

SŁUŻBA CYWILNA WALONII

Projekt rozporządzenia z dnia ... (data) rządu walońskiego zmieniającego dekret królewski z dnia 15 marca 1968 r. ustanawiający ogólne przepisy dotyczące warunków technicznych, jakie muszą spełniać pojazdy silnikowe i ich przyczepy, ich części składowe i wyposażenie bezpieczeństwa oraz zmieniającego dekret królewski z dnia 10 października 1974 r. ustanawiający ogólne przepisy w sprawie warunków technicznych, jakie muszą spełniać motorowery i motocykle oraz ich przyczepy

Rząd Walonii,

uwzględniając ustawę z dnia 21 czerwca 1985 r. o warunkach technicznych, jakie muszą spełniać pojazdy transportu naziemnego, ich części składowe i wyposażenie bezpieczeństwa, art. 1 ust. 1, zmieniony ustawami z dnia 18 lipca 1990 r., 5 kwietnia 1995 r., 4 sierpnia 1996 r., 27 listopada 1996 r., 20 lipca 2000 r. i 31 lipca 2020 r., oraz art. 2 ust. 1, zmieniony ustawą z dnia 18 lipca 1990 r.,

uwzględniając dekret królewski z dnia 15 marca 1968 r. ustanawiający ogólne przepisy dotyczące warunków technicznych, jakie muszą spełniać pojazdy silnikowe i ich przyczepy, ich części składowe i wyposażenie bezpieczeństwa,

uwzględniając dekret królewski z dnia 10 października 1974 r. ustanawiający ogólne przepisy dotyczące warunków technicznych, jakie muszą spełniać motorowery i motocykle oraz ich przyczepy,

uwzględniając opinię Komisji Konsultacyjnej Administracyjno-Przemysłowej Walonii z dnia 18 kwietnia 2023 r.,

uwzględniając powiadomienie przesłane w dniu **XX/XX/XXXX** r. do Komisji Europejskiej zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego,

uwzględniając sprawozdanie z dnia 11 kwietnia 2023 r. sporządzone zgodnie z art. 3 pkt 2 rozporządzenia z dnia 11 kwietnia 2014 r. w sprawie wdrożenia rezolucji Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie kobiet, która odbyła się we wrześniu 1995 r. w Pekinie, oraz włączenia wymiaru płci do wszystkich kierunków polityki regionalnej,

uwzględniając opinię xx.xxx/x Rady Stanu wydaną w dniu XX/XX/XXXX (data), zgodnie z art. 84 ust. 1 pkt 1 i 2 ustaw o Radzie Stanu skonsolidowanych w dniu 12 stycznia 1973 r.,

na wniosek Minister ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,

po naradzie,

NINIEJSZYM ROZPORZĄDZA, CO NASTĘPUJE:

Rozdział 1. Zmiany do dekretu królewskiego z dnia 15 marca 1968 r. ustanawiającego ogólne przepisy dotyczące warunków technicznych, jakie muszą spełniać pojazdy silnikowe i ich przyczepy, ich części składowe i wyposażenie bezpieczeństwa

Artykuł 1. W art. 2 ust. 2 akapit drugi pkt 7 dekretu królewskiego z dnia 15 marca 1968 r. ustanawiającego ogólne przepisy dotyczące warunków technicznych, jakie muszą spełniać pojazdy silnikowe i ich przyczepy, ich części składowe i wyposażenie bezpieczeństwa, ostatnio zmienionego dekretem rządu walońskiego z dnia 17 maja 2018 r., akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Pojazdy użytkowane od ponad trzydziestu lat i zarejestrowane z jedną z tablic rejestracyjnych, o których mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia ministerialnego z dnia 23 lipca 2001 r. w sprawie rejestracji pojazdów, podlegają jedynie przepisom art. 10 ust. 4 pkt 1 akapit 1, art. 23 ust. 1, ust. 2, lit. A i D, ust. 3, ust. 4, ust. 5, ust. 6 i ust. 7, art. 23a ust. 1, ust. 2, ust. 4, ust. 5, art. 23b, art. 23c, art. 23d, art. 23e ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 6, ust. 2, ust. 3 i ust. 4 pkt 1, art. 23f, art. 23g, art. 23h ust. 1 i ust. 3, art. 23i, art. 23j, art. 24, art. 25, art. 26, art. 42, art. 45 ust. 1 pkt 1 i 3, art. 47 ust. 1 pkt 1 akapit 1, art. 54 ust. 1 pkt 1 i 3, art. 70 ust. 2, art. 77a, art. 77b i art. 80.”.

Artykuł 2. W tym samym rozporządzeniu dodaje się art. 77b w brzmieniu:

„Artykuł 77b. § 1. Konwersja pojazdu zgodnie z art. 77a musi spełniać następujące warunki:

- 1) maksymalna dopuszczalna masa pojazdu, maksymalna dopuszczalna masa zespołu pojazdów oraz maksymalne dopuszczalne masy osi nie ulegają zmianie;
- 2) po konwersji rozkład masy pojazdu w stanie gotowym do jazdy między osiami nie może przekraczać rozkładu tej masy między osiami pojazdu podstawowego o więcej niż 10 %.

§ 2. Wbrew przepisom art. 8 ust. 5 w kontekście tej konwersji nie jest wymagana zgoda producenta pojazdu podstawowego lub jego upoważnionego przedstawiciela.

Instalator, tj. osoba fizyczna lub prawna, która przeprowadza lub jest odpowiedzialna za konwersję, wykazuje swoją współpracę z producentem pojazdu podstawowego. W przypadku braku takiej współpracy instalator wykazuje organowi udzielającemu

homologacji, że ma dostęp do niezbędnej dokumentacji technicznej pojazdu podstawowego.”.

Artykuł 3. W załączniku 26 do tego samego rozporządzenia, ostatnio zmienionego dekretem królewskim z dnia 19 kwietnia 2023 r., część VII, w wierszu 44A, 48A tabeli, przed słowem „Wymiary” dodaje się słowa „Masy i”.

Rozdział 2. Zmiany do dekretu królewskiego z dnia 10 października 1974 r. ustanawiającego ogólne przepisy dotyczące warunków technicznych, jakie muszą spełniać motorowery i motocykle oraz ich przyczepy

Artykuł 4. W art. 1 ust. 2 pkt 5 dekretu królewskiego z dnia 10 października 1974 r. ustanawiającego ogólne przepisy dotyczące warunków technicznych, jakie muszą spełniać motorowery i motocykle oraz ich przyczepy, ostatnio zmienionego dekretem rządu walońskiego z dnia 18 listopada 2022 r., wprowadza się następujące zmiany:

W pkt 1–5 słowa „Federalna Służba Publiczna ds. Mobilności i Transportu – Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Bezpieczeństwa Drogowego – Dyrekcja ds. Certyfikacji i Inspekcji, której biura znajdują się w City Atrium – rue du Progrès 56, 1210 Bruksela” zastępuje się słowami „Służba Cywilna Walonii na rzecz Mobilności i Infrastruktury”;

W pkt 2 paragraf dodaje się pkt 24 i 25 w brzmieniu:

„24. „technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita (M)”: maksymalna masa pojazdu w zależności od jego konstrukcji i właściwości użytkowych, zadeklarowana przez producenta i określona na podstawie wytrzymałości podwozia i innych części pojazdu, znana również jako „maksymalna dopuszczalna masa”,

25. „pojazd bazowy”: każdy pojazd używany na początkowym etapie procesu homologacji wieloetapowej.”.

Artykuł 5. W art. 2 ust. 2 pkt 1 akapit trzeci rozporządzenia słowa „art. 10, art. 11 ust. 3 i art. 13” zastępuje się słowami „art. 8a, 8b, 10, art. 11 ust. 3 i art. 13 tego rozporządzenia.”.

Artykuł 6. W tym samym rozporządzeniu dodaje się art. 8b w brzmieniu:

„Artykuł 8b. § 1. Konwersja pojazdu zgodnie z art. 8a musi spełniać następujące warunki:

1) maksymalna dopuszczalna masa pojazdu, maksymalna dopuszczalna masa zespołu pojazdów i maksymalne dopuszczalne masy osi nie mogą ulec zmianie,

2) po konwersji rozkład masy pojazdu w stanie gotowym do jazdy między osiami nie może przekraczać rozkładu tej masy między osiami pojazdu podstawowego o więcej niż 10 %.

§ 2. Wbrew przepisom art. 4 ust. 6 w kontekście tej konwersji nie jest wymagana zgoda producenta pojazdu podstawowego lub jego upoważnionego przedstawiciela.

Instalator, tj. osoba fizyczna lub prawna, która przeprowadza lub jest odpowiedzialna za konwersję, wykazuje swoją współpracę z producentem pojazdu podstawowego. W przypadku braku takiej współpracy instalator wykazuje organowi udzielającemu homologacji, że ma dostęp do niezbędnej dokumentacji technicznej pojazdu podstawowego.”.

Artykuł 7. W załączniku 9 do tego samego rozporządzenia, ostatnio zmienionego dekretem królewskim z dnia 19 kwietnia 2023 r., część III, w wierszu C10 tabeli przed słowem „Wymiary” dodaje się słowa „Masy i”.

Rozdział 3. Przepis końcowy

Artykuł 8. Za wykonanie niniejszego rozporządzenia odpowiedzialny jest Minister Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Namur, ... (data).

W imieniu rządu:

Minister-Prezydent,

Elio DI RUPO

Minister ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Valerie DE BUE