 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 po środku 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).

e) Węgry, Republika Finlandii, Republika Federalna Niemiec – przed rejestracją pojazdu z kierownicą po prawej stronie wymagane jest, aby przednie oświetlenie dostosować do ruchu prawostronnego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Właściciele pojazdów z kierownicą po prawej stronie	Ze względu na aktualny brak możliwości rejestracji takich pojazdów, nie jest możliwe określenie, jakiej grupy osób będzie dotyczył projekt	-	Bezpośrednie
Diagności przeprowadzający badania techniczne pojazdów	Brak danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów	-	Bezpośrednie
Samorządowe organy rejestrujące pojazdy	398	Powiaty w podziale administracyjnym	Bezpośrednie

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

Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Transportowy Dozór Techniczny;
2. Instytut Transportu Samochodowego;
3. Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
4. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
5. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
6. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji;
7. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
8. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa;
9. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
10. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
11. Pracodawcy Transportu Publicznego;
12. Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny;
13. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych;
14. Związek Pracodawców Motoryzacji;
15. N.S.Z.Z. Kierowców i pracowników zaplecza technicznego motoryzacji;
16. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej;

17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich;
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych;
19. Club Antyczny Automobili & Rajdów CAAR;
20. Związek Dilerów Samochodów;
21. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych;
22. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie;
23. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych;
24. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych;
25. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL Sp. z o.o.;
26. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Samochodowych EKSPERTMOT.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z)	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	Patrz wyjaśnienia poniżej												
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Szczegółowe wyliczenia dotyczące wpływów do sektora finansów publicznych z tytułu wprowadzenia możliwości rejestracji w Polsce pojazdów z kierownicą po prawej stronie, zostały określone w OSR do równoległe procedowanego projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (nr w wykazie prac legislacyjnych MliR poz. 471).

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)
<u>Koszty / Korzyści</u>	duże przedsiębiorstwa							
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw (<u>stacje kontroli pojazdów</u>)	Patrz wyjaśnienia poniżej						

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe (właściciele pojazdów z kierownicą po prawej stronie)	Patrz wyjaśnienia poniżej						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Szczegółowe wyliczenia dotyczące kosztów i korzyści po stronie właścicieli pojazdów z kierownicą po prawej stronie z tytułu dostosowania technicznego i przeprowadzenia okresowego badania technicznego, celem rejestracji tych pojazdów w Polsce, zostały określone w OSR do równoległego procedowanego projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (nr w wykazie prac legislacyjnych MiiR poz. 471).</p> <p>Przedmiotowy projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, wprowadza nową procedurę badania w toku badania technicznego przez diagnostę pola widzenia w lusterku wstecznym lewym pojazdu z kierownicą po prawej stronie, jednakże nie spowoduje to żadnych dodatkowych kosztów związanych z wyposażeniem stacji kontroli pojazdów.</p>
--	--

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

X 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
Komentarz: –	

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia w styczniu 2015 r.

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

Nie dotyczy

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

Brak