

Warszawa, dnia 26 października 2020 r.

Poz. 1878

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾**

z dnia 21 października 2020 r.

**w sprawie wprowadzania do użytkowania w jednostkach ochrony przeciwpożarowej pojazdów pożarniczych
używanych poza granicami kraju**

Na podstawie art. 7a ust. 7 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 961 i 1610) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) tryb wydawania opinii technicznej wydawanej przez instytuty badawcze Państwowej Straży Pożarnej, zwanej dalej „opinią”, oraz przeprowadzania kontroli dla pojazdów, o których mowa w art. 7a ust. 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) wymagania techniczno-użytkowe pojazdów, o których mowa w art. 7a ust. 1 ustawy;
- 3) dokumenty wymagane do uzyskania opinii;
- 4) szczegółowe czynności przy wydawaniu, kontroli albo cofaniu opinii;
- 5) sposób ustalania wysokości opłaty, o której mowa w art. 7a ust. 6 ustawy.

§ 2. 1. Opinia jest wydawana na wniosek nabywcy, właściciela lub użytkownika pojazdu.

2. Wniosek o wydanie opinii zawiera:

- 1) oznaczenie podmiotu wnioskującego o wydanie opinii, jego siedziby oraz wskazanie pełnomocników, jeżeli zostali ustanowieni;
- 2) określenie pojazdu, o którym mowa w art. 7a ust. 1 ustawy, zwanego dalej „pojazdem”, przez wskazanie jego przeznaczenia;
- 3) określenie:
 - a) producenta pojazdu,
 - b) daty produkcji,
 - c) państwa pochodzenia pojazdu,
 - d) daty sprowadzenia pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wraz ze wskazaniem danych podmiotu sprowadzającego,
 - e) dotychczasowego okresu użytkowania pojazdu.

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 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 2264).

3. Do wniosku dołącza się następujące dokumenty:

- 1) dokumentację potwierdzającą rejestrację za granicą pojazdu spełniającego warunki, o których mowa w art. 7a ust. 1 ustawy, w postaci kopii dowodu rejestracyjnego lub innego dokumentu urzędowego, potwierdzonej za zgodność z oryginałem, zawierającego informację o dacie pierwszej rejestracji poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej albo kopii dowodu rejestracyjnego potwierdzonej za zgodność z oryginałem przez wydział komunikacji, w którym pojazd został zarejestrowany, wraz z jego tłumaczeniem przysięgłym na język polski;
- 2) dokumentację potwierdzającą posiadanie aktualnego badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 3 albo ust. 4 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517);
- 3) instrukcję obsługi pojazdu w języku polskim w zakresie pełnionej przez pojazd funkcji specjalistycznej;
- 4) wykaz sprzętu i wyposażenia przewożonego w pojeździe, wraz z jego rozmieszczeniem.

4. Instytut badawczy Państwowej Straży Pożarnej wydaje opinię albo odmawia wydania opinii w terminie 2 tygodni od dnia zakończenia czynności wykonywanych podczas opiniowania.

§ 3. Wymagania techniczno-użytkowe dla pojazdów, będące podstawą wydania opinii, określa załącznik do rozporządzenia.

§ 4. W przypadku przeprowadzenia kontroli, o której mowa w art. 7a ust. 4 ustawy, instytut badawczy Państwowej Straży Pożarnej utrzymuje w mocy wydaną opinię, zmienia albo cofa wydaną opinię w terminie 2 tygodni od dnia zakończenia kontroli.

§ 5. 1. W celu wydania opinii albo przeprowadzenia kontroli przeprowadza się następujące czynności:

- 1) przyjęcie wniosku o wydanie opinii technicznej albo informacji o zmianach;
- 2) wstępną formalną ocenę wniosku albo informacji o zmianach oraz dokonanie identyfikacji wyrobu;
- 3) w przypadku negatywnego wyniku weryfikacji wstępnej wniosku lub informacji o zmianach – poinformowanie wnioskodawcy o konieczności dokonania niezbędnych uzupełnień i poprawek wniosku lub informacji o zmianach;
- 4) rejestrację wniosku albo informacji o zmianach oraz analizę kompletności złożonej dokumentacji;
- 5) ustalenie terminu dostarczenia pojazdu do badań;
- 6) przeprowadzenie badań;
- 7) w przypadku stwierdzenia podczas wykonywanych badań niezgodności albo negatywnego wpływu dokonanych zmian na właściwości użytkowe pojazdu – przekazanie wnioskodawcy informacji o konieczności dokonania niezbędnych uzupełnień i poprawek oraz wskazanie zakresu ponownych badań;
- 8) wystawienie faktury za wydanie opinii technicznej albo przeprowadzenie kontroli;
- 9) sporządzenie opinii;
- 10) wydanie wnioskodawcy opinii po zaksięgowaniu opłaty.

2. Cofnięcie opinii jest poprzedzone analizą wyników kontroli, o której mowa w art. 7a ust. 4 ustawy. Jeżeli w jej wyniku następuje cofnięcie opinii, informuje się o tym podmiot, o którym mowa w § 2 ust. 1.

§ 6. Opłaty, o których mowa w art. 7a ust. 6 ustawy, ustala się na podstawie udokumentowanej liczby godzin pracy i stawki godzinowej instytutu badawczego Państwowej Straży Pożarnej, który wydał opinię lub przeprowadził kontrolę.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji: *M. Kamiński*

1. WYMAGANIA TECHNICZNO-UŻYTKOWE DLA POJAZDÓW

1.1 Wymagania ogólne

Podział na klasy i kategorie oraz definicje pojazdów ustala się zgodnie z normą PN-EN 1846-1 oraz normą PN-EN 1846-2.

Weryfikacja i badania przeprowadzone są dla w pełni wyposażonego pojazdu.

Pojazd posiada dokument potwierdzający spełnienie wymagań odrębnych przepisów krajowych w sprawie warunków technicznych pojazdów.

Pojazd oraz elementy jego wyposażenia są kompatybilne ze sprzętem, dla którego wydano dopuszczenie do użytkowania na podstawie art. 7 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej.

Miejsce kierowcy jest zlokalizowane z przodu po lewej stronie kabiny – odpowiednio dla ruchu prawostronnego.

Kolor pojazdu jest czerwony, z wyłączeniem ramy, żaluzji, błotników, zderzaków, podestów i przejść oraz wysięgników.

Rama pojazdu, elementy konstrukcyjne zabudowy oraz kabiny nie mają żadnych widocznych oznak korozji wżerowej lub podobnej powodującej ubytki materiału.

Elementy poszycia zewnętrznego kabiny oraz zabudowy nie mają pęknięć, ubytków oraz uszkodzeń.

Wnętrze kabiny oraz elementy jego wyposażenia zapewniają bezpieczeństwo użytkowania, w szczególności są pozbawione ostrych krawędzi oraz innych uszkodzeń.

Całość wyposażenia kabiny jest sprawna, a wszystkie przełączniki, dźwignie, cięgna oraz pozostałe elementy służące do obsługi wyposażenia pojazdu są oznakowane piktogramami lub napisami w języku polskim oraz działają płynnie, bez zacięć.

Wszystkie elementy zabudowy są sprawne, pozbawione ostrych krawędzi, niepowodujące niebezpieczeństwa podczas normalnego użytkowania oraz innych uszkodzeń mogących powodować niebezpieczeństwo w trakcie normalnego użytkowania, a także widocznych oznak korozji wżerowej lub podobnej powodującej ubytki materiału.

Żaluzje, drzwi, klapy, szuflady i tace ładunkowe są łatwe w obsłudze, działają bez zacięć. Szuflady, żaluzje, klapy i tace ładunkowe na sprzęt są blokowane automatycznie w pozycji zamkniętej, całkowicie otwartej oraz w pozycjach pośrednich, jeżeli jest to przewidziane.

Jeśli wysokość uchwytów drzwi skrytek lub żaluzji w pozycji otwartej lub zamkniętej przekracza 2 m od poziomu podłoża dla pojazdu stojącego na poziomej powierzchni, to są zapewnione środki dostępu do uchwytów. Jeśli wyposażenie przeznaczone do przewożenia w pojeździe nie może być wyjęte bezpiecznie z poziomu podłoża, to są zapewnione środki dostępu.

Skrytki są wentylowane, zabezpieczone przed działaniem warunków atmosferycznych i zapewniają odprowadzanie wody z ich wnętrza.

Pojazd jest wyposażony w urządzenia ostrzegawcze świetlne i dźwiękowe pojazdu uprzywilejowanego.

Jeśli istnieje możliwość uruchomienia pojazdu spoza miejsca kierowcy, to stosuje się blokadę zabezpieczającą pojazd przed ruszeniem.

Dostęp do niebezpiecznych części ruchomych jest wyeliminowany przez konstrukcję pojazdu.

Poziom płynów w pojeździe, a w szczególności oleju i płynu chłodniczego, w trakcie prowadzenia badań nie ulega widocznemu obniżeniu.

1.2 Stateczność statyczna

Przechył boczny wykonuje się dla pojazdu w pełni wyposażonego wraz ze środkami gaśniczymi oraz załogą. Pianotwórcze środki gaśnicze można zastąpić wodą, przyjmując jej gęstość 1 kg/dm³. Załogę zastępuje się masą zastępczą, przyjmując 90 kg na każdego członka załogi oraz kierowcę, wliczając w to ich wyposażenie.

Minimalny statyczny kąt pochylenia pojazdu podano w tabeli poniżej^{*)}:

Klasa w zależności od masy (patrz PN-EN 1846-1)	L (lekka)			M (średnia)			S (ciężka)		
	1 (miejska)	2 (uterenowiona)	3 (terenowa)	1 (miejska)	2 (uterenowiona)	3 (terenowa)	1 (miejska)	2 (uterenowiona)	3 (terenowa)
Kategoria (patrz PN-EN 1846-1)									
Statyczny kąt pochylenia δ (°)	≥ 32	≥ 27	≥ 27	≥ 32	≥ 27	≥ 25	≥ 32	≥ 27	≥ 25

^{*)} Zmniejszenie kąta nachylenia dla poszczególnych pojazdów pożarniczych (patrz PN-EN 1846-1) ustala się po przeprowadzeniu oceny ryzyka.

1.3 Sygnał cofania

Pojazd jest wyposażony w sygnał dźwiękowy włączonego biegu wstecznego.

1.4 Masy, naciski, wysokość, szerokość

Masy, naciski osi, wysokość oraz szerokość pojazdu spełniają wymagania przepisów krajowych w sprawie warunków technicznych pojazdów dla wszystkich warunków obciążenia.

Maksymalne dopuszczalne naciski osi są zgodne z wartościami określonymi w dokumentach dopuszczających do ruchu pojazdu we wszystkich warunkach obciążenia.

Różnica obciążeń stron pojazdu liczona w stosunku do maksymalnej masy rzeczywistej (MMR) nie przekracza 3%.

Badania masy pojazdu obejmują również określenie pojemności zbiorników na środki gaśnicze.

1.5 Kabina, bezpieczeństwo załogi

Urządzenie podnoszące umożliwia podnoszenie, opuszczanie oraz podtrzymywanie kabiny wraz ze znajdującym się w niej wyposażeniem.

Gdy kabina jest maksymalnie podniesiona, mechanizm podtrzymujący uniemożliwia niezamierzone opuszczenie kabiny.

Samochody wyposażone w odchylaną kabinę są wyposażone w urządzenie(-nia) zabezpieczające, zapewniające, że kabina nie zostanie odchylona w czasie jazdy.

1.6 Sprzęt ratowniczo-gaśniczy niezamontowany na stałe

W pojeździe zapewnia się miejsce na sprzęt i wyposażenie oraz jego mocowania.

Zamki i mocowania otwierają się łatwo, gdy są użytkowane.

1.7 Oznakowanie wyposażenia pojazdu

Wyposażenie pojazdu w zakresie pełnionej funkcji specjalistycznej jest oznakowane w języku polskim lub w formie symboli graficznych.

1.8 Napęd specjalistycznego wyposażenia za pomocą silnika (np. autopompa)

Jeżeli silnik pojazdu jest stosowany do napędu urządzeń zamontowanych na stałe, to jest on zdolny do ciągłej pracy przez 60 minut w normalnych warunkach pracy dla tego typu urządzenia w czasie postoju pojazdu, bez uzupełniania cieczy chłodzącej ani smarów.

W trakcie próby pojazd i urządzenia zamontowane na stałe nie wykazują oznak uszkodzenia.

1.9 Stateczność podczas hamowania

Podczas hamowania pojazd nie zbacza z toru jazdy więcej niż 20% swojej szerokości w obie strony. Konstrukcja zamków do skrytek zabezpiecza je przed przypadkowym otwarciem w czasie jazdy i awaryjnego hamowania.

Wyposażenie zamontowane na stałe, ładunek oraz zamki drzwi, klapy i szuflady są pewnie zabezpieczone przed niezamierzonym otwarciem.

Podczas jazdy z prędkością 40 km/h zatrzymać pojazd przez awaryjne hamowanie. Powtórzyć próbę przy prędkości 60 km/h.

Podczas próby kierowca nie wpływa na rzeczywisty tor jazdy obrany przez pojazd, pozwalając dłoniom na ślizganie się po kierownicy, z wyłączeniem sytuacji, gdy konieczne będzie uniknięcie potencjalnego wypadku.

1.10 Zdolność do krzyżowania osi

Wjechać i zjechać na najazdy o wysokości $0,2 \pm 0,02$ m.

Kiedy samochód wjeżdża lub zjeżdża z najazdów używanych do wyznaczania zdolności do krzyżowania osi wszystkie drzwi kabiny, drzwi skrytek, żaluzje pozostają zamknięte, a wyposażenie pozostaje na swoim miejscu.

Kiedy koła samochodu wyznaczające kierunek dowolnej przekątnej stoją na najazdach, istnieje możliwość otwarcia wszystkich drzwi kabiny, drzwi skrytek, żaluzji oraz wyjęcia sprzętu i obsługi wyposażenia zamontowanego na stałe.

Kontakt z elementami konstrukcji nie powoduje trwałego uszkodzenia.

Powyższe wymaganie dotyczy pojazdów kategorii 2 i 3 (wg PN-EN 1846-1).

1.11 Test drogowy

Test składający się z dwóch części – część pierwsza, polegająca na jednorazowym przejechaniu minimum 50 km, uczestnicząc w normalnym ruchu drogowym w cyklu mieszanym. Podczas testu pojazd porusza się w sposób bezpieczny, niepowodujący zagrożenia dla osób prowadzących próbę oraz innych uczestników dróg, z maksymalną prędkością, dostosowaną do warunków oraz natężenia ruchu, dopuszczoną przepisami o ruchu drogowym. W trakcie testu nie zatrzymuje się pojazdu z powodów innych niż wynikające z warunków ruchu oraz nie gasi się silnika. Po zakończeniu części pierwszej przechodzi się, bez gaszenia silnika, do części drugiej polegającej na pozostawieniu pojazdu na 20 minut z włączonym silnikiem oraz wszystkimi elektrycznymi odbiornikami zamontowanymi na stałe, które mogą być użytkowane jednocześnie (z wyłączeniem sygnalizacji dźwiękowej pojazdu uprzywilejowanego).

Podczas prowadzenia testu pojazd i wszystkie elementy jego wyposażenia działają poprawnie, nie załączają się kontrolki ostrzegawcze wskazujące na nieprawidłowości w działaniu elementów układu napędowego, hamulcowego oraz chłodzenia.

2. UKŁAD WODNY I WODNO-PIANOWY

2.1 Urządzenia kontrolno-sterownicze

Na pulpicie sterowniczym pompy znajdują się co najmniej następujące urządzenia kontrolno-sterownicze:

- wyłącznik silnika pojazdu,
- wskaźnik poziomu wody w zbiorniku samochodu,
- wskaźnik poziomu środka pianotwórczego w zbiorniku pojazdu (o ile występuje).

Wszystkie urządzenia kontrolno-sterownicze są widoczne i dostępne z miejsca obsługi pompy.

Dźwignie i pokrętła wszystkich zaworów, w tym również zaworów odwadniających, są łatwo dostępne. W przypadku braku urządzenia odwadniającego, na panelu autopompy w widocznym miejscu jest umieszczona jednoznaczna informacja o jego braku. Urządzenia są oznakowane w języku polskim lub w formie symboli graficznych.

Na stanowisku obsługi znajduje się schemat układu wodnego lub wodno-pianowego z oznaczeniem zaworów.

2.2 Funkcje układu wodnego lub wodno-pianowego

Konstrukcja układu zapewnia łatwy dostęp do nasad i swobodną ich obsługę przy użyciu kluczy do łączników. Dopuszcza się wykonanie wlotów ssawnych w poziomie bez pochylenia.

Wszystkie nasady w układzie wodnym lub wodno-pianowym mają możliwość połączenia z łącznikami wykonanymi według systemu STORZ.

Układ wodny lub wodno-pianowy zachowuje szczelność podczas próby ssania na sucho (podciśnienie 0,8 bar) – maksymalny spadek podciśnienia w czasie 1 minuty nie przekracza 0,1 bar.

2.3 Elementy układu wodnego lub wodno-pianowego

2.3.1 Linia szybkiego natarcia

Linia szybkiego natarcia (jeżeli występuje) umożliwia podawanie wody lub piany z prądownicy, bez względu na stopień rozwinięcia linii. Istnieje możliwość zwijania i rozwijania węża.

2.3.2 Autopompa

Autopompa jest zdolna do podawania środków gaśniczych przez okres minimum 60 minut przy zachowaniu nominalnych obrotów autopompy i ciśnieniu tłoczenia 8 bar.

2.3.3 Zbiorniki na środki gaśnicze

Zbiornik na wodę jest wyposażony w urządzenie przelewowe zabezpieczające zbiornik przed uszkodzeniem podczas napełniania.

3. POJAZDY POŻARNICZE UŻYWANE Z PODNOŚNIKIEM HYDRAULICZNYM

3.1 Wymagania ogólne

Pojazd z podnośnikiem hydraulicznym spełnia wymagania punktu 1 załącznika oraz uzyskał decyzję Urzędu Dozoru Technicznego zezwalającą na eksploatację.

3.2 Próba użytkowa (12 cykli)

Podnośnik podczas próby 12 cykli pracy zachowuje szczelność połączeń, rozdzielaczy, przewodów olejowych oraz innych urządzeń zastosowanych w układzie hydraulicznym.

Każdy cykl pracy obejmuje podniesienie wysięgnika (kosza) z poziomu gruntu, osiągnięcie maksymalnej wysokości, obrót o 90°, a następnie powrót do pozycji wyjściowej. Próbę przeprowadza się dla nominalnego obciążenia kosza. Po próbie możliwe jest uzyskanie wszystkich położeń podnośnika ze stanowiska obsługi głównego i z kosza.

3.3 Statyczny kąt przechyłu bocznego

Styczny kąt przechyłu bocznego spełnia wymagania określone w PN-EN 1777. Zmniejszenie kąta nachylenia ustala się po przeprowadzeniu oceny ryzyka.

3.4 Oznaczenie wielkości podnośnika

Wielkość podnośnika jest określana na podstawie rzeczywistej maksymalnej wysokości ratowniczej zaokrąglonej do 1 metra.

4. POJAZDY POŻARNICZE UŻYWANE Z DRABINĄ MECHANICZNĄ

4.1 Wymagania ogólne

Pojazd z drabiną mechaniczną spełnia wymagania punktu 1 niniejszego załącznika oraz posiada aktualny przegląd techniczny zezwalający na eksploatację, wykonany przez autoryzowany serwis producenta.

4.2 Statyczny kąt przechyłu bocznego

Stacyjny kąt przechyłu bocznego spełnia wymagania określone w PN-EN 14043. Zmniejszenie kąta nachylenia ustala się po przeprowadzeniu oceny ryzyka.

4.3 Oznaczenie wielkości drabiny

Wielkość drabiny jest określana na podstawie rzeczywistej maksymalnej wysokości ratowniczej zaokrąglonej do 1 metra.

4.4 Próba użytkowa (12 cykli)

Drabina mechaniczna podczas próby 12 cykli pracy zachowuje szczelność połączeń, rozdzielaczy, przewodów olejowych oraz innych urządzeń zastosowanych w układzie hydraulicznym. Każdy cykl pracy obejmuje podniesienie drabiny z poziomu gruntu, osiągnięcie maksymalnej wysokości, obrót o 90° , a następnie powrót do pozycji wyjściowej. Próbę przeprowadza się dla nominalnego obciążenia drabiny. Po próbie możliwe jest uzyskanie wszystkich położeń drabiny mechanicznej ze stanowiska obsługi głównego i zapasowego (jeśli dotyczy).