

Kazus¹ dot. proporcjonalności środków krajowych i unijnych mandatów sądów i organów

Jan Kowalski po studiach przeprowadził się do Londynu, gdzie przez kilka lat pracował w restauracji. Przed powrotem do Polski kupił nowy samochód marki Rover. Kiedy wrócił do Polski, próbował zarejestrować samochód, okazując świadectwo homologacji uzyskane dla samochodu w Wielkiej Brytanii. Zgodnie z art. 68 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r., nr 108, poz. 908 z późn. zm.), producent lub importer nowego pojazdu samochodowego jest zobowiązany uzyskać dla każdego nowego typu tych pojazdów świadectwo homologacji wydane przez ministra właściwego do spraw transportu, chyba że producent lub importer uzyskał świadectwo homologacji wydane zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Właściwy Urząd Miejski uznał jednak, że samo świadectwo homologacji nie wystarczy i skierował samochód na badanie techniczne.

Badanie techniczne dla celów rejestracji i dopuszczenia do ruchu pojazdu polega na dokonaniu kontroli, czy pojazd spełnia warunki techniczne zdefiniowane we wskazanej ustawie oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, z późn. zm. (Dz.U. z 2003 r., nr 32, poz. 262). Zgodnie z par. 9 ust. 2 wskazanego rozporządzenia: "Kierownica w pojeździe o liczbie kół większej niż trzy, którego konstrukcja umożliwia rozwijanie prędkości przekraczającej 40 km/h, nie powinna być umieszczana po prawej stronie pojazdu". Zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych zostały określone w rozporządzeniu ministra infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r., z późn. zm. (Dz.U. z 2003 r., nr 227, poz. 2250). W pkt 6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2009 r. (Dz.U. z 2009 r., nr 155, poz. 1232), umieszczenie kierownicy z prawej strony zostało wskazane jako podstawowe kryterium uznania stanu technicznego pojazdu o liczbie kół większej niż trzy, rozwijającego prędkość przekraczającą 40 km/h, za niezadowolający i niezgodny z warunkami technicznymi.

W konsekwencji, wynik badań technicznych był negatywny, a Jan Kowalski został obowiązany do przeniesienia kierownicy w swoim samochodzie na lewą stronę.

Jan Kowalski odwołał się od tej decyzji, wskazując, że polskie przepisy są niezgodne z prawem unijnym, a w szczególności, że są one nieproporcjonalne i nie uwzględniają, że importowane samochody mogły być uprzednio zarejestrowane w innych państwach członkowskich o ruchu prawostronnym, a ponadto, że niezarejestrowane samochody z kierownicą po prawej stronie mogą być bez ograniczeń używane w Polsce.

Zdaniem organu sporne przepisy są zgodne z prawem unijnym, a poza tym nadają się do osiągnięcia zamierzonego celu, mając na uwadze, że wówczas, gdy obowiązuje ruch prawostronny, kierowca pojazdu wyposażonego w kierownicę po prawej stronie ma znacznie zmniejszone pole widzenia w porównaniu do kierowcy, którego pojazd jest wyposażony w

1 Osnowa sprawy to niedawna skarga i wyrok w spr. C-639/11 KE p. Polsce z 21.03.2014 r.

kierownicę po lewej stronie. Stanowi to ryzyko dla bezpieczeństwa drogowego, w sytuacji, gdzie poziom jego ochrony należy do uznania władz publicznych.

Proszę sporządzić opinię prawną dla Jana Kowalskiego, dotyczącą proporcjonalności spornego środka.

I grupa problemów do przemyślenia:

Zastanów się, jakie elementy mogą mieć znaczenie dla oceny proporcjonalności środka. Czy argument, że poziom bezpieczeństwa drogowego nie zależy od strony, z której znajduje się w pojeździe układ kierowniczy, lecz jest związany z zachowaniem i doświadczeniem kierowców oraz ze stanem dróg i pojazdów może mieć znaczenie? Jakie dowody powinien przedstawić urząd, uzasadniając swoje stanowisko nt. bezpieczeństwa drogowego? Czy istnieją inne, łagodniejsze środki? Czy ewentualne istnienie innych (alternatywnych) środków ma znaczenie dla oceny proporcjonalności?

II grupa problemów do przemyślenia:

„Unijny” mandat sądów polskich i organów administracji krajowej – co powinny były zrobić organy administracji? Sądy?

III grupa problemów do przemyślenia:

Czy przepisy polskie naruszają przepisy unijne (dyrektywy/art. 34 TFUE etc)

W jaki sposób Jan Kowalski mógłby się bronić i co mógłby zrobić wobec opornego organu adm.?