

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia został przygotowany na podstawie upoważnienia zawarte go w art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.).

Nowelizacja rozporządzenia wynika z potrzeby wdrożenia zmian do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym wprowadzone rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. Projekt rozporządzenia dostosowano również do wymagań rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1916 ustanawiającego szczegółowe przepisy w odniesieniu do stosowania urządzeń aerodynamicznych montowanych z tyłu pojazdu zgodnie z dyrektywą Rady 96/53/WE. Jednocześnie w projekcie rozporządzenia ujednolicono m.in. wymagania obowiązujące na poziomie Unii Europejskiej w procedurze homologacji typu UE oraz ONZ m.in. w zakresie: zmiany do Regulaminu nr 13 ONZ dotyczącego homologacji pojazdów kategorii M, N i O w zakresie hamowania, zmiany do Regulaminu nr 58 ONZ dotyczącego homologacji urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod tył pojazdu, zmiany do Regulaminu nr 107 ONZ dotyczącego przepisów homologacji pojazdów kategorii M₂ i M₃ w zakresie ich budowy ogólnej, zmiany do Regulaminu nr 142 ONZ dotyczącego homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do montowania ich opon.

W § 1 w ust. 3 w pkt 5a wprowadzono zmianę definicji maksymalnego nacisku osi – zmiana ta wynika ze zmiany definicji pojazdu nienormatywnego określonej w art. 2 pkt 35a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzonej na mocy ustawy z dnia 18 grudnia 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 54).

W § 1 w ust. 3 dodano pkt 13a i 13b, które definiują pojazd bezemisyjny oraz bezemisyjny pojazd ciężki. Wprowadzenie takich definicji ma na celu wdrożenie zmian do dyrektywy Rady 96/53/WE wprowadzonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242.

W § 2 w ust. 20 określono, iż w przypadku urządzeń aerodynamicznych montowanych w tylnej części pojazdu lub zespołu pojazdów stosuje się wymagania zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1916 ustanawiającym szczegółowe przepisy w odniesieniu do stosowania urządzeń aerodynamicznych montowanych z tyłu pojazdu.

W § 3 w ust. 1 w pkt 8, 10 i 12 oraz w ust. 1a zwiększono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym o dodatkową masę z racji zastosowania technologii paliwa alternatywnego wynoszącą maksymalnie 1 tonę. Ponadto zwiększono dopuszczalną masę całkowitą pojazdów i zespołu pojazdów bezemisyjnych o dodatkową masę z racji zastosowania technologii bezemisyjnej wynoszącą maksymalnie 2 tony. Dodatkowa masa, którą muszą mieć pojazdy napędzane paliwem alternatywnym lub pojazdy bezemisyjne, będzie określana na podstawie dokumentacji dostarczanej przez producenta w momencie homologacji pojazdu. Wprowadzona zmiana wynika ze zmian do dyrektywy Rady 96/53/WE wprowadzonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242. W dotychczasowych przepisach rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dopuszczalne jest jedynie zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej samego pojazdu ze względu na technologię napędu niskoemisyjnego, co powoduje, że w przypadku zespołu pojazdów może być zwiększona masa samego ciągnika siodłowego. W konsekwencji powoduje to zmniejszenie potencjalnej ładowności takiego zespołu pojazdów.

W § 5 w ust. 1 w pkt 8a w lit. b wprowadzono limit dopuszczalnego nacisku osi 27 ton, dla grupy osi składającej się z trzech osi pojazdów silnikowych, w której co najmniej dwie osie składowe są osiami napędowymi przy odległości między osiami składowymi większej niż 1,30 m i nie większej niż 1,80 m. Obecne przepisy rozporządzenia w sprawie warunków technicznych określają jedynie szczególny przypadek limitu dopuszczalnego nacisku osi, dla ww. grupy osi przy ww. odległości, jeżeli spełniony jest warunek wyposażenia osi napędowej w koła bliźniacze lub koła pojedyncze wyposażone w szerokie opony (typu „Super Single”) i zawieszenia pneumatycznego lub równoważnego, albo wyposażenia każdej z osi napędowych w koła bliźniacze, przy największym nacisku nie przekraczającym 9,5 tony.

W § 5c wprowadzono wymagania w zakresie tylnego wychylenia pojazdu. Zmiana ma na celu dostosowanie krajowych wymagań w zakresie warunków technicznych do wymagań obowiązujących w procedurze homologacji typu pojazdu zawartych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia

(WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

W § 7 w ust. 3a wprowadzono wymaganie w zakresie wyposażenia pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2022 r. w tylny zderzak lub urządzenie ochronne, zabezpieczające przed wjechaniem pod niego innego pojazdu, oraz określono warunki, jakie muszą spełniać te urządzenia. W § 7 w ust. 3b wprowadzono wyłączenia stosowania tego przepisu dla niektórych rodzajów pojazdów. Wprowadzona zmiana wynika z dostosowania do przepisów Regulaminu 58 ONZ dotyczącego homologacji urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod tył pojazdu.

W § 9a-§ 9d, § 9f, § 9h, § 9i doprecyzowano i dookreślono wymagania dla różnych przypadków przebudowy pojazdu określonej kategorii homologacyjnej. Ponadto w przepisach tych wykreślono odesłanie do wymagań zawartych w uchylonej dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE i wprowadzono odesłanie do wymagań aktualnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/858. Wprowadzone zmiany mają na celu skutecznie uniemożliwić stosowanie praktyk omijających dotychczasowe przepisy regulujące kwestię montażu dodatkowych siedzeń w pojazdach samochodowych, a tym samym zagwarantują zachowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przebudowywanych pojazdów.

Jednocześnie w projektowanym § 9a, § 9b oraz § 9j oprócz jednostek uprawnionych, wskazano również Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) jako podmiot upoważniony do przeprowadzania stosownych badań dotyczących wytrzymałości siedzeń i ich mocowania oraz kotwiczenia pasów bezpieczeństwa. W tym miejscu należy zauważyć, że Dyrektor TDT wykonuje tego rodzaju badania w przypadku zmian konstrukcyjnych, o których mowa w § 9d, § 9f-9h. Upoważnienie do przeprowadzania stosownych badań również w przypadkach zmian konstrukcyjnych, o których mowa w § 9a, § 9b oraz § 9j pozytywnie wpłynie na zwiększenie dostępności świadczonych usług dla zainteresowanych podmiotów.

W § 9i doprecyzowano przepis zezwalający na zastąpienie badania wykonanego przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora TDT oświadczeniem producenta pojazdu lub jego

upoważnionego przedstawiciela potwierdzającym konstrukcyjne do tego przeznaczenie. Dotyczy to przypadków określonych w § 9a, § 9b, § 9d, § 9f, § 9g i § 9j tj. dla pojazdów, w których wykonano mocowania siedzeń i pasów bezpieczeństwa w procesie produkcyjnym. Dotychczasowe przepisy zezwalały na zastąpienie ww. badania jedynie oświadczeniem producenta pojazdu podstawowego.

W § 9j wprowadzono wymagania dla samochodów osobowych i specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, w których dokonywane są zmiany konstrukcyjne polegające na zwiększeniu liczby siedzeń lub zmianie położenia siedzeń. Wymagania techniczne dotyczące wytrzymałości siedzeń i ich mocowania, kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, potwierdzone badaniami na zgodność z wymaganiami Regulaminu nr 14 i 17 ONZ, wykonanymi przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora TDT, zagwarantują zachowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa dla tych pojazdów.

W § 11 ust. 5a dokonano zmiany przepisu dotyczącego opon oznakowanych jako śniegowe. W projektowanym przepisie doprecyzowano oznaczenie opon śniegowych - symbol „alpejski” (płatek śniegu na tle trzech szczytów górskich) oraz wykreślono funkcjonujące w przepisach odesłanie do uchylonej dyrektywy 92/23/EWG. Wprowadzona zmiana jest zgodna z rozporządzeniem Komisji UE nr 458/2011 w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do montowania opon oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 oraz Regulaminem nr 142 ONZ dotyczącym homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do montowania ich opon.

W § 14 ust. 1 w pkt 2 dokonano zmiany przepisu w zakresie wymagania dla hamulca awaryjnego. Zgodnie z projektowanym przepisem hamulec awaryjny powinien działać na co najmniej dwa koła pojazdu. Wprowadzona zmiana ma na celu dostosowanie do Regulaminu nr 13 ONZ dotyczącego homologacji pojazdów kategorii M, N i O w zakresie hamowania.

W § 14 w ust. 7 dokonano zmiany przepisu dotyczącego wymagania dla układu hamulcowego w przyczepie. Zgodnie z projektowanym przepisem w przyczepie o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, dopuszcza się hamulec roboczy typu bezwładnościowego (najazdowy), działający co najmniej na koła jednej osi; stosuje się również do przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 5 t, zarejestrowanej po raz pierwszy

przed dniem 1 stycznia 1968 r.”. W obecnym brzmieniu przepisów rozporządzenia dopuszcza się hamulec roboczy typu bezwładnościowego (najazdowy) w przyczepie o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, przeznaczonej do ciągnięcia przez pojazd, którego dopuszczalna masa całkowita wynosi nie mniej niż 1,33 dopuszczalnej masy całkowitej przyczepy. Warunek stosuje się również do przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 5 t, zarejestrowanej po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1968 r.

Mając na uwadze, iż w krajach UE brak jest wymagania w zakresie dopuszczalnej masy całkowitej wynoszącej nie mniej niż 1,33 dopuszczalnej masy całkowitej przyczepy oraz biorąc pod uwagę zapisy Regulaminu nr 13 ONZ dotyczącego homologacji pojazdów kategorii M, N i O w zakresie hamowania, zasadna jest rezygnacja z takiego wymagania.

W § 18 w ust. 1 w pkt 15 w lit. a oraz w § 22 w ust. 1 w pkt 6, które dotyczą wymagań dla autobusu i autobusu szkolnego w zakresie oznakowania przestrzeni przeznaczonej dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, wprowadzono odesłanie do przepisów w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych. Kwestie wzorów oznaczeń miejsc dla osób niepełnosprawnych w autobusach są uregulowane w ww. rozporządzeniu. Zmiana ma na celu ujednolicenie wymagań określonych w Regulaminie nr 107 ONZ dotyczącym przepisów homologacji pojazdów kategorii M₂ i M₃ w zakresie ich budowy ogólnej, gdzie zawarte są wymagania dla oznakowania dla użytkowników wózków inwalidzkich.

W § 18 w ust. 1 w pkt 15 w lit. b doprecyzowano wymagania dla przestrzeni przeznaczonej dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim. Zgodnie z projektowanym przepisem w przestrzeni mogą być umieszczone siedzenia składane, o ile zachowane będą powyższe warunki określone w pkt 15 lit. a i b, gdy siedzenia są złożone; dotyczy autobusu klasy I, II i A rejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2017 r.” Wskazanie klas autobusu I, II i A jest związane z potrzebą ujednolicenia wymagań określonych w ww. Regulaminie nr 107 ONZ dotyczącym przepisów homologacji pojazdów kategorii M₂ i M₃ w zakresie ich budowy ogólnej.

W dodanym § 18 w ust. 1 w pkt 16 wprowadzono wymóg w autobusie miejskim oznakowania przestrzeni dla przewozu rozłożonego wózka dziecięcego, zgodnego z przepisami w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych. Jednocześnie dopuszczono aby w autobusach miejskich innych niż przegubowe przestrzeń ta była

połączona z miejscem wyznaczonym do przewozu pasażera na wózku inwalidzkim, z oznakowaniem w formie napisu, iż to pasażer na wózku inwalidzkim ma pierwszeństwo korzystania z tej przestrzeni. Wprowadzona zmiana ma na celu dostosowanie do Regulaminu nr 107 ONZ dotyczącego przepisów homologacji pojazdów kategorii M₂ i M₃ w zakresie ich budowy ogólnej.

W dodanym § 18 w ust. 1 w pkt 17 wprowadzono wymóg w autobusie miejskim oznakowania specjalnego miejsca siedzącego dla pasażera z ograniczeniami mobilności innego niż użytkownik wózka inwalidzkiego. Wymiary przedmiotowego miejsca mają odpowiadać określonym w załączniku nr 8 do Regulaminu 107 ONZ dotyczącym przepisów homologacji pojazdów kategorii M₂ i M₃ w zakresie ich budowy ogólnej. Sposób oznakowania przedmiotowego miejsca specjalnego ma być zgodny z przepisami w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych. Wymóg ten będzie miał zastosowanie w stosunku do autobusu miejskiego rejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2022 r.

W dodanym § 18 w ust. 1a wprowadzono wymóg oznakowania zawierającego informację o przestrzeniach, o których mowa w pkt 15–17, umieszczonego również na zewnątrz pojazdu w pobliżu drzwi prowadzących bezpośrednio do tych przestrzeni. Zmiana ma na celu dostosowanie do Regulaminu 107 ONZ dotyczącego przepisów homologacji pojazdów kategorii M₂ i M₃ w zakresie ich budowy ogólnej. Oznakowanie to nie koliduje ze stosowanym oznaczeniem pojazdów przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych o którym mowa w art. 58 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym i nie jest z nim zamienne.

W § 53 w ust. 4 w pkt 9 i 10 wprowadzono wymaganie w zakresie wyposażenia motoroweru w:

- prędkościomierz umieszczony w polu widzenia kierowcy wyskalowany w km/h albo jednocześnie w km/h i mph;
- licznik przebiegu pojazdu (drogomierz); stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy z dniem 1 stycznia 2016 r.

Wprowadzone wymagania mają na celu dostosowanie krajowych wymagań warunków technicznych do wymagań obowiązujących w procedurze homologacji typu pojazdu kategorii L. Wymóg wyposażenia motorowerów w prędkościomierz obowiązuje w procedurze homologacji i dotyczy zarówno motorowerów homologowanych według dyrektywy

Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/24/WE, jak również aktualnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 168/2013. Wymóg wyposażenia motorowerów w drogomierz zarejestrowanych po raz pierwszy z dniem 1 stycznia 2016 r. jest weryfikowany w toku procedury homologacji typu pojazdów kategorii L zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 168/2013. W przypadku motorowerów objętych świadectwem homologacji typu pojazdu kategorii L na zgodność z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/24/WE, wymaganie w zakresie instalacji drogomierza nie było przedmiotem weryfikacji podczas badań homologacyjnych.

W załączniku nr 6 do rozporządzenia w tabeli w lp. 2 w kolumnie 16 w pkt 1 w przypisie ²⁶⁾ dopuszczono wyposażenie ciągnika rolniczego w symetryczne światła mijania. Zmiana ma na celu dostosowanie krajowych wymagań warunków technicznych do wymagań obowiązujących w procedurze homologacji typu pojazdu kategorii T. Zgodnie z Regulaminami ONZ nr 1, 8, 20, 98, 112 i 113 stosowanymi w unijnej procedurze homologacji typu pojazdów kategorii T zgodnej z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013, montaż świateł mijania w ciągnikach rolniczych jest możliwy, zarówno z wykorzystaniem symetrycznych, jak i asymetrycznych źródeł światła.

W § 2 projektu rozporządzenia wprowadzono przepis, który przedłuża możliwość użytkowania do dnia 31 grudnia 2023 r. zespołów pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i egzaminowania osób w zakresie prawa jazdy kategorii C+E, składających się z samochodu ciężarowego i przyczepy, w których dowodach rejestracyjnych dokonano adnotacji urzędowej o przystosowaniu pojazdów do nauki jazdy lub egzaminu państwowego do dnia 31 grudnia 2023 r. Zgodnie z informacją przekazaną przez Polską Izbę Gospodarczą Ośrodków Szkolenia Kierowców w związku z pandemią COVID-19 problemem małych przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców stała się wymiana starych lub zużytych pojazdów dotychczas stosowanych przy szkoleniach w zakresie prawa jazdy kategorii C+E. W szczególności dotyczy to samochodów ciężarowych. Dotychczas samochód ciężarowy stosowany do szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii C+E był także wykorzystywany do prowadzenia szkolenia w zakresie kategorii C prawa jazdy. Obowiązujące przepisy przejściowe w przypadku wymiany samochodu ciężarowego na nowy, który nie miał wpisu o przystosowaniu do nauki jazdy przed dniem 1 kwietnia 2020 r., nie pozwalają już na prowadzenie tym pojazdem szkoleń w zakresie prawa jazdy kategorii C+E. W celu prowadzenia tych szkoleń przedsiębiorca jest zmuszony do zakupu dodatkowo

zestawu ciągnik siodłowy z naczepą. Zakup takiego zestawu bardzo często staje się niemożliwym do wykonania wysiłkiem dla przedsiębiorcy w obecnych czasach. Dlatego też, zachowując ideę wymiany pojazdów do szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii C+E na ciągniki siodłowe z naczepą do końca 2023 r. niezbędna jest zmiana przesunięcia okresu przejściowego pozwalającego na zastosowanie i wymianę dotychczasowych pojazdów na nowe. Jednocześnie należy wskazać, że w przypadku ośrodków szkolenia kierowców, które kupiły już ciągniki siodłowe z naczepą mogą one nimi szkolić i egzaminować i nie ma ograniczenia w tym zakresie. W przypadku przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców, których nie stać obecnie na nowe pojazdy, będą oni mieli szansę zgromadzenia odpowiedniego kapitału przez najbliższe 1,5 roku na wymianę sprzętu.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 9, który wejdzie w życie 1 lipca 2023 r. oraz § 1 pkt 12–14, które wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2023 r. W zakresie wymagań dla opon oznakowanych jako śniegowe oraz wymagań dla oznakowania przestrzeni przeznaczonej dla: pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, pasażera z ograniczeniami mobilności innego niż użytkownik wózka inwalidzkiego oraz rozłożonego wózka dziecięcego, określono późniejszą datę wejścia w życie tych przepisów mając na uwadze potrzebę zapewnienia czasu na dostosowanie pojazdów do nowych wymagań technicznych.

Wpływ projektowanego rozporządzenia na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność małych i średnich przedsiębiorstw realizujących usługi publiczne i usługi publicznego transportu zbiorowego. W przypadku przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą dotyczącą dokonywania zmian konstrukcyjnych w pojazdach zmiana przepisów przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W przypadku przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców zmiana przepisów będzie miała pozytywny wpływ.

Ponieważ projekt rozporządzenia ma na celu wyłącznie wdrożenie przepisów zawartych w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) oraz regulaminach ONZ to zgodnie z § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) nie podlega notyfikacji.

Projekt nie podlega zaopiniowaniu przez koordynatora oceny skutków regulacji w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, zgodnie z § 32 ust. 2 uchwały nr 190 z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji lub uzgodnienia.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.