

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2014 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu
ich niezbędnego wyposażenia**

Na podstawie art. 66 ust. 5 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 Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951 i 1720), wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 9:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Kierownica w pojeździe o liczbie kół większej niż trzy, którego konstrukcja umożliwi rozwijanie prędkości przekraczającej 40 km/h, powinna być umieszczona po lewej stronie pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 2a.”

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Dopuszcza się umieszczenie kierownicy po prawej stronie pojazdu w pojeździe kategorii M1:

- 1) nowym – objętym świadectwem homologacji typu WE pojazdu, albo
- 2) uprzednio zarejestrowanym na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej

pod warunkiem, że pojazd ten jest wyposażony w:

- a) oryginalne reflektory przednie oraz oryginalną lampę/lampy przeciwmgłowe tylne, odpowiadające warunkom określonym w rozdziale 3 działu III oraz w załączniku nr 6 do rozporządzenia,

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. 486, 529, 768 i 822.

- b) oryginalne lusterka wsteczne, odpowiadające warunkom określonym w załączniku nr 12 do rozporządzenia, z tym, że lusterko zewnętrzne (lewe wsteczne) musi umożliwić obserwację obszaru po lewej stronie pojazdu pod kątem zapewnienia kierowcy odpowiedniego pola widoczności tak jak pokazano w załączniku nr 13 do rozporządzenia; nie dotyczy pojazdów wyposażonych w lusterka oznakowane zgodnie z regulaminem nr 46 EKG ONZ seria poprawek 02 lub wyżej,
 - c) zamontowany prędkościomierz wyskalowany w km/h albo jednocześnie w km/h i mph.”,
- c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy do dnia 31 grudnia 1984 r.”;
- 2) po załączniku nr 12 do rozporządzenia dodaje się załącznik nr 13 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

W porozumieniu:

MINISTER SPRAW

WEWNĘTRZNYCH

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

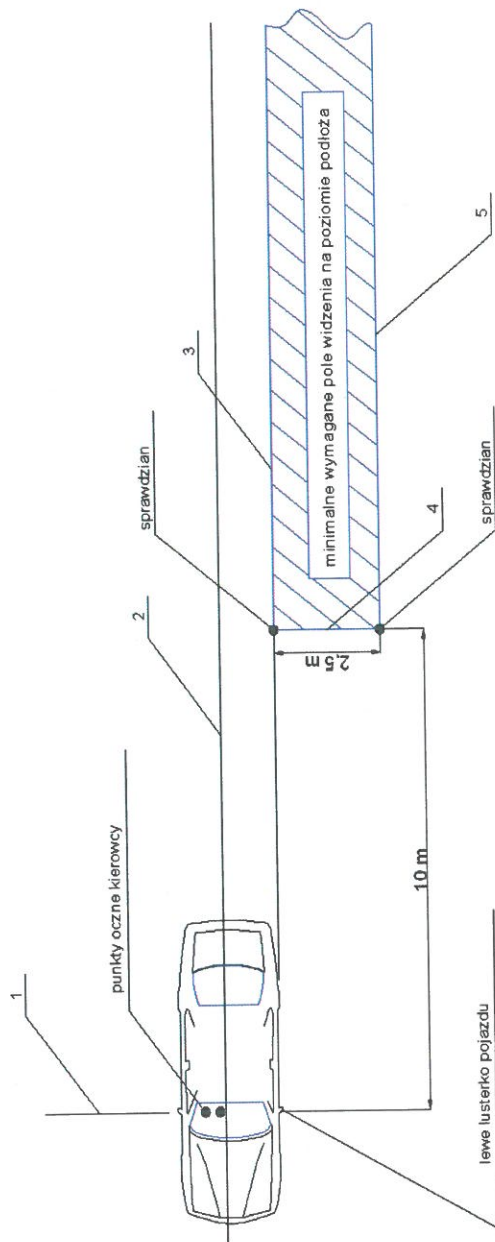
M. Grabek
Marcin Grabek
3.10.2014

Za zgodność pod
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

SEKRETARZ STANU

Z. Rynasiewicz
Zbigniew Rynasiewicz

MINIMALNE WYMAGANE POLE WIDZENIA W LUSTERKU ZEWNĘTRZNYM (LEWYM WSTECZNYM) POJAZDU KATEGORII M₁ PRZYSTOSOWANEGO KONSTRUKCYJNIE DO RUCHU LEWOSTRONNEGO (Z KIEROWNICĄ UMIESZCZONĄ PO PRAWEJ STRONIE POJAZDU)



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 Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (Dz. U. z 2013 r. poz. 951 i 1720). 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, 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. ww. rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, oraz
2. *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).

II. Zakres regulacji.

Przedłożony projekt przewiduje w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* zmianę regulacji § 9, w tym nadanie nowego brzmienia ust. 2, w którym wprowadzono generalną zasadę, iż kierownica w pojeździe o liczbie kół większej niż trzy, którego konstrukcja umożliwia rozwijanie prędkości przekraczającej 40 km/h, powinna być umieszczona po lewej stronie pojazdu. Wyjątek w tym zakresie przewiduje nowy ust. 2a – mając na względzie, iż ww. wyrok odnosi się jedynie do samochodów osobowych, dopuszczeniu pojazdów przystosowanych konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego podlegać będą nowe i używane pojazdy kategorii M₁. 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. Przepis ten określa również wymogi o charakterze technicznym – 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. Załącznik ten określa minimalne wymagane pole widzenia w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym) pojazdu kategorii M₁ przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu).

Przepis ust. 2 nie będzie stosowany również do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy do dnia 31 grudnia 1984 r. – takie rozwiązanie obowiązuje w aktualnych przepisach nowelizowanego rozporządzenia.

Ww. wymagania będą weryfikowane w drodze okresowego badania technicznego przeprowadzanego po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją na terytorium RP pojazdu z kierownicą umieszczoną po prawej stronie, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ww. *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*, co skutkuje koniecznością równoległego procedowania zmian do ww. rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.

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 Europejskim Bankiem Centralnym celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej 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.

Nazwa projektu

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie 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).

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych oraz Ministerstwem Obrony Narodowej

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Zbigniew Rynasiewicz, Sekretarz Stanu

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

Michał Krasowski michal.krasowski@mir.gov.pl

Telefon 22-630-17-33

Data sporządzenia

29.09.14

Źródło:

Upoważnienie ustawowe

Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Rozwoju
471

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, przedmiotowy projekt określa rodzaje pojazdów z kierownicą po prawej stronie oraz zakres niezbędnego dostosowania tych pojazdów o charakterze technicznym, celem umożliwienia ich rejestracji w Polsce i jednocześnie zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

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 po 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 Rzeczników 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	12168 PLN	15210 PLN										
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

Dane szacunkowe zostały przyjęte na podstawie wydanych przez ministra właściwego do spraw transportu w latach 2011-2013 decyzji administracyjnych dotyczących odstępstw od warunków technicznych pojazdów, na podstawie art. 67 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym: oszacowano, iż w każdym roku było po 60 decyzji, z czego pozytywnych (umożliwiających rejestrację pojazdu): 48, negatywnych (uniemożliwiających rejestrację): 12.

Na podstawie tych danych określono wpływ do sektora finansów publicznych w roku 2014 r. (pkt wyjściowy: 0): 48 pojazdów x kwota 253,50 PLN za rejestrację pojazdu, co dało łącznie 12168 PLN.

Wobec braku danych umożliwiających dokonanie szacunkowych wyliczeń na stan po wejściu w życie regulacji, tj. na rok 2015 (pkt 1) przyjęto dane analogiczne jak na rok 2014 (tj. 48 pojazdów rejestrowanych), które powiększone zostały o liczbę pojazdów, w odniesieniu do których możliwa stanie się rejestracja bez uprzedniego ubiegania się o uzyskanie odstępstwa, tj. 12 sztuk, tak więc szacuje się skutek „in plus” w postaci wpływu do sektora finansów publicznych, kwoty o 3042 PLN rocznie większej (12 x 253,5 PLN), tj. 12 pojazdów rocznie więcej, niż przed wejściem w życie regulacji.

Dlatego w tabeli powyżej, kwota zawarta w rubryce dotyczącej roku 2015 wynika z sumy 48 pojazdów + 12 pojazdów x kwota rejestracji, tj. 15210 PLN.

Skutek „in minus” to wysokość opłaty skarbowej 10 PLN, wynikający z braku konieczności ubiegania się o uzyskanie odstępstwa od warunków technicznych pojazdów, tj. 60 pojazdów nie będzie ubiegać się o odstępstwo, co zmniejszy wpływ do sektora finansów publicznych o 600 PLN rocznie (60x 10 PLN = 600 PLN rocznie).

Należy jednak zwrócić uwagę na duże zainteresowanie obywateli w zakresie możliwości zarejestrowania w Polsce pojazdów z kierownicą po prawej stronie, w szczególności Polaków, którzy wyjechali do pracy do Irlandii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, gdzie tylko w 2006 r. pracowało ok. 500000 polskich obywateli.

Ekonomiczny charakter czasowej emigracji skłania zainteresowanych do zakupu pojazdów z kierownicą po prawej stronie, dlatego po wejściu w życie projektowanej regulacji nie można wykluczyć masowego sprowadzania tych pojazdów na terytorium Polski, a tym samym

radykalnego wzrostu liczby wniosków o rejestrację pojazdów wyposażonych w kierownicę umieszczoną po prawej stronie pojazdu. Wobec braku możliwości określenia, jaka będzie to skala, przy wyliczeniach ograniczono się jedynie na lata 2014-2015.

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)
Koszty / Korzyści W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	6598 PLN / 10 PLN						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	323302 PLN / 490 PLN						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	65980 PLN / 100 PLN						
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

Szacowane koszty i korzyści uwzględnione zostały na stan po wejściu w życie projektowanej regulacji, i przyjęte na podstawie średniej wyliczonej w zakresie wydanych w latach 2011-2013 decyzji administracyjnych dotyczących odstępstw od warunków technicznych: tj. 60 decyzji, z czego 48 pozytywnych (umożliwiających rejestrację pojazdu), negatywnych 12 (uniemożliwiających rejestrację).

Spośród 48 decyzji pozytywnych, 46 wydanych było dla małych i średnich przedsiębiorstw na pojazdy importowane; 1 dla obywatela, 1 dla dużego przedsiębiorstwa.

Natomiast spośród 12 decyzji negatywnych: 9 wydanych było dla obywateli oraz 3 dla małych i średnich przedsiębiorstw, i także wszystkie dotyczyły pojazdów importowanych.

Tak więc: po wejściu w życie projektowanej regulacji, na podstawie ww. danych szacuje się, iż w odniesieniu do ww. liczby 60 pojazdów podjęte zostałyby działania związane z ich rejestracją a co za tym idzie, zaistniałaby konieczność ich dostosowania, a także przeprowadzenia okresowego badania technicznego w stacji kontroli pojazdów.

Na podstawie zgromadzonych danych szacuje się, iż przeciętny koszt dostosowania samochodu osobowego średniej klasy (Skoda Octavia, Renault Clio) wynosił będzie ok. 6500 PLN, przy czym dla porównania, dostosowanie samochodu typu Mercedes Benz klasa C lub E to kwota ok. 20000 PLN.

Dodatkowo, do powyższych kwot należy doliczyć kwotę 98 zł za przeprowadzenie okresowego badania technicznego pojazdu przed jego pierwszą rejestracją na terytorium Polski.

Korzyść finansowa dla wnioskodawców to brak obowiązku uiszczenia opłaty skarbowej 10 PLN wynikająca z braku konieczności ubiegania się o uzyskanie ww. odstępstwa, tj. 60 pojazdów nie musiałoby uzyskać odstępstwa, co dla wnioskodawców będzie stanowić w skali roku korzyść $60 \times 10 \text{ PLN} = 600 \text{ PLN}$ rocznie (490 PLN – małe i średnie przedsiębiorstwa, 10 zł – duże przedsiębiorstwa, 100 zł – obywatele).

Reasumując powyższe, odnosząc się do ww. tabeli, na podstawie ww. danych i uwzględniając powyższe wydatki przyjęto na rok wejścia w życie regulacji, tj. rok 2015 (pkt wyjściowy 0):

dla małych i średnich przedsiębiorstw przyjmuje się: 49 pojazdów rocznie x 6500 PLN za dostosowanie + 98 PLN za okresowe badanie) = 49 x 6598 PLN = 323302 PLN,
dla pozostałych przedsiębiorstw: 1 pojazd rocznie x 6500 PLN za dostosowanie + 98 PLN za okresowe badanie) = 1 x 6598 PLN = 6598 PLN,
dla obywateli: 10 pojazdów rocznie x 6500 PLN za dostosowanie + 98 PLN za okresowe badanie = 10 x 6598 PLN = 65980 PLN.
Biorąc jednakże pod uwagę duże zainteresowanie obywateli przedmiotową kwestią należy zaznaczyć, iż po wejściu w życie projektowanej regulacji nie można wykluczyć radykalnego wzrostu liczby wniosków o rejestrację pojazdów wyposażonych w kierownicę umieszczoną po prawej stronie, co spowoduje wzrost zawartych w ww. tabeli, sumarycznych kosztów dla obywateli, przedsiębiorstw oraz innych grup, zależny od liczby rejestrowanych rocznie pojazdów. Wobec braku możliwości określenia, jaka będzie to skala, przy wyliczeniach ograniczono się jedynie do pierwszego roku wejścia w życie projektowanych zmian.

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).

- tak
 nie
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy

Właściciel pojazdu nie będzie musiał wystąpić do ministra właściwego do spraw transportu z wnioskiem o odstępstwo od warunków technicznych, a jedynie do właściwego miejscowo organu rejestrującego pojazdy

- zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

- tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz: -

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

- demografia
 mienie państwowe

- informatyzacja
 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