

Projekt z dnia 13 lipca 2012 r.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2012 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia²⁾

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.³⁾) 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 2003 r. Nr 32, poz. 262, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 8:

a) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. W pojazdach kategorii M1 i N1 dopuszcza się zawiasy umieszczone z tyłu drzwi bocznych tylnych, jeżeli drzwi boczne przednie spełniają wymagania ust. 2 i otwierają się jako pierwsze.”

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie, w zakresie swojej regulacji, wdraża postanowienia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- dyrektywy Komisji 2010/48/UE z dnia 5 lipca 2010 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE w sprawie badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. UE L 173 z 08.07.2010, str. 47);

- dyrektywy Komisji 98/90/WE z dnia 30 listopada 1998 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/387/EWG odnoszącą się do drzwi pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 337 z 12.12.1998, str. 29).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726, z 2011 r. Nr 30, poz. 151, Nr 92, poz. 530, Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622, Nr 171, poz. 1016, Nr 204, poz. 1195, Nr 205, poz. 1210, Nr 208, poz. 1240 i 1241, Nr 222, poz. 1321, Nr 227, poz. 1367, Nr 244, poz. 1454 i Nr 291, poz. 1707 oraz z 2012 r. poz. 113 i 472.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 34, poz. 300, Nr 103, poz. 1085 i Nr 169, poz. 1773, z 2007 r. Nr 90, poz. 604 i Nr 192, poz. 1393, z 2009 r. Nr 75, poz. 639, z 2011 r. Nr 47, poz. 242 i Nr 104, poz. 606 oraz z 2012 r. poz. 525.

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

„2b. W pojazdach kategorii M1 i N1 dopuszcza się, niezależnie od innych drzwi, otwieranie drzwi bocznych tylnych z zawiasami umieszczonymi z tyłu, jeżeli:

- 1) wewnętrzna klamka drzwi bocznych tylnych nie działa przy prędkości pojazdu równej lub wyższej niż 4 km/h;
- 2) drzwi boczne tylne są wyposażone w system ostrzegawczy zamknięcia.”;

2) w § 12 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. W przypadku braku szczegółowych wymagań, charakterystyki świateł wymienionych w § 2 załącznika nr 6 do rozporządzenia, takie jak: światłość, barwa, powierzchnia widoczna, nie powinny się zmieniać podczas świecenia się lampy.”;

3) w § 16:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Skuteczność hamowania określa się wskaźnikiem, który jest stosunkiem siły hamowania do siły wynikającej z dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, a dla naczepy do sumy dopuszczalnych nacisków na hamowane osie lub stosunkiem opóźnienia hamowania (uzyskanego na drodze poziomej o nawierzchni twardej, suchej i czystej) do przyspieszenia ziemskiego.

2. Wskaźnik skuteczności hamowania nie może być mniejszy niż podany w tabelach nr 1 i 2 „Wskaźniki skuteczności hamowania”, określonych w załączniku nr 7 do rozporządzenia.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wskaźnik skuteczności hamowania dla hamulca postojowego pojazdu nie może być mniejszy niż:

- 1) 16% w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub
- 2) 8% w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów – dotyczy pojazdu samochodowego zarejestrowanego po raz pierwszy do dnia 27 lipca 2010 r.,
- 3) 12% w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów – dotyczy pojazdu samochodowego zarejestrowanego po raz pierwszy od dnia 28 lipca 2010 r.”,

c) dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„ 5. Przepisu ust. 4 pkt 1 i 3 nie stosuje się do pojazdów kategorii L1e oraz L3e.

6. Wskaźnik skuteczności hamowania dla hamulca awaryjnego w odniesieniu do pojazdów kategorii L, z wyłączeniem pojazdów kategorii L1e oraz L3e, nie może być mniejszy niż 50% skuteczności hamowania hamulca roboczego, określonej w tabeli nr 2 załącznika nr 7 do rozporządzenia.”;

4) w § 23 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Stosunek maksymalnej mocy netto silnika autobusu do dopuszczalnej masy całkowitej powinien wynosić co najmniej 11 kW/t.”;

5) w § 24 w ust. 1:

a) pkt 1–4 otrzymują brzmienie:

„1) taksometr elektroniczny z ważnym dowodem legalizacji;

2) co najmniej dwa miejsca dla pasażerów;

3) co najmniej dwoje drzwi z każdego boku nadwozia lub dwoje drzwi z prawej strony, jedno z lewej strony i jedno z tyłu nadwozia;

4) pomieszczenie na podręczny bagaż pasażerów”;

b) uchyla się pkt 5,

c) pkt 8 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) barwa: biała lub żółta samochodowa z czarnymi napisami widocznymi z przodu i z tyłu pojazdu”;

6) w § 46 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do przyczepy, o której mowa w § 44, stosuje się przepisy § 11 ust. 1 pkt 1 i 13, ust. 5 oraz ust. 7 pkt 1 i 4–6.”;

7) w § 53:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rower oraz wózek rowerowy powinny być wyposażone:

1) z przodu – co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy białej lub żółtej selektywnej;

2) z tyłu – co najmniej w jedno światło odblaskowe barwy czerwonej o kształcie innym niż trójkąt oraz co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy czerwonej;

3) w światła, o których mowa w ust. 3 pkt 3, jeżeli konstrukcja roweru lub wózka rowerowego uniemożliwia kierującemu sygnalizowanie przez wyciągnięcie ręki zamiaru zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu;

- 4) co najmniej w jeden skutecznie działający hamulec;
- 5) w dzwonek lub inny sygnał ostrzegawczy o nieprzerwałym dźwięku.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Dopuszcza się, aby światła pozycyjne roweru i wózka rowerowego, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, były zdemontowane, jeżeli kierujący tym pojazdem nie jest zobowiązany do ich używania podczas jazdy.

1b. Przyczepa ciągnięta przez rower lub wózek rowerowy powinna być wyposażona w dyszel wyposażony w urządzenie sprzęgowe uniemożliwiające przewrócenie się przyczepy w przypadku przewrócenia się roweru; nie dotyczy przyczepy jednokołowej.”;

8) w § 56:

a) w ust. 1 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) światła pozycyjne oraz światła odblaskowe oświetlone światłem drogowym innego pojazdu powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m; w przypadku roweru i wózka rowerowego dopuszcza się migające światła pozycyjne;

2) powinny być umieszczone nie wyżej niż 900 mm i nie niżej niż 350 mm od powierzchni jezdni, a w przypadku roweru i wózka rowerowego nie wyżej niż 1500 mm i nie niżej niż 250 mm od powierzchni jezdni;”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dopuszcza się umieszczanie świateł odblaskowych:

1) barwy żółtej samochodowej:

a) na bocznych płaszczyznach kół pojazdu, o którym mowa w § 53–55, z tym zastrzeżeniem, że z każdego boku pojazdu powinny być widoczne co najmniej dwa światła: co najmniej po jednym, umieszczonym na kole przedniej osi oraz na kole tylnej osi,

b) na pedałach roweru i motoroweru;

2) barwy białej – dodatkowo z przodu roweru i wózka rowerowego.”,

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

„2a. Światła, o których mowa w ust. 2, mogą nie spełniać warunków określonych w ust. 1 pkt 2–4.

2b. W rowerach, wózkach rowerowych i przyczepach rowerowych dopuszcza się:

1) odblaskowy pasek w kształcie nieprzerwanego pierścienia, umieszczony na obu bokach opony, albo

2) elementy odblaskowe w kształcie nieprzerwanego pierścienia, umieszczone na bocznych płaszczyznach kół tych pojazdów.”,

d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeżeli do pojazdu zaprzęgowego, roweru, wózka rowerowego lub motoroweru są przyłączone: inny pojazd albo maszyna albo urządzenie, powinny one być wyposażone co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy czerwonej oraz co najmniej w jedno światło odblaskowe barwy czerwonej widoczne z tyłu, a ponadto w jedno światło pozycyjne barwy białej widoczne z przodu, jeżeli szerokość ciągniętego: pojazdu albo maszyny albo urządzenia, przekracza szerokość pojazdu ciągnącego; światła te powinny odpowiadać warunkom określonym w ust. 1.”;

e) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Do świateł pozycyjnych, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do przyczepy ciągniętej przez rower lub wózek rowerowy, stosuje się § 53 ust. 1a.”;

9) w § 59:

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

„1a. Pojazdy kategorii M1 i N1 zarejestrowane po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do dnia 31 grudnia 2012 r., mogą nie spełniać wymagań określonych w § 8 ust. 2a i 2b.”,

b) po ust. 6 dodaje się ust. 6a i 6b w brzmieniu:

„6a. Pojazdy samochodowe zbudowane przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcji własnej, których markę określa się jako „SAM”, oraz wyprodukowane lub importowane w liczbie jednej sztuki rocznie, zarejestrowane po raz pierwszy w okresie od dnia 28 lipca 2010 r. do dnia 31 grudnia 2012 r., niespełniające wymagania określonego w § 16 ust. 4 pkt 3, powinny spełniać wymagania określone w § 16 ust. 4 pkt 2.

6b. Pojazdy zbudowane przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcji własnej, których markę określa się jako „SAM”, oraz wyprodukowane lub importowane w liczbie jednej sztuki rocznie, zarejestrowane po raz pierwszy w okresie od dnia 28 lipca 2010 r. do dnia 31 grudnia 2012 r., niespełniające wymagań określonych w tabeli nr 2 załącznika nr 7 do rozporządzenia, powinny spełniać wymagania określone w kolumnie 6 tabeli nr 1 tego załącznika.”;

10) w załączniku nr 6 w § 2:

a) w tabeli:

- lp. 4b otrzymuje brzmienie:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
4b	<p>kategori S3 lub S4 (środkowe zgodnie z oznaczeniem homologacyjnym)</p> <p>obecność obowiązkowa dla pojazdów kategorii M₁ zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2003 r.;</p> <p>obecność obowiązkowa dla pojazdów kategorii N₁, z wyłączeniem pojazdów z otwartą przestrzenią ładunkową, zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2012 r.</p>	1 ²⁹⁾	-	-	1 ²⁹⁾	czerwona	z tyłu	środek światła powinien leżeć w środkowej wzdłużnej płaszczyźnie pojazdu ²⁹⁾	<p>dolna krawędź powierzchni świetlnej nie niżej niż 150 mm poniżej dolnej krawędzi szyby tylnego okna lub nie mniej niż 850 mm od nawierzchni;</p> <p>dolna krawędź powierzchni świetlnej powyżej górnych krawędzi świateł S1 lub S3</p>	-				-	<p>1) nie może być łączone z innym światłem,</p> <p>2) może być umieszczone na zewnątrz lub wewnątrz pojazdu,</p> <p>3) jeśli jest umieszczone wewnątrz pojazdu, nie powinno być uciążliwe dla kierowcy przez odbicie od zwierciadeł lub innych powierzchni odbijających (np. tylnej szyby)</p>

b) pod tabelą odnośnik 29 otrzymuje brzmienie:

„²⁹⁾ Jeśli środkowa wzdłużna płaszczyzna pojazdu rozdziela ruchome części składowe pojazdu, dopuszcza się dwa światła kategorii S3 lub S4 typu D, umieszczone po obu stronach, możliwie najbliżej tej płaszczyzny, lub jedno światło S3 lub S4 przesunięte w lewo tak, aby odległość środka światła od tej płaszczyzny nie przekraczała 150 mm.”;

11) załącznik nr 7 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie:

„WSKAŹNIKI SKUTECZNOŚCI HAMOWANIA

Tabela nr 1

Lp.	Pojazd	Hamowanie przy użyciu hamulca	Wartość wskaźnika w % dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy		
			do dnia 31 grudnia 1993 r.	od dnia 1 stycznia 1994 r. do dnia 31 grudnia 1998 r.	od dnia 1 stycznia 1999 r. do dnia 27 lipca 2010 r.
1	2	3	4	5	6
1	Motocykl	koła tylnego obu kół	33 45	33 45	33 45
2	Motocykl z bocznym wózkiem oraz trójkołowy pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 1 t	wszystkich kół	40	40	40
3	Samochód osobowy, pojazd sanitarny	roboczego awaryjnego	50 23	50 25	50 25
4	Autobus	roboczego awaryjnego	45 19	45 22	50 25
5	Samochód ciężarowy i ciągnik samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t	roboczego awaryjnego	40 17	40 20	45 22
6	Samochód ciężarowy i ciągnik samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t	roboczego awaryjnego	40 17	40 20	43 22
7	Przyczepa (naczepa) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t	roboczego	40	40	40

8	Przyczepa (naczepa) o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t	roboczego w razie awarii	40	40	40 20
9	Pojazd samochodowy inny niż wymienione w lp. 1-6	roboczego awaryjnego	40 17	40 20	40 20

Tabela nr 2

Lp.	Pojazd**	Hamowanie przy użyciu hamulca	Wartość wskaźnika w % dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy od dnia 28 lipca 2010 r.
1*	2	3	4
1	L1e	koła tylnego obu kół	25 42
2	L2e, L6e	koła tylnego / kół tylnych wszystkich kół	25 40
3	L3e	koła tylnego obu kół	25 50
4	L4e	koła tylnego obu kół	25 46
5	L5e, L7e	koła tylnego / kół tylnych wszystkich kół	25 44
6	M1	roboczego awaryjnego	58 29
7	M2, M3, N1, N2, N3	roboczego awaryjnego	50 25
8	O2, O3, O4 O3, O4	roboczego w razie awarii	45 w przypadku naczepy, 50 w przypadku przyczepy 22 w przypadku naczepy, 25 w przypadku przyczepy

* W przypadku pojazdów kategorii L (lp. 1-5) podane w kolumnie 4 wartości wskaźników dotyczą hamulca roboczego.

** Podział na kategorie pojazdów zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. Nr 238, poz. 2010, z późn. zm.) oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych mających dwa lub trzy koła, niektórych pojazdów samochodowych mających cztery koła oraz motorowerów (Dz. U. Nr 162, poz. 1360, z późn. zm.).”.

§ 2. Przyczepy rolnicze powinny być dostosowane do wymagania określonego w § 46 ust. 2 w zakresie § 11 ust. 1 pkt 13 do dnia 31 grudnia 2012 r.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z zastrzeżeniem:

- 1) § 53 ust. 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, w zakresie wózka rowerowego,
- 2) § 53 ust. 1 pkt 3 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, w zakresie roweru,
- 3) § 53 ust. 1b w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem,
- 4) § 56 ust. 1 pkt 2 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, w zakresie roweru i wózka rowerowego

– które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

W porozumieniu:

Minister Spraw Wewnętrznych

Minister Obrony Narodowej

UZASADNIENIE

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 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

Zmiana brzmienia § 8 ust. 2a oraz dodanie nowego ust. 2b, odnośnie określenia zakresu pojazdów oraz warunków technicznych w odniesieniu do rozmieszczenia zawiasów drzwi, dokonuje harmonizacji z przepisami:

- Regulaminu nr 11 EKG ONZ – *Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów samochodowych w zakresie zamków i elementów mocowania drzwi* – w zakresie pkt 6.1.5.4 regulaminu, oraz
- dyrektywy Komisji 98/90/WE z dnia 30 listopada 1998 r. *dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/387/EWG odnoszącą się do drzwi pojazdów silnikowych i ich przyczep* (Dz. Urz. WE L 337 z 12.12.1998, str. 29) – w zakresie pkt 3.4.1. załącznika nr 1 do dyrektywy 70/387/EWG, zmienionego na mocy załącznika do dyrektywy 98/80/WE.

Dotychczas obowiązujący zapis § 8 ust. 2a w zakresie rozmieszczenia zawiasów drzwi odnosił się jedynie do samochodów osobowych, co nie było zgodne z zapisami ww. aktów międzynarodowych, odnoszącymi się również w tym zakresie do pojazdów ciężarowych.

Ponadto projekt (zgodnie z ww. dokumentami) dopuszcza dla pojazdów osobowych i ciężarowych niezależne otwieranie się drzwi bocznych wyposażonych w zawiasy z tyłu, pod warunkiem niedziałania wewnętrznej klamki drzwi przy prędkości pojazdu równej lub wyższej niż 4km/h.

Jednocześnie, biorąc pod uwagę zachowanie praw nabytych, wprowadzono przepis przejściowy, iż pojazdy kategorii M1 i N1, zarejestrowane po raz pierwszy na terytorium RP do dnia 31 grudnia 2012 r., mogą nie spełniać wymagań określonych w § 8 ust. 2a i ust. 2b .

Zmiana § 23 ust. 1 wiąże się z ujednoczeniem terminologii z procedowanym równocześnie projektem rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów w zakresie pojęcia maksymalnej mocy netto silnika autobusu o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h – jest to ujednoczone z terminologią stosowaną w ramach badań homologacyjnych w dokumentacji homologacji typu pojazdu, np. pkt 3.2.1.8. dokumentu informacyjnego określonego w załączniku nr 1 (dodatek nr 1) do dyrektywy 80/1269/EWG.

Zmiana § 24 ust. 1 polega na wykreśleniu z tego ustępu taksówki bagażowej, w związku ze zmianą definicji taksówki określonej w ustawie Prawo o ruchu drogowym, która nie przewiduje już podziału na taksówkę osobową i bagażową. Przedsiębiorcy, wykonujący dotychczas przewóz drogowy rzeczy, pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, jako taksówką bagażową, realizowali te przewozy na podstawie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy, udzielonej przez starostę właściwego dla siedziby przedsiębiorcy, zgodnie z art. 7 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 125, poz. 874, z późn. zm.). W chwili obecnej, z związku ze zmianą definicji taksówki, przedsiębiorcy posiadający pojazdy samochodowe realizujący przewóz rzeczy jako taksówki bagażowe, mogą kontynuować działalność przewozową po zdemontowaniu wyposażenia i oznaczenia „taksówka bagażowa”, na podstawie dotychczasowej licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy i nie podlegają warunkom dodatkowym dla taksówki określonym w § 24 rozporządzenia *w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia*.

W § 24 ust. 1 zmieniono pkt 1 w zakresie doprecyzowania, iż taksówkę wyposaża się w taksometr elektroniczny z ważnym dowodem legalizacji, co jest zgodne z § 6 pkt 8 i § 7 pkt 14 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 r. *w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli* – zmiany dokonano na wniosek Prezesa Głównego Urzędu Miar.

Ponadto z § 24 ust. 1 wykreślono pkt 5 mówiący o obowiązku wyposażenia taksówki w gaśnicę. Wykreślenie tego dokonano na wniosek Ministra Spraw Wewnętrznych, ze względu na fakt, iż jest to powtórzenie istniejącej już regulacji w tym zakresie określonej w § 11 ust. 1 pkt 14, która przewiduje obowiązek wyposażenia pojazdu samochodowego w gaśnicę.

Przedmiotowy projekt dokonuje zmiany brzmienia § 16 oraz załącznika nr 7 do rozporządzenia *w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* odnośnie wskaźników skuteczności hamowania – zgodnie z zapisami dyrektywy Komisji 2010/48/UE z dnia 5 lipca 2010 r. *dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep* .

W § 16 projektu w ust. 4 wprowadza się wymaganie dla hamulca postojowego dla wszystkich kategorii pojazdów i wyłączenia w tym zakresie w ust. 5, ponadto wprowadza się w ust. 6 wymagania dla hamulca awaryjnego w odniesieniu do pojazdów kategorii L, jak i wyłączenia

w tym zakresie (zgodnie z pkt 1.3.2. i pkt 1.4.2. załącznika nr II do dyrektywy 2009/40/WE w brzmieniu nadanym w załączniku do dyrektywy 2010/48/UE)

W odniesieniu do hamulca postojowego wskazanego w § 16 ust. 4 użyto inne w stosunku do aktualnej treści tego przepisu określenie „wskaźnik skuteczności hamowania dla hamulca postojowego pojazdu” zamiast „hamulec postojowy powinien zapewniać unieruchomienie pojazdu na wzniesieniu i spadku o pochyleniu” – z punktu widzenia technicznego pojęcia te są tożsame. Zmiana ta jest zgodna z nomenklaturą stosowaną w tym zakresie w dyrektywie Komisji 2010/48/UE (pkt 1.4.2 załącznika nr II do dyrektywy 2009/40/WE w brzmieniu nadanym w załączniku do dyrektywy 2010/48/UE) i wiąże się z wyposażaniem stacji kontroli pojazdów, które przeprowadzają badania techniczne pojazdów. Należy zauważyć, iż stacje kontroli pojazdów nie są wyposażane w urządzenia np. pochylnię, które umożliwiałyby badanie parametru hamulca postojowego poprzez unieruchomienie pojazdu na wzniesieniu i spadku. Taki zapis § 16 ust. 4 umożliwi pomiar badanego parametru hamulca postojowego przy posiadanym przez stacje wyposażeniu.

W ramach załącznika nr 7 projekt zmienia tabelę nr 1 poprzez doprecyzowanie, iż wskaźniki skuteczności hamowania przewidziane w kolumnie 6 tej tabeli będą miały zastosowanie dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy do dnia 27 lipca 2010 r. Ponadto projekt przewiduje dodanie tabeli nr 2, w której określono nowe wartości wskaźników skuteczności hamowania w odniesieniu do poszczególnych kategorii pojazdów, które będą stosowane do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy od dnia 28 lipca 2010 r. – zgodnie z pkt 1.2.2. załącznika nr II do dyrektywy 2009/40/WE w brzmieniu nadanym w załączniku do dyrektywy 2010/48/UE

Należy zauważyć, iż wskaźniki skuteczności hamowania zawarte w tabeli nr 2 załącznika nr 7 do rozporządzenia w stosunku do wartości określonych w tabeli nr 1 tegoż załącznika zostały zastrzone. Zaostrzeniu ulega również wartość wskaźnika dla hamulca postojowego z 8% na 12% w § 16 ust. 4.

Wartość wskaźnika skuteczności hamowania dla hamulca postojowego w wysokości 8% określona w przepisach w sprawie warunków technicznych, podlegała ocenie przez Komisję Europejską w ramach przeglądu polskich przepisów, w związku z wejściem Polski do Unii Europejskiej. Przepisy te, w tym regulacje dotyczące skuteczności hamowania dla hamulca postojowego (8%), zostały pozytywnie ocenione przez Komisję Europejską i jako regulacja krajowa obowiązują do dnia dzisiejszego. Aktualnie, z uwagi na wdrożenie do polskiego systemu badań technicznych dyrektywy 2010/48/UE, postanowiono o harmonizacji z ww. dyrektywą wskaźnika skuteczności hamowania dla hamulca postojowego z 8 na 12%.

Z uwagi na potrzebę zachowania praw nabytych i zasadę niedziałania prawa wstecz, konieczne jest wprowadzenie przepisu przejściowego w tym zakresie, (wskaźnik 8% będzie miał zastosowanie do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy do dnia 27 lipca 2010 r., z kolei 12% do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy od dnia 28 lipca 2010 r.). Obecnie w toku badania technicznego pojazdy badane są w zakresie wskaźnika skuteczności hamowania 8%. Zwiększenie jego wartości do 12%, bez wprowadzenia przepisów przejściowych, mogłoby doprowadzić do sytuacji, w ramach której pojazd, który przez wejściem w życie przedmiotowego projektu, spełniał w tym zakresie wymagania, nie spełni ich po wejściu w życie tego projektu

Wymagania w zakresie wskaźników skuteczności hamowania są weryfikowane na podstawie przepisów cząstkowych (zawartych w poszczególnych dyrektywach UE lub regulaminach EKG ONZ) obowiązujących w procedurze homologacji typu pojazdu, tak więc pojazdy objęte unijnymi i krajowymi świadectwami homologacji typu pojazdu będą spełniały te wymagania. Inaczej wygląda kwestia spełnienia wymagań dla hamulca roboczego czy też postojowego przez pojazdy nieobjęte homologacją, tj. pojazdy marki „SAM”, oraz pojazdy sprowadzone spoza UE i dopuszczone do ruchu w Polsce jako jedna sztuka w roku (art. 68 ust. 17 pkt 3 i 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Obecnie pojazdy te (w tym zarejestrowane od dnia 28 lipca 2010 r.) są badane według wymagań aktualnie obowiązujących w warunkach technicznych. Wprowadzenie obowiązku stosowania nowych wymagań od dnia 28 lipca 2010 r. (§ 1 pkt 3 i 11 projektu), spowoduje, iż będą one sprawdzane w toku badania technicznego również w odniesieniu do tych pojazdów, które nie są objęte homologacją, a to może spowodować, iż pojazdy te nie spełnią nowych wymagań i nie uzyskają badania technicznego z wynikiem pozytywnym, chociaż przed wprowadzeniem tych regulacji przechodziły pozytywnie badania w tym zakresie.

Z tego względu konieczne jest dodanie dwóch przepisów przejściowych w tym zakresie (dodanie w § 59 nowego ust. 6a i 6b) i objęcie nim pojazdów marki „SAM” oraz pojazdów wyprodukowanych/importowanych w ilości jednej sztuki w roku, jako zachowanie praw nabytych.

Zastosowany w dodanej tabeli nr 2 podział na kategorie pojazdów odpowiada podziałowi przewidzianemu w ramach procedury homologacji typu pojazdu.

Aktualnie trwają również prace legislacyjne nad projektem rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w *sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy*

tych badaniach, który powstał w związku z wdrożeniem do polskiego prawa dotyczącego systemu badań technicznych zapisów ww. dyrektywy nr 2010/48/UE.

Propozycje zmian określone w ww. projekcie rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia są bezpośrednio związane z procedowanym projektem rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach i mają na celu określenie aktualnych współczynników hamowania, które będą weryfikowane przez diagnostę w toku badania technicznego pojazdu. Ww. projekty rozporządzeń są ze sobą ściśle merytorycznie powiązane, dlatego też celowym jest doprowadzenie do sytuacji, w której będą mogły wejść w życie w jednakowym terminie.

Projekt wprowadza również zmiany § 53 i 56, które są wynikiem nowelizacji ww. ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz braku w obowiązujących w Polsce przepisach wymagań dla przyczep ciągniętych przez rower i wózek rowerowy.

W dniu 21 maja 2011 r. weszła w życie ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 92, poz. 530), która wprowadziła nową definicję roweru oraz pojęcie wózka rowerowego. Nowelizacja ta wprowadziła nowe brzmienie art. 62 ust. 4a pkt 2, uzupełniając go o określenie długości zespołu pojazdu złożonego z wózka rowerowego i przyczepy, oraz dodała w art. 63 w ust. 3 pkt 4, dopuszczając przewóz dzieci w przyczepie przystosowanej konstrukcyjnie do przewozu osób, ciągniętej przez rower lub wózek rowerowy.

Przedmiotowy projekt nowelizuje przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, w zakresie określenia warunków technicznych dla wózka rowerowego oraz przyczepy ciągniętej przez rower lub wózek rowerowy (§ 53 ust. 1 i 1b projektu). W zakresie wprowadzenia nowych wymagań dla wózka rowerowego oraz przyczepy przeznaczonej do ciągnięcia przez rower lub wózek rowerowy, konieczne jest wprowadzenie przepisu przejściowego, celem zapewnienia odpowiedniego terminu na dostosowanie się do tych wymagań (§ 2 projektu).

Ponadto w wyniku propozycji przedstawionej przez *Polski Klub Ekologiczny Miasta dla rowerów*, w projekcie:

- w § 53 w ust. 1 wprowadzono wymóg wyposażenia roweru, wózka rowerowego, *co najmniej* w jedno światło pozycyjne z przodu oraz z tyłu. Takie rozwiązanie poprawia widoczność kierującego pojazdem oraz pozwala na stosowanie kilku reflektorów w sytuacji, kiedy tylko jeden ze względu na

parametry techniczne oświetlenia dostępnego na rynku jest niewystarczający dla oświetlenia drogi przed pojazdem.

- w § 53 dodano ust. 1a, w którym dopuszczono możliwość demontażu świateł pozycyjnych pojazdu, jeżeli kierujący tym pojazdem nie jest zobowiązany do ich używania podczas jazdy. Według organizacji *Polski Klub Ekologiczny*, propozycja, aby oświetlenie roweru mogło być czasowo zdemontowane wynika z praktyki i rozwoju rynku. Oświetlenie bateryjne nie jest mocowane do roweru na stałe i może zostać łatwo skradzione podczas normalnej eksploatacji użytkowej albo zniszczone w przypadku sportowego, wyczynowego wykorzystania roweru.
- w § 56 w ust. 1 w pkt 1 dodano zapis, iż w przypadku rowerów i wózków rowerowych, dopuszcza się *migające światła pozycyjne*. Migające oświetlenie jest lepiej widoczne na tle silniejszych świateł samochodowych niż najsilniejsze rowerowe oświetlenie świecące światłem stałym. Migające diody pobierają również mniej prądu, co zmniejsza ryzyko utraty zasilania.
- w § 56 w ust. 2 dopuszczono możliwość umieszczania: świateł odblaskowych barwy białej *dotatkowo z przodu* roweru i wózka rowerowego.
- w § 56 w ust. 3. dokonano zmiany polegającej na tym, iż jeżeli do pojazdu zaprzęgowego, roweru, dodanego *wózka rowerowego* oraz motoroweru, przyczepiony jest inny pojazd, maszyna lub urządzenie, powinien on być wyposażony *co najmniej* w jedno światło odblaskowe barwy czerwonej widoczne z tyłu.

Jednocześnie projekt wprowadza inne rozwiązania dotyczące wyposażenia rowerów, wózków rowerowych i przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami, zgodnie z uwagami i sugestiami zgłoszonymi w toku konsultacji społecznych. Szczegóły w tym zakresie są zawarte w OSR.

W projekcie w § 3 wprowadzono przepisy przejściowe, celem zapewnienia odpowiedniego czasu (do dnia 31 grudnia 2012 r.) na dostosowanie rowerów, wózków rowerowych i przyczep ciągniętych przez te pojazdy, do wprowadzonych projektem wymagań technicznych.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został

udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Nie zostało zgłoszone zainteresowanie pracami nad projektem przez podmioty zajmujące się działalnością lobbingową w procesie stanowienia prawa.

Przepisy nowelizowanego rozporządzenia są zgodne z przepisami Unii Europejskiej. Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej stosownie do § 12a uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Projekt w dniu 29 maja 2012 r. został przyjęty przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych. Ministerstwo Gospodarki pełniące rolę krajowego koordynatora systemu nie zgłosiło konieczności notyfikacji projektu rozporządzenia

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja.

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia dotyczyć będzie producentów i importerów pojazdów, przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, diagnostów przeprowadzających badania techniczne pojazdów, właścicieli pojazdów.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych.

Przeprowadzono konsultacje społeczne z: Instytutem Transportu Samochodowego, Transportowym Dozorem Technicznym, Przemysłowym Instytutem Motoryzacji, Stowarzyszeniem Techniki Motoryzacyjnej, Instytutem Technologiczno-Przyrodniczym, Polską Izbą Stacji Kontroli Pojazdów, Stowarzyszeniem Kierowników Stacji Kontroli Pojazdów, Polskim Związkiem Przemysłu Motoryzacyjnego, Polskim Stowarzyszeniem Rowerowym, Stowarzyszeniem „Zielone Mazowsze”, Wrocławską Inicjatywą Rowerową, Stowarzyszeniem Obywatelska Liga Ekologiczna - Gdańska Kampania Rowerowa.

W toku konsultacji społecznych, uwagi zostały zgłoszone przez następujące podmioty:

Instytut Transportu Samochodowego – uwzględniono uwagi w zakresie doprecyzowania zapisów projektu rozporządzenia pod kątem harmonizacji wymagań technicznych w ramach UE oraz EKG ONZ odnośnie sposobu otwierania drzwi bocznych tylnych z zawiasami umieszczonymi z tyłu.

Ponadto na wniosek ITS wprowadzono zapisy:

- w § 12 ust. 7, iż charakterystyki określonych świateł nie powinny się zmieniać podczas świecenia się lampy – zgodnie z wymogami regulaminu nr 48 EKG ONZ, Dz. Urz. UE 323/46 z 6.12.2011 r. (pkt 5.9.),

-w załączniku nr 6 w zakresie światła hamowania „stop” kategorii S4 – zgodnie z wymogami ww. regulaminu nr 48 EKG ONZ (pkt 6.7.).

Doprecyzowano również zapisy § 16 ust. 1 w zakresie dokładnego zdefiniowania wskaźnika skuteczności hamowania dla naczep.

Wykreślono także pojęcie taksówki bagażowej, zgodnie z ustawą o transporcie drogowym, która dokonała nowelizacji definicji taksówki zawartej w ustawie Prawo o ruchu drogowym, która nie dzieli już taksówki na taksówkę osobową i taksówkę bagażową.

Na wniosek ITS dokonano zmiany § 46 ust. 2 w zakresie wykreślenia (błędnie wprowadzonego) obowiązku stosowania do przyczepy § 11 ust. 1 pkt 12 odnośnie urządzenia

zabezpieczającego przed użyciem przez osoby nieuprawnione, które to wymaganie dotyczy pojazdów samochodowych i nie ma zastosowania do przyczep rolniczych.

Jednocześnie wprowadzono obowiązek (pominięty w dotychczasowych przepisach) wyposażania przyczepy rolniczej w trójkąt do ustawiania na drodze poprzez dodanie do § 46 ust. 2 - przepisu § 11 ust. 1 pkt 13 – obowiązek ten jako regulacja krajowa obowiązywał na gruncie nieobowiązującego już rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. nr 44, poz. 432). Obowiązek wyposażenia wszystkich przyczep rolniczych w trójkąt będzie miała zastosowanie od dnia 1 stycznia 2013 r. (§ 2 projektu).

Transportowy Dozór Techniczny – uwzględniono uwagi w zakresie zmiany § 8 ust. 2a odnośnie doprecyzowania kategorii pojazdów objętych tym przepisem, § 16 ust. 4 pod kątem harmonizacji z zapisami dyrektywy 2010/48/UE odnośnie oceny skuteczności działania hamulca postojowego na podstawie wartości wskaźnika skuteczności hamowania. W projekcie uwzględniono zgłoszone przez TDT uwagi o charakterze redakcyjnym.

Przemysłowy Instytut Motoryzacji – uwaga odnośnie zmiany wskaźnika skuteczności hamowania dla hamulca postojowego nie została uwzględniona z uwagi na fakt, iż wysokość tego wskaźnika jest zgodna z dyrektywą 2010/48/UE i będzie weryfikowana w toku badania technicznego, a nie procedury homologacji typu pojazdu.

W odniesieniu do zaproponowanych przepisów rozporządzenia w zakresie rowerów, wózków rowerowych i przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami, uwagi zostały zgłoszone przez następujące podmioty: **Polskie Stowarzyszenie Rowerowe, Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów, Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”, Fundację Normalne Miasto FENOMEN, Brzeski Klub Miłośników Aktywnego Wypoczynku „Na przełaj”, NEUTENO Jacek Ziebura, EXTRAWHEEL Sp. j., BM Consulting Beata Morawska.** Uwagi te dotyczyły tych samych zagadnień, wobec tego podzielono je tematycznie:

a) Uwzględniono uwagę w zakresie wykreślenia w § 53 w ust. 1b projektowanego pkt 3 odnośnie obowiązku wyposażenia przyczepy ciągniętej przez rower lub wózek rowerowy w dodatkowe połączenia (łańcuch, linka), które w razie zerwania głównego urządzenia łączącego będzie zapobiegało dotykaniu jezdni przez dyszel i zapewniało niezbędną kierowalność przyczepy, z uwagi na fakt, iż wiele przyczep oferowanych na rynku posiada inne rozwiązania w tym zakresie, które również gwarantują bezpieczeństwo rowerzystów. Ponadto w wyniku uwagi ww. podmiotów określony w tym przepisie obowiązek wyposażenia przyczepy w dyszel wyposażony w urządzenie sprzęgowe,

uniemożliwiające przewrócenie się roweru, wyłączono w stosunku do przyczepy jednokołowej, której konstrukcja uniemożliwia pozostanie w pozycji pionowej w przypadku przewrócenia się roweru.

Należy wyraźnie podkreślić, iż projekt określa wymagania techniczne dla przyczep ciągniętych przez rower lub wózek rowerowy, nie tylko w wyniku nowelizacji ww. ustawy Prawo o ruchu drogowym w zakresie przyczep dla dzieci, ale również ze względu na brak w obowiązujących w Polsce przepisach wymagań dla przyczep ciągniętych przez te pojazdy. Dodatkowo podkreślenia wymaga, iż dla przyczep przeznaczonych do przewozu ludzi, a ciągniętych przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny, zostały również określone warunki techniczne w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2010 r. w *sprawie warunków technicznych pojazdów wchodzących w skład kolejki turystycznej oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (Dz. U. nr 110, poz. 729).

b) Nie została uwzględniona uwaga dotycząca oświetlenia przyczep, iż zbędne jest:

- dodatkowe oświetlenie pozycyjne tylne przyczepy, jeżeli przyczepa nie zasłania tylnego światła pozycyjnego w rowerze czy też w wózku rowerowym;

- wyposażenie przyczepy w przednie pozycyjne światło białe, z uwagi na to, iż ze względu na szerokość roweru i przyczepy w praktyce, przyczepa wystaje poza obrys kierownicy rowerowej, a więc światło białe umieszczone w przodu przyczepy będzie niewidoczne lub nie będzie miało znaczenia praktycznego.

Należy bowiem zauważyć, iż wyposażenia pojazdu, w tym przypadku przyczepy w światła, nie można uzależniać od parametrów pojazdu, z jakim będzie ona eksploatowana, a które mogą wpłynąć na jej widoczność. Jednocześnie należy mieć na uwadze, iż z punktu widzenia producenta pojazdów, niezwykle istotne jest, aby obowiązujące przepisy jednoznacznie określały wymagania techniczne i zakres wyposażenia dla pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym. Ponadto uwzględnienie uwagi spowodowałoby przeniesienie obowiązku ewentualnego doposażenia przyczepy w światła na nabywcę tej przyczepy i roweru. Wymagałoby to od nabywcy dysponowania wiedzą techniczną, dokonania oceny i podjęcia decyzji, czy w odniesieniu do posiadanego przez niego roweru, istnieje konieczność wyposażenia przyczepy w światła pozycyjne, czy też taka konieczność nie występuje.

c) Uwzględniono uwagę dotyczącą objęcia oprócz roweru również wózka rowerowego przepisem § 56 ust. 1 pkt 1 w zakresie dopuszczenia w tych pojazdach migających świateł pozycyjnych.

d) Uwzględniono uwagę w zakresie wykreślenia z projektu obowiązku posiadania przez rower lub wózek rowerowy dwóch hamulców.

e) W projekcie uwzględniono propozycję odnośnie obowiązku wyposażenia roweru lub wózka rowerowego w kierunkowskazy, o których mowa w § 53 ust. 3 pkt 3, jeżeli konstrukcja roweru lub wózka rowerowego uniemożliwia kierującemu sygnalizowanie przez wyciągnięcie ręki zamiaru zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu.

f) Uwaga zgłoszona przez organizacje rowerowe wyrażające zaniepokojenie dopuszczeniem w projekcie przepisów w zakresie otwierania drzwi bocznych tylnych z zawiasami umieszczonymi z tyłu pojazdów osobowych i ciężarowych, nie została uwzględniona ze względu na fakt, iż takie rozwiązanie dopuszczają przepisy unijne (regulamin nr 11 EKG ONZ oraz dyrektywa 98/90/WE), a wprowadzenie tego zapisu ma na celu harmonizację warunków technicznych w ramach UE i EKG ONZ.

g) W zakresie § 56 ust. 1 pkt 2 dotyczącego obowiązku umieszczenia w rowerze lub wózku rowerowym świateł nie wyżej niż 900 mm, po analizie uwag w tym zakresie organizacji rowerowych i uwzględniając stanowisko jednostki upoważnionej do przeprowadzania badań homologacyjnych w zakresie świateł, projekt proponuje, aby w odniesieniu do rowerów i wózków rowerowych światła pojazdy były umieszczone nie wyżej niż 1500 mm, i nie niżej niż 250 mm od powierzchni jezdni. Przepis ten będzie miał zastosowanie do roweru i wózka rowerowego od dnia 1 stycznia 2013 r. (§ 3 projektu).

h) Zgodnie z uwagami organizacji rowerowych, w rowerach, wózkach rowerowych i przyczepach rowerowych, dopuszczono opony oznaczone odblaskowym paskiem w kształcie nieprzerwanego pierścienia, umieszczonego na bokach opony, albo elementy odblaskowe, w kształcie nieprzerwanego pierścienia, umieszczone na bocznych płaszczyznach kół tych pojazdów.

i) Uwzględniono również uwagę w zakresie możliwości wyposażenia roweru i wózka rowerowego w więcej aniżeli jedno światło odblaskowe na kole jednej osi.

j) Uwzględniono uwagę odnośnie dopuszczenia możliwości demontażu świateł pozycyjnych, jeżeli kierujący tym pojazdem nie jest zobowiązany do ich używania podczas jazdy – w odniesieniu do przyczepy rowerowej ciągniętej albo wózek rowerowy.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

7. Wstępna opinia dotycząca zgodności z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.