

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2015 r.

w sprawie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych blokady alkoholowej oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej²⁾

Na podstawie art. 66 ust. 1g ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.³⁾) zarządza się co następuje:

§ 1. Blokada alkoholowa powinna być wykonana zgodnie z aktualnym poziomem wiedzy i najlepszą praktyką inżynierską. Aktualny poziom wiedzy jest opisany w następujących Polskich Normach:

- 1) Polskiej Normie PN-EN 50436-1: Blokady alkoholowe. Metody badania i wymagania dotyczące parametrów. Część 1: Urządzenia przeciwdziałające prowadzeniu pojazdów przez nietrzeźwych kierowców;
- 2) Polskiej Normie PN-EN 50436-2: Blokady alkoholowe. Metody badania i wymagania dotyczące parametrów. Część 2: Urządzenia podstawowego zapobiegania mające ustnik i mierzące zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu.

§ 2. Wzór dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej określa załącznik do rozporządzenia.

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

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907).

²⁾ 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 zakresie 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).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970 oraz z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1649, 1830, 1844 i 1893.

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

WZÓR

Dokument potwierdzający kalibrację blokady alkoholowej¹⁾

(nazwa producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela wykonującego kalibrację)			
Właściciel pojazdu	(Imię i nazwisko, lub nazwa właściciela pojazdu)	Numer dokumentu	
		Data kalibracji	
	Producent urządzenia		
	Typ urządzenia		
	Numer seryjny urządzenia		
	(Adres właściciela pojazdu)	Data ważności kalibracji od dnia wystawienia	
		Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu	

Przyrząd spełnia wymagania/niespełnia wymagań²⁾ § 1 rozporządzenia w sprawie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych blokady alkoholowej oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej

..... (Miejscowość, data) (Imię i nazwisko, stanowisko osoby wykonującej kalibrację) (Podpis)
------------------------------	--	-------------------

¹⁾ Dokument powinien być sporządzony na papierze z zabezpieczeniem w postaci kolorowej grafiki lub znaku wodnego, odpowiadającym znakowi producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela.

²⁾ Niepotrzebne skreślić.

UZASADNIENIE

W dniu 17 kwietnia 2015 r. została ogłoszona ustawa z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541). Ww. akt wprowadził upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia wymagań funkcjonalnych, wymogów technicznych oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej, uwzględniając dostępność rynkową takich urządzeń oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Blokada alkoholowa jest urządzeniem połączonym z kluczowym obwodem pojazdu, które wymaga od kierowcy poddania się kontroli trzeźwości przed każdym uruchomieniem silnika pojazdu. Jeżeli stężenie alkoholu w wydychanym powietrzu przekracza dopuszczalny poziom, urządzenie uniemożliwia uruchomienie silnika pojazdu. Podstawowym zadaniem blokad alkoholowych jest uniemożliwienie kierowcom jazdy pojazdem po wypiciu alkoholu.

W procedowanym projekcie zostały określone wymagania funkcjonalne, wymogi techniczne oraz wzór dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej. Dokument potwierdzający kalibrację blokady alkoholowej będzie weryfikowany przez uprawnionego diagnostę w toku badania technicznego pojazdu wyposażonego w taką blokadę.

Projekt przewiduje, że blokada alkoholowa powinna być wykonana zgodnie z aktualnym poziomem wiedzy i najlepszą praktyką inżynierską. Aktualny poziom wiedzy jest opisany w Polskich Normach, dlatego też w projekcie przywołano następujące normy: PN-EN 50436-1 – Blokady alkoholowe. Metody badania i wymagania dotyczące parametrów. Część 1: Urządzenia przeciwdziałające prowadzeniu pojazdów przez nietrzeźwych kierowców, PN-EN50436-2 (Blokady alkoholowe. Metody badania i wymagania dotyczące parametrów. Część 2: Urządzenia podstawowego zapobiegania mające ustnik i mierzące zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu. W załączniku do rozporządzenia określono wzór dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej, której dokonuje producent urządzenia lub jego upoważniony przedstawiciel.

Projekt rozporządzenia zostanie notyfikowany do Komisji Europejskiej, 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 zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. WE L 204 z 21.07.1998 r., str. 37, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2005 r. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt został udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Mając na uwadze § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

W trakcie prac legislacyjnych nad niniejszym projektem rozporządzenia Spółka Noidss Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach, niebędąca podmiotem o charakterze lobbingowym, wymienionym w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową (www.mac.bip.gov.pl), wyraziła zainteresowanie pracami nad projektem rozporządzenia.

W dniu 17 lipca 2015 r., na wniosek spółki Noidss Sp. z o.o., w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju odbyło się wysłuchanie publiczne, które zostało przeprowadzone zgodnie z przepisami zarządzenia nr 21 Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dnia 15 kwietnia 2014 r. w sprawie wykonywania w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju postanowień ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa. Protokół z wysłuchania publicznego wraz z załącznikami został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej MiiR oraz RCL.

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych blokady alkoholowej oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Michał Krasowski michal.krasowski@mir.gov.pl Telefon 22-630-17-33</p>	<p>Data sporządzenia 1.12.15</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Rozwoju 519</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 17 kwietnia 2015 r. została ogłoszona ustawa z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541). Ww. akt wprowadził upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia wymagań funkcjonalnych, wymogów technicznych oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej, uwzględniając dostępność rynkową takich urządzeń oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, co powoduje konieczność wydania nowego rozporządzenia w tym zakresie.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt przywołuje obowiązujące wymagania dla tego typu urządzeń zawarte w Polskich Normach oraz regulaminach EKG ONZ. W załączniku do rozporządzenia określono również wzór dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej, której dokonuje producent urządzenia lub jego upoważniony przedstawiciel. Równolegle konieczna jest nowelizacja trzech rozporządzeń dotyczących: 1) zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania, 2) zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, 3) wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów, pod kątem określenia zasad przeprowadzania dodatkowych badań technicznych dla pojazdów wyposażonych w blokadę alkoholową oraz opłat z tym związanych.

Na polskim rynku dostępne są następujące typy blokad alkoholowych:

- 1) LiteQ System produkcji Noidss Sp.z o.o. wprowadzana do obrotu przez Noidss Sp. z o.o. Katowice;
- 2) AlcoTrue® Al i Triplog® Alcolock dystrybuowane przez Techtonic Sp. z o.o. Gdynia;
- 3) Dräger Interlock®7000 i Dräger interlock®XT, produkcji Drägerwerk AG&Co. KGaA, Lubeka, Niemcy, dystrybuowane przez Dräger Safety Polska Sp. z o.o., Bytom;
- 4) Alcolock™ WR3 i Alcolock™ V3 produkcji ACS (Alcohol Countermeasure Systems), Toronto, Kanada, Alcolock™ V3 dystrybuowana przez Kolgaz Janusz Kolanko, Warszawa;
- 5) Autowatch WAB (Wirless Alcolock Breathalyser) Or TAB (Tethered Alcohol Breathalyser) produkcji PFK Electronics (PTY) Durban, Republika Południowej Afryki, dystrybuowane przez Systemy Autobusowe Sp. z o.o. Warszawa;
- 6) Dignita AL-5 dystrybuowana przez APP Sp. z o.o. Raszyn;
- 7) Alcoguard montowana w samochodach marki Volvo.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Na poziomie Unii Europejskiej brak jest regulacji prawnych dotyczących wymagań dla blokad alkoholowych. Dotychczas blokady alkoholowe wprowadzono w różnym zakresie w Finlandii, Szwecji, Holandii, Francji, Belgii, Danii.

Szwecja - przepisy przyjęte w 2010 r. (weszły w życie 1 stycznia 2012 r.) mają zastosowanie do wszystkich osób kierujących pod wpływem alkoholu. Jako recydywiści traktowani są kierowcy, u których stwierdzono stężenie alkoholu we krwi powyżej 1,0g/l i tym przypadku orzekany jest obowiązek jazdy pojazdem wyposażonym w blokadę alkoholową przez okres 2 lat, pozostali przez okres 1 roku. Blokady alkoholowe mogą być także montowane w określonych grupach pojazdów na zasadzie dobrowolności. Od 1999 r. montowane są w taksówkach, autobusach i ciężarówkach. W 2012 r. 75% pojazdów rządowych w Szwecji było wyposażonych w blokady alkoholowe. W pojazdach użytkowych zamontowanych jest na zasadach dobrowolności ponad 70000 blokad

alkoholowych. Od końca 2012 r. autobusy szkolne muszą być wyposażone w takie blokady. Blokady alkoholowe są montowane i kalibrowane przez autoryzowane serwisy producenta (rozmieszczone w Szwecji średnio co 200km). Koszt blokady alkoholowej to około 800EUR, a wypożyczenia 100-180EUR za miesiąc.

Finlandia – zgodnie z przepisami prawnymi sąd decyduje o czasie, w którym kierowca musi jeździć z blokadą alkoholową. Jest to czas od 1 do 3 lat. W prawie jazdy wprowadzany jest krajowy kod 111, który wyróżnia takich kierowców. Od sierpnia 2011 r. blokady alkoholowe są obowiązkowe w taksówkach, autobusach szkolnych. Blokady alkoholowe muszą być zatwierdzone przez TRAFI (Finnish Transport Safety Agency). Normy europejskie w tym zakresie to EN 50436-1 lub EN 50436-2. Wymagany jest obowiązkowo certyfikat montażu i certyfikat kalibracji z serwisu. TRAFI prowadzi listę takich serwisów. Od 19 stycznia 2013 r. lekarze mają prawo zalecać blokady alkoholowe dla kierowców, którzy mają problem alkoholowy. W prawie jazdy wprowadzany jest krajowy kod 113, który wyróżnia takich kierowców.

Belgia – obowiązujące przepisy przewidują możliwość wykorzystania blokad alkoholowych w procesie reedukacji wszystkich kierowców zatrzymanych za prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu, a nie tylko recydywistów. Decyzja odnośnie instalacji blokady należy do sądu, a jej instalacja umożliwia danej osobie prowadzenie pojazdu.

Dania – wprowadzany program blokad ma dotyczyć kierowców skazanych po raz pierwszy za jazdę po alkoholu ze stężeniem alkoholu we krwi > 2 g/l. Blokady mają stanowić przedłużenie okresu pozbawienia prawa jazdy, np. w przypadku ukarania kierowcy 3-letnim zakazem prowadzenia pojazdu, istnieć będzie obowiązek montażu blokady na kolejne 2 lata, w przypadku odmowy jej instalacji przez kierowcę, okres zawieszenia ważności prawa jazdy zostanie wydłużony o kolejne 2 lata.

Francja – obowiązek instalacji blokad dotyczy każdego nowego autobusu przewożącego dzieci, ponadto pozostałe autobusy muszą być wyposażone do 2015 r.

Holandia – zmiana przepisów dotyczy wprowadzenia 2-letniego, obowiązkowego programu dla osób, które zostały zatrzymane po raz pierwszy za prowadzenie pojazdu po alkoholu (<1,3g/l) oraz dla recydywistów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Producenci blokad alkoholowych	8	MiR (określono na podstawie liczby podmiotów zainteresowanych pracami nad projektem rozporządzenia)	Bezpośrednie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4434	Transportowy Dozór Techniczny	Pośrednie
Diagności oraz uprawnione jednostki	Brak danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów	-	Pośrednie
Osoby wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów (w skutek jazdy w stanie nietrzeźwości)	Ok. 70 000 osób rocznie	Dane statystyczne Ministerstwo Sprawiedliwości	Pośrednie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Transportowy Dozór Techniczny,

8. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze w Kludzienku,
9. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
10. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
11. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
12. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
13. Pracodawcy Transportu Publicznego,
14. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
15. Związek Pracodawców Motoryzacji,
16. N.S.Z.Z. Kierowców i pracowników zaplecza technicznego motoryzacji,
17. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
18. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
19. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
20. Związek Dilerów Samochodów,
21. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego,
22. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
23. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
24. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
25. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie,
26. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych,
27. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal,
28. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
29. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
30. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Samochodowych EKSPERTMOT,
31. Politechnika Krakowska,
32. Politechnika Śląska,
33. Instytut Pojazdów Szynowych Tabor,
34. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa,
35. Techtronic,
36. AutoWatch Polska,
37. APP,
38. Grifon,
39. Promiler.

Uwagi podmiotów zostały omówione w raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łączni e (0- 10)	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
<u>Koszty / Korzyści</u> W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	<u>Koszt po stronie osoby posiadającej blokadę alkoholową</u>							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	Wpływy związane z montażem blokad alkoholowych nie są związane z określeniem wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych dla blokad alkoholowych.							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

X nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: –

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Brak wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak