

Projekt z dnia 16 kwietnia 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.”,

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:

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

2) w § 11 w ust. 1.pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) albo w numer nadwozia, podwozia lub ramy, umieszczony w sposób trwały na nadwoziu, ramie lub innym podobnym podstawowym elemencie konstrukcyjnym, oraz tabliczkę znamionową określoną w załączniku nr 4 do rozporządzenia; numeru identyfikacyjnego VIN nie wymaga się dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1995 r., motocykla zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2003 r. oraz pojazdu z nadanym i wybitym numerem nadwozia, podwozia lub ramy zgodnie przepisami;”;

3) po § 11 dodaje się § 11a w brzmieniu:

„§ 11a. Numeru VIN, o którym mowa w § 11 ust. 1 pkt 1, nie wymaga się dla ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego oraz przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami.”;

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

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

5) w § 16:

a) ust. 1 otrzymuje 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.”,

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 31 grudnia 2011 r.

3) 12% w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów, dotyczy pojazdu samochodowego zarejestrowanego po raz pierwszy od dnia 1 stycznia 2012 r.”;

6) w § 23 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

7) w § 24 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Taksówkę wyposaża się w:

- 1) taksometr 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;
- 5) gaśnicę umieszczoną w miejscu łatwo dostępnym w razie potrzeby jej użycia;
- 6) apteczkę doraźnej pomocy;
- 7) ogumione koło zapasowe;
- 8) dodatkowe światło z napisem "TAXI", odpowiadające następującym warunkom:
 - a) rozmieszczenie: na dachu,
 - b) barwa: biała lub żółta samochodowa z czarnymi napisami widocznymi z przodu i z tyłu pojazdu,
 - c) połączenia elektryczne: światło może być włączone wówczas, gdy taksometr jest wyłączony, niezależnie od włączenia innych świateł i położenia urządzenia umożliwiającego pracę silnika; włączenie lub wyłączenie taksometru powinno powodować równoczesne odpowiednio wyłączenie lub włączenie światła,
 - d) powinno być widoczne po zapadnięciu zmroku z odległości co najmniej 50 m przy dobrej przejrzystości powietrza.”;

8) w § 46:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) powinien odpowiadać warunkom określonym w § 9 ust. 1 pkt 12, § 10, § 11 ust. 1 pkt 5 lit. b, pkt 12, 14 i 19 oraz ust. 7 pkt 1 i 4-6 oraz § 11a.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

9) w § 53:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 53. 1. Rower, wózek rowerowy, powinien być wyposażony:

- 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:

- 1) światła, o których mowa w § 56 ust. 3, w odniesieniu do światel pozycyjnych stosuje się ust. 1a;
- 2) dyszel wyposażony w urządzenie sprzęgowe, uniemożliwiające przewrócenie się przyczepy w przypadku przewrócenia się roweru, nie dotyczy przyczepy jednokołowej”.

10) w § 56:

a) w ust. 1 pkt 1 i 2 otrzymuje 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, w przypadku roweru i wózka rowerowego nie wyżej niż 1500 mm, i nie niżej niż 250 mm od powierzchni jezdni;”;

b) ust. 2 otrzymują brzmienie:

„2. Dopuszcza się umieszczanie światel odblaskowych:

- 1) barwy żółtej samochodowej – 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;
 - 2) barwy żółtej samochodowej – na pedałach roweru i motoroweru;
 - 3) barwy białej – dodatkowo z przodu roweru i wózka rowerowego;
- światła, o których mowa w pkt 1 i 2, nie muszą spełniać warunków określonych w ust. 1 pkt 2-4.”,

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

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

- 1) opony oznaczone odblaskowym paskiem w kształcie nieprzerwanego pierścienia, umieszczonego na 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, motoroweru, przyczepiony jest inny pojazd, maszyna lub urządzenie, powinien on być wyposażony 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 pojazdu ciągniętego (maszyny, urządzenia) przekracza szerokość pojazdu ciągnącego; światła te powinny odpowiadać warunkom określonym w ust. 1.”;

11) w § 59 po ust. 3b dodaje się ust. 3c w brzmieniu:

„3c. Przepis § 11 ust. 1 pkt 13 stosuje się do przyczepy, o której mowa w § 44, zarejestrowanej po raz pierwszy od dnia 1 stycznia 2013 r.”;

12) 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	Kategori S3 lub S4 (średkowe zgodnie z oznaczeniem homologacyjnym) obecność obowiązkowa dla pojazdów kategorii M ₁ zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2003 r.; obecność obowiązkowa dla pojazdów kategorii N ₁ , z wyłączeniem pojazdów z otwartą przestrzenią ładunkową, zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2012 r.	¹⁾²⁹⁾ -	-	-	¹⁾²⁹⁾ -	czerwona	Z tyłu	środek światła powinien leżeć w środkowej wzdłużnej płaszczyźnie pojazdu ²⁹⁾	dolna krawędź powierzchni świetlnej nie niższej niż 150 mm poniżej dolnej krawędzi szyby tylnego okna lub nie mniej niż 850 mm od nawierzchni; dolna krawędź powierzchni świetlnej powyżej górnych krawędzi światła S1 lub S3	-				-	1) nie może być łączone z innym światłem. 2) może być umieszczone na zewnątrz lub wewnątrz pojazdu. 3) jeśli jest umieszczone wewnątrz pojazdu nie powinno być uciążliwe dla kierowcy przez odbicie od zwierciadeł lub innych powierzchni odbijających (np. tylnej szyby)

b) pod tabelą odnośnik 29 otrzymuje brzmienie:

¹⁾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 najbliższej tej płaszczyzny, lub jedno światło S3 lub S4 przesunięte w lewo tak, aby odległość środka światła od tej płaszczyzny nie przekraczała 150 mm.;

13) 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. <u>do</u> <u>dnia</u> <u>31 grudnia</u> 1998 r.	od dnia 1 stycznia 1999 r. <u>do dnia 31</u> <u>grudnia 2011 r.</u>
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	roboczego w razie awarii	40	40	40 20

	powyżej 3,5 t				
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 1 stycznia 2012 r.
1	2	3	4
1	L1e	koła tylnego obu kół	25% 42%
2	L2e, L6e	koła tylnego obu kół	25% 40%
3	L3e	koła tylnego obu kół	25% 50%
4	L4e	koła tylnego obu kół	25% 46%
5	L5e, L7e	koła tylnego obu kół	25% 44%
6	M1	roboczego awaryjnego	58% 29%
7	M2, M3, N1, N2, N3	roboczego awaryjnego	50% 25%
8	O2, O3, O4	roboczego	45% w przypadku naczepy, 50% w przypadku przyczepy
	O3, O4	w razie awarii	22% w przypadku naczepy, 25% w przypadku przyczepy

*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. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

W porozumieniu:

Minister Spraw Wewnętrznych

Minister Obrony Narodowej

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kierując 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. WE L 173 z 8.7.2010., 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);

- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla 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, z późn. zm.).

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 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151, Nr 92, poz. 530, Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622 i 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.

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 oraz z 2011 r., Nr 47, poz. 242 i Nr 104, poz. 606..

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

Hanna Tejsz-Kuć

www.inforlex.pl

**Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym**

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, w sprawie określenia zakresu pojazdów oraz warunków technicznych w odniesieniu do rozmieszczenia zawiasów drzwi, dokonuje harmonizacji przepisów w sprawie warunków technicznych z zapisami Regulaminu nr 11 EKG ONZ – *Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów samochodowych w zakresie zamków i elementów mocowania drzwi* (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 – 3.4.1. załącznika nr 1 do dyrektywy 70/387/EWG, zmienionego na mocy załącznika do dyrektywy 98/80/WE). Projekt dopuszcza niezależne otwieranie się drzwi bocznych wyposażonych w zawiasy z tyłu, pod warunkiem niedziałania wewnętrznej klamki drzwi przy prędkości pojazdu równej lub wyższej niż 4 km/h.

W § 11 w ust. 1 wprowadzono nowe brzmienie pkt 1 odnośnie wskazania, iż numeru identyfikacyjnego VIN nie wymaga się również dla (...) pojazdu z nadanym i wybitym numerem ramy zgodnie z przepisami w sprawie sposobu i trybu nadawania i umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych - propozycja ta ma na celu zapewnienie spójności z art. 66a ust. 2 ww. ustawy Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym starosta właściwy w sprawach rejestracji pojazdu wydaje decyzję o nadaniu np. numeru ramy. Ponadto w ww. przepisie wykreślono zapisy dotyczące wymagań w zakresie VIN odnośnie ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego oraz przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami ciągnika i dodano § 11a. Szczegóły w tym zakresie wyjaśniono w OSR, z uwagi na to, iż jest to uwaga Przemysłowego Instytutu Motoryzacji zgłoszona w toku konsultacji społecznych.

Zmiana § 23 ust. 1 wiąże się z ujednoczeniem terminologii z procedowanym równocześnie projektem rozporządzeniem w sprawie badań technicznych pojazdów w zakresie pojęcia maksymalnej mocy netto silnika autobusu o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h.

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.

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. W § 16 projekt wprowadza wymaganie dla hamulca postojowego. 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 do dnia 31 grudnia 2011 r. Ponadto projekt przewiduje dodanie tabeli nr 2, w której określono nowe wartości wskaźników skuteczności hamowania w odniesieniu do poszczególnych kategorii pojazdów. Zastosowany w dodanej tabeli nr 2 podział na kategorie pojazdów odpowiada podziałowi przewidzianemu w ramach procedury homologacji typu pojazdu. Powyższe zmiany są wynikiem implementacji zapisów 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.*

Aktualnie trwają również prace legislacyjne nad projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury *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.

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.

Z uwagi na fakt, iż termin implementacji dyrektywy 2010/48/UE upływa z dniem 31 grudnia 2011 r., wymagania techniczne określone w projekcie, będą miały zastosowanie do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy od dnia 1 stycznia 2012 r.

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.

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). 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 lub 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 ukradzione 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*, zarówno z przodu jak i z tyłu pojazdu. 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, ponadto migające oświetlenie roweru dopuszczają, m.in. przepisy brytyjskie i duńskie.

- 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.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie 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 regulaminu pracy Rady Ministrów (uchwała Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r., MP z dnia 5 kwietnia 2002 r., z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

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* dotyczy 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, wprowadzenia zapisu, iż charakterystyki fotometryczne określonych świateł nie powinny się zmieniać podczas świecenia lampy dodania światła hamowania „stop” kategorii S4 (zgodnie z wymogami regulaminu nr 48 EKG ONZ). 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 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 wyposażania przyczepy zarejestrowanej po raz pierwszy z dniem 1 stycznia 2013 r. (nowy ust. 3c w § 59) w trójkąt do usuwania na drodze poprzez dodanie § 11 ust. 1 pkt 13 – obowiązek ten 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).

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. Uwzględniono zaś uwagę dotyczącą doprecyzowania § 11 ust. 1 pkt 1. Aktualnie obowiązujący przepis § 11 dotyczy tylko pojazdu samochodowego, zaś w ust. 1 pkt 1 są wymienione pojazdy wyłączone spod obowiązku posiadania numeru VIN, tj. ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny oraz przyczepa przeznaczona do łączenia z tymi pojazdami. Pojazdy te nie są pojazdami samochodowymi zgodnie z definicją pojazdu samochodowego określoną w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Wobec powyższego dodano w projekcie nowy § 11a, zgodnie z którym numeru VIN, o którym mowa w § 11 ust. 1 pkt 1 nie wymaga się dla ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego, przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami. Ponadto dokonano zmiany w tym zakresie brzmienia § 46 ust. 1 pkt 2 i ust. 2.

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 przelaj”, NEUTENO Jacek Ziebur, 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 kierowność 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 pkt 2 obowiązek wyposażenia przyczepy w dyszel wyposażony w urządzenie sprzęgowe, uniemożliwiające przewrócenie się roweru, wyłączono w stosunku do przyczepy jednoosiowej, której konstrukcja uniemożliwia pozostanie w pozycji pionowej w przypadku przewrócenie 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 zauważyć, iż 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 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 rozwiązanie to 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.

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.

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.

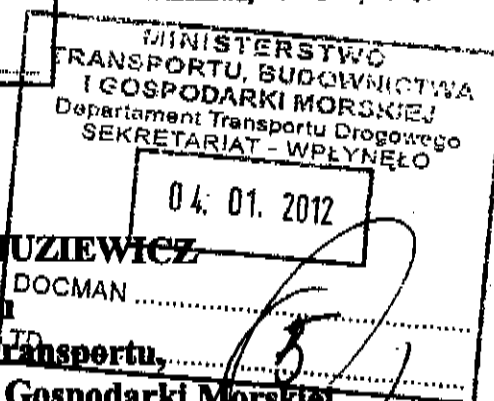
KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW
PODSEKRETARZ STANU

Adam Jasser

DKRM-142-1104(2)/11



Warszawa, 2.01.12.



Pan
Tadeusz JARMUZIEWICZ
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Transportu,
Budownictwa i Gospodarki Morskiej

TS
SEKRETARZ STANU
03.01.2012
Tadeusz Jarmuziewicz

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z otrzymanymi przy piśmie z dnia 22 grudnia 2011 r. (Nr TD5a/k-020-1k/6wt/11) projektami rozporządzeń Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej:

- w sprawie zakresu i sposobu badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach;
- zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia

oraz w nawiązaniu do § 11 ust. 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221 z późn. zm.) uprzejmie informuję, iż zgodnie z § 10 ust 6 pkt 2 ww. Regulaminu przedkładane Oceny Skutków Regulacji powinny zawierać omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji społecznych. Ponadto, w OSR pierwszego z wymienionych wyżej projektów należałoby uwzględnić możliwy wpływ projektowanych zmian na czasochłonność procedur przeprowadzania badań technicznych, a także rozważyć przekazanie projektu do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Z poważaniem

Adam Jasser