



Minister infrastruktury i transportu

Uwzględniając art. 82 dekretu ustawodawczego nr 285 z dnia 30 kwietnia 1992 r. ustanawiającego procedury dotyczące zamierzonego użytkowania pojazdów w odniesieniu do ich właściwości technicznych oraz ust. 5 lit. c) tego artykułu, który obejmuje pojazdy wykorzystywane do regularnych przewozów pasażerskich;

Uwzględniając dekret z mocą ustawy nr 104 z dnia 10 sierpnia 2023 r., opublikowany w Dzienniku Urzędowym z dnia 10 sierpnia 2023 r. nr 186, przekształcony ustawą nr 136 z dnia 9 października 2023 r., opublikowany w Dzienniku Urzędowym z dnia 9 października 2023 r. nr 236, który stanowi w art. 17 ust. 3 lit. d), że rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Transportu musi określać wymagania techniczne dotyczące zabezpieczeń pojazdów wykorzystywanych do regularnych przewozów w celu zapewnienia bezpieczeństwa i odizolowania kierowców od wszelkiego ryzyka agresji lub ingerencji ze strony użytkowników lub osób nieupoważnionych;

Uwzględniając rozporządzenie (UE) 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej z dnia 14 czerwca 2018 r. nr 151/1, które w art. 4 ust. 1 ppkt (ii) i (iii) określa międzynarodowe cechy pojazdów kategorii M2 i M3;

Uwzględniając rozporządzenie wykonawcze (UE) 2020/683, które wdraża rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów;

Uwzględniając art. 243 dekretu prezydenckiego nr 495 z dnia 16 grudnia 1992 r. w sprawie wykonania i wdrożenia kodeksu drogowego, który określa cechy konstrukcyjne i funkcjonalne pojazdów w odniesieniu do ich przeznaczenia i użytkowania;

Uwzględniając regulamin EKG ONZ nr 43 w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji materiałów oszklenia bezpiecznego i ich instalacji w pojazdach;

Uwzględniając regulamin EKG ONZ nr 107 w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w zakresie ich budowy ogólnej;

Uwzględniając regulamin EKG ONZ nr 118 w sprawie jednolitych przepisów technicznych dotyczących palności materiałów używanych w konstrukcji niektórych kategorii pojazdów samochodowych oraz ich odporności na działanie paliw lub smarów;

Uwzględniając art. 4 dekretu ministerialnego z dnia 23 grudnia 2003 r. w sprawie użytkowania, przeznaczenia i przekierowania autobusów, który ustanawia zgodność klasyfikacji pojazdów autobusowych homologowanych na mocy dekretu ministerialnego z dnia 18 kwietnia 1977 r. do klas I, II, III, A, B, ustanowionej w dyrektywie 2001/85 WE transponowanej dekretem ministerialnym z dnia 20 czerwca 2003 r.;



Minister infrastruktury i transportu

Uwzględniając treść okólnika Dyrekcji Generalnej ds. Pojazdów Silnikowych z dnia 26 maja 2020 r. nr 14724, w którym określono wymogi dotyczące metod budowy i montażu przewidzianych dla ścian działowych lub paneli zabezpieczających kierowcy zainstalowanych w pojazdach kategorii M1, M2 i M3, które mają być stosowane w okresie zagrożenia zdrowia związanego z COVID-19;

Biorąc pod uwagę fakt, że częstotliwość napadów i uciążliwości powodowanych przez kierowców autobusów ma miejsce właśnie podczas regularnych przewozów miejskich, podmiejskich i międzymiastowych, które ze względu na swoje właściwości konstrukcyjne są głównie pojazdami kategorii międzynarodowych M2 i M3 należących do klas A, I i II.

NINIEJSZYM ROZPORZĄDZA, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

(Zakres zastosowania)

Niniejsze rozporządzenia ustanawia przepisy techniczne, które mają być stosowane przy montażu szklanych lub przeszklonych przegród lub paneli działowych (zwanym dalej „przegrodami”) w pojazdach należących do międzynarodowych kategorii M2 i M3 (zwanym dalej „autobusami”) należących do klas A, I i II, przeznaczonych do regularnego transportu publicznego.

Zgodność z wymogami niniejszego rozporządzenia jest obowiązkowa dla wszystkich pojazdów znajdujących się w ruchu, należących do klas, o których mowa w poprzednim akapicie lub w momencie pierwszej rejestracji.

Artykuł 2

(Definicje)

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) pojazdy kategorii międzynarodowej M2, pojazdy silnikowe posiadające więcej niż osiem miejsc siedzących oprócz siedzenia kierowcy i o maksymalnej masie nieprzekraczającej 5 ton, niezależnie od tego, czy takie pojazdy silnikowe mają miejsce dla pasażerów stojących;
- b) pojazdy kategorii międzynarodowej M3, pojazdy silnikowe posiadające więcej niż osiem miejsc siedzących oprócz siedzenia kierowcy i o maksymalnej masie przekraczającej 5 ton, niezależnie od tego, czy takie pojazdy silnikowe mają miejsce dla pasażerów stojących;
- c) pojazdy klasy I, pojazdy o pojemności przekraczającej 22 pasażerów, oprócz kierowcy i posiadające miejsca dla pasażerów stojących, umożliwiające częste przemieszczanie się pasażerów;



Minister infrastruktury i transportu

- d) pojazdy klasy II, o pojemności przekraczającej 22 pasażerów, oprócz kierowcy, przeznaczone przede wszystkim do przewozu pasażerów siedzących, przeznaczone do przewozu pasażerów stojących na przejściu i/lub na powierzchni nieprzekraczającej przestrzeni zajmowanej przez dwa podwójne siedzenia;
- e) pojazdy klasy A, o pojemności nieprzekraczającej 22 pasażerów oprócz kierowcy, przeznaczone do przewozu pasażerów stojących;
- f) przedział kierowcy, obszar przeznaczony wyłącznie dla kierowcy, z wyjątkiem przypadku zagrożenia, w którym znajduje się siedzenie kierowcy, kierownica, urządzenia sterujące, przyrządy i inne urządzenia niezbędne do prowadzenia pojazdu lub jego obsługi;
- g) bezpieczne szyby wymagane dla tylnego pola widzenia kierowcy, wszystkie szyby znajdujące się za płaszczyzną przechodzącą przez punkt R kierowcy, jak określono w regulaminie EKG ONZ nr 14 w pkt 5.1.1.2 i prostopadłe do wzdłużnej środkowej płaszczyzny pojazdu, przez którą kierowca może zobaczyć drogę podczas jazdy lub manewrowania;
- h) szkło hartowane, szyba składająca się z pojedynczej tafli szkła, która została poddana specjalnej obróbce w celu zwiększenia wytrzymałości mechanicznej i kontroli fragmentacji po rozbiciu;
- i) szyby z tworzyw sztucznych, materiały szklarskie zawierające jako zasadniczy składnik jeden lub więcej organicznych materiałów polimerowych o wysokiej masie cząsteczkowej, które w stanie gotowego produktu mają postać stałą i w danym momencie produkcji lub przetwarzania na produkt gotowy mogą być kształtowane przez rozdmuchiwanie;
- j) elastyczne szyby z tworzyw sztucznych, materiał oszklenia z tworzywa sztucznego, który podczas badania elastyczności ulega pionowemu odkształceniu o więcej niż 50 mm;
- k) sztywne szyby z tworzyw sztucznych, materiał oszklenia z tworzywa sztucznego, który podczas badania elastyczności ulega pionowemu odkształceniu o mniej niż 50 mm.

Artykuł 3

(Wymagania techniczne)

Przegrody ochronne, które wpływają na pole widzenia kierowcy, zarówno na boki, jak i w celu nadzoru użytkowników, muszą być wykonane ze szkła lub szyb homologowanych zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 43.

Stosowane przegrody muszą być wykonane ze szkła hartowanego lub elastycznego lub sztywnego tworzywa sztucznego. W tym ostatnim przypadku – szyby ze sztywnego tworzywa sztucznego – obok znaku homologacji typu i po symbolu „VIII” wyróżniającym szyby ze sztywnego tworzywa sztucznego, symbol /B musi być umieszczony w przypadku szyb bocznych, tylnych i dachowych, a symbol /A musi być umieszczony w przypadku szyb skierowanych do przodu zgodnie z pkt 5.5.5 regulaminu EKG ONZ nr 43.



Minister infrastruktury i transportu

Przegrody, które nie znajdują się w polu widzenia kierowcy, które są częściowo wykonane z materiałów innych niż szkło/metal lub z szybami, które nie uzyskały homologacji typu zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 43, oprócz tego, że są wykonane z płaskich powierzchni bez krawędzi i wystających części, muszą jednak być zgodne z kontrolą palności, zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 118 dotyczącym reakcji na ogień materiałów przeznaczonych do autobusów, gdy są stosowane w autobusach kategorii M3, klasa II.

Przegrody muszą spełniać następujące wymagania wymiarowe:

- minimalna wysokość zabezpieczenia mierzona od podłogi, na której spoczywają stopy pasażera, nie może być mniejsza niż 1,70 m;
- szerokość zabezpieczenia musi rozciągać się w kierunku wnętrza przedziału kierowcy, w odniesieniu do ściany pojazdu, aż uniemożliwi stojącym pasażerom wejścia do obszaru przeznaczony dla kierowcy, bez utrudniania wejścia i wyjścia na pokład pasażerom.

Artykuł 4

Wymogi wspólne dla wszystkich pojazdów

Należy zawsze zapewnić, aby przedział kierowcy, w którym zamontowana jest przegroda, posiadał wyjścia awaryjne zgodnie z wymogami regulaminu EKG ONZ nr 107.

Przegroda zamontowana między siedzeniem kierowcy a jednym z wyjść awaryjnych już przewidzianych w momencie homologacji typu pojazdu musi być zamocowana na zawiasach lub wykonana jak drzwi, tak aby można było je łatwo i natychmiast otworzyć w razie sytuacji awaryjnej.

W przypadku gdy przegroda jest zamocowana na zawiasach i zainstalowana między siedzeniem kierowcy a dostępem do wyjść, wsporniki przegrody muszą w każdym przypadku zapewnić przejście skrajni cylindrycznej, jak pokazano na rysunku 6 załącznika 4 do regulaminu EKG ONZ nr 107.

Należy zawsze zapewnić zgodność z minimalną liczbą drzwi wejściowych i drzwi bezpieczeństwa przewidzianą w regulaminie EKG ONZ nr 107 w stosunku do liczby pasażerów.

Widoczność do tyłu przez lusterka boczne i inne urządzenia pokładowe nie może być ograniczona po zainstalowaniu przegród.



Minister infrastruktury i transportu

Artykuł 5

(Metody instalacji, kontroli i badania)

Przegroda jest instalowana w pojazdach autobusowych bez zmiany w żaden sposób istniejącego wyposażenia pokładowego pojazdu i bez utrudniania działania oryginalnych urządzeń zabezpieczających, w które wyposażony jest autobus, zgodnie z wymogami technicznymi określonymi w regulaminie EKG ONZ nr 107 i niniejszym rozporządzeniu.

Warsztat, który przeprowadza instalację przegrody, musi sporządzić specjalną deklarację montażu w sposób fachowy zgodnie z załącznikiem faksymilowym (załącznik I), która musi zawierać wyraźne odniesienie do użytych materiałów oraz że te same materiały zostały zaokrąglone w taki sposób, aby nie istniało ryzyko obrażeń osób znajdujących się w pojeździe podczas jego eksploatacji.

Autobus, w którym zamontowana jest przegroda, przed dopuszczeniem do ruchu zostanie wizytacji i badaniu zgodnie z art. 75 ust. 4 kodeksu drogowego przez właściwy Urząd Rejestracji Pojazdów Cywilnych (UMC).

UMC musi uzyskać deklarację prawidłowej instalacji sporządzoną przez warsztat, zgodnie z załączonym faksem.

UMC musi również sprawdzić, czy:

- spełnione są wymogi określone w art. 3 i 4 niniejszego rozporządzenia;
- na przegrodzie znajduje się specjalne oznakowanie homologacyjne zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 43 lub w przypadkach przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, specjalne oznakowanie homologacyjne zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 118;
- maksymalne dopuszczalne masy na osiach nie są przekroczone.

Jeżeli instalacja odbywa się w pojeździe znajdującym się już w ruchu, weryfikacja powyższych wymagań przez UMC musi być przeprowadzona zgodnie z art. 78 kodeksu drogowego i może odbywać się w tym samym czasie co coroczna kontrola, niezależnie od lokalizacji warsztatu, który przeprowadził prace instalacyjne, pod warunkiem, że do deklaracji prawidłowego montażu załączono kopię dokumentu tożsamości właściciela warsztatu i podpisującego deklarację (załącznik 1).

Przegląd i badanie obejmują aktualizację dowodu rejestracyjnego lub jednolitego dokumentu, który musi zawierać następującą adnotację: „POJAZD WYPOSAŻONY W PRZEGRODĘ KIEROWCY ZGODNIE Z ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA NR.....”

Przegrody już zainstalowane w autobusach, zgodnie z okólnikiem Dyrekcji Generalnej ds. Pojazdów Motorowych nr 14724 z dnia 26 maja 2020 r. należy uznać za równoważne z przegrodami objętymi niniejszym rozporządzeniem.



Minister infrastruktury i transportu

Jeżeli obecność takich przegród nie została wskazana w dokumentach rejestracyjnych, konieczne jest uaktualnienie dowodu rejestracyjnego lub jednolitego dokumentu rejestracyjnego i własności w czasie corocznego przeglądu, zgodnie z procedurami przewidzianymi w tym samym okólniku i poprzez uzyskanie oświadczenia warsztatu, którego data podpisania musi być w każdym przypadku wcześniejsza niż data publikacji niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie zostanie opublikowane w Dzienniku Urzędowym Republiki Włoskiej.

Minister



Minister infrastruktury i transportu

Załącznik 1

Deklaracja dotycząca montażu przegrody lub paneli oddzielających w autobusie.

Papier firmowy lub pieczęć firmowa

Niżej podpisany urodzony wdnia jakoz firmyz siedzibą w nr VAT lub nr podatkowy

Zarejestrowany pod adresemNr

Świadomy sankcji karnych przewidzianych w art. 76 dekretu prezydenckiego 445/2000 w przypadku fałszywych deklaracji nieprawdziwych oświadczeń i fałszywych dokumentów

OŚWIADCZA

na mocy i do celów art. 47 tego samego dekretu prezydenckiego 445/2000:

— że zainstalowałem w autobusie z tablicą rejestracyjną.....nr podwozia pojazdu..... przegrody lub ścianki działowej, przy użyciu następujących elementów:

- a. Szkło/szyby homologowane zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 43 o numerze homologacji typu
- b. inne materiały..... (należy określić, w stosownych przypadkach, podając numer homologacji EKG ONZ nr 118
- c. że przegroda lub panel oddzielający zostały zainstalowane w sposób fachowy, a w szczególności:
 - I. została prawidłowo zamocowana, gwarantując dostęp do miejsca kierowcy i zgodność z przepisami dotyczącymi wyjść awaryjnych;
 - II. instalacja została przeprowadzona zgodnie z wymaganiami producenta pojazdu oraz szczegółowymi przepisami dotyczącymi pojazdów kategorii M2 i M3.

Miejsce i data

Podpis (pełny i czytelny)