

Ciężarowy na osobowy

Marcin Barankiewicz
radca prawny
prezes zarządu PISKP



Zmiany w przepisach dotyczących warunków technicznych pojazdów zostały wprowadzone rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 24 grudnia 2019 r., zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (DzU z 2019 r., poz. 2560). Niektóre ze zmian weszły w życie 1 stycznia 2020 r., pozostałe od 15 stycznia. Od wejścia w życie zmienionych przepisów minęło już ponad półtora roku. Mimo to, dosyć często pojawiają się pytania z tego zakresu. Jedno z takich pytań, które pojawia się najczęściej, dotyczy zmiany rodzaju pojazdu z ciężarowego na osobowy, ze zmianą liczby miejsc lub bez zmiany liczby miejsc. Diagnosta, kierując do Izby pytanie, chcą się upewnić, jakie dokumenty są przy tym wymagane, albo czy w ogóle są potrzebne.

Nie ulega wątpliwości, że stopniowe działania ustawodawcy zmierzają w kierunku ograniczania zmian konstrukcyjnych w pojazdach. Zapewne jest to podyktowane względami bezpieczeństwa. Chodzi o to, aby pojazdy były eksploatowane zgodnie z takim przeznaczeniem, jakie nadał im producent na etapie projektowania i homologowania, a ewentualne zmiany wprowadzane w trakcie ich eksploatacji były wyjątkiem, a nie regułą. Myślę, że ten trend będzie się rozszerzał. Prawda jest też taka, że bardziej skomplikowane zmiany konstrukcyjne są trudne do oceny w warunkach stacji kontroli pojazdów. Diagnosta mają tego świadomość i często obawiają się brać odpowiedzialność za dopuszczenie takiego pojazdu po zmianach do ruchu.

Zmiana rodzaju z ciężarowego na osobowy

Tytuł artykułu nie jest przypadkowy. Najbardziej typowe badanie po zmianach konstrukcyjnych polega na zmianie rodzaju pojazdu z ciężarowego na osobowy. Przed zmianą przepisów cała operacja była mało skomplikowana. W pojeździe ciężarowym homologowanym w kategorii N1 należało zdemonstrować kratkę oddzielającą przestrzeń ładunkową od osobowej i ewentualnie zamontować dodatkowo, piąty pas bezpieczeństwa, co skutkowało zmianą liczby miejsc siedzących w pojeździe z czterech do pięciu. Po tej operacji pojazd zmieniał się z ciężarowego na osobowy. Wystarczył opis zmian i dodatkowe badanie techniczne. Inne dokumenty nie były wymagane.

Od 15 stycznia 2020 r. w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów dodano nowy § 9f w następującym brzmieniu:

W samochodzie ciężarowym o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (kategorii N1) o nadwoziu rodzaju BB mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zmianie liczby siedzeń powodującej zmianę rodzaju pojazdu na samochód osobowy lub specjalny, o którym mowa w przepisach o rejestracji pojazdów, jeżeli są spełnione wymagania techniczne dotyczące wytrzymałości siedzeń i ich mocowania, kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, potwierdzone badaniami na zgodność z wymaganiami Regulaminów nr 14 i 17 EKG ONZ, wykonanymi przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Siedzenia powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa spełniające wymagania Regulaminu nr 16 EKG ONZ. Przynajmniej dwa siedzenia powinny być wyposażone w zaczepy ISOFIX, spełniające wymagania Regulaminu nr 14 EKG ONZ, w tym co najmniej jedno siedzenie w drugim rzędzie.

Zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 151/1), pojazd silnikowy kategorii N1 o podrodzaju VAN to **samochód ciężarowy z przedziałem, w którym kierowca oraz przestrzeń ładunkowa znajdują się w obrębie jednej jednostki.**

Oznacza to, że jeśli mamy do czynienia z pojazdem ciężarowym homologowanym w kategorii N1 o podrodzaju VAN, to możemy przyjąć, że ma on kod nadwozia BB.

Wskazany wyżej przepis ograniczył możliwość przeprowadzenia zmian. Zgodnie z jego treścią w przypadku zmiany rodzaju pojazdu z ciężarowego na osobowy, diagnosta, który przeprowadza dodatkowe badanie techniczne po zmianach konstrukcyjnych, powinien wymagać potwierdzenia z jednostki uprawnionej albo od dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, że są spełnione wymagania techniczne dotyczące wytrzymałości siedzeń i ich mocowania oraz kotwiczenia pasów bezpieczeństwa. Dodatkowo przynajmniej dwa siedzenia w drugim rzędzie siedzenia powinny być wyposażone w zaczepy ISOFIX, czyli zaczepy do montażu fotelików do przewożenia dzieci.

Uzyskanie potwierdzenia z jednostki uprawnionej w tym przypadku może być praktycznie niemożliwie albo nieopłacalne. Żeby przeprowadzić badanie pojazdu na okoliczność potwierdzenia, czy są spełnione ww. wymagania techniczne, należałoby przedstawić drugi egzemplarz pojazdu do badań, które są inwazyjne. Po takim badaniu pojazd nie nadawałby się do dalszej eksploatacji. Jeśli badanie zakończyłoby się wynikiem pozytywnym, to na drugi taki sam pojazd zostałyby wydane stosowne dokumenty, potwierdzające, że wymagania techniczne są spełnione. Nie dziwi więc, że przepis ten ma marginalne zastosowanie w praktyce.

Okoliczność tę może potwierdzić także dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Inspektorzy TDT opierają się na dokumentach homologacyjnych. Najpierw sprawdzają, czy pojazd był wyposażony w punkty kotwiczenia pasów i siedzeń na etapie produkcji. Jeśli tak, to drugim etapem są oględziny, podczas których weryfikuje się, czy pojazd ma zamontowane siedzenia i pasy. Całe postępowanie odbywa się na wniosek. Trzeba wskazać miejsce oględzin, np. stację kontroli pojazdów lub warsztat, a także uiścić opłatę w wysokości ok. 1 tys. zł. Uzyskanie potwierdzenia z TDT może potrwać ok. miesiąca. Po pozytywnej weryfikacji właściciel pojazdu otrzymuje stosowne potwierdzenie, ze zdjęciami pojazdu, które jest wymagane przy badaniu technicznym i w wydziale komunikacji.

Ze względu na przepisy dotyczące odliczenia podatku VAT, wiele pojazdów było sprzedawanych z homologacją ciężarową w kategorii N1 o podrodzaju VAN. Bardzo często mają one mocowania siedzeń i pasów bezpieczeństwa, które zostały wykonane na etapie produkcji. Oczywiście jest, że producentowi pojazdu nie opłacało się zmieniać konstrukcji bazowej, a dostosowywał się on do przepisów obowiązujących w danym kraju, jeśli chodzi o rodzaj pojazdu: ciężarowy czy osobowy.

Przypominamy, że członkowie Izby mogą zwracać się do radców o pomoc prawną w związku z prowadzeniem SKP oraz przy rozstrzygnięciu sporów z organami administracji publicznej. Mecenas Marcin Barankiewicz jest dostępny dla członków PISKP od poniedziałku do piątku w godzinach 8-16 pod nr. tel. 22/811-26-06, natomiast mecenas Rafał Szczerbicki ma dyżur w Izbie w każdy wtorek w godzinach 8-16. Konsultacje te są bezpłatne.

Badania w jednostce uprawnionej to skomplikowana operacja. Nie każdy też skorzysta z potwierdzenia wydanego przez dyrektora TDT. Jest jednak wyjątek. Zgodnie z § 9i rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów: *w przypadku pojazdów, w których wykonano mocowania siedzeń i pasów bezpieczeństwa w procesie produkcyjnym, badanie wykonane przez jednostkę uprawnioną albo dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, o którym mowa w § 9b, 9d, 9f i 9g, może być zastąpione oświadczeniem producenta pojazdu podstawowego potwierdzającym prawidłowość zamontowania odpowiednich pasów i siedzeń.*

Jeśli pojazd był fabrycznie wyposażony w punkty kotwiczenia siedzeń i pasów bezpieczeństwa, wystarczy oświadczenie producenta pojazdu potwierdzające te okoliczności. Na początku, gdy te przepisy weszły w życie, pojawiły się wątpliwości, kto może takie oświadczenie wystawić i jak ono powinno wyglądać. Nie ulega wątpliwości, że przez producenta pojazdu należy rozumieć przedstawiciela danej marki na terenie Polski (np. importera albo spółkę córkę danego koncernu). Nie jest nim dealer. Pierwsze oświadczenia producentów nie były idealne. Zawierały one informację, że pojazd był wyposażony na etapie produkcji w punkty kotwiczenia pasów i siedzeń. Nie o to do końca chodziło w tym przepisie. Oświadczenie ma potwierdzić prawidłowość zamontowania odpowiednich pasów i siedzeń na dzień jego wydania; czyli nie stan faktyczny z etapu produkcji, tylko aktualny. Obecnie wielu producentów pojazdów wydaje takie oświadczenia po uprzednich oględzinach u dealera. Mechanik sprawdza, czy są zamontowane pasy i siedzenia. Jeśli potwierdzi tę okoliczność, właściciel pojazdu otrzyma stosowane oświadczenie od producenta pojazdu.

Jak wynika z powyższych zapisów, **dotatkowe dokumenty są wymagane** wtedy, kiedy następuje zmiana rodzaju pojazdu z ciężarowego na osobowy ze zmianą liczby miejsc, np. z 4 na 5. Zdarzają się pojazdy, które są homologowane jako ciężarowe z liczbą miejsc 5, ewentualnie właściciel pojazdu nie chce zwiększać liczby miejsc z 4 na 5. Wystarczy mu 4. Jeśli zmienia się tylko rodzaj pojazdu, bez zmiany liczby miejsc, dodatkowe dokumenty **nie są potrzebne**.

Podobnie jest, gdy zmieniamy liczbę miejsc w samochodzie osobowym; również nie wymagamy potwierdzenia albo zaświadczenia. W tym przypadku ustawodawca nie wprowadził jeszcze ograniczeń. Brak tych ograniczeń jest czasem wykorzystywany. Najpierw następuje zmiana rodzaju pojazdu z ciężarowego na osobowy, bez zmiany liczby miejsc, a potem dochodzi do zmiany liczby miejsc, ale już w samochodzie osobowym, a nie ciężarowym. Zmiany są więc rozłożone na dwa etapy.

Jak zaznaczyłem na wstępie, najczęściej występującym dodatkowym badaniem po zmianach konstrukcyjnych jest badanie, podczas którego następuje zmiana rodzaju pojazdu z ciężarowego na osobowy. I właśnie do tego badania często pojawiają się pytania, na które starałem się odpowiedzieć w moim artykule. ■