

## **ROZPORZĄDZENIE MINISTRA GOSPODARKI<sup>1)</sup>**

z dnia                      2013 r.

### **w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 9a ustawy z dnia 11 maja 2001 r. - Prawo o miarach (Dz. U. z 2004 r. Nr 243, poz. 2441, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

#### **Rozdział 1 Przepisy ogólne**

**§ 1.1.** Rozporządzenie określa:

- 1) wymagania w zakresie konstrukcji, wykonania, materiałów oraz charakterystyk metrologicznych, którym powinny odpowiadać następujące przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym:
    - a) radarowe,
    - b) laserowe,
    - c) prędkościomierze kontrolne;
  - 2) wymagania w zakresie warunków właściwego stosowania przyrządów, o których mowa w pkt 1;
  - 3) szczegółowy zakres badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej przyrządów, o których mowa w pkt 1;
  - 4) zakres informacji, jakie powinna zawierać instrukcja obsługi przyrządów, o których mowa w pkt 1.
2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o przyrządzie bez bliższego określenia, należy przez to rozumieć każdy z przyrządów, o których mowa w ust. 1 pkt 1.

**§ 2.** Wymagań określonych w rozporządzeniu nie stosuje się do przyrządu:

- 1) wyprodukowanego lub wprowadzonego do obrotu w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej albo Republice Turcji lub
  - 2) wyprodukowanego w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - będącym stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym
- zgodnie z przepisami obowiązującymi w tych państwach, pod warunkiem że przyrząd ten spełnia wymagania w stopniu odpowiadającym przepisom rozporządzenia.

**§ 3.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) interfejs - układ elektryczny, elektroniczny lub optyczny umożliwiający łączenie, współpracę i wymianę sygnałów o określonej postaci pomiędzy urządzeniami połączonymi za jego pośrednictwem zgodnie ze specyfikacją techniczną;
- 2) nominalna suma kontrolna - ciąg liter lub cyfr charakterystyczny dla określonej wersji oprogramowania przyrządu, uzyskany w wyniku przeprowadzenia określonych operacji matematycznych na danych oprogramowania w celu sprawdzenia poprawności tych danych;
- 3) pojazd kontrolowany – pojazd, którego prędkość jest mierzona;
- 4) prędkościomierz kontrolny - przyrząd do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, który wykonuje pomiar prędkości pojazdu kontrolowanego na podstawie:
  - a) pomiaru prędkości pojazdu, w którym przyrząd ten jest zainstalowany, albo
  - b) pomiaru czasu przebycia przez pojazd kontrolowany odcinka drogi o określonej długości;
- 5) przyrząd bezobsługowy – przyrząd, który może wykonywać pomiar prędkości pojazdów w ruchu drogowym bez udziału użytkownika przyrządu;
- 6) przyrząd laserowy - przyrząd do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym emitujący promieniowanie laserowe, który:
  - a) na podstawie pomiaru czasu powrotu impulsów odbitych od pojazdu kontrolowanego mierzy odległość do tego pojazdu, a następnie na podstawie serii dokonanych pomiarów odległości i czasu wyznacza prędkość pojazdu kontrolowanego albo
  - b) wykonuje pomiar prędkości pojazdu kontrolowanego na podstawie zmian częstotliwości fali modulującej promieniowanie laserowe, powstałych wskutek odbicia od ruchomych obiektów (efekt Dopplera);
- 7) przyrząd radarowy - przyrząd do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym emitujący wiązkę fal elektromagnetycznych o kierunku zbliżonym do równoległego lub o kierunku skośnym do kierunku ruchu pojazdu kontrolowanego, wykonującego pomiar prędkości pojazdu kontrolowanego na podstawie zmian częstotliwości fal elektromagnetycznych powstałych wskutek odbicia od ruchomych obiektów (efekt Dopplera);
- 8) urządzenie dodatkowe rejestrujące - urządzenie dodatkowe rejestrujące zmierzoną prędkość, datę i czas dokonania pomiaru prędkości oraz inne dane o kontrolowanym pojeździe;
- 9) warunki znamionowe użytkowania - warunki użytkowania przyrządu, w których charakterystyki metrologiczne przyrządu są zawarte w określonych granicach.

## **Rozdział 2**

### **Wymagania w zakresie konstrukcji, materiałów i wykonania przyrządów**

**§ 4.1.** Konstrukcja i wykonanie przyrządu oraz materiały użyte do jego wykonania powinny zapewniać trwałość przyrządu podczas jego użytkowania.

2. Przyrząd powinien być wykonany z materiałów dostosowanych do przewidywanych warunków, w których ten przyrząd może być użytkowany.

3. Urządzenia dodatkowe połączone z przyrządem powinny spełniać wymagania określone w ust. 1 i 2.

4. Urządzenia dodatkowe połączone z przyrządem nie powinny wpływać na wynik pomiaru prędkości.

§ 5.1. Konstrukcja i wykonanie przyrządu powinny zapewniać wskazanie pojazdu, którego prędkość została zmierzona.

2. Wymaganie, o którym mowa w ust. 1, powinno być spełnione również w przypadku, gdy wykonuje się pomiar prędkości pojazdu jadącego w grupie pojazdów, lub w przypadku, gdy pojazd ten wymija, omija lub wyprzedza inny pojazd.

3. W przypadku niespełnienia wymagania, o którym mowa w ust. 1, przyrząd nie powinien wskazywać i rejestrować wyniku pomiaru prędkości.

§ 6.1. Konstrukcja i wykonanie przyrządu powinny zapewniać odróżnianie kierunku ruchu pojazdu, którego prędkość została zmierzona.

2. Wymaganie, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy prędkościomierza kontrolnego przeznaczonego do wykonywania pomiarów prędkości pojazdów poruszających się wyłącznie w jednym kierunku ruchu.

§ 7.1. Wynik pomiaru prędkości powinien być wyrażony w kilometrach na godzinę (km/h). Oznaczenie jednostki prędkości km/h powinno znajdować się przy wartości wyniku pomiaru prędkości.

2. Zakres pomiarowy przyrządu powinien wynosić co najmniej od 30 km/h do 220 km/h.

3. Wartość działości elementarnej wskazań prędkości przyrządu nie powinna być większa niż 1 km/h.

§ 8.1. W przyrządzie bez urządzeń dodatkowych rejestrujących:

1) powinien być wyświetlany wynik pomiaru prędkości;

2) powinno być zablokowane wykonanie nowego pomiaru do czasu skasowania przez użytkownika przyrządu wyniku wykonanego pomiaru prędkości, przy czym żadne zdarzenia lub działania, które nastąpiły w tym czasie, nie mogą wpływać na zmianę wyniku ostatniego pomiaru.

2. Wynik pomiaru prędkości powinien być możliwy do odczytania równocześnie przez dwie osoby w warunkach oświetlenia odpowiadających warunkom, w których przyrząd jest stosowany zgodnie z instrukcją obsługi.

3. Przyrząd powinien umożliwiać sprawdzenie działania poszczególnych elementów cyfr i znaków wyświetlanego wyniku pomiaru prędkości.

§ 9.1. Przyrząd z urządzeniami dodatkowymi rejestrującymi powinien:

1) rejestrować wynik pomiaru prędkości oraz datę i co najmniej godzinę i minutę wykonanego pomiaru;

2) umożliwiać identyfikację pojazdu w sposób określony w instrukcji obsługi.

2. Przyrząd z urządzeniami dodatkowymi rejestrującymi i urządzeniami dodatkowymi rejestrującymi powinny zapewniać zgodność zmierzonych i zarejestrowanych danych.

3. Zarejestrowane dane powinny być zabezpieczone przed dostępem osób nieupoważnionych oraz przed ich zmianą i zniszczeniem.

4. Wymaganie, o którym mowa w ust. 3, powinno być spełnione także podczas transmisji zarejestrowanych danych.

§ 10.1. Przyrząd powinien blokować wykonanie pomiaru prędkości albo wyłączać się, w przypadku gdy napięcie zasilania przyrządu osiągnie wartość spoza zakresu napięcia zasilania określonego dla warunków znamionowych użytkowania.

2. Przyrząd bezobsługowy powinien blokować wykonanie pomiaru albo wyłączać się, w przypadku gdy temperatura otoczenia przyrządu osiągnie wartość spoza zakresu temperatur określonego dla warunków znamionowych użytkowania.

§ 11.1. Przyrząd powinien być odporny na:

- 1) zaburzenia wywołane przez pole elektromagnetyczne, wyładowania elektrostatyczne i serie szybkich elektrycznych stanów przejściowych;
- 2) zmiany temperatury i wilgotności względnej otoczenia przyrządu określone dla warunków znamionowych użytkowania;
- 3) zmiany napięcia zasilania określone dla warunków znamionowych użytkowania;
- 4) oddziaływanie wody lub pyłu na te części przyrządu, które są na to narażone;
- 5) udary mechaniczne spowodowane przewróceniem przyrządu, jego zrzuceniem lub upadkiem.

2. Przyrząd wyłączony powinien być odporny na temperaturę otoczenia przyrządu w zakresie od  $-25\text{ }^{\circ}\text{C}$  do  $+70\text{ }^{\circ}\text{C}$ .

3. Przyrząd przeznaczony do pomiaru prędkości pojazdów z poruszającego się pojazdu powinien być odporny na wibracje o częstotliwościach w zakresie od 20 Hz do 150 Hz i o wartości skutecznej przyspieszenia (RMS)  $20\text{ m/s}^2$ .

§ 12.1. Konstrukcja i wykonanie przyrządu powinny zapewniać po każdym jego włączeniu sprawdzenie prawidłowości działania przyrządu oraz potwierdzenie wykonania tego sprawdzenia.

2. W przypadku braku potwierdzenia prawidłowości działania przyrząd nie powinien wykonywać pomiaru prędkości.

3. Sprawdzenie prawidłowości działania przyrządu powinno być możliwe także w dowolnym czasie w wyniku włączenia funkcji sprawdzenia.

§ 13.1. Przyrząd powinien umożliwiać identyfikację wersji i nominalnej sumy kontrolnej oprogramowania istotnego dla prawidłowego funkcjonowania przyrządu i jego charakterystyk metrologicznych.

2. Oprogramowanie przyrządu powinno być zabezpieczone przed jego przypadkową i nieupoważnioną zmianą.

3. Przyrząd powinien mieć zabezpieczenie dostępu do interfejsów.

§ 14.1. Dostęp do części przyrządu istotnych dla charakterystyk metrologicznych powinien być zabezpieczony za pomocą cech zabezpieczających.

2. Wymaganie, o którym mowa w ust. 1, dotyczy także części przyrządu, których naruszenie może spowodować błąd pomiaru.

§ 15. Konstrukcja i wykonanie przyrządu bezobsługowego powinny zapewniać odpowiedni poziom ufności wskazujący, że błąd każdego pomiaru zawiera się w granicach błędów granicznych dopuszczalnych. Poziom ufności powinien wynosić co najmniej 99,8 %. Sposób zapewniania poziomu ufności określa producent przyrządu.

§ 16.1. Konstrukcja i wykonanie przyrządu radarowego powinny:

- 1) umożliwiać ustawienie kąta osi wiązki promieniowania elektromagnetycznego o wartości z zakresu od  $0^{\circ}$  do  $30^{\circ}$  do kierunku ruchu pojazdów za pomocą urządzenia celowniczego w taki sposób, aby niedokładność jego ustawienia nie powodowała zmiany wartości względnej błędu pomiaru o więcej niż  $\pm 0,5\%$ ;

- 2) ograniczać wpływ na błąd wskazań przyrządu listków bocznych charakterystyki anteny oraz kąta ich odchylenia w stosunku do głównego listka promieniowania anteny, przez tłumienie lub stosowanie specjalnego przetwarzania sygnałów;
  - 3) zapewniać stabilność długoterminową częstotliwości urządzenia nadawczego na poziomie nie niższym niż  $\pm 0,2\%$  wartości nominalnej w okresie 2 lat.
2. Jeżeli przyrząd radarowy przewidziany jest do stosowania pod kątem ustawienia osi wiązki promieniowania elektromagnetycznego nie większym niż  $10^\circ$ , urządzenie celownicze nie jest wymagane.

**§ 17.1.** Przyrząd laserowy powinien być wyposażony w urządzenie:

- 1) celownicze z wizjerem, umożliwiające ustawienie osi optycznej tego urządzenia w stosunku do osi wiązki promieniowania laserowego w taki sposób, aby zapewnione było jednoznaczne namierzenie celu w całym określonym zakresie odległości od pojazdu, którego prędkość może być przez przyrząd zmierzona;
  - 2) sygnalizujące lub wskazujące zachowanie zbieżności osi optycznej wizjera z wiązką promieniowania laserowego.
2. Wymagania, o których mowa w ust. 1, nie dotyczą przyrządu laserowego, w którego skład wchodzi urządzenie zapewniające przypisanie wskazywanej prędkości do pojazdu, którego prędkość jest mierzona, w inny sposób niż za pomocą urządzenia celowniczego z wizjerem.
3. Kąt rozwarcia wiązki promieniowania emitowanego przez przyrząd laserowy powinien być nie większy niż 3 mrad. W przyrządzie z urządzeniem dodatkowym rejestrującym dopuszcza się większy kąt rozwarcia wiązki promieniowania, pod warunkiem że przyrząd w zasięgu działania określonym przez producenta umożliwia identyfikację pojazdu, którego prędkość została zmierzona.

**§ 18.** 1. Na przyrządzie oraz na każdej oddzielnej części przyrządu powinny być zamieszczone w sposób czytelny, trwałe i nieusuwalny następujące oznaczenia:

- 1) nazwa lub znak producenta;
- 2) numer fabryczny (numer seryjny) i rok produkcji;
- 3) nadany znak zatwierdzenia typu.

2. Oznaczenia, o których mowa w ust. 1, powinny ulegać zniszczeniu przy próbie ich usunięcia.

### **Rozdział 3**

#### **Wymagania w zakresie charakterystyk metrologicznych przyrządów**

**§ 19.** Błąd pomiaru wykonanego przyrządem w warunkach znamionowych użytkowania nie powinien przekraczać wartości błędów granicznych dopuszczalnych określonych w § 21 pkt 2.

**§ 20.1.** Warunki znamionowe użytkowania przyrządu określa producent.

2. Warunki znamionowe użytkowania przyrządu powinny być określone co najmniej dla:

- 1) napięcia zasilania w zakresie wartości napięcia nie mniejszym niż:
  - a) od 85% do 110% wartości znamionowej napięcia przemiennego lub stałego – w przypadku przyrządu zasilanego z zewnętrznego źródła zasilania,
  - b) od 90% wartości znamionowej do wartości napięcia znamionowego – w przypadku przyrządu zasilanego napięciem stałym z wewnętrznego źródła zasilania;
- 2) temperatury otoczenia w zakresie nie mniejszym niż od  $0^\circ\text{C}$  do  $+50^\circ\text{C}$ ;

- 3) wilgotności względnej powietrza w zakresie nie mniejszym niż od 20% do 95%.

**§ 21.** Wartości błędów granicznych dopuszczalnych przyrządu wynoszą:

- 1) podczas badań w laboratorium:
  - a)  $\pm 1$  km/h - dla prędkości do 100 km/h,
  - b)  $\pm 1\%$  wartości mierzonej - dla prędkości powyżej 100 km/h;
- 2) podczas badań i sprawdzeń poza laboratorium:
  - a)  $\pm 3$  km/h - dla prędkości do 100 km/h,
  - b)  $\pm 3\%$  wartości mierzonej - dla prędkości powyżej 100 km/h.

**§ 22.1.** Podczas badania typu przyrządu radarowego poza laboratorium w warunkach znamionowych użytkowania wartość średnia błędów pomiaru prędkości nie powinna przekraczać  $\pm 1$  km/h.

2. Wartość średnią, o której mowa w ust. 1, oblicza się na podstawie błędów wszystkich wykonanych i uznanych za prawidłowo wykonane pomiarów prędkości, przy czym żaden pomiar nie może mieć dodatniego błędu większego niż:

- 1) 3 km/h - dla prędkości do 100 km/h;
- 2) 3% wartości mierzonej - dla prędkości powyżej 100 km/h.

3. W przypadku przyrządu bezobsługowego wyniki pomiarów prędkości podczas badania w warunkach znamionowych użytkowania powinny potwierdzać odpowiedni poziom ufności.

#### **Rozdział 4**

##### **Wymagania w zakresie warunków właściwego stosowania przyrządów oraz zakres informacji, jaki powinna zawierać instrukcja obsługi**

**§ 23.1.** Przyrząd powinien być stosowany w warunkach znamionowych użytkowania w sposób zgodny z instrukcją obsługi i decyzją zatwierdzenia typu.

2. Przyrząd powinien być zainstalowany w sposób zgodny z instrukcją obsługi.

3. Przyrząd radarowy, w przypadku którego zakres częstotliwości roboczej urządzenia nadawczo-odbiorczego wynosi od 21 GHz do 27 GHz, nie może być użytkowany w pojeździe, w którym zostało zainstalowane urządzenie radarowe bliskiego zasięgu o częstotliwości roboczej  $(24,15 \pm 2,50)$  GHz.

**§ 24.1.** Do każdego przyrządu powinna być dołączona instrukcja obsługi.

2. Instrukcja obsługi powinna zawierać w szczególności:

- 1) opis konstrukcji i działania przyrządu;
- 2) określenie części składowych przyrządu;
- 3) dane techniczne i charakterystyki metrologiczne, w tym określenie stabilności długoterminowej urządzenia nadawczego dla okresu 2 lat, w przypadku przyrządu radarowego;
- 4) opis sposobu wykonywania pomiarów przez przyrząd;
- 5) opis wersji oraz trybów pracy przyrządu;
- 6) opis sposobu instalacji i ustawienia przyrządu, w szczególności na poboczu drogi, w pojazdach, na masztach lub innych konstrukcjach – w odniesieniu do wszystkich wersji i trybów pracy przyrządu;
- 7) informacje o możliwych przyczynach wystąpienia błędów w działaniu przyrządu i opis komunikatów o wystąpieniu błędów;
- 8) opis warunków właściwego stosowania przyrządu;

- 9) opis sposobu i metody rejestracji zdarzeń w przypadku przyrządu z urządzeniem dodatkowym rejestrującym;
  - 10) opis sposobu identyfikacji pojazdu kontrolowanego;
  - 11) opis urządzeń dodatkowych, które mogą być połączone z przyrządem.
3. W przypadku przyrządu bezobsługowego instrukcja obsługi powinna zawierać dodatkowo:
- 1) opis warunków, jakie należy brać pod uwagę przy wyznaczaniu miejsca instalacji;
  - 2) opis sposobu zapewnienia odpowiedniego poziomu ufności wskazującego, że błąd każdego wyniku pomiaru zawiera się w granicach błędów granicznych dopuszczalnych.

## **Rozdział 5**

### **Szczegółowy zakres badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej przyrządów**

**§ 25.** Ustala się następujące warunki dla badań przyrządu w laboratorium:

- 1) temperatura otoczenia ( $20 \pm 5$ ) °C;
- 2) wilgotność względna powietrza ( $30 \div 85$ )%;
- 3) znamionowe napięcie zasilania.

**§ 26.1.** Szczegółowy zakres badań wykonywanych podczas zatwierdzenia typu przyrządów obejmuje:

- 1) analizę złożonych przez wnioskodawcę dokumentów, w tym dokumentacji techniczno-konstrukcyjnej typu przyrządu, w celu sprawdzenia zgodności charakterystyk technicznych i metrologicznych określonych przez producenta z wymaganiami określonymi w § 4-22;
- 2) analizę instrukcji obsługi w celu sprawdzenia zgodności jej zakresu informacji z zakresem informacji określonym w § 24 ust. 2 i 3;
- 3) oględziny zewnętrzne przyrządu w celu sprawdzenia jego zgodności z dokumentacją techniczno-konstrukcyjną typu przyrządu;
- 4) sprawdzenie zgodności wykonania przyrządu z wymaganiami określonymi w § 4, § 7, § 8, § 9 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, § 15, § 16 ust. 1 pkt 3, § 17 ust. 3 i § 18;
- 5) sprawdzenie, czy:
  - a) przyrząd zapewnia wskazanie pojazdu, którego prędkość została zmierzona, a w przypadku niespełnienia tego wymagania – czy wynik pomiaru prędkości nie jest wskazywany i rejestrowany,
  - b) przyrząd zapewnia odróżnianie kierunków ruchu pojazdu, którego prędkość została zmierzona,
  - c) jest wykonywane sprawdzenie prawidłowości działania przyrządu z potwierdzeniem wykonania tego sprawdzenia,
  - d) przyrząd blokuje wykonywanie pomiarów prędkości w przypadku braku potwierdzenia prawidłowości działania przyrządu,
  - e) możliwe jest, za pomocą cech zabezpieczających, zabezpieczenie dostępu do części przyrządu istotnych dla charakterystyk metrologicznych lub do części, których naruszenie może spowodować błąd pomiaru prędkości,
  - f) dane zarejestrowane w przyrządzie są zabezpieczone przed dostępem osób nieupoważnionych oraz przed zmianą i zniszczeniem tych danych, w szczególności podczas ich transmisji,
  - g) przyrząd umożliwia identyfikację wersji i nominalnej sumy kontrolnej oprogramowania,

- h) oprogramowanie przyrządu jest zabezpieczone przed jego przypadkową i nieupoważnioną zmianą,
  - i) zabezpieczony jest dostęp do interfejsów,
  - j) przyrząd z urządzeniem dodatkowym rejestrującym umożliwia identyfikację pojazdu, którego prędkość została zmierzona,
  - k) następuje blokowanie wykonywania pomiaru prędkości albo wyłączenie przyrządu, jeżeli wartość napięcia zasilania przyrządu jest poza zakresem napięcia zasilania określonym dla znamionowych warunków użytkowania,
  - l) następuje blokowanie wykonywania pomiaru prędkości lub wyłączenie przyrządu bezobsługowego, jeżeli temperatura otoczenia przyrządu jest poza zakresem temperatur określonym dla warunków znamionowych użytkowania;
- 6) sprawdzenie w laboratorium, czy wartości błędów pomiaru nie przekraczają wartości błędów granicznych dopuszczalnych;
  - 7) sprawdzenie w laboratorium, czy zmiany napięcia zasilania, temperatury otoczenia i wilgotności względnej w zakresach określonych dla warunków znamionowych użytkowania nie powodują, że wartości błędów pomiaru przekraczają wartości błędów granicznych dopuszczalnych;
  - 8) sprawdzenie w laboratorium, czy woda lub pył nie przenikają do wnętrza przyrządu; z badania wyłączone są przyrządy lub części przyrządów, które nie są narażone na działanie wody lub pyłu;
  - 9) sprawdzenie w laboratorium, czy po oddziaływaniu na wyłączony przyrząd temperatury w zakresie od  $-25\text{ }^{\circ}\text{C}$  do  $+70\text{ }^{\circ}\text{C}$  przyrząd nie jest uszkodzony i czy wartości błędów pomiaru nie przekraczają wartości błędów granicznych dopuszczalnych;
  - 10) sprawdzenie w laboratorium, czy po podniesieniu kolejno każdej z krawędzi dolnych przyrządu do wysokości 50 mm od poziomego podłoża, na którym przyrząd się znajduje, i swobodnym upuszczeniu przyrządu na to podłoże przyrząd nie jest uszkodzony i czy wartości błędów pomiaru nie przekraczają wartości błędów granicznych dopuszczalnych; w przypadku braku krawędzi dolnych przyrząd powinien być podnoszony i upuszczany w taki sposób, aby możliwe było sprawdzenie jego wytrzymałości z każdej strony;
  - 11) sprawdzenie w laboratorium, czy podczas poddawania przyrządu przeznaczonego do wykonywania pomiaru prędkości pojazdów z poruszającego się pojazdu wibracjom o częstotliwościach w zakresie od 20 Hz do 150 Hz i o wartości skutecznej przyspieszenia (RMS)  $20\text{ m/s}^2$  wartości błędów pomiaru nie przekraczają wartości błędów granicznych dopuszczalnych;
  - 12) sprawdzenie w laboratorium, czy podczas oddziaływania na przyrząd pola elektromagnetycznego z falą nośną modulowaną amplitudowo, z głębokością modulacji 80% falą sinusoidalną o częstotliwości 1 kHz i wartościach natężenia:
    - a) 10 V/m w zakresie częstotliwości od 27 MHz do 1 GHz,
    - b) 20 V/m w zakresie częstotliwości od 1,4 GHz do 2 GHz
 – wartości błędów pomiaru nie przekraczają wartości błędów granicznych dopuszczalnych;
  - 13) sprawdzenie w laboratorium, czy podczas oddziaływania na przyrząd wyładowań elektrostatycznych o wartości napięcia probierczego:
    - a) 6 kV - dla wyładowania bezpośrednio przez kontakt z przyrządem,
    - b) 8 kV - dla wyładowania przez powietrze,
    - c) 8 kV - dla wyładowania pośredniego do płyt sprzęgających, poziomej i pionowej
 – wartości błędów pomiaru nie przekraczają wartości błędów granicznych dopuszczalnych;



- 14) sprawdzenie w laboratorium, czy podczas oddziaływania na przyrząd serii szybkich elektrycznych stanów przejściowych o polaryzacji dodatniej i ujemnej, czasie trwania impulsu 50 ns i czasie jego narastania 10 ns, o wartości szczytowej napięcia:
  - a) 1 kV - na przyłączy zasilania i uziemienia lub zerowania ochronnego,
  - b) 0,5 kV - na przyłączach sygnałowych i sterujących,- wartości błędów pomiaru nie przekraczają wartości błędów granicznych dopuszczalnych;
- 15) sprawdzenie, czy wartości błędów pomiaru wykonywanego przyrządem poza laboratorium w warunkach znamionowych użytkowania nie przekraczają wartości błędów granicznych dopuszczalnych.
2. Badania, o których mowa w ust. 1 pkt 15, wykonuje się po połączeniu z przyrządem wszystkich urządzeń dodatkowych, które zgodnie z instrukcją obsługi mogą być z nim połączone.
3. W przypadku przyrządów zasilanych napięciem stałym wyłącznie z wewnętrznych źródeł zasilania nie wykonuje się sprawdzeń przy parametrach, o których mowa w ust. 1 pkt 13 lit. a i b oraz pkt 14 lit. a.
4. Badanie typu przyrządu radarowego dodatkowo obejmuje:
  - 1) ocenę wpływu parametrów charakterystyk promieniowania anteny przyrządu radarowego na błędy pomiaru, na podstawie analizy tych charakterystyk;
  - 2) sprawdzenie:
    - a) wartości częstotliwości roboczej urządzenia nadawczego przyrządu radarowego,
    - b) wpływu niedokładności ustawienia kąta osi wiązki fal promieniowania elektromagnetycznego przyrządu radarowego na wskazania tego przyrządu.
5. Badanie typu przyrządu laserowego dodatkowo obejmuje sprawdzenie:
  - 1) zbieżności osi optycznej wizjera z wiązką promieniowania laserowego, o ile ma to zastosowanie;
  - 2) kąta rozwarcia wiązki promieniowania laserowego.

**§ 27.1.** Podczas badań, o których mowa w § 26 ust. 1 pkt 11–14, za poprawne działanie przyrządu należy uznać także stan, w którym podczas oddziaływania na przyrząd określonych w tych przepisach narażeń przyrząd nie wskazuje wyniku pomiaru.

2. W przypadku stanu, o którym mowa w ust. 1, należy sprawdzić, czy po ustaniu oddziaływania na przyrząd narażeń określonych w § 26 ust. 1 pkt 11–14 przyrząd poprawnie działa i błędy pomiarów nie przekraczają wartości błędów granicznych dopuszczalnych.

**§ 28.1.** Podczas sprawdzenia, czy wartości błędów pomiaru wykonywanego przyrządem radarowym poza laboratorium w warunkach znamionowych użytkowania nie przekraczają wartości błędów granicznych, wykonuje się co najmniej 500 pomiarów prędkości.

2. W uzasadnionych przypadkach może być wykonana mniejsza liczba pomiarów niż określona w ust. 1. W przypadku wykonania mniejszej liczby pomiarów niż określona w ust. 1 pomiary te mogą być uznane za próbkę której wynik badań ma odpowiadać wymaganiu, o którym mowa w § 22 ust. 1.

**§ 29.** Podczas legalizacji pierwotnej przyrządu należy sprawdzić:

- 1) zgodność konstrukcji i wykonania przyrządu oraz materiałów, z których przyrząd jest wykonany, z zatwierdzonym typem;
- 2) czy przyrząd:
  - a) jest kompletny i nieuszkodzony,
  - b) ma wersję i wartość sumy kontrolnej oprogramowania zgodne z decyzją zatwierdzenia typu,

- c) ma wymagane oznaczenia,
  - d) jest przystosowany do nałożenia cech zabezpieczających,
  - e) jest przystosowany do właściwej instalacji i właściwego ustawienia w warunkach użytkowania przyrządu;
- 3) czy wartości błędów pomiarów, wykonanych w warunkach znamionowych użytkowania dla co najmniej 10 pomiarów różnych prędkości w zakresie pomiarowym przyrządu dla każdego mierzonego kierunku ruchu pojazdów, nie przekraczają wartości błędów granicznych dopuszczalnych.

**§ 30.** Podczas legalizacji ponownej przyrządu należy sprawdzić:

- 1) czy przyrząd:
  - a) jest kompletny i nieuszkodzony,
  - b) ma wersję i wartość sumy kontrolnej oprogramowania zgodne z decyzją zatwierdzenia typu,
  - c) ma wymagane oznaczenia;
- 2) czy wartości błędów pomiarów, wykonanych w warunkach znamionowych użytkowania dla co najmniej 10 pomiarów różnych prędkości w zakresie pomiarowym przyrządu dla każdego mierzonego kierunku ruchu pojazdów, nie przekraczają wartości błędów granicznych dopuszczalnych.

**§ 31.1.** Podczas legalizacji pierwotnej i ponownej sprawdzenie wartości błędów pomiarów w warunkach znamionowych użytkowania przyrządu przeznaczonego do pomiaru prędkości pojazdów z poruszającego się pojazdu wykonuje się w pojeździe.

2. Podczas legalizacji pierwotnej i ponownej sprawdzenie wartości błędów pomiarów w warunkach znamionowych użytkowania prędkościomierza kontrolnego, o którym mowa w § 3 pkt 4 lit. a, wykonuje się w pojeździe, w którym przyrząd ten jest zainstalowany.

3. Podczas legalizacji pierwotnej i ponownej sprawdzenie wartości błędów pomiarów w warunkach znamionowych użytkowania prędkościomierza kontrolnego, o którym mowa w § 3 pkt 4 lit. b, wykonuje się w miejscu jego zainstalowania, w przypadku gdy przyrząd ten lub jego część są zainstalowane na stałe w tym miejscu.

4. Z zastrzeżeniem ust. 1, podczas legalizacji pierwotnej i ponownej sprawdzenie wartości błędów pomiarów w warunkach znamionowych użytkowania przyrządów, o których mowa w § 3 pkt 6 i 7, może być wykonywane w miejscu użytkowania tych przyrządów.

## **Rozdział 6**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

**§ 32.** Do prawnej kontroli metrologicznej przyrządów w sprawach wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

**§ 33.** Traci moc rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 9 listopada 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. Nr 225, poz. 1663).

§ 34. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER GOSPODARKI

- <sup>1)</sup> Minister Gospodarki kieruje działem administracji rządowej - gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki (Dz. U. Nr 248, poz. 1478).
- <sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu....., pod numerem....., 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 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597), które wdraża dyrektywę 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. WE L 204 z 21.07.1998, str. 37, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20, str. 337, z późn. zm.).
- <sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 163, poz. 1362 i Nr 180, poz. 1494, z 2006 r. Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 91, poz. 740, z 2010 r. Nr 66, poz. 421 i Nr 107, poz. 679 oraz z 2011 r. Nr 64, poz. 332.

## UZASADNIENIE

Przedstawiany projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 9a ustawy z dnia 11 maja 2001 r. - Prawo o miarach (Dz. U. z 2004 r. Nr 243, poz. 2441, z późn. zm.), zgodnie z którym minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzeń, dla poszczególnych rodzajów lub grup przyrządów pomiarowych:

- 1) wymagania, którym powinny odpowiadać przyrządy pomiarowe podlegające prawnej kontroli metrologicznej w zakresie konstrukcji, wykonania, materiałów oraz charakterystyk metrologicznych, a także, jeżeli jest to niezbędne, w zakresie warunków właściwego stosowania tych przyrządów oraz miejsc umieszczania na nich cech legalizacji i zabezpieczających,
- 2) szczegółowy zakres badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej,
- 3) zakres informacji, jakie powinna zawierać instrukcja obsługi, oraz dodatkowe dokumenty poświadczające charakterystyki metrologiczne przyrządu pomiarowego, jeżeli są one niezbędne do prawidłowego przeprowadzenia badania danego rodzaju przyrządu pomiarowego.

Na podstawie powyższego upoważnienia wydane zostało rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 9 listopada 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. Nr 225, poz. 1663), zwane dalej „rozporządzeniem”.

Konieczność zmiany obowiązujących przepisów wynika z przeprowadzonych analiz w zakresie stosowania przepisów rozporządzenia, które wykazały zasadność dostosowania przepisów rozporządzenia do zaleceń Międzynarodowej Organizacji Metrologii Prawnej (zwanej dalej „OIML”) – Zalecenia OIML R 91 Radar equipment for the measurement of the speed of vehicles, Edition 1990. Podkreślić należy, że Zalecenie OIML R 91 określa wymagania dla radarów wykorzystujących efekt Dopplera. OIML nie określiło zaleceń dla innych przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, w tym przyrządów laserowych i prędkościomierzy, które dokonują pomiaru z wykorzystaniem danych o czasie i długości. Zalecenia, które nie dotyczą cech charakterystycznych radarów wykorzystujących efekt Dopplera, mogą być jednak odniesione również do innych kategorii przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym.

Jako szczególnie istotne, obecnie obowiązujące wymagania dla przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, niezgodne z zaleceniami OIML R-91 i tym samym potencjalnie ograniczające swobodę przepływu towarów w Unii Europejskiej należy wskazać przepis § 10 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia, zgodnie z którym konstrukcja i wykonanie przyrządów powinny zapewniać wytrzymałość przyrządu umieszczonego w opakowaniu przeznaczonym do transportu na występowanie wibracji o częstotliwościach w zakresie od 20 Hz do 150 Hz i o wartości skutecznej przyspieszenia (RMS)  $10 \text{ m/s}^2$ , przepis § 13 ust. 2 rozporządzenia, zgodnie z którym wysokość cyfr urządzenia wskazującego zmierzoną prędkość powinna wynosić co najmniej 8 mm oraz przepis § 14 pkt 4 rozporządzenia, zgodnie z którym konstrukcja i wykonanie przyrządu radarowego powinny zapewniać odporność przyrządu na wpływ zakłóceń pochodzących od samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu.

Przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym pomimo tego, że nie są objęte prawem wspólnotowym i normami zharmonizowanymi, są jednak przedmiotem obrotu na wspólnym rynku. Z tego powodu uznano również za celowe opracowanie nowych przepisów, w taki sposób, aby wymagania dla tych przyrządów były porównywalne do wymagań określonych w innych państwach Unii Europejskiej.

Ze względu na zakres proponowanych zmian przepisów, wynikający w części także z występujących niejasności interpretacyjnych mających wpływ na stosowanie przepisów rozporządzenia, proponuje się wydanie nowego rozporządzenia.

Celem wydania aktu jest:

- 1) pełne dostosowanie wymagań, którym powinny odpowiadać radarowe przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym w zakresie konstrukcji, wykonania, materiałów oraz charakterystyk metrologicznych do wymagań wynikających z Zalecenia OIML R 91, w zakresie uwzględniającym postęp techniczny dokonany w okresie od ogłoszenia przedmiotowego zalecenia,
- 2) zastosowanie wymagań wynikających z Zalecenia OIML R 91, które dają się zastosować do innych rodzajów przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, poza przyrządami radarowymi, które jak wcześniej wspomniano są jedynym przedmiotem Zalecenia OIML R 91,
- 3) zapewnienie porównywalności wymagań dla przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym do wymagań obowiązujących w innych państwach Unii Europejskiej,
- 4) umożliwienie producentom stosowania nowych rozwiązań technicznych w przyrządach do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym i w urządzeniach dodatkowych,
- 5) doprecyzowanie przepisów w zakresie szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym.

W projekcie rozporządzenia proponuje się wprowadzenie definicji następujących określeń, które w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu nie zostały zdefiniowane:

- 1) interfejs,
- 2) nominalna suma kontrolna,
- 3) pojazd kontrolowany,
- 4) urządzenie dodatkowe rejestrujące.

W rozdziale 2 projektu rozporządzenia określone zostały wymagania w zakresie konstrukcji, wykonania i materiałów przyrządów. Wymagania te wynikają z Zalecenia OIML R 91. W projekcie rozporządzenia wymaganiami wynikającymi z Zalecenia OIML R 91 objęte zostały wszystkie kategorie przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, które podlegają prawnej kontroli metrologicznej w Polsce. Zasada ta została pominięta w przypadku tych wymagań, które ze względu na szczególne cechy określonych rodzajów przyrządów, nie mogły być zastosowane do tych przyrządów. Wymagania dla przyrządów w zakresie konstrukcji, wykonania i materiałów określone zostały w § 4 – 15 i 18.

W § 16 projektu rozporządzenia określone zostały szczegółowe wymagania dla radarów wykorzystujących efekt Dopplera i w § 17 - szczegółowe wymagania dla przyrządów laserowych.

W rozdziale 3 projektu rozporządzenia określone zostały wymagania w zakresie charakterystyk metrologicznych przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym. Wymagania te wynikają z Zalecenia OIML R 91.

W rozdziale 4 projektu rozporządzenia określone zostały wymagania w zakresie warunków właściwego stosowania przyrządów oraz zakresu informacji, jaki powinna zawierać instrukcja obsługi. Projektowane przepisy w tym zakresie są zgodne z obecnie obowiązującymi.

W rozdziale 5 projektu rozporządzenia określony został szczegółowy zakres badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym. Proponowany zakres badań i sprawdzeń ma na celu sprawdzenie, czy dany przyrząd spełnia określone prawem wymagania.

W związku z szybkim postępem technicznym szczególnie określanie sposobu i metod przeprowadzania badań i sprawdzeń przyrządów, a tym samym nakładanie ograniczeń co do możliwości wykorzystywania najnowszych osiągnięć techniki w tym zakresie, powoduje konieczność dokonywania częstych nowelizacji przepisów. W związku z tym uznano, że nie

jest zasadne umieszczanie w projekcie rozporządzenia przepisów o sposobach i metodach przeprowadzania badań i sprawdzeń przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym podczas prawnej kontroli metrologicznej, tym bardziej, że upoważnienie ustawowe w tym zakresie ma charakter fakultatywny. Obecnie są one określone w rozporządzeniu.

W projekcie rozporządzenia proponuje się utrzymanie dotychczasowych przepisów, zgodnie z którymi sprawdzenie określonych przyrządów podczas legalizacji w warunkach znamionowych użytkowania wykonuje się w miejscu jego zainstalowania i użytkowania. Proponuje się ponadto rozszerzenie kategorii przyrządów, które dotychczas były legalizowane w pojeździe, w którym są zainstalowane i użytkowane, z prędkościomierza kontrolnego, o którym mowa w § 3 pkt 4 lit. a projektu rozporządzenia, na wszystkie przyrządy przeznaczone do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym z poruszającego się pojazdu. Zmiana ta wynika z faktu pojawiania się nowych rozwiązań technicznych, które pozwalają na instalację w pojazdach innych niż dotychczas przyrządów. Zasadne jest, aby legalizacja przyrządów przeznaczonych do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym z poruszającego się pojazdu była dokonywana w warunkach użytkowania przyrządu, czyli w pojeździe, w którym przyrząd ten jest użytkowany.

Projekt rozporządzenia przewiduje również możliwość dokonywania w miejscu użytkowania sprawdzeń podczas legalizacji także innych przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym. Dotyczyć to w szczególności powinno tych przyrządów, których dostarczenie do siedziby organu administracji miar w celu ich legalizacji, byłoby ze względów technicznych znacznie utrudnione.

W projekcie rozporządzenia proponuje się, aby do postępowań wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia stosować przepisy dotychczasowe.

W projekcie nie proponuje się wprowadzenia przepisów przejściowych dla użytkowanych przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym. Nowe wymagania dla przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym dotyczyć będą wyłącznie przyrządów wprowadzanych do obrotu lub użytkowania. Do użytkowanych przyrządów stosowane będą przepisy rozporządzenia dotyczące legalizacji tych przyrządów, które powtarzają dotychczas obowiązujące normy.

Zgodnie z projektem rozporządzenia nowe przepisy powinny wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia aktu.

Projekt rozporządzenia podlega notyfikacji, zgodnie z rozporządzeniem 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 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Projekt rozporządzenia został przekazany do konsultacji społecznych. Wyniki konsultacji społecznych przedstawiono w Ocenie Skutków Regulacji.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji i Biuletynie Informacji Publicznej Głównego Urzędu Miar, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337).

# OCENA SKUTKÓW REGULACJI

## 1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Rozporządzenie oddziałuje na podmioty wprowadzające do obrotu lub użytkowania przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym oraz na podmioty użytkujące te przyrządy pomiarowe, w szczególności Policję, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i Straż Miejską.

Wprowadzane przepisy powinny umożliwić producentom stosowanie nowych rozwiązań konstrukcyjnych w tych przyrządach. Ograniczone zostały również wymagania techniczne dotyczące tych przyrządów, ale przy zachowaniu konieczności spełnienia wymagań metrologicznych tj. zapewnienia dokonywania pomiarów z błędem nie większym niż dopuszczony przepisami prawa.

W przypadku podmiotów użytkujących przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, wprowadzane przepisy powinny zapewnić możliwość nabywania przyrządów o doskonalszej konstrukcji niż dostępne obecnie na rynku zapewniające łatwiejszą identyfikację pojazdów, których prędkość jest kontrolowana, co jest szczególnie istotne przy sporządzaniu dowodów naruszenia prawa w zakresie dopuszczalnej prędkości pojazdu w ruchu drogowym. Ponadto ze względu na rozszerzony minimalny zakres instrukcji obsługi przyrządów, ryzyko nieprawidłowego użytkowania tych przyrządów powinno być ograniczone.

Rozporządzenie oddziałuje na organy administracji miar w zakresie wykonywania prawnej kontroli metrologicznej przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, w szczególności poprzez ograniczenie zakresu sprawdzeń wykonywanych podczas legalizacji ponownej przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym.

## 2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji społecznych został dwukrotnie przekazany do producentów i importerów przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, organizacji i zrzeszeń przedsiębiorców oraz głównych użytkowników tych przyrządów.

W dniu 13 kwietnia 2011 r. projekt rozporządzenia został przekazany do 51 podmiotów, w tym do Komendy Głównej Policji i Straży Miejskich miast siedzib wojewodów lub marszałków województw.

Stanowisko w sprawie projektu przedstawione zostało przez 19 podmiotów. Zainteresowanie pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, zgłosił Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. Uwagi do projektu zostały zgłoszone przez 10 podmiotów.

Zgłoszone uwagi w znaczącej części albo dotyczą propozycji wprowadzenia zmian, które są sprzeczne z ustawą z dnia 11 maja 2001 r. - Prawo o miarach (np. propozycja zastąpienia użytego w ustawie – Prawo o miarach określenia „charakterystyki metrologicznej” określeniem „parametry metrologiczne”), Zaleceniem OIML R 91 (np. propozycja wprowadzenia wymagania dla wysokości cyfr wyświetlacza) albo mają charakter z jednej strony bardzo ogólny (np. uwaga, że wymaganie określone w projektowanym § 4.1. - „Konstrukcja, wykonanie i materiały użyte do wykonania przyrządów powinny zapewniać trwałość przyrządów podczas ich użytkowania” - jest „zdaniem bez treści merytorycznej, wyrażającym jedynie życzenie, aby było dobrze” i nie jest to żadne konkretne wymaganie) albo z drugiej strony dotyczą propozycji wprowadzenia szczegółowych rozwiązań konstrukcyjnych (np. propozycja wprowadzenia nowego przepisu dotyczącego odcinkowego pomiaru prędkości bazującego na systemie kamer wizyjnych i sieci GSM). Ponadto zgłoszone

zostały uwagi dotyczące przedmiotu wykraczającego poza delegację ustawową (np. uwaga o tym, że rozporządzenie nie przewiduje przepisów o ochronie danych osobowych, w tym bezpieczeństwa przetwarzanych danych osobowych). Uwagi tego typu nie zostały uwzględnione.

Nie uwzględniono również uwag dotyczących przedmiotu, który nie powinien być normowany prawem (np. dodanie nowego wymagania, że do obsługi przyrządów nie mogą być wymagane żadne dodatkowe kursy czy szkolenia, a obsługa powinna być możliwa dla każdego, kto zapoznał się z instrukcją obsługi przyrządu).

Część uwag wynikała prawdopodobnie z błędnego odczytania proponowanych norm (np. propozycja wprowadzenia zmiany tak, aby producent określał poziom warunków znamionowych w zakresie zasilania gwarantujących poprawne funkcjonowanie przyrządu – co w projekcie zostało już uwzględnione). Uwagi te stanowiły podstawę do nowego zredagowania określonych projektowanych przepisów.

Część uwag nie została uwzględniona ze względu na ich sprzeczność z innymi zgłoszonymi uwagami, które zostały uwzględnione.

W ramach powyższych konsultacji społecznych uwzględniono następujące uwagi:

- 1) zmiany wymagania dotyczące wytrzymałości i trwałości przyrządu,
- 2) określenia nowych wymagań dla przyrządów bezobsługowych w warunkach, gdy temperatura otoczenia przekroczy granice określone dla warunków znamionowych użytkowania,
- 3) podniesienia górnej granicy zakresu odporności przyrządu na wilgotność,
- 5) ograniczenia warunku dotyczącego wykonania przynajmniej 500 pomiarów prędkości podczas badania typu, do przyrządów radarowych.

Uwzględniono również uwagę dotyczącą powoływania się na Polskie Normy. W projekcie odstąpiono od powoływania się na Polskie Normy, ale należy zauważyć, że przepisy, w których powołano się na Polskie Normy dotyczyły określonych parametrów narażeń, na które przyrząd pomiarowy powinien być odporny. W projekcie rozporządzenia nie zawarto warunku, że jedynym sposobem spełnienia wskazanych wymagań jest stosowanie określonych norm, a tym samym nie zamierzano wprowadzić obowiązku stosowania określonych norm.

Podczas konsultacji społecznych zgłoszono również wniosek o rozszerzenie zakresu projektu rozporządzenia o określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm) przyrządy pomiarowe zainstalowane na statku powietrznym. Uwaga ta została wstępnie przyjęta. Jednak ze względu na istniejące wątpliwości co do okoliczności istotnych dla ustalenia zakresu wymagań, które mają podlegać badaniom w laboratorium podczas postępowania w sprawie wniosków o zatwierdzenie typu przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów, zainstalowanych na statkach powietrznych, przyjęto za zasadne na obecnym etapie prac, niewłączenie do przedstawianego projektu przepisów dotyczących przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów, zainstalowanych na statkach powietrznych. Prace nad tymi przepisami prowadzone będą w dalszym ciągu, co powinno znaleźć swój wyraz w nowelizacji obowiązujących przepisów. Należy mieć na uwadze, że przyrządy zainstalowane na statkach powietrznych są urządzeniami nowej konstrukcji, wprowadzonymi do użytkowania tylko w dwóch państwach Unii Europejskiej. Obecnie nie ma szczegółowych danych technicznych i konstrukcyjnych tych przyrządów, co znacznie utrudnia określenie zakresu badań, które powinny być przeprowadzone podczas ich zatwierdzania typu, a które zarazem byłyby możliwe do wykonania.

Projekt opracowany na podstawie zgłoszonych uwag, w tym uwzględniający uwagę dotyczącą rozszerzenia zakresu rozporządzenia o przepisy dla przyrządów pomiarowych zainstalowanych na statkach powietrznych, został ponownie przekazany do konsultacji społecznych w dniu 7 października 2011 r. Projekt został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Business Centre Club,



- 2) Centralny Wojskowy Ośrodek Metrologii,
- 3) Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- 4) Federacja Konsumentów,
- 5) Instytut Łączności - Państwowy Instytut Badawczy,
- 6) Komenda Główna Policji,
- 7) Konfederacja Pracodawców Polskich,
- 8) Krajowa Izba Gospodarcza,
- 9) Krajowa Rada Komendantów Straży Miejskich i Gminnych Rzeczypospolitej Polskiej,
- 10) Krajowa Rada Rzeczników Konsumentów,
- 11) Naczelna Organizacja Techniczna,
- 12) Polska Akademia Nauk,
- 13) Polska Akademia Umiejętności,
- 14) Polska Izba Handlu,
- 15) Polska Izba Motoryzacji,
- 16) Polski Komitet Normalizacyjny,
- 17) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan,
- 18) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
- 19) Polskie Centrum Akredytacji,
- 20) Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
- 21) Rada Krajowa Federacji Konsumentów,
- 22) Stowarzyszenie Konsumentów Polskich,
- 23) Związek Pracodawców Przemysłu Urządzeń Pomiarowych,
- 24) Związek Rzemiosła Polskiego,
- 25) P.P.H.U. Alert Elektronika Przemysłowa,
- 26) Cat Traffic Sp. z o.o.,
- 27) Krzysztof Puszek Gatso One B.V.,
- 28) Lifor Sp. z o. o.,
- 29) Misutronic J. Gorgoń,
- 30) PolCam Systems Sp. z o.o.,
- 31) Rameb E. Błachowicz, R. Lamczyk SJ,
- 32) Safety Camera Systems Sp. z o.o.,
- 33) Woltik G. Tryniszewski, W. Tryniszewska,
- 34) Videoradar Sp. z o.o.,
- 35) Zakład Urządzeń Radiolokacyjnych Zurad Sp. z o. o.

Projekt nie został ponownie przesłany do Straży Miejskich miast siedzib wojewodów lub marszałków województw. Mając na uwadze brak uwag tych podmiotów we wcześniejszych konsultacjach, uznano za celowe przekazanie projektu wyłącznie do Krajowej Rady Komendantów Straży Miejskich i Gminnych Rzeczypospolitej Polskiej.

Stanowisko w sprawie projektu przedstawione zostało przez 11 podmiotów. Uwagi do projektu zostały zgłoszone przez 6 podmiotów.

W przedstawianym projekcie uwzględniono uwagę zgodnie, z którą konstrukcja i wykonanie przyrządu powinno zapewnić wskazanie pojazdu, którego prędkość została zmierzona jadącego w grupie pojazdów również w przypadku wymijania innego pojazdu. Uwzględniono również uwagi dotyczące wprowadzenia parametrów określających odporność na udary mechaniczne.

W związku ze zgłoszoną uwagą, w projekcie proponuje się zwiększenie zakresu temperatury, na którą przyrządy powinny być odporne z - 20 stopni C do - 25 stopni C, przy pozostawieniu górnej granicy na tym samym poziomie (+ 70 stopni C).

Uwzględniając zgłoszone uwagi ograniczono warunek możliwości identyfikacji wersji i nominalnej sumy kontrolnej wyłącznie do oprogramowania odpowiedzialnego za funkcje przyrządu i jego charakterystyki metrologiczne.

Mając na względzie uwagę dotyczącą ustawienia nominalnego kąta pracy przyrządu radarowego, w przedstawianym projekcie dokonano zmiany redakcji proponowanego § 16 ust. 1 pkt 1 projektu rozporządzenia, która powinna zapewnić uniknięcie nieporozumień, stanowiących podstawę zgłoszonej uwagi. W podobnym celu dokonano zmiany redakcji proponowanego § 17 ust. 1 pkt 1 projektu rozporządzenia.

W przedstawianym projekcie nie uwzględniono uwag dotyczących wymagań konstrukcyjnych przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, które nie są istotne dla prawidłowego działania tych przyrządów. W szczególności dotyczy to następujących uwag:

- 1) wprowadzenia w projekcie zasady, że urządzenia dodatkowe, których obsługa przez operatora jest wymagana powinny mieć możliwość tej obsługi z podstawowego pulpitu obsługi manualnej przyrządu,
- 2) wprowadzenia zasady, że rozpoczęcie nowego pomiaru powinno skasować wskazanie zmierzonej prędkości chyba, że urządzenie jest wyposażone w pamięć pomiarów, która pozwala wskazać właściwy wynik pomiaru prędkości dla zmierzonych pojazdów,
- 3) przywrócenia obowiązkowego wyposażenia przyrządów w licznik czasu upływającego od pomiaru,
- 4) sprawdzania punktów wyświetlacza przez ich zapalenie i zgaszenie,
- 5) wprowadzenie obowiązkowego wyposażenia przyrządów w dalmierz.

W projekcie nie uwzględniono uwag dotyczących uzupełnienia projektu o przepisy dotyczące tachografów samochodowych, które miałyby służyć do pomiaru pojazdów w ruchu drogowym. Tachografy samochodowe stanowią odrębną grupę przyrządów - urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 r. w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli (Dz. U. z 2008 r. Nr 3, poz. 13, z późn. zm.) prawnej kontroli metrologicznej obejmującej wyłącznie zatwierdzenie typu podlegają wykresówki do urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym - tachografów samochodowych. Przepisy dotyczące tachografów cyfrowych są zawarte w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str. 8 oraz Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998, str. 1) i ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. Nr 180, poz. 1494, z późn. zm.).

Nie została również uwzględniona uwaga dotycząca § 2 projektu rozporządzenia, zgodnie z którą projektowany przepis może naruszać prawo Unii Europejskiej. Projektowany przepis nie narusza zasady swobodnego przepływu towarów w Europejskim Obszarze Gospodarczym. Przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym nie są objęte prawem zharmonizowanym Unii Europejskiej.

Nie uwzględniono uwag dotyczących rozszerzenia zakresu § 3 projektu rozporządzenia, w którym zdefiniowane zostały określenia użyte w projekcie rozporządzenia, w tym zdefiniowania określenia „poziom ufnosci”, „urządzenia dodatkowe”. W opinii autorów projektu wszystkie istotne określenia użyte w projekcie zostały w nim zdefiniowane. Określenie „poziom ufnosci”. wyjaśnione zostało w § 15 projektu rozporządzenia. Określenie "urządzenia dodatkowe" jest użyte w ustawie Prawo o miarach i nie jest celowe definiowanie tego określenia dla potrzeb poszczególnych aktów wykonawczych.

Nie uwzględniono uwagi dotyczącej zwiększenia zakresu pomiarowego przyrządu do 250 km/h. Określony w projekcie zakres pomiarowy wynika z zalecenia OIML i dla celów nakładania kar związanych z naruszeniem przepisów w ruchu drogowym, pomiar prędkości do 220 km/h należy uznać za wystarczający.

Nie uwzględniono również uwagi dotyczącej wprowadzenia zasady samoczynnego odblokowania możliwości wykonywania pomiarów lub ponownego uruchomienia urządzenia według parametrów ustawionych przed zablokowaniem możliwości wykonywania pomiarów lub przed wyłączeniem urządzenia w przypadku powrotu do warunków znamionowych użytkowania, np. w przypadku zmian wartości napięcia. Projekt wprowadza wymaganie

dotyczące działania przyrządu w określonych warunkach; po ustaniu tych warunków działanie przyrządu jest uzależnione od rozwiązań konstrukcyjnych, najczęściej stosowanym jest ponowne uruchomienie przyrządu (samoczynne).

Nie uwzględniono uwagi dotyczącej wprowadzenia wymagania odporności przyrządów na temperaturę w warunkach składowania. Zgodnie z zaleceniem OIML przyrząd powinien być odporny na określoną temperaturę w warunkach, gdy jest on wyłączony, a nie tylko składowany.

Nie uwzględniono uwagi dotyczącej rezygnacji z zabezpieczenia oprogramowania przyrządów w formie sumy kontrolnej. Zgodnie z dokumentem WELMEC 7.2 (European Cooperation in Legal Metrology), organizacji działającej na rzecz współpracy pomiędzy służbami metrologii prawnej państw członkowskich Unii Europejskiej i EFTA, suma kontrolna powinna być stosowana jako środek identyfikacji oprogramowania.

Nie uwzględniono również uwag dotyczących zarzutu niezgodności projektu z zaleceniem OIML w zakresie wymaganych oznaczeń przyrządów i odporności na wilgotność powietrza w określonym zakresie. Projekt w zakresie wymaganych oznaczeń przyrządów odpowiada zaleceniu OIML R 91 pkt 6. Zalecenie OIML R91 (A.2.b) nie określa parametrów odporności przyrządu na wilgotność powietrza; zakres określony w projekcie wynika z warunków środowiskowych występujących w Polsce i został przyjęty w wyniku wcześniej zgłoszonych uwag w trakcie konsultacji społecznych.

W projekcie nie uwzględniono uwagi dotyczącej obowiązku zatwierdzenia instrukcji obsługi przyrządu. Zgodnie z ustawą - Prawo o miarach zatwierdzany jest typ przyrządu; instrukcja obsługi stanowi jeden z dokumentów stanowiących podstawę do wydania decyzji zatwierdzenia typu, ale jako taka nie jest zatwierdzana.

Nie uwzględniono uwag dotyczących liczby pomiarów wykonywanych podczas badania typu przyrządów radarowych. Liczba ta wynika z zalecenia OIML.

Nie uwzględniono uwagi dotyczącej wymagań technicznych, jakie powinien spełniać sprzęt pomiarowy wykorzystywany w procedurach badawczo-sprawdzających. Wymagania dotyczące przyrządów wzorcowych określono są w odpowiednich normach (PN 72025).

Projekt rozporządzenia został umieszczony w Biuletynach Informacji Publicznej: Rządowego Centrum Legislacji, Ministerstwa Gospodarki i Głównego Urzędu Miar, w celu umożliwienia zgłoszenia uwag przez zainteresowane podmioty – zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje również skutków finansowych dla budżetów pozostałych jednostek sektora finansów publicznych.

### 4. Wpływ aktu normatywnego na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### 5. Wpływ aktu normatywnego na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie rozporządzenia nie zmieni konkurencyjności gospodarki. Nie wpłynie również na przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Oczekuje się jednak, że ze względu na to, że uchyla ono dotychczasowe, szczegółowe przepisy w zakresie konstrukcji przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym i umożliwia

stosowanie nowych rozwiązań konstrukcyjnych, rozporządzenie wpłynie na zwiększenie innowacyjności przyrządów.

#### 6. Wpływ aktu normatywnego na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

#### 7. Wskazanie źródeł finansowania

Wejście w życie rozporządzenia nie wymaga źródeł finansowania.