



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 15 lipca 2011 r.

Nr TD-mk-0701-3/11

SEKRETARIA
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 15.07.11.
nr. 6867 podpis. [signature]

Pan
Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Stanowmy Państwu Marszałku!

Odpowiadając na pismo z dnia 14 czerwca 2011 r. znak BPS/DSK-043-3766/11 przekazujące oświadczenie złożone przez senatora Henryka Stokłosę na 78 posiedzeniu Senatu RP w dniu 9 czerwca 2011 r. w sprawie rejestracji w Polsce samochodów z kierownicą umieszczoną po prawej stronie, poniżej przedkładam następujące stanowisko.

Wobec wystąpień polskich obywateli do Komisji Europejskiej w sprawie braku możliwości dopuszczenia do ruchu drogowego w Polsce pojazdów z kierownicą umieszczoną po prawej stronie Komisja Europejska oceniła, że Polska łamie unijną dyrektywę o homologacji układów kierowniczych z 1970 r., dyrektywę ramową o homologacji pojazdów silnikowych z 2007 r. oraz art. 28 unijnego traktatu gwarantującego swobodę przepływu towarów na wspólnym unijnym rynku.

W dniu 30 września 2010 r. Komisja Europejska skierowała do Rzeczypospolitej Polskiej opinię w tej sprawie, z wnioskiem o podjęcie środków wymaganych do zastosowania się do zaleceń określonych w tej opinii. W piśmie z dnia 30 listopada 2010 r. Ministerstwo Infrastruktury, jako resort odpowiedzialny za zagadnienia związane z dopuszczeniem pojazdów do ruchu drogowego podtrzymało dotychczas prezentowane stanowisko o zgodności krajowych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

W opinii resortu infrastruktury ograniczenia w dopuszczeniu do ruchu na masową skalę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdów nieprzystosowanych do ruchu prawostronnego, poprzez odmowę rejestracji takich pojazdów, stanowią jedyny dostępny i proporcjonalny środek zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony życia ludzkiego – uczestników ruchu drogowego w Rzeczypospolitej Polskiej, co jest nadrzędnym celem interesu publicznego, uzasadniającym utrudnienia w swobodnym przepływie towarów. Ograniczenia w dopuszczeniu do ruchu drogowego pojazdów z kierownicą znajdującą się po prawej stronie, spełniają przesłanki określone w przepisie art. 36 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którym „postanowienia artykułów 34 (...) nie stanowią przeszkody w stosowaniu zakazów lub ograniczeń przywozowych, wywozowych lub tranzytowych, uzasadnionych względami (...) bezpieczeństwa publicznego, ochrony

zdrowia i życia ludzi(...)”.Unijna swoboda przepływu towarów nie może stanowić wyższego priorytetu niż bezpieczeństwo ruchu drogowego, zdrowie i życie obywateli.

Postanowienia dyrektywy 2007/46/WE rozróżniają kierunki ruchu do jakich dany typ pojazdu jest przystosowany. Wyrazem wymogu określenia strony ruchu drogowego, do której dany pojazd jest przystosowany, jest fakt, iż Kompletny wykaz informacji do celów homologacji typu WE pojazdu (Załącznik I do dyrektywy 2007/46/WE), wzór dokumentu informacyjnego do celów homologacji typu WE pojazdu (Załącznik III do dyrektywy 2007/46/WE), zobowiązują do jednoznacznego określenia strony stanowiska kierowcy (prawa/lewa) oraz do jakiego rodzaju ruchu pojazd jest przystosowany (prawostronny/lewostronny). Zapis dotyczący przydatności danego pojazdu do użytku w danym rodzaju ruchu, tj. prawo- lub lewostronnym widnieje również w świadectwie zgodności WE: „Pojazd może być zarejestrowany na stałe bez dalszych homologacji typu WE w państwach członkowskich z ruchem prawostronnym/lewostronnym, a jego prędkościomierz ma wskazania według metrycznego/brytyjskiego układu jednostek miar”

Specyfika ruchu prawostronnego lub lewostronnego w sposób niejako naturalny wymusza umieszczanie kierownicy odpowiednio po lewej lub po prawej stronie pojazdów. Kierowca poruszający się w ruchu np. prawostronnym powinien przede wszystkim w sposób optymalny widzieć pojazdy nadjeżdżające z naprzeciwka z lewej strony. Jest to szczególnie ważne przy wykonywaniu manewrów takich jak wyprzedzanie, wymijanie czy omijanie, włączanie się do ruchu w tym w szczególności na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych. Z tego powodu, w sytuacji pojazdów nowych przeznaczonych np. do ruchu prawostronnego, producenci wprowadzają do sprzedaży pojazdy wyłącznie z kierownicą znajdującą się po lewej stronie.

Nieprawidłowe manewry wyprzedzania, omijania czy wymijania w ruchu drogowym to jedne z głównych przyczyn wypadków występujących na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych, które to wypadki w Rzeczypospolitej Polskiej stanowią przeważającą większość. Statystyki pokazują, iż konsekwencją nieprawidłowego wyprzedzania, omijania i wymijania są zderzenia czołowe, boczne i tylne pojazdów, które kończą się w większości tragicznie nie tylko dla kierującego pojazdem, ale wszystkich uczestników ruchu drogowego. Z tytułu tych zdarzeń w 2010 r. doszło do 3723 wypadków, co stanowi ponad 10 % wszystkich wypadków drogowych, śmierć poniosło 571 osób (15,5 % ogółu zabitych), a 4991 osób zostało rannych (10,2 %).

Polska sieć drogowa, mimo iż intensywnie rozbudowywana, uniemożliwia obecnie bezpieczne przemieszczanie się pojazdami nieprzystosowanymi do ruchu prawostronnego. Ze względu na specyfikę polskiej infrastruktury drogowej bezpieczne wykonywanie manewrów wyprzedzania, omijania pojazdami z usytuowanym miejscem kierowcy po prawej stronie nie jest możliwe. Aktualna infrastruktura drogowa (ponad 99 % dróg stanowią drogi jednojezdniowe) jest niedostosowana i stwarza dodatkowe zagrożenie w przypadku poruszania się pojazdami z kierownicą umieszczoną po prawej stronie. Brak jest również wyodrębnienia ruchu tranzytowego od lokalnego, a więc tymi samymi podstawowymi drogami przemieszczają się pojazdy wszystkich kategorii, w tym pojazdy ciężkie.

Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury oparte jest na opiniach jednostek upoważnionych do prowadzenia badań homologacyjnych o uznanym autorytecie europejskim tj.:

- Przemysłowego Instytutu Motoryzacji upoważnionego w zakresie badań homologacyjnych na zgodność z dyrektywą 70/311/EWG (układy kierownicze);
- Instytutu Transportu Samochodowego upoważnionego w zakresie całopojazdowych badań homologacyjnych na zgodność z dyrektywą 70/156/EWG;
- Transportowego Dozoru Technicznego upoważnionego do badań homologacyjnych na zgodność z regulaminem EKG ONZ Nr 111 (cysterny),

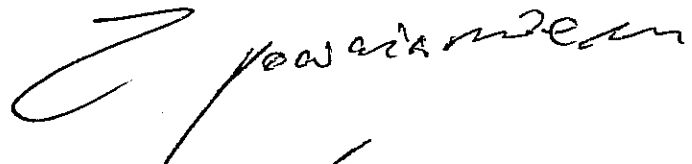
oraz Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Prezentowane przez Ministerstwo infrastruktury stanowisko popierają również eksperci Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Instytutu Badawczego Dróg i Mostów uważając, iż aktualna infrastruktura drogowa jest niedostosowana i stwarza dodatkowe zagrożenie w przypadku poruszania się pojazdami z kierownicą umieszczoną po prawej stronie.

Podobne stanowisko w zakresie braku możliwości rejestracji samochodów wyposażonych w kierownicę umieszczoną po prawej stronie prezentują również Republika Litewska, Republika Słowacka, Republika Czeska oraz Ukraina.

Aktualnie Polska oczekuje na rozstrzygnięcie postępowania prowadzonego przez Komisję Europejską. Negatywne rozstrzygnięcie może skutkować skierowaniem sprawy do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE). Jeżeli sprawa faktycznie trafi do TSUE, dopiero przegranie sprawy przed TSUE i niewykonanie wyroku będzie skutkować karami finansowymi. Na obecnym etapie trudno jest nawet prognozować wynik ewentualnego postępowania, jak również wysokość ewentualnych kar w przypadku niedostosowania się do postanowień wyroku.

Mając na uwadze nadrzędny cel, jakim jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym wszystkich obywateli, w mojej ocenie dopuszczenie do rejestracji na terytorium Polski pojazdów z kierownicą po prawej stronie nie jest zasadne.



Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Tadeusz Jamuziewicz
Sekretarz Stanu