

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia.....2010 r.

w sprawie szczegółowego trybu kontroli rodzaju paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu²⁾

Na podstawie art. 50a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy tryb kontroli rodzaju używanego paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu mechanicznego oraz sposób badania próbek pobranego paliwa.

§ 2. 1. Kontrolę rodzaju paliwa używanego do napędu pojazdu mechanicznego przeprowadza się przez:

1) próbę kwasową dokonywaną przez inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, zwanego dalej "inspektorem";

2) analizę dokonywaną przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji w zakresie badań paliw płynnych, wydany przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z przepisami o systemie oceny zgodności.

2. W celu przeprowadzenia kontroli, o której mowa w ust. 1, inspektor w obecności kierującego pojazdem pobiera z instalacji paliwowej pojazdu próbkę paliwa w niezbędnej ilości, jednak nie większej niż 0,5 dm³.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 21 marca 2006 r. w sprawie szczegółowego trybu kontroli rodzaju paliwa znajdującego się w zbiorniku pojazdu (Dz. U. Nr 56, poz. 395), które zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 225, poz. 1466) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 43, poz. 246, Nr 164, poz. 1107, Nr 225, poz. 1466 i Nr....., poz.....

3. Do pobrania próbki inspektor stosuje urządzenie umożliwiające pobranie paliwa z instalacji paliwowej pojazdu i przelanie lub przetłoczenie go do naczynia, w którym będzie poddane próbie kwasowej, lub do pojemników, w których przekazane zostanie do analizy, o której mowa w ust. 1 pkt 2.
4. Przed pobraniem próbki urządzenie, o którym mowa w ust. 3, inspektor przepłukuje paliwem pobranym z instalacji paliwowej kontrolowanego pojazdu.
5. Paliwo pochodzące z płukania umieszcza się w pojemniku na zlewki.

§ 3. 1. Próbę kwasową przeprowadza się przez dodanie odpowiedniej ilości próbki paliwa do naczynia, w którym znajduje się 18 % wodny roztwór kwasu solnego, wymieszanie cieczy, a następnie pozostawienie mieszaniny przez okres 10 minut.

2. Jeżeli w wyniku próby kwasowej przeprowadzonej w sposób określony w ust. 1 w naczyniu pojawi się warstwa o zabarwieniu od różowego do czerwonego, wówczas należy uznać, że w kontrolowanym paliwie znajduje się znacznik przeznaczony do znakowania oleju opałowego lub oleju napędowego przeznaczonego na cele opałowe, zgodnie z przepisami o podatku akcyzowym.

§ 4. 1. Inspektor, w przypadku zastrzeżenia co do wyniku próby kwasowej, o której mowa w § 2 ust. 1 pkt 1, lub na żądanie kontrolowanego, może przekazać badaną próbkę do analizy, o której mowa w § 2 ust. 1 pkt 2.

2. Pobrana do analizy próbka paliwa jest umieszczana w dwóch jednakowych, szczelnie zamykanych pojemnikach, oznaczonych w sposób pozwalający na identyfikację pojazdu, z którego pobrano próbkę, kierującego tym pojazdem, daty i miejsca pobrania próbki oraz zabezpieczających paliwo przed zmianą jego cech charakterystycznych. W każdym z pojemników umieszcza się co najmniej 0,2 dm³ paliwa.

3. Pojemnik z pobraną próbką paliwa inspektor przekazuje niezwłocznie, nie później niż w terminie 7 dni od dnia pobrania próbki, do laboratorium, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 2.

4. Paliwo znajdujące się w jednym z pojemników przeznaczane jest do badań, natomiast paliwo znajdujące się w drugim z pojemników stanowi zapas kontrolny laboratorium.

§ 5. 1. Niezwłocznie po zakończeniu kontroli rodzaju paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu sporządza się protokół, którego wzór określa załącznik do rozporządzenia.

2. Jeżeli w wyniku kontroli, o której mowa w § 2 ust. 1 pkt 1, nie stwierdzono zastrzeżeń co do rodzaju paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu, protokół sporządza się wyłącznie na żądanie kierującego kontrolowanym pojazdem, o czym należy go pouczyć.

3. Protokół sporządza się w dwóch egzemplarzach, a jeżeli zachodzi konieczność przekazania próbki do analizy, o której mowa w § 2 ust. 1 pkt 2, w trzech egzemplarzach. Jeden egzemplarz otrzymuje kierujący kontrolowanym pojazdem, drugi dołącza się do akt sprawy, a trzeci egzemplarz, jeżeli został sporządzony, dołącza się do próbki przesyłanej do laboratorium.

§ 6. Pozostałość pobranej próbki paliwa, której nie wykorzystano do kontroli, przelewa się lub przetłacza, za zgodą kierującego pojazdem, do instalacji paliwowej pojazdu, z którego została pobrana. W przypadku braku zgody kierującego pojazdem pozostałość próbki umieszcza się w pojemniku na zlewki.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 31 grudnia 2010 r.

Minister Infrastruktury

W porozumieniu:

Minister Finansów

WZÓR

pieczęć nagłówkowa
Wojewódzkiego Inspektoratu
Transportu Drogowego
....., dnia

**Protokół nr
kontroli rodzaju paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu**

Działając na podstawie art. 50 pkt 1 lit. h ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.)

.....
(imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe inspektora)

.....
(w/na^{*)} wskazać miejscowość, nr drogi oraz inne informacje
dotyczące miejsca kontroli)
dokonał kontroli/pobrania do analizy^{*)} próbki paliwa
znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu:

.....
(marka i typ pojazdu)

nr rej.

kierowanego przez:

(imię i nazwisko oraz adres osoby
kierującej pojazdem)

należącego do:

(imię i nazwisko albo nazwa oraz adres
miejsca zamieszkania (siedziby) przewoźnika)

W wyniku próby kwasowej stwierdzono:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

(opisać zmiany, jakie zaszły w próbce poddanej próbie
kwasowej, lub stwierdzić ich brak)

Pobrana próbka paliwa zostanie przekazana do laboratorium
posiadającego certyfikat akredytacji w celu dokonania
analizy.^{*)}

Według oświadczenia kierującego pojazdem ostatnie tankowanie
pojazdu odbyło się w:^{*)}

.....
(nazwa, adres, o ile jest to możliwe nr stacji paliw, na
której odbyło się tankowanie, data tankowania)

Kierujący pojazdem odmówił poinformowania kontrolującego o
ostatnim miejscu tankowania pojazdu.^{*)}

Uwagi kierującego pojazdem lub inspektora:

.....
.....
.....

.....
(podpis kierującego
kontrolowanym pojazdem)

.....
(podpis inspektora)

^{*} Niepotrzebne skreślić.

UZASADNIENIE

Niniejszy projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 50a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.) i określa szczegółowy tryb dokonywania przez Inspekcję Transportu Drogowego kontroli rodzaju używanego paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdów mechanicznych oraz sposób badania próbek pobranego paliwa.

Obecnie kwestię przeprowadzania kontroli rodzaju używanego paliwa reguluje rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 21 marca 2006 r. w sprawie szczegółowego trybu kontroli rodzaju paliwa znajdującego się w zbiorniku pojazdu (Dz. U. Nr 56, poz. 395).

W dniu 29 października 2010 r. Sejm uchwalił ustawę o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 225, poz. 1466), która w art. 5 pkt 2 dokonuje nowelizacji art. 50a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w zakresie wytycznych dotyczących treści rozporządzenia, będącego przedmiotem delegacji przewidzianej w tym przepisie. Ustawa z dnia 29 października 2010 r. w art. 6 zawiera przepis zachowujący czasowo w mocy przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 50a ustawy o transporcie drogowym, w brzmieniu obowiązującym przed dniem 31 grudnia 2010 r. (data wejścia w życie ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw). A zatem w dniu 31 grudnia 2010 r. na mocy przywołanego powyżej przepisu art. 7 obowiązywać będzie rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 21 marca 2006 r.

Natomiast w dniu 3 grudnia 2010 r. Sejm uchwalił ustawę o zmianie ustawy o transporcie drogowym. Ustawa ta również dokonuje, w art. 1 pkt 34, nowelizacji art. 50a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przewidując zmianę wytycznych dotyczących treści rozporządzenia. Ustawa zawiera także w art. 10 regulację intertemporalną, przewidującą czasowe utrzymanie w mocy aktów wykonawczych wydanych na podstawie m.in. art. 50a ustawy o transporcie drogowym w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie tej ustawy, a więc w brzmieniu ustanowionym przez art. 5 pkt 2 ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (który wejdzie w życie z dniem 31 grudnia 2010 r.), do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie znowelizowanych upoważnień ustawowych.

Tym samym, w przypadku, gdyby nie weszło w życie, do dnia 31 grudnia 2010 r. rozporządzenie na podstawie art. 50a (w brzmieniu nadanym przez art. 5 pkt 2 ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw), uregulowanie przewidziane w art. 10 ww. ustawy z dnia 3 grudnia 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, w zakresie dotyczącym art. 50a, stanie się bezprzedmiotowe. Nie będzie w systemie prawa aktu wykonawczego, który ma być czasowo zachowany w mocy.

Poprawnym legislacyjnie rozwiązaniem w tym zakresie jest więc pilne wydanie przepisów wykonawczych na podstawie art. 50a, w brzmieniu nadanym przez art. 5 pkt 2 ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, z wyznaczeniem daty ich wejścia w życie do dnia 31 grudnia 2010 r.

W związku z powyższym, należy wskazać, że niniejszy projekt rozporządzenia ma na celu jedynie zapobieżenie powstaniu, w opisanym wyżej stanie prawnym, luki prawnej, w zakresie możliwego braku stosownych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 50a ustawy o transporcie drogowym i nie zawiera zmian merytorycznych w stosunku do obowiązującego obecnie rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 21 marca

2006 r. Jediną zmianą terminologiczną zastosowaną w treści rozporządzenia w stosunku do obecnie obowiązującego jest zastąpienie pojęcia „zbiornika pojazdu” pojęciem „instalacji paliwowej pojazdu”. Zmiana ta wynika z konieczności dostosowania terminologii w rozporządzeniu do nowego brzmienia delegacji zawartej w art. 50a ustawy o transporcie drogowym, po wejściu w życie art. 5 pkt 2 ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Przedmiotowy projekt nie jest objęty przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które będzie oddziaływać regulacja

Przedmiotowa regulacja będzie oddziaływać na:

- 1) Inspekcję Transportu Drogowego;
- 2) podmioty wykonujące przewozy drogowe.

3. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został – w ramach konsultacji społecznych - przesłany, do następujących podmiotów:

- 1) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
- 2) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego;
- 3) Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych Lewiatan;
- 4) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji.

4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.