

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2017 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 2017 r. poz. 1260 i 1926) 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 2016 r. poz. 2022) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 7:

a) w ust. 8 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Wyposażenie przyczepy dłuźycowej w urządzenie sprzęgające nie jest wymagane, jeżeli zespół pojazdów składający się z samochodu ciężarowego i przyczepy połączony jest ładunkiem.”,

b) dodaje się ust. 12-15 w brzmieniu:

„12. Osprzęt do mocowania ładunku taki jak transportowe pasy ściąające, łańcuchy i liny mocujące powinien być wykonany w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań są opisane w normach: PN-EN 12195-2, PN-EN 12195-3, PN-EN 12195-4.

13. Dodatkowe środki zabezpieczające ładunek powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094 oraz z 2017 r. poz. 1076).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań są opisane w normie EUMOS 40509.

14. Samochód ciężarowy lub przyczepa o rodzaju nadwozia kurtynowym powinny być wyposażone w plandekę wykonaną w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań są opisane w normie PN-EN 12641-2; nie dotyczy przypadku, w którym plandeka nie jest elementem mocowania ładunku.

15. Kontenery ISO powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań są opisane w normach: ISO 1161, ISO 1496.”;

2) w § 8 ust. 4 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) w samochodzie ciężarowym o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony, powinno być oddzielone od przestrzeni ładunkowej trwałą przegrodą o wytrzymałości określonej w § 1 załącznika nr 14 do rozporządzenia, z zastrzeżeniem pkt 10; spełnienie tych wymagań powinno być potwierdzone przez jednostkę uprawnioną do prowadzenia badań homologacyjnych typu WE pojazdu/typu pojazdu kategorii N; stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2016 r., w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym, albo;”;

3) w § 9 dodaje się ust. 6-9 w brzmieniu:

„6. Konstrukcja przestrzeni ładunkowej pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ powinna być wykonana w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań jest opisana w normie PN-EN 12642-01; przepisu nie stosuje się do samochodu ciężarowego o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony.

7. Nadwozie wymienne do pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań jest opisana w normach PN-EN 283, PN-EN 12641-1.

8. Kłonica oraz zespół kłonic pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający

bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań jest opisana w normie EUMOS 40511.

9. Przestrzeń ładunkowa pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ powinna być wyposażona w punkty mocowania ładunku wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy jest opisany w normie PN-EN 12640; przepisu nie stosuje się do pojazdów przeznaczonych wyłącznie do transportu ładunków sypkich, przewozu ładunków specjalnych o szczególnych wymaganiach w zakresie mocowania ładunku oraz do samochodu ciężarowego o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony.”;

4) w § 59 dodaje się ust. 20 w brzmieniu:

„20. Przepisy § 9 ust. 6-9 stosuje się do pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ zarejestrowanego po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po dniu 20 maja 2018 r.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

w porozumieniu:

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniający rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 66 ust. 5 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926).

W obowiązującym stanie prawnym nie występują szczegółowe, krajowe, wymagania techniczne i wytrzymałościowe w odniesieniu do elementów konstrukcji pojazdu związanych z zabezpieczeniem przewożonego ładunku. Konstrukcja pojazdu ma istotne znaczenie przy rozmieszczeniu ładunku. Doprecyzowanie wymagań zapewni stosowny poziom bezpieczeństwa, przy założeniu poprawnego stanu technicznego pojazdu oraz przestrzeganiu przepisów ruchu drogowego.

Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża „Zasady zabezpieczenia ładunku” określone w pkt 1 załącznika III *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniający rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia wdraża tylko część załącznika III pkt 1 *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE*.

Do pełnego wdrożenia pkt 1 załącznika III niezbędne jest wydanie *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie sposobu przewozu ładunku*, w którym zostanie określony sposób przewozu ładunku, z uwzględnieniem jego rozmieszczenia na pojeździe. Przedmiotowy projekt wprowadzi także metody mocowania związane z zabezpieczeniem przewożonego ładunku. Aktualnie projekt został skierowany do Rządowego Centrum Legislacji celem rozpatrzenia przez komisję prawniczą.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniający rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia określa: wymagania techniczne i wytrzymałościowe jakie powinna spełniać konstrukcja przestrzeni ładunkowej pojazdu przeznaczonego do przewozu ładunku oraz konstrukcja pojazdu i wyposażenie pojazdu w elementy mocowania i zabezpieczenia ładunku.

W § 1 w pkt 1 lit. a dot. § 7 ust. 8 rozporządzenia, został dodany zapis, który dopuszcza brak wyposażenia przyczepy dłuźycowej w urządzenie sprzęgające pod warunkiem, że zespół pojazdów składający się z samochodu ciężarowego i przyczepy jest połączony ładunkiem. Brak przepisów regulujących poruszanie się pojazdów bez urządzenia sprzęgającego uniemożliwiało przewóz niektórych rodzajów ładunków tj. drewno dłuźycowe, słupy, śmigła elektrowni wiatrowych.

Projekt w § 1 w pkt 1 lit. b dodaje ust. 12-15 do § 7, które dotyczą wyposażenia pojazdów w elementy mocowania i zabezpieczenia ładunku.

W przypadku niektórych rodzajów ładunków wykorzystuje się pojazdy ze specjalnym osprzętem do mocowania ładunku takim jak: transportowe pasy ściąające, łańcuchy i liny mocujące. Osprzęt do mocowania ładunku powinien być wykonany w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań są opisane w normach: PN-EN 12195-2, PN-EN 12195-3, PN-EN 12195-4.

Transportowe pasy ściąające mogą stanowić jedną całość lub składać się z dwóch części. Najczęściej są one wyposażone w system zapadkowy służący do naprężania odciągu. Norma PN-EN 12195-2 zawiera charakterystykę pasów mocujących ładunki, określa wymagania dotyczące bezpieczeństwa, wykaz zagrożeń, opis badań i sposób znakowania.

Łańcuchy są odpowiednie do łączenia punktu mocowania na ładunku z punktem mocowania na pojeździe, ponieważ łańcuch nie styka się z żadnymi innymi częściami. Norma PN-EN 12195-3 zawiera charakterystykę łańcuchów, a norma PN-EN 12195-4 dotyczy stalowych lin, które można stosować do mocowania ładunku w transporcie drogowym.

Projekt wprowadza także regulacje odnoszące się do środków zabezpieczających ładunek, którymi mogą być opakowania transportowe używane w trakcie przewozu. Opakowaniami transportowymi mogą być m. in.: palety, płyty międzywarstwowe, zabezpieczenie krawędzi, taśmy, folie, siatki. W zależności od rodzaju ładunku i pojazdu mogą one ochronić ładunek przed warunkami atmosferycznymi, uszkodzeniem albo umożliwią jego skuteczne zamocowanie. Opakowanie transportowe powinno być także wytrzymałe w odniesieniu do sił działających na ten ładunek. Wielkość, miejsce i czas działania tych sił zależą od zastosowanej metody mocowania ładunku. Opakowania transportowe używane w trakcie przewozu powinny zapewnić bezpieczny transport. Dodatkowe środki zabezpieczające ładunek powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań są opisane w normie EUMOS 40509.

Plandeki przeznaczone są do mocowania i zabezpieczania ładunku w samochodach ciężarowych lub przyczepach o rodzaju nadwozia kurtynowym. Boczne ściany są w formie rozsuwanych kurtyn. Plandeki powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań jest opisany w normie PN-EN 12641-2. Niniejsza norma określa minimalne wymagania wytrzymałości i mocowania oponczy kurtynowych. Wprowadzone wymagania nie dotyczą przypadku, gdy plandeka nie służy do mocowania ładunku, np. ściany boczne nadwozia standardowego uważa się wyłącznie za ochronę przed warunkami atmosferycznymi.

Kontenery ISO posiadają trwałą konstrukcję gwarantującą wielokrotne użycie. Są to kontenery spełniające wymagania wszystkich norm ISO dotyczących kontenerów istniejących w chwili ich wyprodukowania. Łączniki skrętne pozwalają na transport kontenera przy

pomocy specjalnych naczep przeznaczonych do ich przewozu. Kontenery ISO powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań są opisane w normach ISO 1161 i ISO 1496.

Projekt w § 1 w pkt 3 dodaje do § 9 ust. 6-9, które dotyczą wymagań technicznych i wytrzymałościowych w odniesieniu do elementów konstrukcji pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄.

Konstrukcja przestrzeni ładunkowej pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ przeznaczonego do przewozu ładunku powinna być wykonana w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań jest opisana w normie PN-EN 12642-01. Norma europejska PN-EN 12642-01 określa podstawowe minimalne wymogi dotyczące standardowych nadwozi pojazdów (ścian bocznych, przednich i tylnych) oraz wzmocnionych nadwozi pojazdów i zawiera metody ich badań. Standardowe nadwozie pojazdu powinno spełniać minimalne wymagania dla kodu L, które w zależności od ciężaru ładunku i sił tarcia, wymaga dodatkowego zabezpieczenia ładunku za pomocą punktów mocowania ładunku oraz osprzętu mocującego. Norma PN EN 12642-01 nie ma zastosowania do samochodów dostawczych zgodnie z ISO 27956, dlatego przepisu dotyczącego konstrukcji przestrzeni ładunkowej nie stosuje się do samochodu ciężarowego o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony.

W odniesieniu do elementu konstrukcji pojazdu związanego z zabezpieczeniem przewożonego ładunku tj. nadwozie wymienne do samochodu ciężarowego lub przyczepy powinno być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej. Poziom wiedzy oraz metodyka badań jest opisana w normach PN-EN 283 i PN-EN 12641-1. Norma PN-EN 12641-1 określa minimalne wymagania wytrzymałości i mocowania opończy stosowanych w nadwoziach wymiennych przeznaczonych do transportu kombinowanego.

Elementy konstrukcji pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ takie jak kłonicie służą do mocowania ładunków. Mogą być przyspawane do konstrukcji nośnej pojazdu, jednak najczęściej mocuje się je w specjalnych otworach w nadwoziu. Kłonicie stosuje się po obu stronach pojazdu w celu zabezpieczenia ładunków przed poprzecznym przemieszczeniem poprzez ich blokowanie. Kłonica oraz zespół kłonicy samochodu ciężarowego lub przyczepy powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań jest opisana w normie EUMOS 40511.

Pojazd kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ przeznaczony do przewozu ładunków powinien być wyposażony w punkty mocowania. Punkty mocowania to szczególne urządzenia mocujące, do których można bezpośrednio zaczepić mocowanie, łańcuch lub stalową linę. Przestrzeń ładunkowa powinna być wyposażona w punkty mocowania ładunku wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu

drogowym. Poziom wiedzy jest opisany w normie PN-EN 12640. Przepisu nie stosuje się do pojazdów przeznaczonych wyłącznie do transportu ładunków sypkich oraz przewozu ładunków specjalnych o szczególnych wymaganiach w zakresie mocowania ładunku. Niniejsze wyłączenie wynika z zakresu normy PN-EN 12640. O przewozie ładunków specjalnych o szczególnych wymaganiach w zakresie mocowania ładunku będzie decydował zlecający przewóz ładunku.

W § 8 pkt 10 i w § 2 załącznika nr 14 do rozporządzenia zostały już określone warunki techniczne dla przestrzeni ładunkowej i elementów do mocowania ładunku dla samochodu ciężarowego o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony. Dlatego przepisy dotyczące konstrukcji przestrzeni ładunkowej oraz punktów mocowania ładunku nie mają zastosowania do samochodu ciężarowego o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony.

Przepisy dotyczące wymagań technicznych w odniesieniu do elementów konstrukcji pojazdu związanych z zabezpieczeniem przewożonego ładunku stosuje się do pojazdów należących do kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po dniu 20 maja 2018 r.

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, gdyż większość właścicieli pojazdów kategorii N i O posiada elementy do mocowania i zabezpieczenia ładunku, które są już stosowane.

Zgodnie z § 2 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 *ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523).

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie określonym w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt aktu normatywnego nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 i 6 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej* w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów*, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Chodkiewicz, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Szwarczewska, referendarz, Anna.Szwarczewska@mib.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MIB, tel. (22) 630 16 47.</p>	<p>Data sporządzenia 4.12.2017 r.</p> <p>Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa : 180</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia w zakresie swojej regulacji wdraża „Zasady zabezpieczenia ładunku” określone w pkt 1 załącznika III *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134).

Potrzeba wydania rozporządzenia wynika z konieczności dokonania pełnego wdrożenia pkt 1 załącznika III *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE*. W tym celu niezbędne jest określenie wymagań technicznych dotyczących konstrukcji pojazdów oraz ich wyposażenia. Część załącznika wdraża projekt rozporządzenia w sprawie sposobu przewozu ładunku, które określi sposób przewozu ładunku, z uwzględnieniem jego rozmieszczenia oraz mocowania na pojeździe. Ww. projekt wprowadzi także metody mocowania służące prawidłowemu zabezpieczeniu ładunku.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rozporządzenie określa: wymagania jakie powinna spełniać konstrukcja przestrzeni ładunkowej pojazdu przeznaczonego do przewozu ładunku oraz konstrukcja pojazdu i wyposażenie pojazdu w elementy mocowania i zabezpieczenia ładunku.

Zmiana rozporządzenia jest konieczna do prawidłowego zabezpieczenia ładunku, wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zabezpieczenie ładunku nie będzie stanowiło zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, mienia oraz środowiska

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W innych państwach członkowskich UE, podobnie jak w Polsce, problematyka objęta przedmiotem projektowanych regulacji została zharmonizowana na mocy przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE*. Krajowe wymagania techniczne i wytrzymałościowe pojazdów obecnie są dostosowywane do wymagań *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE*.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Właściciele pojazdów kategorii N i O	2,7 mln.	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Bezpośrednie – poprzez wyposażenie pojazdu w fakultatywne dodatkowe środki używane podczas przewozu ładunku.
Inspekcja Transportu Drogowego	Ok. 700 inspektorów uprawnionych do kontroli stanu technicznego pojazdów użytkowych	ITD	Bezpośrednie – sprawdzenie sposobu przewozu ładunków podczas kontroli na drodze.
Policja	Ok. 60 tys. policjantów służby prewencyjnej, mających prawo	KGP	Bezpośrednie – sprawdzenie sposobu przewozu ładunków podczas kontroli na drodze.

	dokonania kontroli		
Producenci pojazdów	45	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Bezpośrednie – zamontowanie niektórych elementów mocowania i zabezpieczenia ładunku zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu, wprowadzenie zmian konstrukcyjnych w pojazdach.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany do konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Oddział Kłudzienko,
10. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
11. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
12. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
13. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
14. Związek Pracodawców Motoryzacji,
15. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa,
16. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
17. Związek Dealerów Samochodów,
18. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego,
19. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM),
20. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
21. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR,
22. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
23. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa,
24. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL,
25. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
26. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
27. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
28. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),
29. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
30. Transport i Logistyka Polska,
31. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie, Wydział Nauk Technicznych,
32. Rada Dialogu Społecznego,
33. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT,
34. Dekra Polska,
35. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA),
36. Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa w Transporcie Drogowym „Akademia Mocowania”,
37. Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego „Najlepsza Droga”,
38. Instytut Naukowy „Logistic Technologies Sp. z o.o.”,
39. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych,
40. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów,
41. Federacja Przedsiębiorców Polskich.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłoszenie uwag wyniesie 14 dni.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)

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												
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	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na finanse publiczne.

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)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, gdyż większość właścicieli pojazdów kategorii N i O posiada elementy do mocowania i zabezpieczenia ładunku, które są już stosowane.							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
Niemierzalne	Użytkownicy pojazdów	Określenie wymagań technicznych i wytrzymałościowych pojazdów jest niezbędne do prawidłowego zabezpieczenia ładunku, które w konsekwencji wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa na polskich drogach.							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu	Określenie wymagań technicznych i wytrzymałościowych pojazdów oraz jego wyposażenia związanych z zabezpieczeniem ładunku wpłynie pozytywnie na ochronę środowiska naturalnego.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniający rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).			
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU		Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Termin wejścia w życie projektu wynika z art. 4 ust. 1 <i>ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych</i> który stanowi, że akty normatywne, zawierające przepisy powszechnie obowiązujące, ogłaszane w dziennikach urzędowych wchodzi w życie po upływie czternastu dni od dnia ich ogłoszenia, chyba że dany akt normatywny określi termin dłuższy.			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. Red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie
		T / N			
Załącznik III pkt 1.1	1. Zabezpieczenie ładunku musi oprzeć się następującym siłom wynikającym z przyspieszenia/zmniejszenia prędkości pojazdu: — w kierunku jazdy: 0,8 razy waga ładunku, oraz — w kierunku bocznym: 0,5 razy waga ładunku, oraz — w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy: 0,5 razy waga ładunku, — oraz ogólnie musi zapobiegać przechyleniu się lub wywróceniu ładunku.	T	-	Wdrożenie nastąpi <i>rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie sposobu przewozu ładunku.</i>	Aktualnie projekt został skierowany do Rządowego Centrum Legislacji celem rozpatrzenia przez komisję prawniczą.
Załącznik	2. Rozmieszczanie ładunku musi uwzględniać	T	-	Wdrożono art. 61 ust. 1 i 2 pkt 1 <i>ustawy z dnia 20</i>	-

a) III pkt 1.2.	maksymalny dopuszczalny nacisk osi, a także niezbędny minimalny nacisk osi w granicach dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, zgodnie z przepisami dotyczącymi wagi i wymiarów pojazdów.			<i>czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</i>	
Załącznik III pkt 1.3.	3. Podczas zabezpieczania ładunku uwzględnia się mające zastosowanie wymogi w odniesieniu do wytrzymałości niektórych części pojazdu, takich jak burty przednie, burty boczne, burty tylne, kłonicie lub punkty mocowania ładunku, gdy elementy te są wykorzystywane do zabezpieczania ładunku.	T	§ 1 pkt 3 projektu	3) w § 9 dodaje się ust. 6–9 w brzmieniu: „6. Konstrukcja przestrzeni ładunkowej pojazdu kategorii N ₂ , N ₃ , O ₃ i O ₄ powinna być wykonana w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań jest opisana w normie PN-EN 12642-01; przepisu nie stosuje się do samochodu ciężarowego o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony. 7. Nadwozie wymienne do pojazdu kategorii N ₂ , N ₃ , O ₃ i O ₄ powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań jest opisana w normach PN-EN 283, PN-EN 12641-1. 8. Kłonica oraz zespół kłonic pojazdu kategorii N ₂ , N ₃ , O ₃ i O ₄ powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań jest opisana w normie EUMOS 40511. 9. Przestrzeń ładunkowa pojazdu kategorii N ₂ , N ₃ , O ₃ i O ₄ powinna być wyposażona w punkty mocowania ładunku wykonane w sposób	-

				zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy jest opisany w normie PN-EN 12640; przepisu nie stosuje się do pojazdów przeznaczonych wyłącznie do transportu ładunków sypkich, przewozu ładunków specjalnych o szczególnych wymaganiach w zakresie mocowania ładunku oraz do samochodu ciężarowego o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony.”.	
Załącznik III pkt 1.4.	4. Do zabezpieczania ładunku można wykorzystać jedną, więcej niż jedną lub połączenie następujących metod mocowania ładunku: — zamykanie, — blokowanie (miejscowe/ogólne), — mocowanie za pomocą odciągów prostych, — mocowanie przepasaniami od góry.	T	-	Wdrożenie nastąpi <i>rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie sposobu przewozu ładunku.</i>	Aktualnie projekt został skierowany do Rządowego Centrum Legislacji celem rozpatrzenia przez komisję prawniczą.
Załącznik III pkt 1.5.	5. Mające zastosowanie normy: Norma Dotyczy: — EN 12195-1 Wyliczanie sił mocujących — EN 12640 Punkty mocowania ładunku — EN 12642 Wytrzymałość struktury nadwozia — EN 12195-2 Pasy mocujące z włókien syntetycznych — EN 12195-3 Łańcuchy mocujące — EN 12195-4 Stalowe liny mocujące — ISO 1161, ISO 1496 Kontener ISO — EN 283 Nadwozia wymienne	T	§ 1 pkt 1 lit. b i pkt 3 projektu oraz w zakresie normy EN 12195-1 – projekt rozporządzenia MIB w sprawie	b) dodaje się ust. 12–15 w brzmieniu: „12. Osprzęt do mocowania ładunku taki jak transportowe pasy ściąające, łańcuchy i liny mocujące powinien być wykonany w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań są opisane w normach: PN-EN 12195-2, PN-EN 12195-3, PN-EN 12195-4. 13. Dodatkowe środki zabezpieczające ładunek powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem	-

	<p>— EN 12641 Plandeki — EUMOS 40511 Żerdzie – Kłonice — EUMOS 40509 Opakowanie transportowe</p>		<p>sposobu przewozu ładunku</p>	<p>wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań są opisane w normie EUMOS 40509.</p> <p>14. Samochód ciężarowy lub przyczepa o rodzaju nadwozia kurtynowym powinny być wyposażone w plandekę wykonaną w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań są opisane w normie PN-EN 12641-2; nie dotyczy przypadku, w którym plandeka nie jest elementem mocowania ładunku.</p> <p>15. Kontenery ISO powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań są opisane w normach: ISO 1161, ISO 1496.”;</p> <p>3) w § 9 dodaje się ust. 6–9 w brzmieniu: „6. Konstrukcja przestrzeni ładunkowej pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ powinna być wykonana w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań jest opisana w normie PN-EN 12642-01; przepisu nie stosuje się do samochodu ciężarowego o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony.</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>7. Nadwozie wymienne do pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań jest opisana w normach PN-EN 283, PN-EN 12641-1.</p> <p>8. Kłonica oraz zespół kłonic pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy oraz metodyka badań jest opisana w normie EUMOS 40511.</p> <p>9. Przestrzeń ładunkowa pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ powinna być wyposażona w punkty mocowania ładunku wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy jest opisany w normie PN-EN 12640; przepisu nie stosuje się do pojazdów przeznaczonych wyłącznie do transportu ładunków sypkich, przewozu ładunków specjalnych o szczególnych wymaganiach w zakresie mocowania ładunku oraz do samochodu ciężarowego o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony.”.</p>	
--	--	--	--	--	--