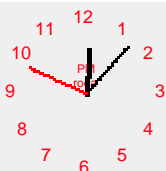



**DZIAŁY**

- ▶ Gospodarka ziemią i warunki produkcji
- ▶ Finansowanie i kredytowanie rolnictwa oraz obszarów wiejskich
- ▶ Produkcja rolnicza, rynki i ceny produktów rolnych
- ▶ Rolnik przedsiębiorca
- ▶ Ocena produkcyjna i ekonomiczno-finansowa polskiego rolnictwa i wynikające z niej propozycje dla rolników, władz polskich i unijnych
- ▶ Umowy i wzory dokumentów obowiązujących i nowotworzonych w Polsce
- ▶ Poradnik Rolnika
- ▶ Grupy producentów rolnych
- ▶ Ekologia

środa  
10-9-2014

37 tydzień  
Czas letni


**Kursy walut**

EUR/PLN	4.19931	0.00%	12:07
CHF/PLN	3.47780	-0.05%	12:07
USD/PLN	3.24430	-0.02%	12:07
EUR/USD	1.29437	+0.03%	12:07
GBP/USD	1.60930	-0.08%	12:07
USD/JPY	106.655	+0.43%	12:07



**INFORMACJE**

**Rejestracja przyczep SAM się nie opłaca**

Po zmianie przepisów dotyczących rejestracji pojazdów typu SAM, dopuszczenie ich do ruchu po drogach publicznych jest zdecydowanie bardziej skomplikowane i po prostu drogie. Nowe przepisy w dużym stopniu ukróciły rejestracje przyczep "samoróbek" rolniczych.

Z końcem czerwca 2013 r. zakończyła się era rejestracji pojazdów typu SAM. Nowe przepisy definitywnie ukróciły możliwość rejestracji także przyczep rolniczych własnej konstrukcji.

Przepisy zmieniające zasady rejestracji pojazdów to przede wszystkim efekt wejścia w życie zmian rozporządzenia

Rejestracji dokonuje się na podstawie dokumentów, o których mowa w ustawie Prawo o ruchu drogowym i rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów. I właśnie w tych dokumentach zaszło najwięcej zmian.

Jak w praktyce wygląda rejestracja takiej przyczepy? "Do pierwszej rejestracji przyczepy rolniczej marki SAM wyprodukowanej w Polsce wymagane są dowód własności pojazdu oraz dopuszczenie jednostkowe pojazdu", czytamy we fragmencie odpowiedzi na nasze pytania udzielonej przez Biuro Ministra Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

O ile z pierwszym dokumentem nie powinno być problemu, tak pojawiają się one przy dopuszczeniu jednostkowym pojazdu.

Aby uzyskać dopuszczenie jednostkowe pojazdu, trzeba poddać pojazd badaniu technicznemu. Jest to jednak badanie zupełnie inne jak to miało wcześniej przed zmianą przepisów, gdzie dokonywano go nawet w podstawowych jednostkach stacji diagnostycznych. Jednostkowego dopuszczenia do ruchu może dopuścić zaledwie kilka uprawnionych ośrodków na całym kraj (ich adresy podajemy na końcu).

Samo badanie jest skomplikowane, przeprowadzane pod wieloma kątami. Wygląda niemal tak jak przy nadawaniu homologacji. To wiąże się z wysokimi kosztami.

- Od 20 czerwca ubiegłego roku nie wykonaliśmy żadnego tego rodzaju badania dla przyczepy rolniczej. W takim przypadku badanie kosztuje u nas około 3000 zł netto. Cała procedura, koszt badania i dalsze opłaty sprawiają, że jest to po prostu nieopłacalne dla użytkownika - mówi Sebastian Dorociński, kierownik Laboratorium Badawczego Ciągników i Maszyn Rolniczych (LBC) w Instytucie Technologiczno-Przyrodniczego o/Kłódzko.

Przeprowadzenie badania do dopuszczenia jednostkowego to nie wszystko i oczywiście nie jedyny koszt. Po przejściu badania



## NEWSLETTER

Proszę podać swój adres e-mail, aby otrzymywać najnowsze informacje o serwisie [www.rolnikpolski.pl](http://www.rolnikpolski.pl)

e-mail



technicznego, jednostka wykonująca je wystawia sprawozdanie z badania. Z takim dokumentem (jeśli oczywiście wyniki są pozytywne) kierujemy się do Transportowego Dozoru Technicznego.

W TDT czeka nas opłata 800 zł (opłata stała regulowana rozporządzeniem Ministra

Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wysokości opłat za udzielenie i uznanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu). Jeśli dokumentacja jest poprawna, dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje decyzję o uzyskaniu dopuszczenia jednostkowego.

Kolejny krok to standardowa procedura rejestracji w wydziale komunikacji urzędu właściwego dla miejsca zamieszkania, na przykład starostwa powiatowego. Tu trzeba liczyć się z kosztem około 300 zł.

W sumie wszystko będzie nas kosztowało niemal 5000 zł (brutto). Doliczając do tego transport przyczepy na przegląd, czas na dojazdy i załatwienie formalności... nie dziwi fakt, że praktycznie nikt nie decyduje się na tego rodzaju rejestrację.

Sebastian Dorociński z ITP ostrzega przed pułapkami czyhającymi na kupujących niezarejestrowane przyczepy, chcących uzyskać dopuszczenie jednostkowe. Dopuszczenia jednostkowego nie dostanie przyczepa jeśli nie spełni warunków technicznych określonych w Dzienniku Ustaw 2013 nr 951 (dawniej Dz.U. 2003 nr 32), które określają m.in. maksymalną szerokość konstrukcji (2,55 m). A taki problem dotyczy wielu przyczep sprowadzanych zza granicy.

Warto wiedzieć, że jeśli przyczepa lub inny pojazd nie spełnia warunków technicznych, nie jest to jeszcze równoznaczne z niemożliwością rejestracji. W takim przypadku można wystąpić do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju o tzw. odstępstwo od warunków technicznych. Jeśli takie odstępstwo uzyskamy, możemy wtedy z dokumentem udać się do jednostki uprawniającej do przeprowadzenia badania technicznego do dopuszczenia jednostkowego.

Jak wynika z analiz agencji Martin & Jacob, liczba zarejestrowanych w ostatnim czasie takich pojazdów spadła praktycznie do zera. Przed czerwcem 2013 było to nawet kilkaset przyczep SAM miesięcznie, nie wspominając o ostatnich miesiącach przed wejściem nowych przepisów, gdzie takich rejestracji dokonywano "na potęgę" (w czerwcu 2014 liczba zarejestrowanych przyczep rolniczych SAM przekroczyła 1,5 tys.).

- W ostatnich miesiącach nie odnotowuje się rejestracji tego typu przyczep. Ostatnia rejestracja SAM pochodzi z kwietnia 2014 i była to jedna sztuka na firmę. W maju, czerwcu i lipcu nie zarejestrowano żadnej samoróbki - wyjaśnia Mariusz Chrobot, prezes Martin & Jacob.

Wprowadzenie nowych przepisów dotyczących rejestracji pojazdów typu SAM jest tłumaczone jako potrzeba dostosowania krajowych przepisów do dyrektyw unijnych. To w trosce o bezpieczeństwo.

Czy faktycznie jest bezpieczniej? Prawdopodobnie tak. Pomijając różnego rodzaju przeróbki i konstrukcje garażowe, faktem jest, że wiele zakładów rzemieślniczych przy niewielkiej produkcji korzystało z furtki umożliwiającej rejestrację pojazdu jako SAM nie uzyskując kosztownej i wymagającej w badaniach homologacji.

Z drugiej strony nowe przepisy ukróciły możliwość rejestrowania tańszych maszyn, które musiały być przecież poddane badaniu technicznemu przez uprawnione przez Państwo stacje diagnostyczne z przeegzaminowanymi diagnostami. Tajemnicą poliszynela jest, jak w praktyce takie badania często wyglądały.

Podmioty uprawnione do przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie warunków lub wymagań technicznych pojazdu:

\* Przemysłowy Instytut Motoryzacji, ul. Jagiellońska 55, 03-301 Warszawa, e-mail: [nfo@pimot.org.pl](mailto:nfo@pimot.org.pl), tel. 22 7777 061, 22 7777 066;

\* Instytut Transportu Samochodowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa, e-mail: [homologacja@its.waw.pl](mailto:homologacja@its.waw.pl), tel. 22 4385 251, 22 4385146;

\* Instytut Technologiczno-Przyrodniczy, Laboratorium Badawcze w Kłudzienku, 05-824 Kłudzienko, e-mail: [seba@ibmer.waw.pl](mailto:seba@ibmer.waw.pl), tel. 22 7240704;

\* Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal Sp. z o.o., ul. Sarni Stok 93, 43-300 Bielsko-Biała, e-mail: [bosmal@bosmal.com.pl](mailto:bosmal@bosmal.com.pl), tel. 33 8130539, 33 8130538;

\* Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych, ul. Napoleona 2, 05-230 Kobyłka, e-mail: [pimb@pimb.com.pl](mailto:pimb@pimb.com.pl), tel. 22 7861860, 22 7861858.

**Źródło:** [farmer.pl](http://farmer.pl)