



**STOWARZYSZENIE  
PRODUCENTÓW  
CZĘŚCI  
MOTORYZACYJNYCH**

Zarejestrowane od 1999 r.

00-992 Warszawa, ul. Jagiellońska 88 p. 23A

Tel. 607 097 892

E-mail: [atd@spcm.pl](mailto:atd@spcm.pl)

[www.spcm.pl](http://www.spcm.pl)

**Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych i Pojazdów**

Warszawa 13.05.2019 r.

Pan Grzegorz Piątkowski  
pełnomocnik terenowy  
Rzecznika MSP

*Szanowny Panie Pełnomocniku.*

Jako podstawę prawną istnienia i obowiązku uzyskiwania "potwierdzenia" przez producentów dla każdego wyprodukowanego pojazdu sekretarz stanu pan Rafał Weber podał paragrafy **§ 9b oraz § 9d i § 8 ust. 4 p.9 i 10** z rozporządzenia zawartego w **Dz. u. 2016 poz. 2022**

**Podaję treść tych przepisów**

§ 9b

W samochodzie ciężarowym o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (kategorii N1) i samochodzie ciężarowym o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony (kategorii N2) o nadwoziu rodzaju BB mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zmianie liczby siedzeń, jeżeli pojazd spełnia wymagania, o których mowa w pkt 3.5., pkt 3.6. oraz pkt 3.8. dla pojazdów kategorii N1, części A załącznika II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów i spełnione są wymagania techniczne dotyczące wytrzymałości siedzeń i ich mocowania, kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, potwierdzone badaniami na zgodność z wymaganiami Regulaminów nr 14, 17 EKG ONZ, wykonanymi przez jednostkę uprawnioną. Siedzenia powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa spełniające wymagania Regulaminu nr 16 EKG ONZ; z zastrzeżeniem

§ 9d

W samochodzie ciężarowym o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (kategorii N1) i samochodzie ciężarowym o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony (kategorii N2) o nadwoziu rodzaju BB mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zmianie liczby siedzeń powodującej zmianę rodzaju pojazdu na autobus, o którym mowa w przepisach o rejestracji pojazdu, jeżeli spełnione są wymagania techniczne dotyczące wytrzymałości siedzeń i ich mocowania, kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, potwierdzone badaniami na zgodność z wymaganiami Regulaminów nr 14, 17 lub 80 EKG ONZ, wykonanymi przez jednostkę uprawnioną. Siedzenia powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa spełniające wymagania Regulaminu nr 16 EKG ONZ. § 9e.32) W przypadku czterokołowca moc silnika nie powinna przekraczać 15 kW

§ 8 ust. 4

9) w samochodzie ciężarowym o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony, powinno być oddzielone od przestrzeni ładunkowej trwałą przegrodą o wytrzymałości określonej w § 1 załącznika nr 14 do rozporządzenia, z zastrzeżeniem pkt 10; spełnienie tych wymagań powinno być potwierdzone przez jednostkę uprawnioną do prowadzenia badań homologacyjnych typu WE pojazdu/typu pojazdu kategorii N; stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2016 r., w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym; Dziennik Ustaw - 14 - Poz. 2022

10) przestrzeń ładunkowa może być wyposażona tylko w elementy do mocowania ładunku przeznaczone do ochrony przewożonych osób w przypadku przemieszczenia się ładunku w czasie jazdy, w tym przy gwałtownym hamowaniu lub pokonywaniu zakrętu, o ile elementy te odpowiadają wymaganiom określonym w § 2 załącznika nr 14 do rozporządzenia; spełnienie tych wymagań powinno być potwierdzone przez jednostkę uprawnioną do prowadzenia badań homologacyjnych typu WE pojazdu/typu pojazdu kategorii N; stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2016 r., w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym.

W tekście powyższych przepisów nie ma mowy o "potwierdzeniu" i obowiązku jego uzyskiwania przez producenta dla każdego wyprodukowanego pojazdu tylko o badaniach homologacyjnych typu WE, które producent wykonuje raz dla danej konstrukcji zabudowy.

**Jest więc "potwierdzenie" bezprawne i nielegalne.**

Wobec tego dalsze uzasadnienia p. Webera dla "potwierdzenia" są nieistotne.

Nie istnieje "potwierdzenie" w innych krajach UE, z którymi mamy ujednoczone przepisy branży motoryzacyjnej. Z powodu kosztów obniża ono konkurencyjność polskich producentów MSP.

Dziwimy się że sekretarz stanu w MI zmyślił podstawę prawną i podał przepisy, w której jej nie ma licząc chyba że ich treść nie zostanie sprawdzona. MI już rok temu wycofało się z podawania tych przepisów jako podstawy prawnej „potwierdzenia”.

Prosimy Pana pełnomocnika terenowego Rzecznika MSP o wykorzystanie swoich uprawnień i wydanie nakazu MI likwidacji nielegalnego "potwierdzenia", które szkodzi polskim firmom MSP.

Prosimy o przesłanie nam kopii interwencji do MI w tej sprawie.

Z poważaniem  
Antoni T. Dąbrowski  
Prezes Zarządu SPCMiP