

Projekt z dnia 5 marca 2024 r.

Etap: uzgodnienia międzyresortowe, konsultacje publiczne i opiniowanie

**ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW: SPRAW
WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾, OBRONY
NARODOWEJ, FINANSÓW²⁾ ORAZ SPRAWIEDLIWOŚCI**

z dnia r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej i straży pożarnej

Na podstawie art. 66 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Administracji, Obrony Narodowej, Finansów oraz Sprawiedliwości z dnia 22 marca 2019 r. w sprawie pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej i straży pożarnej (Dz. U. poz. 594) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 3:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pojazd jest budowany z wykorzystaniem pojazdu bazowego, dla którego wydano jeden z następujących dokumentów:

- 1) świadectwo krajowej homologacji typu pojazdu;
- 2) świadectwo homologacji typu WE pojazdu;
- 3) świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu;
- 4) świadectwo homologacji typu UE pojazdu;
- 5) świadectwo homologacji typu ONZ;
- 6) świadectwo unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- 7) świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- 8) świadectwo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach;
- 9) uznane przez organ uznający świadectwa, o których mowa w pkt 1, 7 i 8.”,

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 2708).

²⁾ Minister Finansów kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów (Dz. U. poz. 2710).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723 i 2029.

- b) w ust. 2 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:
- „4) pojazdu pożarniczego budowanego z wykorzystaniem pojazdu bazowego spełniającego alternatywne warunki techniczne, o których mowa w załączniku nr 5, potwierdzone przez właściwą służbę techniczną;
 - 5) pojazdu zaprojektowanego i budowanego lub dostosowanego do użytkowania przez Straż Graniczną przeznaczonego w szczególności do ochrony granicy państwowej.”;
- 2) po rozdziale 5 dodaje się rozdział 5a w brzmieniu:
- „Rozdział 5a

Alternatywne minimalne warunki techniczne dla pojazdów bazowych stosowanych do budowy pojazdów pożarniczych wyposażonych w jednostki napędowe o normach emisji spalin niższych niż aktualnie obowiązujące

§ 14a. Alternatywne minimalne warunki techniczne dla pojazdów bazowych stosowanych do budowy pojazdów pożarniczych wyposażonych w jednostki napędowe o normach emisji spalin niższych niż aktualnie obowiązujące są określone w załączniku nr 5 do rozporządzenia.”;

- 3) dodaje się załącznik nr 5 do rozporządzenia w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

MINISTER FINANSÓW

MINISTER SPRAWIEDLIWOŚCI

**w porozumieniu:
MINISTER INFRASTRUKTURY**

Załącznik do rozporządzenia
 Ministrów: Spraw Wewnętrznych
 i Administracji, Obrony
 Narodowej, Finansów oraz
 Sprawiedliwości z dnia r.
 (Dz. U. poz. ...)

**Alternatywne minimalne warunki techniczne dla pojazdów bazowych
 stosowanych do budowy pojazdów pożarniczych wyposażonych w jednostki napędowe
 o normach emisji spalin niższych niż aktualnie obowiązujące
 (dotyczy samochodów kategorii N₂, N₃)**

Lp.	Przedmiot	Techniczny dokument odniesienia
1	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Regulamin ONZ nr 34
2	Układy kierownicze	Regulamin ONZ nr 79
3	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (stopnie służące do wsiadania, stopnie nadwozia i uchwyty)	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 130/2012 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144
4	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Regulamin ONZ nr 28
5	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Regulamin ONZ nr 46
6	Pojazdy i przyczepy w zakresie hamowania	Regulamin ONZ nr 13
7	Kompatybilność elektromagnetyczna	Regulamin ONZ nr 10
8	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Regulamin ONZ nr 18
9	Siedzenia, ich kotwiczenia i zagłówki	Regulamin ONZ nr 17
10	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (bieg wsteczny)	Rozporządzenie (UE) nr 130/2012 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144
11	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	Regulamin ONZ nr 39
12	Tabliczka znamionowa producenta oraz VIN	Rozporządzenie (UE) nr 19/2011 lub Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2021/535
13	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX	Regulamin ONZ nr 14
14	Zaczepek holowniczy	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1005/2010 lub Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2021/535
15	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące	Regulamin ONZ nr 16
16	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolki i wskaźników	Regulamin ONZ nr 121

17	Instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 762/2010 lub Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2021/535
18	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1008/2010 lub Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2021/535
19	Układ ogrzewania	Regulamin ONZ nr 122
20	Oslony przeciwozobryzgowe kół	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 109/2011 lub Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2021/535
21	Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Regulamin ONZ nr 43
22	Montaż opon	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 458/2011 lub Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2021/535
23	Opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep (klasy C2 i C3)	Regulamin ONZ nr 54
24	Ograniczanie prędkości pojazdów	Regulamin ONZ nr 89
25	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Regulamin ONZ nr 61
26	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Regulamin ONZ nr 55
27	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUP)	Regulamin ONZ nr 93
28	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 347/2012 Regulamin ONZ nr 131
29	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 351/2012 Regulamin ONZ nr 130
30	Bezpieczeństwo elektryczne	Regulamin ONZ nr 100
31	Wytrzymałość kabiny	Regulamin ONZ nr 29
32	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Regulamin ONZ nr 48

UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt rozporządzenia zmienia obowiązujące rozporządzenie Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Administracji, Obrony Narodowej, Finansów oraz Sprawiedliwości z dnia 22 marca 2019 r. w sprawie pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej i straży pożarnej (Dz. U. poz. 594), poprzez modyfikację katalogu dokumentów wymaganych dla pojazdów budowanych z wykorzystaniem pojazdu bazowego. Projektowany akt dostosowuje ww. rozporządzenie do stanu prawnego powstałego wraz z wejściem ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919).

Jednocześnie do zmienianego rozporządzenia wprowadza się minimalne alternatywne wymagania (warunki techniczne) dla nowych pojazdów specjalnych lub używanych do celów specjalnych przez jednostki ochrony przeciwpożarowej, wyposażonych w jednostki napędowe o normach spalania niższych niż aktualnie obowiązujące. Projekt zakłada wprowadzenie tychże przez dodanie nowego rozdziału oznaczonego jako 5a, wprowadzającego do rozporządzenia załącznik w formie tabeli, gdzie wyszczególnia się techniczne dokumenty odniesienia do warunków, które mają być spełnione. Powyższe ma umożliwić wprowadzenie w pewnych okolicznościach do użytkowania pojazdów nowych niespełniających aktualnie obowiązujących norm emisji spalin.

Proponowane rozwiązanie jest odpowiedzią na występujące podczas eksploatacji w jednostkach ochrony przeciwpożarowej wyżej wymienionych pojazdów problemy techniczne związane ze stosowanym w najnowszych pojazdach wyposażeniem. W głównej mierze problemy dotyczą pojazdów wyposażonych w silniki spełniające normę emisji spalin EURO 6 co przekłada się negatywnie na właściwości techniczne i zasięgi tych pojazdów. Powyższe związane jest z tym, że samochody specjalne jednostek ochrony przeciwpożarowej wymienionych powyżej eksploatowane są głównie w warunkach ruchu miejskiego, na krótkich odcinkach drogi, podczas których silniki nie osiągają optymalnej temperatury pracy co w konsekwencji skutkuje zapychaniem filtrów cząstek stałych (DPF) przez osady węgla i popiołu.

Zapchanie filtra skutkuje z kolei znacznym pogorszeniem osiągnięć silnika (w tym spadkiem jego mocy) oraz zwiększonym zużyciem paliwa, niejednokrotnie uniemożliwiając dalszą eksploatację. Dodatkowo z uwagi na ratownicze przeznaczenie tych pojazdów często podczas dojazdu do miejsca zdarzenia pojazd poddawany jest gwałtownemu przyspieszaniu co w konsekwencji negatywnie wpływa na pracę zimnego silnika i układu recyrkulacji spalin. Awarie związane z regeneracją lub wymianą filtra DPF na nowy generują dodatkowe koszty oraz wymagają wycofania samochodu z podziału bojowego danej jednostki ratowniczo-gaśniczej lub ochotniczej straży pożarnej na dłuższy czas, co w konsekwencji ma negatywny wpływ na utrzymanie odpowiedniego poziomu sił i środków niezbędnych do podjęcia działań ratowniczo-gaśniczych. Kwestia ta ma istotne znaczenie w

kontekście spodziewanego spadku dostępności usług serwisowych w warunkach kryzysu, stanów nadzwyczajnych i podobnych okoliczności, co może mieć przełożenie na spadek liczby dostępnych, sprawnych pojazdów gotowych do użycia.

Kolejnym aspektem niekorzystnie wpływającym na warunki techniczno-użytkowe samochodu pożarniczego z silnikiem EURO 6 jest brak możliwości ergonomicznego rozmieszczenia wyposażenia ratowniczego w skrytkach pojazdu. Przykładowo, obecnie użytkowane samochody ratowniczo-gaśnicze posiadają na wyposażeniu ponad 100 jednostek sprzętowych o różnym przeznaczeniu i jest to np.: wyposażenie indywidualne i środki ochrony indywidualnej, pompy pożarnicze, sprzęt ratowniczy, narzędzia ratownicze, sprzęt gaśniczy, sprzęt oświetleniowy, sprzęt ratownictwa medycznego itp. Ze względu na zapewnienie łatwego dostępu do sprzętu ratowniczego takiego jak np. skokochron, którego masa wynosi ok. 100 kg czy narzędzi hydraulicznych o masie ok. 60 kg, należy go usytuować jak najniżej zabudowy pojazdu, co z kolei jest niemożliwe z uwagi na znajdujące się tam filtry DPF znacznych rozmiarów.

Zanim podwyższono normy emisji spalin dla samochodów ciężarowych, w pojazdach pożarniczych obszar znajdujący się na wysokości i poniżej ramy podwozia był miejscem przeznaczonym do montażu właśnie ciężkiego wyposażenia specjalnego, co było korzystne z punktu widzenia spełnienia zasad ergonomii użytkowania. Wraz z wprowadzeniem bardziej restrykcyjnej normy emisji spalin obszar ten został przez producentów podwozi wykorzystany do zamocowania elementów systemu recyrkulacji spalin EURO 6, co uniemożliwiło zabudowanie skrytki sprzętowej. W związku z tym sprzęt umieszczany jest na wyższych poziomach skrytek co powoduje zwiększenie obciążeń układu mięśniowo-szkieletowego ratowników przy wyjmowaniu sprzętu podczas akcji oraz zwiększa się wysokość położenia środka masy pojazdu, co w konsekwencji wpływa negatywnie na statyczność pojazdu.

Projektowane przepisy nakładają na pojazd bazowy obowiązek spełnienia szeregu wymagań technicznych określonych przez Regulaminy ONZ, Rozporządzenia Komisji UE w takim samym zakresie jakie nakłada na pojazd świadectwo homologacji typu bez obowiązku spełnienia norm emisji spalin. Pojazdy ciężarowe straży pożarnej kategorii N₂ czyli pojazdów zaprojektowanych i wykonanych do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t, ale nieprzekraczającą 12 t oraz do pojazdów kategorii N₃, które zostały zaprojektowane i wykonane są do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 12 t, ze względu na swoją szczególną funkcję nie są w stanie spełniać wygórowanych norm emisyjności bez negatywnego wpływu na ich niezawodność i bezawaryjność. Potwierdzeniem spełnienia wymagań alternatywnych przez pojazd danej kategorii będzie deklaracja producenta pojazdu bazowego. Podstawą do tego będą przepisy pragmatyczne określające wymogi prawne niezbędne do uzyskania dokumentu w formie świadectwa dopuszczenia.

Według raportów GUS, na dzień 31 grudnia 2018 r., ogólna liczba pojazdów zarejestrowanych w Polsce wyniosła 30 800 790. Obecnie łączna liczba samochodów w jednostkach ochrony przeciwpożarowej wynosi 29 788 (co stanowi 0,1% łącznej liczby zarejestrowanych

pojazdów w RP). Z ogólnej liczby pojazdów samochodowych eksploatowanych w PSP blisko połowę (15 112) stanowią w tym samochody gaśnicze średnie i ciężkie, a taki stan liczbowy, wynikający z przepisów o zasadach wyposażenia jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej utrzymuje się na przestrzeni lat na podobnym poziomie. Projektowane rozporządzenie obejmie zakresem regulacji stosunkowo niewielką grupę pojazdów.

W ocenie projektodawcy pozostawienie opisywanej kwestii w dotychczasowym kształcie może doprowadzić do obniżenia zdolności operacyjnych eksploatowanych pojazdów. Nie bez znaczenia jest też to, że mniej skomplikowane pojazdy (a takimi są pojazdy o innych, niższych normach emisji spalin) są co do zasady bardziej niezawodne w sytuacjach dużego zapylenia, zadymienia, czy też skażenia terenu. Ma to istotne znaczenie zwłaszcza w terenie trudnym, gdzie wyłączony z użytkowania pojazd nie będzie mógł być przywrócony do służby po prowizorycznych naprawach w warunkach polowych. Mniejszy stopień skomplikowania pojazdów zwiększa możliwości operacyjne i niweluje potencjalne niedogodności mogące wystąpić w przypadku awarii bardziej skomplikowanych pojazdów, wymagających specyficznych czynności serwisowych.

Dla zwiększenia spójności regulacji nowe wymagania odniesiono do pojazdu bazowego.

Poszczególne państwa członkowskie UE posiadają własne, analogiczne co do założeń będących *ratio legis* procedowanego projektu, regulacje dotyczące warunków technicznych dla pojazdów zaprojektowanych i zabudowanych do użytku przez straż pożarną zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 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, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 151, str. 1 z późn. zm.). Przykładowo w Republice Czeskiej pojazdy straży pożarnej korzystają z pojazdów o niższych normach emisji spalin niż aktualnie obowiązujące.

Jeśli chodzi o pojazdy specjalne oraz używane do celów specjalnych Straży Granicznej, to są one projektowane, zabudowywane oraz dostosowywane do wykonywania zadań specjalnych, w celu zapewnienia bezpieczeństwa w komunikacji międzynarodowej i porządku publicznego w zasięgu terytorialnym przejść granicznych, w strefie nadgranicznej oraz podczas wykonywania ustawowych zadań na terenie kraju. Zaistnienie konfliktu migracyjnego na odcinku granicy państwowej RP z Republiką Białorusi wymusiło na służbach, a przede wszystkim Straży Granicznej, konieczność zwiększenia bezpieczeństwa funkcjonariuszy pełniących służbę. Do realizacji zadań związanych z ochroną granicy państwowej niezbędne są pojazdy odpowiednio zabezpieczone przed atakami z użyciem kamieni, konarów drzew, rac, podpalonych przedmiotów itp., jak też przed strzelaniem z różnego rodzaju broni pneumatycznej, proc z użyciem kulek łożyskowych. Dlatego też Straż Graniczna musiała dostosować posiadane pojazdy poprzez montaż folii ochronnych na szyby, czy montaż krat metalowych. Jednocześnie Straż Graniczna podjęła działania zmierzające do pozyskania pojazdu wpisującego się w potrzeby zabezpieczenia życia i zdrowia funkcjonariuszy wykonujących zadania w stanie permanentnego zagrożenia. Tego typu pojazdy powinny być lekkie, umożliwiające

szybkie przemieszczanie 5 do 6 funkcjonariuszy w rejonny występujących zagrożeń i odpowiednio opancerzone.

Potrzeby Straży Granicznej w zakresie doposażenia w pojazdy odpowiednio wyposażone i zabezpieczone przewidywane są na poziomie około 30-50 szt. różnego rodzaju. Niezależnie od ww. pojazdów, budowa i zakup pojazdów specjalnych oraz używanych do celów specjalnych, w jakie obecnie jest wyposażona ta formacja, tj. pojazdy obserwacyjne, pojazdy do przewozu zatrzymanych, pojazdy pirotechniczne, pojazdy do kontroli mobilnej tzw. Schengenbus, radiowozy itp., ich zabudowa w dalszym ciągu będzie opierać się głównie na pojazdach, których bazę stanowić będzie pojazd homologowany.

Przyjęcie rozwiązania polegającego na rezygnacji z wymogu posiadania dokumentów wymienionych w § 3 ust. 1 dotychczasowego rozporządzenia umożliwi wprowadzenie do Straży Granicznej pojazdów odpowiednio zaprojektowanych i przystosowywanych do realizacji zadań, z uwzględnieniem zaistniałych zagrożeń.

Projektowane przepisy wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia, stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M. P. z 2022 r. poz. 348), został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt rozporządzenia podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

W ocenie projektodawcy zakres projektowanego rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej, projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnień.

Projekt nie podlega dokonaniu oceny OSR przez koordynatora OSR w trybie § 32 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów*.

Nazwa projektu

Projekt rozporządzenia Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Administracji, Obrony Narodowej, Finansów oraz Sprawiedliwości zmieniającego rozporządzenie w sprawie pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej i straży pożarnej

Ministerstwo wiodące

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

Ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Obrony Narodowej

Ministerstwo Finansów

Ministerstwo Sprawiedliwości

Ministerstwo Infrastruktury

**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra,
Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**

Wiesław Leśniakiewicz – Podsekretarz Stanu w MSWiA

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

st. bryg. Grzegorz Cap, tel. 523-34-36 gcap@kg.straz.gov.pl

Data sporządzenia:

8 lutego 2024 r.

Źródło:

Art. 66 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.).

Nr w wykazie prac: 1112

OCENA SKUTKÓW REGULACJI**1. Jaki problem jest rozwiązywany?**

Przedłożony projekt stanowi rozwiązanie coraz częściej występujących problemów technicznych pojazdów specjalnych oraz pojazdów używanych do celów specjalnych przez jednostki ochrony przeciwpożarowej, w szczególności przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej (PSP), jak również przez jednostki ochotniczych straży pożarnych (OSP). W głównej mierze problemy te dotyczą pojazdów wyposażonych w silniki spełniające normę emisji spalin EURO 6, co przekłada się negatywnie na właściwości techniczne i zasięgi tych pojazdów.

Obowiązujące przepisy rozporządzenia nakładają na pojazd bazowy, na którego podwoziu budowany jest pojazd specjalny, posiadanie świadectwa homologacji typu, a co z tym idzie wymuszają, aby pojazdy przeznaczone do ratowania życia, zdrowia i mienia podlegały takim samym przepisom jak pojazdy ciężarowe użytkowane w życiu codziennym. Niejednokrotnie pożar jednego samochodu, do którego dysponowane są siły i środki PSP czy OSP w celu jego ugaszenia emituje więcej zanieczyszczeń do środowiska niż pojazd straży pożarnej normalnie eksploatowany w ciągu jednego roku kalendarzowego. Tak więc szybkość podjęcia działań gaśniczych, jak również niezawodność sprzętu jest niezwykle istotna pod względem emitowanych substancji szkodliwych do środowiska.

Wymaganie niezawodności od pojazdów specjalnych i pojazdów używanych do celów specjalnych straży pożarnej, stoi w sprzeczności z trendem ciągłego dostosowywania tych pojazdów do coraz to nowszych i bardziej rygorystycznych norm emisji spalin. Może to doprowadzić do obniżenia zdolności operacyjnych eksploatowanych pojazdów. Nie bez znaczenia jest też to, że mniej skomplikowane pojazdy, (a takimi są pojazdy o innych, niższych normach emisji spalin) są co do zasady bardziej niezawodne w sytuacjach dużego zapylenia, zadymienia, czy też skażenia terenu. Ma to istotne znaczenie zwłaszcza w terenie trudnym, gdzie wyłączony z użytkowania pojazd nie będzie mógł być przywrócony do służby po prowizorycznych naprawach w warunkach polowych. Mniejszy stopień skomplikowania pojazdów zwiększa możliwości operacyjne i niweluje potencjalne niedogodności mogące wystąpić w przypadku awarii bardziej skomplikowanych pojazdów, wymagających specyficznych czynności serwisowych.

Zaistnienie konfliktu migracyjnego na odcinku granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej z Republiką Białorusi wymusiło na służbach, a przede wszystkim Straży Granicznej, konieczność zwiększenia bezpieczeństwa funkcjonariuszy pełniących służbę. Do realizacji zadań związanych z ochroną granicy państwowej niezbędne są pojazdy odpowiednio zabezpieczone przed atakami z użyciem kamieni, konarów drzew, rac, podpalonych przedmiotów itp., jak też przed strzelaniem z różnego rodzaju broni pneumatycznej, proc z użyciem kulek łożyskowych. Dlatego też Straż Graniczna musiała dostosować posiadane pojazdy poprzez montaż folii ochronnych na szyby, czy montaż krat metalowych. Jednocześnie Straż Graniczna podjęła działania zmierzające do pozyskania pojazdu wpisującego się w potrzeby zabezpieczenia życia i zdrowia funkcjonariuszy wykonujących zadania w stanie permanentnego zagrożenia. Tego typu pojazdy powinny być lekkie, umożliwiające szybkie przemieszczanie 5-6 funkcjonariuszy w rejonu występujących zagrożeń i odpowiednio opancerzone.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Przedmiotowy projekt rozporządzenia zmienia obowiązujące rozporządzenie Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Administracji, Obrony Narodowej, Finansów oraz Sprawiedliwości z dnia 22 marca 2019 r. w sprawie pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej i straży pożarnej (Dz. U. poz. 594), poprzez modyfikację katalogu dokumentów wymaganych dla pojazdów budowanych z wykorzystaniem pojazdu bazowego. Jest to zabieg dostosowujący zmieniane rozporządzenie do stanu prawnego powstałego wraz z wejściem ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919).

Jednocześnie do zmienianego rozporządzenia wprowadza się minimalne alternatywne wymagania (warunki techniczne) dla nowych pojazdów specjalnych lub używanych do celów specjalnych przez jednostki ochrony przeciwpożarowej, wyposażonych w jednostki napędowe o normach spalania niższych niż aktualnie obowiązujące. Projekt zakłada wprowadzenie tychże poprzez dodanie nowego rozdziału oznaczonego jako 5a, wprowadzającego do rozporządzenia załącznik w formie tabeli, gdzie wyszczególnia się techniczne dokumenty odniesienia do warunków, które mają być spełnione. Powyższe ma umożliwić wprowadzenie w pewnych okolicznościach do użytkowania pojazdów nowych niespełniających aktualnie obowiązujących norm emisji spalin.

Proponowane rozwiązania zapewnią (w połączeniu z rozwiązaniami zawartymi w nowelizowanym równoległe rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie wykazu wyrobów służących zapewnieniu bezpieczeństwa publicznego lub ochronie zdrowia i życia oraz mienia, a także zasad wydawania dopuszczenia tych wyrobów do użytkowania (Dz. U. poz. 1002, z późn. zm.) dopuszczenie do ruchu pojazdów specjalnych i pojazdów używanych do celów specjalnych, które są budowane z wykorzystaniem pojazdu bazowego wyposażonego w jednostkę napędową o normie emisji spalin niższej niż aktualnie obowiązująca.

Potrzeby Straży Granicznej w zakresie wyposażenia w pojazdy odpowiednio wyposażone i zabezpieczone, przewidywane są na poziomie około 30-50 szt. różnego rodzaju. Budowa i zakup pojazdów specjalnych oraz używanych do celów specjalnych, w jakie obecnie jest wyposażona Straż Graniczna, tj. pojazdy obserwacyjne, pojazdy do przewozu zatrzymanych, pojazdy pirotechniczne, pojazdy do kontroli mobilnej tzw. Schengenbus, radiowozy itp., ich zabudowa w dalszym ciągu będzie opierać się głównie na pojazdach, których bazę stanowić będzie pojazd homologowany. Natomiast przyjęcie rozwiązania polegającego na rezygnacji z wymogu posiadania dokumentów wymienionych w § 3 ust. 1 dotychczasowego rozporządzenia umożliwi wprowadzenie do Straży Granicznej pojazdów odpowiednio zaprojektowanych i przystosowywanych do realizacji zadań, w szczególności związanych z ochroną granicy państwowej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Rozwiązania przyjęte w innych krajach pozostają bez bezpośredniego wpływu na rozwiązania polskie. Poszczególne państwa członkowskie posiadają własne, analogiczne co do założeń będących ratio legis procedowanego projektu, regulacje dotyczące warunków technicznych dla pojazdów zaprojektowanych i zabudowanych do użytku przez straż pożarną zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 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, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 151, str. 1 z późn. zm.). Przykładowo w Republice Czeskiej pojazdy straży pożarnej korzystają z pojazdów o niższych normach emisji spalin niż aktualnie obowiązujące.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Jednostki ochrony przeciwpożarowej	ok. 16 000	KG PSP	Możliwość zakupu i użytkowania nowych pojazdów pożarniczych zbudowanych z wykorzystaniem pojazdu bazowego, spełniającego alternatywne wymagania.
Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej im. J. Tuliszowskiego	1	KG PSP	Możliwość wydania świadectwa dopuszczenia dla pojazdu o niższej normie spalania niż aktualnie obowiązująca Konieczność modyfikacji wniosku o wydanie świadectwa dopuszczenia w ten sposób, żeby wnioskodawca dołączył do wniosku potwierdzenie spełnienia minimalnych wymagań alternatywnych.
Producenci pojazdów bazowych	Wielkość nieokreślona		Potwierdzenie spełnienia minimalnych wymagań alternatywnych.
Służba techniczna	15	TDT	Potwierdzenie spełnienia wymogów alternatywnych dla nowych pojazdów pożarniczych

Straż Graniczna	1	Dane własne	Określenie wymagań dla pojazdów Straży Granicznej
-----------------	---	-------------	---------------------------------------------------

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248). Projekt rozporządzenia został przekazany do zaopiniowania Transportowemu Dozorowi Technicznemu oraz w ramach konsultacji publicznych:

- 1) Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Pożarnictwa;
- 2) Przemysłowemu Instytutowi Motoryzacji;
- 3) Instytutowi Transportu Samochodowego;
- 4) Instytutowi Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal Sp. z o.o.;
- 5) Przemysłowemu Instytutowi Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.;
- 6) Instytutowi ceramiki i Materiałów Budowlanych – Oddział Szkła i Materiałów Budowlanych;
- 7) Politechnice Świętokrzyskiej – Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej oraz Laboratorium Techniki Świetlnej;
- 8) Ośrodkowi Badawczo-Rozwojowemu Przemysłu Oponiarskiego STOMIL Sp. z o.o.;
- 9) AUTO LAND R.T. Zduniewicz Spółka Jawna;
- 10) Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o.;
- 11) SYLKOM Sp. z o.o.;
- 12) OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.;
- 13) CARTEST Sp. z o.o.;
- 14) Centrum Techniki Okrętowej S.A.
- 15) Związek Ochotniczych Straży Pożarnych RP

Z wykazu służb technicznych wybrano jedynie te, które są uprawnione do badań pojazdów kategorii N.

Projekt został również przekazany do zaopiniowania związkom zawodowym:

1. Związek Zawodowy Strażaków „Florian”
2. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Pracowników Pożarnictwa,
3. Krajowa Sekcja Pożarnictwa NSZZ ”Solidarność”,

Projektowane rozwiązania nie spowodują skutków dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego, tym samym projekt nie wymaga konsultacji z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	Wejście w życie projektowanych zmian nie wywoła skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego w rozumieniu art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1270, z późn. zm.) i nie będzie stanowiło podstawy do ubiegania się o zwiększenie planu wydatków. Regulacja nie wpływa na liczbę zakupywanych pojazdów, gdyż ta zależy od innych przepisów, regulujących szczegółowe zasady wyposażenia jednostek organizacyjnych.												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie(0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedmiotowy projekt z uwagi na swój charakter nie zawiera regulacji dotyczących majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej, a zatem nie podlega obowiązkowi dokonania oceny przewidywanego wpływu proponowanych rozwiązań na działalność mikro, małych i średnich przedsiębiorców, stosownie do przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2023 r. poz. 221, z późn. zm.).						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu projektu na rodzinę, gospodarstwa domowe, osoby starsze i niepełnosprawne.						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych, obywateli i gospodarstwa domowe.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz: Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje zmiany obciążeń regulacyjnych, w tym obowiązków informacyjnych. Rozporządzenie nie nakłada na obywateli obowiązków, z którymi związane jest wykonywanie jakichkolwiek czynności administracyjnych. Rozporządzenie nie spowoduje zmniejszenia, czy też zwiększenia liczby dokumentów lub liczby procedur, ani też skrócenia lub wydłużenia czasu na załatwienie sprawy, gdyż rozporządzenie nie reguluje procedur administracyjnych wynikających z obowiązków nałożonych na obywateli oraz związanych z załatwianiem przez obywateli spraw w urzędach, instytucjach lub innych organach władzy publicznej.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe

demografia
 mienie państwowe
 inne: bezpieczeństwo

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane regulacje wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ze względu na charakter wprowadzanej regulacji, nie jest planowana ewaluacja efektów projektu, a tym samym nie przewiduje się stosowania mierników dla tej ewaluacji.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak załączników