

PLAN DZIAŁANIA KT 17 ds. Pojazdów i Transportu Drogowego

STRESZCZENIE

Komitet Techniczny nr 17 ds. Pojazdów i Transportu Drogowego powołany został w ramach Polskiego Komitetu Normalizacyjnego w roku 1994. Celem KT jest sprawne organizowanie działalności normalizacyjnej w kraju, przy aktywnym współudziale ekspertów krajowych. Oprócz tego wspieranie polityki państwa w zakresie zapewnienia sprawnego działania systemu bezpieczeństwa i w transporcie drogowym, w tym: ułatwienie handlu w kraju, Europie i świecie; harmonizacja i wdrażanie nowoczesnych rozwiązań, promocja ochrony środowiska, promocja jakości.

Stronami zainteresowanymi stosowaniem norm przygotowanych w KT 17 są przede wszystkim: organy administracji państwowej; pracownicy zatrudnieni w przedsiębiorstwach oraz ich przedstawiciele działający w obrębie pojazdów i transportu drogowego; organy kontroli; producenci, dystrybutorzy oraz użytkownicy środków transportu; laboratoria pomiarowo-badawcze; jednostki certyfikujące; ośrodki szkolenia; rzeczoznawcy oraz biegli sędziwi.

Stosowanie norm będzie służyć:

- wdrażaniu profilaktyki w zakresie bezpieczeństwa w środowisku pracy,
- ograniczaniu skutków zagrożeń (choroby zawodowe, odszkodowania),
- usuwanie barier w handlu środkami transportu w kraju, Europie i na świecie,
- wymiana informacji oraz współpraca 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.

W ciągu ostatnich lat obserwujemy znaczący rozwój przemysłu motoryzacyjnego, produkowanych maszyn, urządzeń i linii technologicznych. Wynika on z przesłanek techniczno-technologicznych i rynkowo-handlowych.

Czynniki techniczno-technologiczne to wzrost wymagań technicznych, jakościowych, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa i higieny pracy.

Czynniki rynkowo-handlowe to m.in.:

- 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 wymagania ochrony środowiska i inne;

- eliminowanie barier handlowych w EU poprzez ujednoczenie przepisów prawnych i technicznych;

Zakres tematyczny:

- pojazdy drogowe i terenowe (samochody ciężarowe i osobowe, przyczepy, motocykle, motorowery i rowery);
- elementy wyposażenia tych pojazdów (mechaniczne, elektryczne i elektroniczne, z wyłączeniem opon i szyb);
- bezpieczeństwo czynne i bierne pojazdów i pasażerów;
- warunki bezpiecznego poruszania się niektórych pojazdów na drogach publicznych i w terenie, usługi transportowe, teleinformatyka w transporcie i ruchu drogowym;
- sprzęt i akcesoria do skroplonego gazu węglowodorowego (LPG).

Klasyfikacja zakresu tematycznego wg ICS:

01.040.43; 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:

- Ministerstwo Gospodarki;
- Ministerstwo Obrony Narodowej;
- Ministerstwo Środowiska;
- Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej;
- Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
- Wojskowe Centrum Normalizacji, Jakości i Kodyfikacji;
- Instytuty badawcze i laboratoria;
- Przedsiębiorstwa branżowe;
- Inne instytucje i osoby zainteresowane motoryzacją.

1.2 Wskaźniki ilościowe dotyczące środowiska biznesowego

Poniższe wskaźniki ilościowe opisują środowisko biznesowe, w celu wsparcia działań KT poprzez zapewnienie niezbędnych danych.

Przemysł motoryzacyjny w Polsce stanowi ważną część gospodarki narodowej. Poniższe wskaźniki ilościowe opisują środowisko biznesowe, w celu wsparcia działań KT 17 poprzez zapewnienie niezbędnych danych.

Produkcja sprzedana pojazdów samochodowych, przyczep i naczep wyniosła w 2012 r. 104 363 mln zł, produkcja sprzedana pozostałego sprzętu transportowego to 17 250 mln zł w 2012 r. Łączna wartość eksportu w sekcji maszyn, urządzeń i sprzętu transportowego wyniosła w 2012 r. 223 646 mln zł, podczas gdy wartość importu wyniosła 203 718 mln zł.^a

^a Mały rocznik statystyczny Polski 2013, GUS, Warszawa 2013.

Zatrudnienie w przemyśle w tys.			
	2009	2010	2011
Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep	141,0	144,9	154,1
Produkcja pozostałego sprzętu transportowego	50,2	42,8	44,6

Źródło: Rocznik Statystyczny Przemysłu 2012, GUS, Warszawa 2012.

W 2011 r. w sektorze produkcji pojazdów samochodowych, przyczep i naczep działało 328 podmiotów, w sektorze produkcji pozostałego sprzętu transportowego było to 111 podmiotów.^b

2 OCZEKIWANE KORZYŚCI Z REALIZACJI PRAC KT

W wyniku prac normalizacyjnych z zakresu tematycznego KT Nr 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.

^b Rocznik Statystyczny Przemysłu 2012, GUS, Warszawa 2012.

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:
 - możliwie szybkie wprowadzanie do zbioru Polskich Norm norm ISO dotyczących pojazdów i transportu drogowego,
 - inicjatywy europejskie i/lub międzynarodowe – propozycje norm, specyfikacji lub raportów,
 - opracowywanie krajowych norm własnych (określić zakres),
 - opracowywanie krajowych dokumentów (określić zakres),
 - tłumaczenia Norm Europejskich.

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 (braku środków finansowych, zagrożeń terminów realizacji prac itp.) i sposobów ich przewyciężenia,
- aktywne uczestnictwo członków KT 17 w głosowaniach,
- aktywne uczestnictwo członków KT 17 w pracach, zgłaszanie propozycji i rozwiązań mających na celu usprawnienie pracy KT.

4.3. Aspekty środowiskowe

Tematyka działalności KT 17 jest pośrednio związana ze sprawami środowiska – wpływ pojazdów i transportu drogowego.

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.

Czynnikami wpływającymi na terminowe wykonywanie prowadzonych prac normalizacyjnych oraz na wprowadzenie do programu prac nowych tematów normalizacyjnych są m.in.:

- brak środków finansowych na opracowanie danej PN lub konieczność poszukiwania wykonawcy danej normy/innego dokumentu normalizacyjnego.

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

brak