

Jarosław Zieliński, Sekretarz Stanu Ministerstwo Spraw
Wewnętrznych i Administracji 02-591 Warszawa ul.
Stefana Batorego 5

Warszawa, 2017-05-05

KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW
KANCELARIA SEJMU

BMP-0713-2-82/2017

Odpowiedź na interpelację nr 11791

Odpowiedź Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji na interpelację numer 11791 Posła na Sejm RP Pana Jerzego Paula w sprawie przepisów regulujących użytkowanie samochodów pożarniczych sprowadzanych z obszaru Unii Europejskiej

W załączeniu uprzejmie przesyłam odpowiedź Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji na interpelację numer 11791 Posła na Sejm RP Pana Jerzego Paula w sprawie przepisów regulujących użytkowanie samochodów pożarniczych sprowadzanych z obszaru Unii Europejskiej.

Załączniki:

1. ODP NA INT NR 11791.DOCX

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu Data złożenia podpisu:

2017-05-24T06:57:06Z

Podpis elektroniczny



BMP-0713-2-82/2017/MJ

Pan

Marek Kuchciński

Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację numer 11791 Posła na Sejm RP Pana Jerzego Paula w sprawie *przepisów regulujących użytkowanie samochodów pożarniczych sprowadzanych z obszaru Unii Europejskiej*, na wstępie należy zauważyć, że świadectwo dopuszczenia jest dokumentem umożliwiającym wprowadzenie do użytkowania pojazdu we wszystkich jednostkach ochrony przeciwpożarowej. Obowiązek posiadania świadectwa dopuszczenia, o którym mowa w art. 7 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. *o ochronie przeciwpożarowej* (t.j.: Dz. U. z 2016 r., poz. 191 z późn. zm.), odnosi się do wyrobów użytkowanych przez wszystkie jednostki ochrony przeciwpożarowej wymienione w art. 15 tej ustawy, w tym do ochotniczych straży pożarnych (OSP). Natomiast wykaz wyrobów podlegających certyfikacji określa rozporządzenie 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. Nr 143, poz. 1002 z późn. zm.). Nie ma prawnej możliwości wprowadzania do jednostek ochrony przeciwpożarowej pojazdów innych niż posiadających określone dokumenty dopuszczające. Bez znaczenia pozostaje przy tym fakt, czy to jest produkt nowy czy też używany. Jednocześnie należy podkreślić, że świadectwo dopuszczenia – wydawane przez Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej im. Józefa Tuliszkowskiego-Państwowy Instytut Badawczy w Józefowie (CNBOP-PIB) – potwierdza przede wszystkim spełnianie wymagań techniczno-użytkowych, tzw. wymagań krajowych, mających bezpośredni wpływ na zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa dla osób ratowanych oraz samych ratowników, a tym samym zapewnienie skuteczności prowadzenia działań ratowniczo-gaśniczych.

Odnosząc się natomiast do zagadnienia dotyczącego możliwości zmiany przepisów dotyczących uzyskania świadectwa dopuszczenia do użytkowania samochodów pożarniczych zakupionych przez OSP za granicą lub przekazywanych w ramach międzynarodowego partnerstwa pragnę zauważyć, że zasadniczą kwestią pozostaje wypracowanie takich regulacji prawnych, które zapewnią bezpieczeństwo i ochronę samych ratowników (w tym z OSP), a zarazem będą stanowiły skuteczną barierę dla przestarzałych i wyeksploatowanych pojazdów z terenu Unii Europejskiej (UE).

Należy zauważyć, że wymagania stawiane samochodom pożarniczym w poszczególnych państwach europejskich są różne. Dodatkową kwestią pozostaje stan techniczny, przeznaczenie, sposób i miejsce eksploatacji oraz powody wycofania pojazdów pożarniczych z użytkowania w innym państwie.

Ponadto nie można wykluczyć, że sprowadzone z UE pojazdy w trakcie użytkowania (lub na potrzeby użytkowania w Polsce) nie zostały zmodyfikowane w sposób, który ma realny wpływ na osiągane parametry pracy oraz bezpieczeństwo zarówno ratowników, jak i ratowanych osób. W ocenie CNBOP-PIB, tego typu modyfikacje wykonywane są często w nieautoryzowanych warsztatach w celu zminimalizowania kosztów takich działań.

Niemniej, aby precyzyjnie wskazać różnice techniczne oraz w wyposażeniu pomiędzy pojazdami używanymi w UE a pojazdami krajowymi, należałoby każdorazowo dokonać analizy dokumentacji i stanu faktycznego konkretnych samochodów pożarniczych.

Analizując zagadnienie dotyczące dopuszczenia do użytkowania samochodów pożarniczych zakupionych przez OSP za granicą lub przekazywanych w ramach międzynarodowego partnerstwa należy również zauważyć, że często konieczne są zmiany i modyfikacje sprowadzanych z zagranicy samochodów pożarniczych, by przystosować je do użytkowania w polskim systemie ratowniczo-gaśniczym. Przykładowo w wielu przypadkach, w celu użytkowania sprowadzonego pojazdu z zagranicy należy zmodyfikować układ wodno-pianowy w taki sposób, aby armatura pojazdu była zgodna z armaturą używaną przez polskie jednostki ochrony przeciwpożarowej (np. wymiana nasad) czy też zapewniony był system odwodnienia układu wodno-pianowego. Z kolei w przypadku pojazdów sprowadzonych z Wielkiej Brytanii konieczna jest zmiana w pojeździe polegająca na przełożeniu kierownicy ze strony prawej na lewą, która wymaga niejednokrotnie ingerencji w konstrukcję pojazdu, polegającej na modyfikacji grodzi silnika, samego układu kierowniczego oraz instalacji elektrycznej.

Należy również nadmienić, że producenci pojazdów z drabiną mechaniczną zalecają po 10 latach eksploatacji wykonanie gruntownego przeglądu technicznego, a koszt takiego przeglądu może kilkakrotnie przekroczyć koszt zakupu pojazdu. Natomiast jego niewykonanie może spowodować zagrożenie zarówno życia ratownika, jak i ratowanego oraz obniżyć wartość użytkową pojazdów.

Z uwagi na powyższe niezwykle istotną i skomplikowaną kwestią pozostaje określenie parametrów technicznych dla używanych pojazdów pożarniczych, które powinny zostać spełnione ze względu na ich przeznaczenie, tj. udział w działaniach ratowniczo-gaśniczych jednostek ochrony przeciwpożarowej i zapewnić kompatybilność sprowadzanych pojazdów z wyrobami użytkowymi powszechnie w polskim systemie ratowniczo-gaśniczym.

Przedstawiając powyższe pragnę poinformować, że w resorcie spraw wewnętrznych i administracji zostały opracowane wstępnie trzy propozycje mające na celu uregulowanie omawianego problemu, niemniej wymagają one dalszych analiz, a następnie szerszej konsultacji z przedstawicielami zarówno jednostek OSP, jak i samorządu terytorialnego.

Odnosząc się natomiast do poruszonej w wystąpieniu kwestii dotyczącej możliwości obniżenia kosztów związanych z otrzymaniem certyfikacji takich pojazdów, uprzejmie wyjaśniam, że opłaty w procesie dopuszczenia pojazdów strażackich do użytkowania pobierane są na podstawie rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 20 czerwca 2007 r. *w sprawie szczegółowych czynności wykonywanych podczas procesu dopuszczenia, zmiany i kontroli dopuszczenia wyrobów, opłat pobieranych przez jednostkę uprawnioną oraz sposobu ustalania wysokości opłat za te czynności* (Dz. U. Nr 143, poz. 1001).

Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej im. Józefa Tuliszkowskiego-Państwowy Instytut Badawczy w Józefowie m.in. ze względu na posiadaną notyfikację i akredytację nie może oferować rabatów bądź zniżek za prowadzenie procesu dopuszczenia żadnym formacjom czy grupom producentów, importerów lub dostawców. Należy wyjaśnić, że opłata pobierana przez CNBOP-PIB nie jest uzależniona od tego, czy pojazd jest nowy czy używany, bowiem wymagania oraz zakres badań są identyczne dla obu rodzajów pojazdów. W dotychczasowej praktyce CNBOP-PIB realizowało zlecenia badań i dopuszczenia nowych pojazdów, zlecanych przez ich producentów lub upoważnionych przedstawicieli. W ww. przypadkach świadectwo dopuszczenia wydawane jest dla typoszeregu (określonego rodzaju wyrobu), a na jego podstawie można oferować dowolną liczbę pojazdów do użytkowania pod warunkiem, że są one objęte zakresem udzielonego dopuszczenia. W takiej sytuacji całkowity koszt dopuszczenia rozkłada się na wszystkie wyroby wprowadzone do użytkowania na podstawie wydanego świadectwa dopuszczenia.

Należy również wskazać, że CNBOP-PIB ma również możliwość wydania jednostkowego świadectwa dopuszczenia dla pojazdu – na przykład używanego – na numer podwozia VIN pod warunkiem, że pojazd ten spełnia wymagania zawarte w załączniku do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji *w sprawie wykazu wyrobów służących zapewnieniu bezpieczeństwa publicznego lub ochronie zdrowia i życia oraz mienia, a także zasad wydawania dopuszczenia tych wyrobów do użytkowania*. W omawianym przypadku koszty udzielonego dopuszczenia są proporcjonalnie niższe z uwagi na odstąpienie od wykonania oceny warunków techniczno-organizacyjnych (WTO) w miejscu produkcji pojazdu potwierdzającej jakość, stabilność i powtarzalność procesu produkcyjnego pojazdów.

Ponadto, w procesie dopuszczenia – zgodnie z obowiązującymi, przywołanymi wyżej przepisami – istnieje możliwość uznania wyników badań przeprowadzonych przez inne jednostki. Tym samym, CNBOP-PIB nie pobierze opłat z tej części realizowanego procesu dopuszczenia.

Z poważaniem,

MINISTER

SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

z up. Jarosław Zieliński

Sekretarz Stanu

Otrzymuje: Sekretariat Prezesa Rady Ministrów w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.