

(Projekt)

ROZPORZĄDZENIE

Ministerstwa Transportu Republiki Słowackiej

z dnia 2024

zmieniające rozporządzenie nr 134/2018 Ministerstwa Transportu i Budownictwa Republiki Słowackiej ustanawiające szczegółowe zasady eksploatacji pojazdów w ruchu drogowym, z późniejszymi zmianami

Zgodnie z Art. 136 ust. 3 lit. d) ustawy nr 106/2018 o eksploatacji pojazdów w ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych ustaw Ministerstwo Transportu i Budownictwa Republiki Słowackiej ustanawia, co następuje:

Artykuł I

W rozporządzeniu Ministerstwa Transportu i Budownictwa Republiki Słowackiej nr 134/2018 ustanawiającym szczegółowe zasady eksploatacji pojazdów w ruchu drogowym, zmienionym rozporządzeniem nr 308/2019, rozporządzeniem nr 499/2019 i rozporządzeniem nr 21/2023, wprowadza się następujące zmiany:

1. § 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) autobus przegubowy oznacza autobus składający się z części sztywnych połączonych ze sobą częścią przegubową, w którym przedziały pasażerskie w każdej ze sztywnych części są ze sobą połączone, a część przegubowa umożliwia swobodne przemieszczanie się pasażerów między częściami sztywnymi, które to części można rozłączyć tylko w warsztacie; autobus przegubowy może być autobusem dwuczłonowym składającym się z dwóch części sztywnych, autobusem trójczłonowym składającym się z trzech części sztywnych lub autobusem wieloczłonowym składającym się z wielu części sztywnych;”.

2. Dodaje się § 1 ust. 1 lit. n) w brzmieniu:

„n) Europejski System Modułowy oznacza zespół pojazdów składający się z pojazdów silnikowych, naczep lub przyczep, który przekracza maksymalne dopuszczalne wymiary przewidziane w § 4 i może przekroczyć maksymalną dopuszczalną masę przewidzianą w § 5, przy czym pojedynczy pojazd silnikowy, przyczepa lub naczepa w zespole pojazdów nie przekracza maksymalnych dopuszczalnych wymiarów przewidzianych w § 4 ust. 1, 2 lit. a) i b) oraz 3 – 12 i nie przekracza maksymalnej dopuszczalnej masy przewidzianej w § 5.”.

3. W § 4 ust. 2 lit. c) punkt szósty i siódmy słowa „przegubowych dwuczłonowych” zastępuje się słowami „dwuczłonowych przegubowych”;

4. W § 4 ust. 2 lit. c) po punkcie siódmym dodaje się punkty ósmy i dziewiąty w brzmieniu:

„8) autobusy trój- i wieloczłonowe 22,00 m;

9. autobusy trój- i wieloczłonowe na terenach miejskich
podczas eksploatacji w charakterze autobusu miejskiego
24,75 m;”.

Numerację dotychczasowych punktów 8–15 zmieniono na 10–17.

5. W § 4 ust. 2 lit. c) pkt 14 słowa „pojazdu kategorii R lub S” zastępuje się słowami „jednej przyczepy lub jednego wymiennego urządzenia ciągnionego”.
6. W § 4 ust. 2 lit. c) pkt 15 słowa „pojazdów kategorii R” zastępuje się słowami „przyczep lub dwóch wymiennych urządzeń ciągnionych”.
7. W § 4 ust. 4 i 8 słowa „pkt 8, 9 i 11” zastępuje się słowami „pkt 10, 11 i 13”.
8. W § 5 ust. 1 po lit. i) dodaje się lit. j) i k) w brzmieniu:
„j) autobusy trój- i wieloczęłonowe 35,00 t,
k) autobusy trój- i wieloczęłonowe na terenach miejskich
podczas eksploatacji w charakterze autobusu miejskiego 38.00 t;”.

Dotychczasowe lit. j) – l) otrzymują oznaczenie l) – n).

9. W § 5 ust. 6 słowa „h), j) i k)” zastępuje się słowami „h) – m)”;

10. § 6 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3) Jeżeli specjalne zezwolenie na użytkowanie drogi nie określa większej liczby pojazdów pilotujących dla ładunku ponadnormatywnego, pojazd lub zespół pojazdów z ładunkiem ponadnormatywnym musi być pilotowany w przypadku gdy:

- a) szerokość łącznie z przewożonym ładunkiem przekracza
 1. 3,00 m, ale nie przekracza 3,50 m, przez co najmniej jeden pojazd pilotujący;
 2. 3,50 m, ale nie przekracza 4,20 m, przez co najmniej dwa pojazdy pilotujące;
 3. 4,20 m, ale nie przekracza 5,00 m, przez co najmniej trzy pojazdy pilotujące;
 4. 5,00 m, przez co najmniej trzy pojazdy pilotujące i co najmniej jeden pojazd służb policyjnych oznakowany jako pojazd policyjny wyposażony w specjalne dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i specjalne światła ostrzegawcze;
- b) wysokość łącznie z przewożonym ładunkiem przekracza
 1. 4,50 m, ale nie przekracza 4,70 m, przez co najmniej jeden pojazd pilotujący;
 2. 4,70 m, ale nie przekracza 5,00 m, przez co najmniej dwa pojazdy pilotujące;
 3. 5,00 m, przez co najmniej trzy pojazdy pilotujące;
- c) długość łącznie z przewożonym ładunkiem przekracza
 1. 23,00 m, ale nie przekracza 30,00 m, przez co najmniej jeden pojazd pilotujący;
 2. 30,00 m, ale nie przekracza 40,00 m, przez co najmniej dwa pojazdy pilotujące;
 3. 40,00 m, przez co najmniej dwa pojazdy pilotujące i co najmniej jeden pojazd służb policyjnych oznakowany jako pojazd policyjny wyposażony w specjalne dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i specjalne światła ostrzegawcze;
- d) całkowita masa przekracza
 1. 60,00 t, ale nie przekracza 120,00 t, przez co najmniej jeden pojazd pilotujący;
 2. 120,00 t, przez co najmniej dwa pojazdy pilotujące.”.

11. Dodaje się § 6 ust. 4–10 w brzmieniu:

„4) Przy określaniu minimalnej liczby pojazdów pilotujących zgodnie z ust. 3 stosuje się liczbę największą; liczba pojazdów pilotujących nie kumuluje się.

(5) W przypadku gdy pojazdy lub zespoły pojazdów jadą w konwoju, minimalną liczbę pojazdów pilotujących zgodnie z ust. 3 zwiększa się o jeden pojazd pilotujący, niezależnie od liczby pojazdów w konwoju.

(6) W przypadku wykorzystania podczas transportu ładunku ponadnormatywnego nośności wyjątkowej mostu przeznaczonego do ruchu dwukierunkowego lub nośności wyłącznej (przewidzianej dla pojedynczego pojazdu) mostu przeznaczonego do ruchu dwukierunkowego, pojazd lub zespół pojazdów musi być jedynym przejeżdżającym przez most i muszą towarzyszyć mu co najmniej dwa pojazdy pilotujące.

(7) W przypadku np. krótkiej trasy, na której nie znajdują się mosty, można określić liczbę pojazdów towarzyszących mniejszą niż przewidziana w ust. 3 – 5, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego i płynności ruchu.

(8) Europejskiemu Systemowi Modułowemu o długości nieprzekraczającej 27,00 m i masie nieprzekraczającej 60,00 t, przewożącemu ładunek ponadnormatywny, nie muszą towarzyszyć pojazdy pilotujące, o których mowa w ust. 3, jeżeli pojazdy wchodzące w skład zespołu pojazdów są wyposażone w specjalne pomarańczowe światła ostrzegawcze i opatrzone specjalnym znakiem informacyjnym, o którym mowa w § 7, ostrzegającym innych użytkowników drogi o transporcie ładunku nienormatywnego.

(9) Pojazd pilotujący należy wyposażyć w specjalne pomarańczowe światła ostrzegawcze oraz umieścić na nim specjalny znak informacyjny, o którym mowa w § 7, ostrzegający innych użytkowników drogi o transporcie ładunku nienormatywnego; nie dotyczy to pojazdów pilotujących należących do policji i oznakowanych jako pojazdy policyjne.

(10) Załoga pojazdu i pojazdu pilotującego wykonująca transport ładunku nienormatywnego musi zostać należycie poinformowana o trasie i warunkach transportu ładunku nienormatywnego.”.

12. Przypis 5 otrzymuje brzmienie:

„⁵⁾ Na przykład STN 01 8020 Znaki drogowe (01 8020), STN EN 12899-1 Stałe pionowe znaki drogowe. Część 1: Znaki stałe (73 7021).”.

13. W § 8 ust. 1 i w § 9 ust. 1 słowo „jedenastego” zastępuje się słowem „trzynastego”.

14. W § 10 na końcu ust. 10 dodaje się zdanie: „Do celów przewidzianych w zdaniu pierwszym, połączenie wózka jednoosiowego podpierającego naczepę z naczepą uznaje się za jeden pojazd, jeżeli wózek jest wyposażony w jedną, dwie lub trzy osie; „wózek jednoosiowy podpierający naczepę” oznacza przyczepę zgodnie z przepisami specjalnego ustawodawstwa.^{5b)}”.

Przypis 5b otrzymuje brzmienie:

„^{5b)} Pkt 5.9 części A załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858.”.

15. W § 11 ust. 3 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) kategorii T lub kategorii C z ABS i przyczepa bez ABS, której maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza 40 km · h⁻¹.”.

16. Przypis 9 otrzymuje brzmienie:

„⁹⁾ STN EN 12640 Intermodalne jednostki ładunkowe i pojazdy do przewozu towarów. Punkty mocowania w pojazdach używanych do przewozu towarów. Minimalne wymagania i badania (26 9331).”.

17. Przypis 18 otrzymuje brzmienie:

„¹⁸⁾ STN EN 1789 Medyczne środki transportu i ich wyposażenie. Środki drogowego transportu medycznego (84 7080).”.

18. Przypis 20 otrzymuje brzmienie:

„²⁰⁾ STN EN 1501-1 Pojazdy do usuwania odpadów z pojemników. Wymagania ogólne i wymagania dotyczące bezpieczeństwa. Część 1: Pojazdy do usuwania odpadów z pojemników, ładowane z tyłu (30 0352).

STN EN 1501-2 Pojazdy do usuwania odpadów z pojemników. Wymagania ogólne i wymagania dotyczące bezpieczeństwa. Część 2: Pojazdy do usuwania odpadów z pojemników, ładowane z boku (30 0352).

STN EN 1501-3 Pojazdy do usuwania odpadów z pojemników. Wymagania ogólne i wymagania dotyczące bezpieczeństwa. Część 3: Pojazdy do usuwania odpadów z pojemników, ładowane z przodu (30 0352).

STN EN 1501-4 Pojazdy do usuwania odpadów z pojemników. Wymagania ogólne i wymagania dotyczące bezpieczeństwa. Część 4: Procedura pomiaru hałasu dla pojazdów do usuwania odpadów z pojemników (30 0352).

STN EN 1501-5 Pojazdy do usuwania odpadów z pojemników. Wymagania ogólne i wymagania dotyczące bezpieczeństwa. Część 5: Mechanizmy załadownicze do pojazdów do usuwania odpadów z pojemników (30 0352).”.

19. Na końcu przypisu 23 dodaje się tekst „(63 1912)”.

20. Przypis 26 otrzymuje brzmienie:

„²⁶⁾ Na przykład ISO 789-6 Ciągniki rolnicze. Metody badań. Część 6: Środek ciężkości.”.

21. W § 17 ust. 5, na końcu pierwszego zdania dodaje się następujące słowa: „lub przypadków, w których podczas homologacji pojazdu określono inaczej”.

22. § 19 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1) Pojazd musi być opatrzony numerem identyfikacyjnym pojazdu (VIN) oraz tabliczką znamionową producenta pojazdu; przepis ten nie ma zastosowania, jeżeli pojazd jest zwolniony, na podstawie §§ 161 i 162 ustawy, z obowiązku umieszczenia na pojeździe tabliczki znamionowej producenta. Numeru VIN i tabliczki znamionowej producenta nie wolno ponownie używać na innym pojeździe, modyfikować, uszkadzać ani usuwać. Pojazd może zostać opatrzony duplikatem tabliczki znamionowej wydanym przez producenta pojazdu, jeżeli oryginalna tabliczka znamionowa uległa uszkodzeniu lub zaginęła.”.

23. Przypis 28 otrzymuje brzmienie:

„²⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1157 z dnia 11 kwietnia 2024 r. w sprawie przemieszczania odpadów, zmiany rozporządzeń (UE) nr 1257/2013 i (UE) 2020/1056 oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 (Dz.U. L 2024/1157 z 30.4.2024).”.

24. Przypis 39 otrzymuje brzmienie:

„³⁹⁾ Na przykład STN EN 3-7 + A1 Gaśnice przenośne. Część 7: Charakterystyki, wymagania eksploatacyjne i metody badań (tekst jednolity) (92 0501), STN EN 3-8 Gaśnice przenośne. Część 8: Wymagania dotyczące konstrukcji, odporności na ciśnienie i badania mechaniczne gaśnic o maksymalnym dopuszczalnym ciśnieniu równym 30 barów lub niższym, zgodnie z wymaganiami EN 3-7 (92 0501), STN EN 3-9 Gaśnice przenośne. Część 9: Wymagania dodatkowe do EN 3-7 dotyczące odporności na ciśnienie gaśnic na CO₂ (92 0501), STN EN 3-10 Gaśnice przenośne. Część 10: Postanowienia dotyczące oceny zgodności gaśnic przenośnych według EN 3 część 7 (92 0501).”.

25. W § 25 ust. 7 lit. c) słowa „T, C” zastępuje się słowami „T1, T2, T4, C1, C2, C4”;

26. W nagłówku nad § 28, po słowach „§ 52” dodaje się słowa „ust. 1”.

27. W § 28 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4) Pojazd, o którym mowa w ust. 1 lit. c) – h) musi być opatrzony tabliczką znamionową producenta, która musi być trwała i pozostawać przymocowana do pojazdu przez okres jego użytkowania, i która nie może zostać ponownie użyta na innym

pojeździe. Tabliczki znamionowej producenta nie wolno modyfikować, uszkadzać ani usuwać. Pojazd może zostać opatrzony duplikatem tabliczki znamionowej wydanym przez producenta pojazdu, jeżeli oryginalna tabliczka znamionowa uległa uszkodzeniu lub zaginęła.”.

28. Przypisy 44 i 45 mają następujące brzmienie:

„⁴⁴⁾ ISO 6742-2 Rowery. Urządzenia oświetleniowe i odblaskowe. Wymagania fotometryczne i fizyczne. Część 2: Urządzenia odblaskowe.

⁴⁵⁾ ISO 6742-1 Rowery. Urządzenia oświetleniowe i odblaskowe. Wymagania fotometryczne i fizyczne. Część 1: Urządzenia oświetleniowe.”.

29. W przypisie 46 kropkę na końcu zastępuje się przecinkiem i dodaje się następujące słowa: „STN EN 17353 Odzież ochronna. Sprzęt o zwiększonej widzialności w sytuacjach o umiarkowanym ryzyku. Metody badań i wymagania (83 2723).

30. Przypisy 48 i 49 mają następujące brzmienie:

„⁴⁸⁾ EN 14344 Artykuły dla dzieci. Foteliki rowerowe dziecięce. Wymagania bezpieczeństwa i metody badań (94 3009).

⁴⁹⁾ EN 15194+A1 Rowery. Rowery ze wspomaganie elektrycznym Rowery dwukołowe EPAC (30 9075).”.

31. W § 30 ust. 10 po słowie „rowery” dodaje się przecinek i następujące słowa: „które pod względem rozmiarów i masy muszą zachować pierwotny charakter roweru”.

32. W art. 31 po ust. 3 dodaje się nowy ust. 4 w brzmieniu:

„4) Rower z silnikiem pomocniczym opatruje się tabliczką znamionową producenta zgodnie z normą techniczną⁴⁹⁾ lub inną podobną specyfikacją techniczną przewidującą porównywalne lub bardziej rygorystyczne wymagania.”.

Istniejący ustęp (4) otrzymuje oznaczenie ustępu (5).

33. Na końcu § 32 ust. 1 lit. a) słowo „i” zastępuje się przecinkiem.

34. W § 32 ust. 1 po lit. a) dodaje się nową lit. b) w brzmieniu:

„b) spełnia wymagania techniczne określone w normie technicznej^{49a)} lub w innej podobnej specyfikacji technicznej przewidującej porównywalne lub bardziej rygorystyczne wymagania, jeżeli została wyprodukowana po dniu 1 stycznia 2025 r.; oraz”.

lit. b) staje się lit. c).

Przypis 49a otrzymuje brzmienie:

„^{49a)} STN EN 17128 Lekkie pojazdy silnikowe przeznaczone do transportu osób i towarów oraz związane wyposażenie, niewymagające homologacji, do jazdy po drogach. Lekkie osobiste pojazdy elektryczne (PLEV). Wymagania i metody badań (30 0286).”.

35. W art. 32 po ust. 4 dodaje się nowy ust. 5 w brzmieniu:

„5) Hulajnogę z silnikiem pomocniczym wyprodukowaną po 1 stycznia 2025 r. opatruje się tabliczką znamionową producenta zgodnie z normą techniczną^{49a)} lub inną podobną specyfikacją techniczną przewidującą porównywalne lub bardziej rygorystyczne wymagania.”.

Istniejący ustęp (5) otrzymuje oznaczenie ustępu (6).

36. Na końcu pierwszego zdania § 35 dodaje się następujące słowa: „oraz, jeżeli zostały wyprodukowane po dniu 1 stycznia 2025 r., spełniają wymagania techniczne normy

technicznej^{49a}) lub innej podobnej specyfikacji technicznej przewidującej porównywalne lub bardziej rygorystyczne wymagania”.

37. Obecna treść art. 35 staje się ust. 1 oraz dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu:

„2) Pojazd samoczynnie utrzymujący równowagę wyprodukowany po dniu 1 stycznia 2025 r. opatruje się tabliczką znamionową producenta pojazdu zgodnie z normą techniczną^{49a}) lub inną podobną specyfikacją techniczną przewidującą porównywalne lub bardziej rygorystyczne wymagania.

(3) Pojazd samoczynnie utrzymujący równowagę nie może osiągać prędkości większej niż $25 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.”.

38. W załączniku 1 część B lit. d) i f) oraz część D, w zdaniu wprowadzającym słowo „zawieszenie” zastępuje się słowami „układ resorująco-amortyzujący”.

39. W załączniku 1 część D podpis rysunku 1 brzmi następująco: „Stopień do badania układu resorująco-amortyzującego”.

40. W załączniku 3 pkt 1 lit. e) ppkt 1 słowa „sprzęg naczepy” zastępuje się słowami „sprzęg siodłowy”, a słowa „sprzęgu naczepy” zastępuje się słowami „sprzęgu siodłowego”.

41. W załączniku 3 pkt 1 lit. e) podpunkt drugi słowa „ucha dyszla” zastępuje się słowami „ucha holowniczego”, a słowo „naczepy” zastępuje się słowem „królewskiego”.

42. W załączniku 4 pkt drugi słowo „dopuszczalne” zastępuje się słowem „dozwolone”, a słowo „maksymalne” zastępuje się słowem „największe”.

Artykuł II

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r., z wyjątkiem art. I pkt 24, który wchodzi w życie z dniem 21 maja 2026 r.