

PLAN DZIAŁANIA Komitetu Technicznego nr 17 do spraw Pojazdów i Transportu Drogowego

STRESZCZENIE

Komitet Techniczny nr 17 do spraw Pojazdów i Transportu Drogowego powołany został w ramach Polskiego Komitetu Normalizacyjnego w roku 1994. Celem KT jest sprawne organizowanie działalności normalizacyjnej w kraju, a także wspieranie polityki państwa, w zakresie zapewnienia prawidłowego działania systemu transportu drogowego oraz bezpieczeństwa przewozów i ruchu.

Stronami zainteresowanymi stosowaniem norm przygotowanych w KT 17 są przede wszystkim:

- Organy administracji państwowej i samorządowej, w tym zarządcy infrastruktury drogowej oraz organizatorzy publicznego transportu zbiorowego;
- Pracownicy zatrudnieni w przedsiębiorstwach oraz ich przedstawiciele działający w obrębie pojazdów i transportu drogowego;
- Organy kontroli;
- Producenci, dystrybutorzy oraz użytkownicy środków transportu;
- Producenci, dostawcy i integratorzy systemów, usług i urządzeń inteligentnych systemów transportowych;
- Laboratoria pomiarowo-badawcze;
- Jednostki certyfikujące, ośrodki szkolenia;
- Rzecznawcy oraz biegli sędziwi.

Stosowanie norm będzie służyć:

- Poprawie bezpieczeństwa korzystania ze środków transportu drogowego;
- Mitygacji wpływu transportu drogowego na środowisko naturalne;
- Interoperacyjności wdrażanych systemów i rozwiązań, w tym inteligentnych systemów transportowych;
- Wdrażaniu profilaktyki w zakresie bezpieczeństwa w środowisku pracy;
- Ograniczaniu skutków zagrożeń (choroby zawodowe, odszkodowania);
- Usuwaniu barier w handlu środkami transportu w kraju, Europie i na świecie;
- Wymianie informacji oraz współpracy pomiędzy ekspertami oraz podmiotami gospodarczymi.

1 ŚRODOWISKO BIZNESOWE KT

1.1 Opis środowiska biznesowego

Na działalność gospodarczą objętą zakresem KT znaczący wpływ mają następujące uwarunkowania polityczne, gospodarcze, techniczne, prawne, społeczne i/lub aspekty regionalne/międzynarodowe:

- Wzrost wymagań technicznych, jakościowych, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa i higieny pracy;

- Powszechne wdrażanie technologii cyfrowych na wszystkich etapach życia środków transportu i usług transportowych;
 - Rozwój technologii cyfrowych, wdrażanie Internetu 5G wspieranego przez technologie i dane satelitarne, w tym wdrażanie rozwiązań sztucznej inteligencji;
 - Wzrost wymiany handlowej i eksportu produktów motoryzacyjnych;
 - Nasilenie się konkurencyjności pomiędzy producentami, które przekłada się na wzrost inwestycji w nowoczesne maszyny, urządzenia i technologie pozwalające wytwarzać produkty wydajniej, taniej i przy okazji spełniać zastrzone wymogi ochrony środowiska i inne;
 - Eliminowanie barier handlowych w UE poprzez ujednoczenie przepisów prawnych i technicznych.
- Powyższe czynniki powodują dynamiczny rozwój przemysłu motoryzacyjnego oraz branż pokrewnych.

Zakres tematyczny

- Pojazdy drogowe i terenowe: samochody ciężarowe i osobowe, autobusy, czterokołowce, motocykle, motorowery, rowery, osobiste transportery elektryczne, przyczepy itp.;
- Elementy wyposażenia tych pojazdów: mechaniczne, elektryczne i elektroniczne, z wyłączeniem opon i szyb;
- Bezpieczeństwo czynne i bierne pojazdów i pasażerów, w tym cyberbezpieczeństwo;
- Warunki bezpiecznego poruszania się niektórych pojazdów na drogach publicznych i w terenie, usługi transportowe, teleinformatyka w transporcie i ruchu drogowym, inteligentne systemy transportowe (ITS); automatyzacja pojazdów i ich ruchu;
- Sprzęt i akcesoria do paliw i źródeł zasilania pojazdów drogowych;
- Wyposażenie techniczne służące do obsługi i napraw pojazdów;
- Redukcja negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko naturalne.

Klasyfikacja zakresu tematycznego wg ICS: 01.040.43; 03.220.01; 03.220.20; 43.020; 43.040; 43.060; 43.080; 43.100; 43.120; 43.140; 43.150; 43.160; 43.180.

Zakres współpracy krajowej na etapie programowania prac i opiniowania dokumentów:

- Ministerstwa właściwe do spraw: aktywów państwowych, energii, gospodarki, klimatu, obrony narodowej, rozwoju regionalnego, środowiska, transportu;
- Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
- Wojskowe Centrum Normalizacji, Jakości i Kodyfikacji;
- Instytuty badawcze i laboratoria;
- Państwowe i samorządowe jednostki organizacyjne do spraw transportu drogowego;
- Przedsiębiorstwa branżowe;
- Inne instytucje i osoby zainteresowane motoryzacją.

1.2 Wskaźniki ilościowe dotyczące środowiska biznesowego

Przemysł motoryzacyjny i transport drogowy stanowią ważny element gospodarki, zapewniający zasoby do funkcjonowania i rozwoju innych jej sektorów. O rozwoju tej dziedziny świadczą takie wskaźniki ilościowe, jak:

- Liczba zarejestrowanych pojazdów – od 2015 r. notowane są coraz większe wartości dla większości rodzajów pojazdów, co świadczy o zwiększającym się zapotrzebowaniu społeczeństwa na środki transportu drogowego;

Tablica 1. TRANSPORT/Drogowy/Pojazdy drogowy, pojazdy zarejestrowane [szt.]

Wyszczególnienie	2015	2016	2017	2018	2019
Motorowery	1 259 187	1 292 200	1 327 872	1 349 912	1 375 004
Motocykle	1 272 333	1 355 625	1 427 115	1 502 888	1 587 031
Samochody osobowe	20 723 423	21 675 388	22 503 579	23 429 016	24 360 166
Autobusy	109 844	113 139	116 090	119 471	122 604
Samochody specjalne	172 079	182 245	191 134	205 917	216 351
Samochody ciężarowe	3 098 376	3 179 655	3 248 538	3 338 166	3 436 184
Ciągniki siodłowe	329 589	361 681	390 445	420 007	447 313
Ciągniki balastowe	917	943	926	967	975
Przyczepy ciężarowe	636 051	641 602	629 734	565 681	578 893
Naczepy ciężarowe	342 161	371 755	393 758	421 972	447 212

Źródło: **Główny Urząd Statystyczny**. Dziedziczne Bazy Wiedzy: Transport i Łączność.

<http://swaid.stat.gov.pl/SitePagesDBW/TransportLaczynosc.aspx> (dostęp: 2021-02-02)

- Praca przewozowa przy przewozie ładunków – również doświadczająca tendencji wzrostowej w tym samym okresie, z pojedynczym spadkiem w 2018 r.;

Tablica 2. TRANSPORT/Drogowy/Przewozy ładunków, praca przewozowa przy przewozie ładunków transportem samochodowym [mln t·km]

Wyszczególnienie	2015	2016	2017	2018	2019
Ogółem	260 713	290 749	335 217	315 872	348 952
Transport krajowy	104 679	106 634	120 033	114 690	119 365
Transport międzynarodowy	156 034	184 115	215 184	201 182	229 587

Źródło: **Główny Urząd Statystyczny**. Dziedziczne Bazy Wiedzy: Transport i Łączność.

<http://swaid.stat.gov.pl/SitePagesDBW/TransportLaczynosc.aspx> (dostęp: 2021-02-02)

- Praca przewozowa przy przewozie pasażerów – do 2018 r. notująca tendencję spadkową, potem wzrostową.

Tablica 3. TRANSPORT/Drogowy/Przewozy pasażerów, Praca przewozowa przy przewozie pasażerów transportem samochodowym zarobkowym [mln pas·km]

Wyszczególnienie	2015	2016	2017	2018	2019
Ogółem	21 570	19 168	18 932	16 969	19 914
Transport krajowy	15 546	14 178	13 629	11 900	13 047
Transport międzynarodowy	6024	4990	5302	5070	6867

Źródło: **Główny Urząd Statystyczny**. *Dziedziny Bazy Wiedzy: Transport i Łączność*.
<http://swaid.stat.gov.pl/SitePagesDBW/TransportLaczność.aspx> (dostęp: 2021-02-02)

Według Polskiego Zasobu Normalizacyjnego do końca stycznia 2021 r. status *Opublikowane* miały **254 dokumenty** przygotowane przez KT 17 i zaliczane do Polskich Norm albo Polskich Dokumentów Normalizacyjnych, w tym:

- Normy Europejskie wprowadzone do PN oraz zmiany i poprawki do nich (188);
- Normy ISO wprowadzone do PN oraz zmiany i poprawki do nich (48);
- PN własne z dziedziny *Samochody, przemysł samochodowy* (12);
- Specyfikacje techniczne CEN wprowadzone do PDN (6).

Zgodnie z zaprezentowanymi powyżej wielkościami, podstawowe źródło finansowania działalności KT stanowią środki z budżetu państwa przeznaczone na cel wprowadzania Norm Europejskich. Źródła uzupełniające stanowią środki wskazane przez podmioty zainteresowane opracowaniem pozostałych rodzajów dokumentów oraz dochód ze sprzedaży norm i dokumentów normalizacyjnych.

2 OCZEKIWANE KORZYŚCI Z REALIZACJI PRAC KT

W wyniku prac normalizacyjnych z zakresu tematycznego KT 17 ds. Pojazdów i Transportu Drogowego będzie można odnieść następujące korzyści:

- Zmniejszenie strat ekonomicznych i społecznych związanych z wypadkami drogowymi;
- Zwiększenie roli normalizacji w zastosowaniach technologii informatycznych w systemach transportu drogowego (wraz z powiązaniem z innymi rodzajami transportu) w celu efektywnej realizacji europejskich i krajowych strategii transportowych;
- Zmniejszenie kosztów związanych z wypadkami w transporcie drogowym (odszkodowania);
- Usunięcie barier technicznych w wykonywaniu transportu drogowego oraz w handlu środkami transportu;
- Zwiększenie świadomości społeczeństwa, związanej z poprawą warunków transportu drogowego (bezpieczeństwo, zdrowie, środowisko);
- Wymiana informacji i współpracy między ekspertami krajowymi, UE i międzynarodowymi;
- Tworzenie korzystnego otoczenia prawnego sprzyjającego rozwojowi obszarów objętych zakresem tematycznym KT 17.

3 CZŁONKOSTWO W KT

Każdy podmiot krajowy zainteresowany daną tematyką ma prawo zgłosić chęć uczestnictwa w KT i po spełnieniu wymogów proceduralnych (procedura Z2-P3 w powiązaniu z Z2-P1) stać się członkiem KT. Każdy członek KT realizuje zadania KT poprzez swoich reprezentantów.

Aktualny skład KT jest podany na stronie www.pkn.pl, w Wykazie OT.

4 CELE KT I STRATEGIA ICH REALIZACJI

4.1. Cele KT

- Eliminowanie barier technicznych w handlu – ułatwienie handlu w kraju, Europie i świecie;
- Harmonizacja i wdrażanie nowoczesnych rozwiązań;
- Zapewnienie bezpieczeństwa produktu, zapewnienie zdrowia konsumenta;
- Promocja ochrony środowiska, promocja jakości;

przez:

- Wdrożenia do PN norm ISO/IEC/EN dot. pojazdów i transportu drogowego;
- Inicjatywy europejskie lub międzynarodowe – propozycje norm, specyfikacji lub raportów;
- Opracowywanie PN i PDN własnych dot. pojazdów i transportu drogowego;
- Tłumaczenia norm.

4.2. Strategia ustalona do osiągnięcia celów KT

- Aktywne poszukiwanie wykonawców prac normalizacyjnych;
- Współpraca z innymi KT/KZ;
- Aktywny udział w opracowywaniu Norm Europejskich i Międzynarodowych;
- Określenie ewentualnych, możliwych do przewidzenia trudności (brak środków finansowych, zagrożenia terminów realizacji prac itp.) i sposobów ich przewyciężenia;
- Aktywne uczestnictwo w głosowaniach członków KT 17;
- Aktywne uczestnictwo członków KT 17 w pracach, zgłaszanie propozycji i rozwiązań mających na celu usprawnienie pracy KT.

4.3. Aspekty środowiskowe

Przemysł motoryzacyjny i transport drogowy w znaczącym stopniu oddziałują negatywnie na środowisko naturalne poprzez:

- Emisję szkodliwych substancji przez pojazdy spalinowe;
- Zużywanie się materiałów eksploatacyjnych;
- Unos wtórny pyłów w wyniku ruchu pojazdów;
- Zajmowanie obszarów przyrodniczych przez infrastrukturę drogową;
- Niedostosowanie infrastruktury drogowej, wielkości produkcji pojazdów oraz ich wykorzystania w gospodarce do rzeczywistego zapotrzebowania;
- Inne działania szkodliwe dla środowiska naturalnego lub zdrowia.

Do tematów prac KT 17 związanych z ochroną środowiska i redukcją negatywnego wpływu powyższych czynników należą w szczególności:

- Przyjazne środowisku źródła zasilania pojazdów i ograniczenie emisji spalin;
- Jakość materiałów eksploatacyjnych;
- Redukcja obciążenia środowiska naturalnego przez infrastrukturę drogową oraz produkcję pojazdów;
- Efektywność transportu drogowego;
- Cykl życia produktu, recykling;
- Wskaźniki wpływu na środowisko;
- Znakowanie produktów celem późniejszej identyfikacji.

5 CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA REALIZACJĘ PROGRAMU PRAC KT I WPROWADZANIE NOWYCH TN DO PROGRAMU PRAC

Każdy zainteresowany ma możliwość zgłaszania tematów normalizacyjnych (TN), wypełniając Karty nowego tematu (KNT) lub Karty propozycji tematu normalizacyjnego (KPT).

Każdy zgłoszony TN jest wprowadzany do programu KT. KT decyduje o kontynuacji lub zaniechaniu tematu normalizacyjnego.

W programie prac prezentowane są wszystkie TN będące aktualnie w opracowaniu.

Program prac KT znajduje się na stronie www.pkn.pl, w Wykazie OT, po wybraniu numeru właściwego KT.

Drugi element numeru tematu normalizacyjnego wskazuje numer Podkomitetu Technicznego opracowującego temat, np. numer tematu normalizacyjnego XXX.1.XXXX oznacza wykonywanie w KT XXX PK 1 (Podkomitecie Technicznym nr 1 Komitetu Technicznego XXX). Jeżeli drugi element przyjmuje wartość zero oznacza to, że TN jest opracowywany w KT.

Najważniejszym czynnikiem wpływającym na terminowe wykonywanie prowadzonych prac normalizacyjnych oraz na wprowadzenie do programu prac nowych tematów normalizacyjnych jest ryzyko braku środków finansowych na opracowanie danej PN lub konieczność poszukiwania wykonawcy danej normy/innego dokumentu normalizacyjnego.

6 WYKAZ PROPOZYCJI TEMATÓW NORMALIZACYJNYCH, DLA KTÓRYCH KT PRZEVIDUJE POZYSKANIE ZAMAWIAJĄCYCH W RAMACH PRAC NA ZAMÓWIENIE

6.1 Wykaz opublikowanych Polskich Norm i Polskich Dokumentów Normalizacyjnych:

Wykaz opublikowanych PN i PDN z zakresu KT można znaleźć w wyszukiwarce norm, wybierając właściwy numer lub nazwę Komitetu Technicznego: <http://sklep.pkn.pl>

6.2 Wykaz aktualnie opracowywanych projektów

Aktualny program prac normalizacyjnych KT17 znajduje się na stronie:

<https://pzn.pkn.pl/kt/?pid=ppnlp&id=17&back=kt>

6.3 Wykaz propozycji tematów normalizacyjnych, dla których KT przewiduje pozyskanie środków na opracowanie w ramach prac na zamówienie

Komitet Techniczny nr 17 planuje systematyczne wprowadzanie do zbioru Polskich Norm tłumaczeń norm przyjętych w języku oryginału.