

Projekt z dnia 26 lutego 2013 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2013 r.

**w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnioskujący
o wyznaczenie go jako jednostkę uprawnioną, sposobu i trybu przeprowadzania kontroli
oraz wzoru sprawozdania oceniającego²⁾**

Na podstawie art. 70zl ust. 1 pkt 1-3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełniać podmiot wnioskujący o wydanie uprawnienia, o którym mowa w art. 70za ust. 1 oraz art. 70zb ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”, w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia;
- 2) sposób i tryb przeprowadzania kontroli, o której mowa w art. 70za ust. 4 oraz art. 70zc ust. 2 pkt 2 i 3 ustawy;
- 3) wzór sprawozdania oceniającego, o którym mowa w art. 70za ust. 4 i art. 70zc ust.3 ustawy.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ministrze, rozumie się przez to ministra właściwego do spraw transportu;
- 2) uprawnieniu, rozumie się przez to decyzję administracyjną wydawaną przez ministra właściwego do spraw transportu, uprawniającą podmiot do wykonywania czynności, o których mowa w art. 70y ust. 1 ustawy;
- 3) kontroli, rozumie się przez to kontrolę, o której mowa w art. 70za ust. 4 oraz 70zc ust. 2 pkt 2 i 3 ustawy;

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz 2012 r. poz. 1396).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia 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 („dyrektywa ramowa”) (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1, z późn. zm.).

- 4) zespół oceniający, rozumie się przez to zespół osób wyznaczonych przez ministra do przeprowadzenia kontroli;
- 5) sprawozdaniu, rozumie się przez to sprawozdanie, o którym mowa w art. 70za ust. 4 i art. 70zc ust.3;
- 6) jednostce ocenianej, rozumie się przez to podmiot wnioskujący o wydanie uprawnienia / zmianę uprawnienia;
- 7) przepisach aktów prawnych Unii Europejskiej oraz wiążących Rzeczpospolitą Polską regulaminach EKG ONZ, stanowiących załączniki do Porozumienia, o którym mowa w art. 2 pkt 72 do ustawy, rozumie się: dyrektywy EWG/WE/UE, rozporządzenia WE/UE, regulaminy EKG ONZ, wymienione w:
 - a) części I, z wyłączeniem dodatku 2, oraz części II do załącznika nr IV oraz w załączniku nr XI do dyrektywy 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 (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1., z późn. zm.),
 - b) załączniku nr 12 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ... 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2013 poz. ...),
 - c) załączniku nr ... do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ... 2013 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2013 poz. ...),
 - d) załączniku I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/24/WE z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu i trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę 92/61/EWG (Dz. Urz. WE L 124 z 09.05.2002, z późn. zm.),
 - e) załączniku nr ... do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ... 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych mających dwa lub trzy koła, niektórych pojazdów samochodowych mających cztery koła oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2013. poz. ...).
 - f) załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ... 2013 r. w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów (Dz. U. z 2013 poz ...).

§ 3. Jednostka oceniana w zakresie:

- 1) przeprowadzania badań homologacyjnych typu pojazdu oraz przeprowadzania kontroli zgodności produkcji pojazdu;
- 2) przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 3) przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, w celu dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu

– pojazdów kategorii: M, N, O, L, T, C i R, powinna posiadać stanowisko kontrolne do ich przeprowadzania, zwane dalej „stanowiskiem kontrolnym” oraz stanowisko zewnętrzne do przeprowadzania pomiarów akustycznych, zwane dalej „stanowiskiem zewnętrznym”.

§ 4. 1. Stanowisko kontrolne, o którym mowa w § 3, powinno:

- 1) znajdować się w pomieszczeniu przelotowym zapewniającym jeden kierunek ruchu pojazdu, którego wymiary i bramy: wjazdowa i wyjazdowa, powinny być dostosowane do wielkości badanych pojazdów, przy czym długość stanowiska lub kanału przeglądowego powinna wynosić co najmniej 12 m;
- 2) składać się z:
 - a) poziomej powierzchni przeznaczonej bezpośrednio do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, zwanej dalej "ławą pomiarową",
 - b) powierzchni roboczej,
 - c) powierzchni pomocniczej mieszczącej urządzenia i przyrządy,
 - d) kanału przeglądowego lub urządzenia do podnoszenia całego pojazdu,
 - e) wyposażenia kontrolno-pomiarowego,
 - f) wyposażenia technologicznego.

2. Jeżeli w skład stanowiska kontrolnego wchodzi urządzenie do podnoszenia całego pojazdu, to powinno ono być wyposażone w urządzenie do podnoszenia osi pojazdu, o którym mowa w §6 ust. 4 pkt 3.

3. Długość stanowiska kontrolnego mierzona na całej szerokości ławy pomiarowej powinna być większa niż długość:

- 1) kanału przeglądowego, o której mowa w § 6 ust. 1 pkt 1 o co najmniej 2,0 m albo
- 2) urządzenia do podnoszenia całego pojazdu, o co najmniej 1,5 m.

Jeżeli sposób wykonywania badań, wynikający z rozmieszczenia urządzeń i przyrządów, wymaga większej długości, stanowisko kontrolne powinno być odpowiednio dłuższe.

4. Szerokość stanowiska kontrolnego mierzona na całej długości ławy pomiarowej bez

powierzchni pomocniczych, nie powinna być mniejsza niż wymagana szerokość ławy pomiarowej powiększona o szerokość powierzchni roboczych.

5. Po obu stronach ławy pomiarowej lub urządzenia do podnoszenia całego pojazdu powinna znajdować się powierzchnia robocza o szerokości co najmniej 0,7 m. Na powierzchni roboczej nie mogą być zamontowane na stałe urządzenia i przyrządy oraz nie mogą znajdować się elementy konstrukcji budowlanych. Dopuszcza się, aby na powierzchni roboczej znajdowały się dodatkowe kanały do wykonywania badań technicznych lub zamontowane były elementy składowe urządzeń i przyrządów, jeżeli jest to wymagane ze względu na ich konstrukcję lub technologię wykonywania badań.

6. W przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu, rozstaw krawędzi zewnętrznych powierzchni roboczych powinien być nie mniejszy niż 4,2 m.

7. Powierzchnia pomocnicza stanowi pozostałą część stanowiska kontrolnego i jej łączna szerokość na całej długości kanału przeglądowego wynosząca co najmniej 1 m powinna umożliwiać rozmieszczenie urządzeń i przyrządów.

8. Wysokość pomieszczenia, w którym znajduje się stanowisko kontrolne, w obszarze wyznaczonym wzdłuż osi tego stanowiska na szerokości co najmniej 3,0 m nie powinna być mniejsza niż:

- 1) 4,2 m - w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w kanał przeglądowy;
- 2) 5,7 m - w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu.

9. Wymiary bramy wjazdowej i wyjazdowej stanowiska kontrolnego nie powinny być mniejsze niż:

- 1) 4,1 m - wysokość bramy;
- 2) 3,4 m - szerokość bramy.

§5.1. Wymiary ław pomiarowych powinny spełniać następujące wymagania:

- 1) szerokość ław mierzona między krawędziami zewnętrznymi nie powinna być mniejsza niż 2,8 m; przy czym rozstaw krawędzi wewnętrznych powinien odpowiadać szerokości kanału przeglądowego, o której mowa w §6 ust. 1 pkt 2;
- 2) długość ław nie powinna być mniejsza niż 8,0 m, przy czym powinna zapewniać możliwość ustawienia na nich wszystkimi kołami każdego badanego pojazdu oraz umieszczania przed jego przednimi światłami przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu.

2. Nawierzchnia ław pomiarowych:

- 1) powinna być pozioma;
- 2) na szerokości czynnej rolek urządzenia rolkowego do kontroli działania hamulców powinna być odporna na ścieranie.

3. Urządzenie do podnoszenia całego pojazdu może stanowić część ławy pomiarowej albo powierzchni roboczej, o ile odpowiada wymaganiom, o których mowa w ust. 2.

§ 6.1. Wymiary kanału przeglądowego powinny spełniać następujące wymagania:

- 1) długość mierzona na poziomie ławy pomiarowej pomniejszona o długość schodów, o ile znajdują się na końcu lub początku kanału, nie powinna być mniejsza niż:
 - a) 12,0 m - dla pojazdów kategorii, o których mowa w §3, z wyłączeniem pojazdów kategorii O,
 - b) 18,0 m - dla pojazdów kategorii, o których mowa w §3;
- 2) szerokość mierzona na poziomie ławy pomiarowej powinna mieścić się w granicach od 0,7 do 1,0 m;
- 3) głębokość powinna wynosić od 1,3 m do 1,8 m.

2. Wewnątrz kanału przeglądowego powinny znajdować się przesuwne platformy lub stałe boczne stopnie umożliwiające zajęcie pozycji podwyższonej.

3. Kanał przeglądowy powinien posiadać odprowadzenie ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej oraz mieć zapewnioną co najmniej wentylację nawiewną - nawiew czołowy lub boczny przy kanale długości do 6 m, nawiewy boczne - przy kanałach dłuższych.

4. Kanał przeglądowy powinien być wyposażony w:

- 1) oświetlenie zapewniające:
 - a) światło możliwie rozproszone, oświetlające miejsce pracy,
 - b) światło skupione o bezpiecznym napięciu zasilania, kierowane w razie potrzeby na elementy pojazdu;
- 2) półki wewnętrzne na narzędzia i klucze;
- 3) urządzenie do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu co najmniej 115 kN.

5. Projekt założeń konstrukcyjno-budowlanych kanału przeglądowego powinien uwzględniać możliwość przeciążenia obrzeża lub odpowiednio podłogi kanału ciężarem przekraczającym o 25 % nominalny udźwig urządzenia do podnoszenia osi pojazdu na tym kanale.

§ 7. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe stanowiska kontrolnego powinno obejmować, co najmniej następujące urządzenia i przyrządy:

- 1) urządzenie rolkowe lub urządzenie płytowe (najazdowe) do kontroli działania hamulców;
- 2) przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu;
- 3) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu;
- 4) przyrząd do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła;
- 5) miernik poziomu dźwięku;
- 6) dymomierz;
- 7) przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy;
- 8) wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym;
- 9) opóźnieniomierz do kontroli działania hamulców;
- 10) zestaw narzędzi monterskich;
- 11) podstawowy zestaw przyrządów mierniczych ogólnego przeznaczenia;
- 12) komplet kluczy dynamometrycznych w zakresie od 20 do 400 Nm.

§8. Wyposażenie technologiczne stanowiska kontrolnego powinno obejmować co najmniej:

- 1) ogólne oświetlenie elektryczne oraz punkty odbioru energii elektrycznej o napięciu zapewniającym prawidłowe działanie urządzeń i przyrządów na stanowisku kontrolnym i napięciu bezpiecznym, z możliwością poboru mocy wystarczającej do zasilania eksploatowanych urządzeń i przyrządów;
- 2) instalację sprężonego powietrza o ciśnieniu roboczym co najmniej 0,6 MPa, z uwzględnieniem ciśnienia roboczego wymaganego do prawidłowego działania urządzeń i przyrządów stanowiska kontrolnego;
- 3) odpływ ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej;
- 4) wentylację naturalną oraz mechaniczną nawiewno-wywiewną, zapewniającą dodatkową awaryjną wymianę powietrza, przy czym stanowisko kontrolne powinno być wyposażone w alarmowy czujnik niedopuszczalnego poziomu stężenia tlenu węgla, który automatycznie uruchamia tryb awaryjny wentylacji;
- 5) indywidualne wyciągi spalin z końcówkami na rury wydechowe, o wydajności dostosowanej do rodzajów badanych pojazdów;
- 6) ogrzewanie pomieszczenia;

- 7) alarmowy czujnik nadmiernego poziomu gazu płynnego i ziemnego;
- 8) urządzenie ważące umożliwiające wyznaczanie ciężaru pojazdu i nacisków poszczególnych osi na podłoże;
- 9) zestaw przyrządów pomiarowych do wyznaczania wymiarów geometrycznych pojazdów i ich elementów;
- 10) urządzenie umożliwiające sporządzenie dokumentacji fotograficznej.

§ 9. Stanowisko zewnętrzne do przeprowadzania pomiarów akustycznych powinno spełniać następujące wymagania:

- 1) wymiary stanowiska zewnętrznego nie powinny być mniejsze niż 8,5 m x 16,5 m;
- 2) nawierzchnia stanowiska zewnętrznego powinna mieć nawierzchnię bitumiczną, betonową, kostkową, klinkierową, z płyt betonowych lub kamienno-betonowych.

§ 10. Wymagania, o których mowa w §3-7, §8 pkt 1-7 oraz §9, uważa się za spełnione, w przypadku gdy jednostka oceniana posiada ważne poświadczenie dla jednostki ocenianej posiadającej wyposażenie i warunki lokalowe, zgodne z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań przez przedsiębiorców prowadzących okręgową stację kontroli pojazdów, zgodnie z art. 83 ust. 1 pkt 2 ustawy.

§ 11.1. Jednostka oceniana w zakresie przeprowadzania badań homologacyjnych sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, powinna spełniać wymagania zawarte w §4-8, z wyłączeniem §7 pkt 1-5, 7 i 9.

2. Dodatkowo, jednostka oceniana w zakresie przeprowadzania badań, o których mowa w ust. 1 powinna posiadać:

- 1) stanowisko kontrolne, o którym mowa w §3;
- 2) hamownię podwoziową umożliwiającą przeprowadzenie badań na zgodność z regulaminem 83.06 EKG ONZ;
- 3) hamownię silnikową umożliwiającą przeprowadzenie badań na zgodność z regulaminem 49.05 EKG ONZ do badania silników pojazdów kategorii.

3. Hamownie, o których mowa w ust. 2, powinny być wyposażone, co najmniej w:

- 1) układ poboru spalin;
- 2) tunel pełnoprzepływowy do pomiaru emisji cząstek stałych;
- 3) zestaw analizatorów do pomiaru stężenia CO, THC, CH₄, NO_X, CO₂;
- 4) klimatyzowane pomieszczenie wagowe wyposażone w mikrowagę.

§ 12. Jednostka oceniana w zakresie przeprowadzania badań homologacyjnych typu przedmiotu wyposażenia lub części oraz kontroli zgodności produkcji przedmiotu wyposażenia lub części, powinna posiadać warunki lokalowe, środki i wyposażenie umożliwiające przeprowadzenie przeprowadzanie badań, zgodnie z wymaganiami zawartymi w przepisach aktów prawnych Unii Europejskiej oraz wiążących Rzeczpospolitą Polską regulaminach EKG ONZ, stanowiących załącznik do Porozumienia, o którym mowa w art. 2 pkt 72 do ustawy.

§ 13. Jednostka oceniana w zakresie przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez typ przedmiotu wyposażenia lub części określonych w załączniku nr XIII do dyrektywy 2007/46/WE – w zakresie dopuszczenia do obrotu, powinna posiadać warunki lokalowe, środki i wyposażenie umożliwiające przeprowadzanie badań zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach Unii Europejskiej.

§ 14. Jednostka oceniana w zakresie przeprowadzania badań homologacyjnych typu pojazdu oraz przeprowadzania kontroli zgodności produkcji pojazdu dla tramwaju powinna dysponować dostępem do:

- 1) sieci trakcyjnej o napięciu znamionowym zgodnym z napięciem znamionowym zasilania badanego pojazdu na odcinku o długości wynoszącej co najmniej $S = 75 + L + 34.72/a$ [m], gdzie L – jest długością badanego wagonu lub składu wagonów w [m], a – średnie przyspieszenie rozruchu do prędkości 30 km/h w [m/s²];
- 2) toru na terenie płaskim, znajdującego się na torowisku wydzielonym z podkładami żelbetowymi na tłuczniu, przy czym w promieniu równym trzykrotnej wartości dystansu pomiarowego, nie powinny znajdować się żadne duże obiekty mogące powodować odbicia akustyczne (np. mosty, budynki, wzniesienia);
- 3) wyposażenia kontrolno-pomiarowego, co najmniej w zakresie:
 - a) przyrząd do pomiaru prędkości i drogi hamowania,
 - b) przyrząd do pomiaru skuteczności działania hamulca postojowego,
 - c) przyrząd do pomiaru poziomemu dźwięku,
 - d) przyrząd do pomiaru warunków atmosferycznych,
 - e) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł,
 - f) przyrząd do pomiaru długości,
 - g) przyrząd do pomiaru natężenia oświetlenia,
 - h) przyrząd do pomiaru współczynnika przepuszczalności światła w szybach,
 - i) przyrząd do pomiaru siły nacisku płytów drzwi,

- j) przyrząd do pomiaru siły potrzebnej do uruchomienia hamulca bezpieczeństwa,
- k) przyrząd do badania prawidłowego rozmieszczenia uchwytów i poręczy dla pasażerów,
- l) przyrząd do testowania wytrzymałości izolacji dielektrycznej urządzeń i instalacji elektrycznej,
- m) przyrząd do pomiaru rezystancji izolacji,
- n) miernik uniwersalny wielkości elektrycznych,
- o) przyrząd do pomiaru rezystancji połączeń ochronnych,
- p) przyrząd do pomiaru napięcia na odbieraku prądu,
- q) urządzenie ważące umożliwiające wyznaczanie ciężaru pojazdu i nacisków poszczególnych osi na tor,
- r) analizator fal elektromagnetycznych.

§15. Jednostka oceniana w zakresie przeprowadzania badań homologacyjnych typu pojazdu oraz przeprowadzania kontroli zgodności produkcji pojazdu dla trolejbusu, powinna dysponować dostępem do:

- 1) drogi prostej, poziomej twardej i równej:
 - a) wyposażonej w sieć trakcyjną o napięciu znamionowym zgodnym z napięciem znamionowym zasilania badanego pojazdu na odcinku o długości wynoszącej co najmniej $S = 60 + 34.72/a$ [m], gdzie a – średnie przyspieszenie rozruchu do prędkości 30 km/h w [m/s²],
 - b) zapewniającej warunki umożliwiające rozpędzanie trolejbusu, na wybranych odcinkach, do prędkości co najmniej $V = 50$ km/h;
- 2) wyposażenia kontrolno-pomiarowego, co najmniej w zakresie:
 - a) przyrząd do pomiaru prędkości, drogi i opóźnienia hamowania,
 - b) przyrząd do testowania wytrzymałości izolacji dielektrycznej urządzeń i instalacji elektrycznej,
 - c) przyrząd do pomiaru rezystancji izolacji,
 - d) przyrząd do sprawdzenia prawidłowego działania detektora sygnalizującego obecność niebezpiecznego napięcia na karoserii,
 - e) przyrząd do pomiaru napięcia na odbierakach prądu,
 - f) płaska sonda metalowa służąca do badania oporności izolacji wykładziny,
 - g) przyrząd do pomiaru siły statycznej docisku odbieraków prądu,
 - h) przyrząd do pomiaru poziomemu dźwięku,

- i) przyrząd do pomiaru odległości,
- j) urządzenie ważące umożliwiające wyznaczanie ciężaru pojazdu i nacisków poszczególnych osi na podłoże,
- k) analizator fal elektromagnetycznych

§ 16. 1. Kontrolę przeprowadza powołany przez ministra zespół oceniający, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Zespół oceniający składa się co najmniej z trzech osób, w tym przewodniczącego zespołu oceniającego.

3. Minister może powołać do zespołu oceniającego ekspertów zewnętrznych.

4. Minister powołuje także osoby rezerwowe, które wejdą w skład zespołu oceniającego, gdy z przyczyn losowych osoba powołana do zespołu, nie będzie mogła wziąć udziału w kontroli.

§ 17. 1. Przewodniczący zespołu oceniającego uzgadnia termin kontroli z jednostką ocenianą, z zastrzeżeniem ust. 2, oraz informuje o składzie zespołu oceniającego.

2. Jednostka oceniana mając zastrzeżenia do terminu przeprowadzenia kontroli lub składu zespołu oceniającego, w terminie 7 dni od dnia otrzymania pisemnego powiadomienia o terminie przeprowadzenia kontroli oraz składzie zespołu oceniającego, może wnieść o zmianę.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, przewodniczący ponownie uzgadnia termin kontroli z jednostką ocenianą oraz jeśli dotyczy, przedstawia zmieniony skład zespołu oceniającego, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Zmiana składu zespołu oceniającego nie dotyczy przewodniczącego.

5. Przewodniczący informuje pisemnie lub za pośrednictwem środków teleinformatycznych jednostkę ocenianą o nowym terminie kontroli lub nowym składzie zespołu oceniającego.

6. Ponowne wyznaczenie nowego terminu kontroli lub nowego składu zespołu oceniającego na wniosek jednostki ocenianej, nie jest możliwe.

7. Przewodniczący, nie później niż w terminie 14 dni przed terminem przystąpienia do czynności kontrolnych, powiadamia jednostkę ocenianą, w szczególności o:

- 1) zakresie kontroli;
- 2) przewidywanym czasie trwania kontroli.

§ 18. 1. Kontrolę przeprowadza się na podstawie upoważnienia udzielonego przez ministra.

2. Upoważnienie do przeprowadzenia kontroli zawiera:

- 1) datę wydania oraz numer upoważnienia;
- 2) podstawę prawną przeprowadzenia kontroli;
- 3) imiona i nazwiska osób przeprowadzających kontrolę, ze wskazaniem przewodniczącego zespołu;
- 4) nazwę i siedzibę jednostki ocenianej;
- 5) zakres kontroli;
- 6) termin rozpoczęcia kontroli;
- 7) podpis i pieczęć ministra.

§ 19. Kontrolę przeprowadza się w obecności przedstawiciela jednostki ocenianej.

§ 20. Zespół oceniający lub osoba oceniająca może żądać od jednostki ocenianej:

- 1) sporządzania odpisów i wyciągów z dokumentów;
- 2) sporządzania kopii dokumentów, w tym kserokopii i skanów;
- 3) sporządzenia niezbędnych dla kontroli zestawień i obliczeń;
- 4) potwierdzenia dokumentów określonych w pkt 1 – 3, co do zgodności z oryginałami dokumentów.

§ 21.1 Po przeprowadzonej kontroli organizowane jest spotkanie zespołu oceniającego z jednostką ocenianą.

2. W trakcie spotkania, o którym mowa w ust. 1 zespół oceniający przekazuje jednostce ocenianej kopię sprawozdania oceniającego.

3. Wzór sprawozdania oceniającego określa załącznik do rozporządzenia.

§ 22. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 22 czerwca 2013 r.

MINISTER

**TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

*Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym*

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

Hanna Talań-Kuś

WZÓR

[Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]

SPRAWOZDANIE OCENIAJĄCE	
<i>I Część Ogólna</i>	
Nazwa i adres jednostki ocenianej	
Siedziba(y) jednostki ocenianej	
Miejsce przeprowadzenia kontroli	
Data przeprowadzenia kontroli	
Zespół oceniający	1. (imię i nazwisko, stanowisko *)
	2. (imię i nazwisko, stanowisko)
	3. (imię i nazwisko, stanowisko)
Dodatkowe osoby biorące	1. (imię i nazwisko)

udział w kontroli (np. obserwatorzy, praktykanci) **		2. (imię i nazwisko)				
		3. (imię i nazwisko)				
Przedstawiciele jednostki ocenianej upoważnieni do jej reprezentowania w trakcie kontroli		1. (imię i nazwisko, stanowisko)				
		2. (imię i nazwisko, stanowisko)				
		3. (imię i nazwisko, stanowisko)				
II Wnioskowany zakres uprawnień poddany kontroli						
Zakres kontroli	Skontrolowane procesy / procedury / obiekty / pomieszczenia / wyposażenie	Spostrzeżenia / stwierdzone naruszenia / niezgodności	Proponowane przez jednostkę ocenianą działania zapobiegawcze / korygujące **	Wprowadzone działania zapobiegawcze / korygujące **		
Lp.						
1						
2						
3						
...						
III Końcowy wynik kontroli						
Pozytywny / Negatywny **						

<i>IV Uprawnienie</i>		
Lp.	Wnioskowany zakres uprawnienia	Zalecany zakres uprawnienia do wydania**
1		
2		
3		
...		

* Nie dotyczy ekspertów zewnętrznych.

** O ile dotyczy.

.....
.....
.....

(data, podpisy zespołu oceniającego)

[Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnioskujący o wyznaczenie go jako jednostkę uprawnioną, sposobu i trybu przeprowadzania kontroli oraz wzoru sprawozdania oceniającego stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 70zł ust. 1 pkt 1-3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448).

Wprowadzenie z dniem 22 czerwca 2013 r. przez ustawę z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2012 r. poz. 1448) nowej delegacji do ww. ustawy powoduje konieczność wydania przedmiotowego rozporządzenia.

Art. 70za ww. ustawy nakłada na ministra właściwego do spraw transportu nowe zadanie, którym jest obowiązek wyznaczania jednostek uprawnionych, tj. jednostek właściwych do przeprowadzania badań homologacyjnych, badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych oraz kontroli zgodności produkcji. Podmiot wnioskujący o uzyskanie uprawnienia będzie obowiązany spełniać określone warunki, celem których jest zapewnienie wysokiego poziomu przeprowadzanych ww. badań. Podmioty obecnie upoważnione przez ministra właściwego do spraw transportu do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności produkcji lub montażu, będą na nowo wnioskować o możliwość przeprowadzania badań. Zgodnie z art. 12 ust. 2 ww. ustawy, dotychczasowe upoważnienia zachowują ważność do czasu uzyskania przez wnioskujące podmioty nowych uprawnień, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie nowych przepisów.

Dodatkowo z uwagi na fakt, iż ww. ustawa nakłada na ministra właściwego do spraw transportu nowe zadania, zakres możliwego do uzyskania uprawnienia względem dotychczasowych upoważnień, zostanie poszerzony o:

- przeprowadzanie badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu,
- przeprowadzanie badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, w celu dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu,
- przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez typ przedmiotu wyposażenia lub części - w zakresie zezwolenia na dopuszczenie do obrotu.

Zawarte w procedowanym projekcie wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dla podmiotów wnioskujących o uprawnienie (uprawnionych) w zakresie: typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu, zostały oparte o wymagania stosowane w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów, określone przepisami *rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r., w sprawie szczegółowych wymagań dla stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów* (Dz. U. z 2006, Nr 40, poz. 275).

Mając na względzie, iż procedura dopuszczenia jednostkowego pojazdu, podobnie jak procedura dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu, stanowią procedurę alternatywną do procedury homologacji typu pojazdu (przy czym badaniu podlega nie typ pojazdu, ale konkretny pojazd), wymagania dotyczące warunków lokalowych oraz wyposażenia w zakresie dopuszczenia jednostkowego oraz dopuszczenia indywidualnego WE zostały określone na tym samym poziomie, co dla typu pojazdu.

Odnosząc się do uprawnienia w zakresie przeprowadzania badań homologacyjnych sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem określono te same wymagania dla stanowiska kontrolnego (jak w przypadku uprawnienia dla typu pojazdu/dopuszczenia jednostkowego/dopuszczenia indywidualnego), przy czym wyłączono obowiązek posiadania stanowiska zewnętrznego. Kolejna różnica dotyczy wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz wyposażenia technologicznego, którego zakres w przypadku badań sposobu montażu instalacji gazowej jest węższy. Ponadto dla przedmiotowego uprawnienia wprowadzono obowiązek posiadania hamowni podwoziowej oraz hamowni silnikowej.

Odnosząc się do uprawnienia w zakresie dopuszczenia do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części pojazdów mogących stwarzać znaczne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania układów, które są istotne dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego oddziaływania na środowisko, wymagania określone w procedowanym projekcie są bardzo ogólne. Z uwagi na fakt, iż załącznik XIII do dyrektywy 2007/46/WE w obecnym kształcie nie zawiera nawet ww. wykazu wyposażenia lub części, a zawarte w nim informacje stanowią jedynie zarys przyszłych przepisów, opracowanie w procedowanym rozporządzeniu szczegółowych wymagań w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia byłoby niezasadne. Oznacza to, iż rozszerzenie wymagań dla uprawnienia w zakresie „dopuszczenie do obrotu” nastąpi po opublikowaniu przez Parlament Europejski i Radę ww. załącznika XIII do dyrektywy 2007/46/WE. Do tego czasu badania potwierdzające spełnienie wymagań technicznych przez

typ przedmiotu wyposażenia lub części - w zakresie zezwolenia na dopuszczenie do obrotu, nie będą przeprowadzane.

Procedowane rozporządzenia zawiera także wymagania dla podmiotów wnioskujących o uzyskanie uprawnienia (uprawnionych) do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności produkcji dla tramwajów i trolejbusów. Należy zauważyć, iż badania homologacyjne dla tramwajów i trolejbusów w odróżnieniu od innych „typów” pojazdów nie należą do badań stacjonarnych i bardzo często są przeprowadzane u producenta pojazdu lub z wykorzystaniem infrastruktury miejskiej, w porze nocnej. Z uwagi na powyższe, wymagania dla warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego w zakresie badania tramwajów i trolejbusów dotyczą „dysponowania dostępem” do danych obiektów i urządzeń, w odróżnieniu od obowiązku „posiadania”, o którym jest mowa w przypadku innych badań „całopojazdowych”.

Procedowanie przedmiotowego rozporządzenia odbywa się na mocy art. 70zł ust. 1 pkt 1-3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137). Przedmiotowy projekt nie odnosi się do opłat za uprawnienie, które to opłaty będą regulowane odrębnym aktem prawnym, tj. obecnie procedowanym *rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ... w sprawie wysokości opłaty za wyznaczenie jednostki uprawnionej*. Prace nad przedmiotowym projektem są prowadzone zgodnie z delegacją do projektu, zawartą w art. 70zł ust. 1 pkt 4 ww. ustawy.

Wprowadzenie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełniać podmiot wnioskujący o wyznaczenie go jako jednostkę uprawnioną oraz opłat za ww. uprawnienie do dwóch różnych aktów prawnych znajduje uzasadnienie w podłożu historycznym.

W dotychczas obowiązujących rozporządzeniach homologacyjnych przepisy opisujące procedury, szczegółowe wymagania były oddzielane od opłat. Przykładowo rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. *w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep* (Dz. U. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.), zawierające wymagania homologacyjne dla pojazdów M, N i O nie odnosiło się opłat, które są regulowane dotychczas obowiązującym *rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 czerwca 2005 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie i zmianę świadectwa homologacji* (Dz. U. 110, poz. 930).

Mając na względzie powyższe, zasady wypełniania delegacji ustawowych zostały „przeniesione” do projektu przedmiotowego rozporządzenia oraz projektu *w sprawie wysokości opłaty za wyznaczenie jednostki uprawnionej*.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania prac nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia, stosownie do § 11a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.). Nie istnieje również konieczność przedstawiania projektu rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Projekt nie wymaga rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Projektowana regulacja jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja:

Projektowana regulacja będzie oddziaływać na:

1) podmioty (w szczególności jednostki badawcze i instytuty naukowe) wnioskujące o wydanie uprawnienia w zakresie:

- przeprowadzania badań homologacyjnych typu pojazdu oraz przeprowadzania kontroli zgodności produkcji pojazdu,
- przeprowadzania badań homologacyjnych sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem,
- przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu,
- przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, w celu dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu,
- przeprowadzania badań homologacyjnych typu przedmiotu wyposażenia lub części oraz kontroli zgodności produkcji przedmiotu wyposażenia lub części,
- przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez typ przedmiotu wyposażenia lub części - w zakresie zezwolenia na dopuszczenie do obrotu.

2) przedstawicieli laboratoriów badawczych, jednostek inspekcyjnych, instytutów naukowych, audytorów technicznych, którzy, jako eksperci techniczni, mogą zostać włączeni do zespołów oceniających przeprowadzających kontrole, o których mowa w rozporządzeniu;

3) pracowników Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, którzy w imieniu ministra właściwego do spraw transportu będą przeprowadzać kontrole, o których mowa w projektowanym rozporządzeniu.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

Projekt rozporządzenia został skonsultowany z następującymi organizacjami:

1. Klub Antyczny Automobili & Rajdów CAAR Polska;
2. Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych; Oddział Szkła i Materiałów Budowlanych w Krakowie - Zakład Technologii Szkła;
3. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa;
4. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze w Kłudzienku;
5. Instytut Transportu Samochodowego;
6. Koalicja Na Rzecz Autogazu;
7. N.S.Z.Z. Kierowców i pracowników zaplecza technicznego motoryzacji;
8. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
9. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
10. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
11. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego „Stomil” Sp. z o.o.;
12. Politechnika Świętokrzyska Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej;
13. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
14. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
15. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan;
16. Polskie Centrum Akredytacji;
17. Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny;
18. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego;
19. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
20. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
21. Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
22. Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”;
23. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich;
24. Stowarzyszenie Kierowników Stacji Kontroli Pojazdów;
25. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego;
26. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej;
27. Transportowy Dozór Techniczny;
28. Wojskowy Instytut Techniki Pancernej i Samochodowej;
29. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
30. Związek Pracodawców Motoryzacji.

W ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych, uwagi do projektu zgłosiły następujące podmioty:

- Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych; Oddział Szkła i Materiałów Budowlanych w Krakowie - Zakład Technologii Szkła,
- Instytut Transportu Samochodowego,
- Transportowy Dozór Techniczny.

Uwagi otrzymane od ITS oraz TDT, w pełni zasadne, zostały uwzględnione we wstępnych pracach na projektem rozporządzenia. Niemniej jednak, uwagi przekazane w na etapie dalszych prac legislacyjnych (uzgodnienia międzyresortowe) skutkowały koniecznością zmiany lub wykreślenia przepisów zaproponowanych przez ITS i TDT.

Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych przekazał uwagę w zakresie wyłączenia Instytutu z „ponownego wnioskowania o możliwość przeprowadzania badań homologacyjnych szyb dla transportu drogowego”. Mając na względzie, iż uprawnianie jednostek przez ministra właściwego ds. transportu będzie dotyczyło zarówno nowych podmiotów, jaki i tych obecnie upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności produkcji lub montażu, pozytywne rozpatrzenie uwagi Instytutu Ceramiki i Materiałów Budowlanych, nie było możliwe.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych zarówno dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego, jak i budżetu państwa.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Zgodnie założeniami do testu regulacyjnego sporządzonego dla ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw przyjęto, iż wejście w życie niniejszego rozporządzenia spowoduje zwiększenie liczby podmiotów upoważnionych do przeprowadzania badań, o których mowa w przedmiotowym rozporządzeniu. Według ww. szacunków, w pierwszym roku obowiązywania nowych przepisów uprawnienie uzyska 20 jednostek. Oznacza to wzrost liczby uprawnionych podmiotów, względem obecnej liczby jednostek upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności produkcji lub montażu. W konsekwencji powyższego, wzrośnie konkurencyjność między ww. jednostkami. Wynikiem przedmiotowej

sytuacji powinien być spadek cen za przeprowadzenie badań, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu dla producentów / importerów/ właścicieli pojazdów.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

7. Wstępna opinia dotycząca zgodności z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.