

## **ROZPORZĄDZENIE**

### **MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2015 r.

#### **zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 85 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 stycznia 2011 r. w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. Nr 65, poz. 343) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 3 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dodatkowe badanie techniczne tramwaju przeprowadza się w razie doraźnej potrzeby uzasadnionej okolicznościami:

1) badania powypadkowego lub na wniosek organów kontroli drogowej w celu sprawdzenia układów i zespołów w tramwaju, co do których istnieje uzasadnione przypuszczenie, że nie spełniają one obowiązujących warunków technicznych, przy czym zakres tego badania może być ograniczony do niektórych zespołów i układów tramwaju, stosownie do okoliczności, z których wynika potrzeba ich przeprowadzenia;

---

<sup>1)</sup> 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).

<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 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).

<sup>3)</sup> 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.

- 2) montażu blokady alkoholowej w celu sprawdzenia:
  - a) sposobu jej podłączenia w pojeździe,
  - b) dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.”;
- 2) w § 7 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dodatkowe badanie techniczne trolejbusu przeprowadza się w razie doraźnej potrzeby uzasadnionej okolicznościami:

  - 1) badania powypadkowego lub na wniosek organów kontroli drogowej w celu sprawdzenia układów i zespołów w trolejbusie, co do których istnieje uzasadnione przypuszczenie, że nie spełniają one obowiązujących warunków technicznych, przy czym zakres tego badania może być ograniczony do niektórych zespołów i układów trolejbusu, stosownie do okoliczności, z których wynika potrzeba ich przeprowadzenia;
  - 2) montażu blokady alkoholowej w celu sprawdzenia:
    - a) sposobu jej podłączenia w pojeździe,
    - b) dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.”;
- 3) w załączniku nr 1 do rozporządzenia po pkt 7 dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

”

<b>8. Inne wyposażenie</b>		
8.1 Blokada alkoholowa, jeśli jest zamontowana	Oględziny	1. Widoczne uszkodzenia mechaniczne blokady alkoholowej.
		2. Widoczne uszkodzone połączenia elektryczne.
		3. Brak ważnego w dniu badania dokumentu wystawionego przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.
		4. Możliwość przygotowania układu pojazdu do jazdy bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu.

”;

- 4) w załączniku nr 5 do rozporządzenia objaśnienie \*) do wzoru zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym tramwaju otrzymuje brzmienie:

„\*) Należy wpisywać stwierdzone usterki, ograniczenia przy dopuszczeniu warunkowym i jego termin lub inne uwagi. W przypadku pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową należy wpisywać nazwę podmiotu, który wykonał kalibrację blokady oraz datę wystawienia dokumentu.”.

3) w załączniku nr 7 do rozporządzenia po pkt 6 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

”

<b>7. Inne wyposażenie</b>		
8.1 Blokada alkoholowa, jeśli jest zamontowana	Oględziny	1. Widoczne uszkodzenia mechaniczne blokady alkoholowej.
		2. Widoczne uszkodzone połączenia elektryczne.
		3. Brak ważnego w dniu badania dokumentu wystawionego przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.
		4. Możliwość przygotowania układu pojazdu do jazdy bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu.

”;

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY  
I BUDOWNICTWA**

## 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 związku z procedowanym rozporządzeniem w sprawie wymagań funkcjonalnych, wymogów technicznych oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej istnieje potrzeba równoczesnej nowelizacji rozporządzenia w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania.

Projektowane przepisy zezwolą jednostce badawczej na sprawdzenie w toku dodatkowego badania technicznego czy blokada alkoholowa, jeśli jest zamontowana w pojeździe, spełnia wymagania techniczne. Informacja o podmiocie, który wykonał kalibrację blokady, oraz data wystawienia dokumentu będzie odnotowana w uwagach w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym.

Projekt rozporządzenia zostanie notyfikowany 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.

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Michał Krasowski <a href="mailto:michal.krasowski@mir.gov.pl">michal.krasowski@mir.gov.pl</a> Telefon 22-630-17-33</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 1.12.15</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Rozwoju</b> 529</p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku z procedowanym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych blokady alkoholowej oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej istnieje potrzeba równoczesnej nowelizacji rozporządzenia w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania.

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

Projektowane przepisy zezwolą uprawnionej jednostce na sprawdzenie w toku dodatkowego badania technicznego, czy blokada alkoholowa, jeśli jest zamontowana w pojeździe, spełnia wymagania techniczne. Informacja o podmiocie, który wykonał kalibrację blokady, oraz data wystawienia dokumentu będzie odnotowana w uwagach zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym tramwaju.

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

Nie dotyczy

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4434	Transportowy Dozór Techniczny	Bezpośrednie
Diagności oraz jednostki badawcze	Brak danych ze względu na brak centralnego rejestru	-	Bezpośrednie
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]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Źródła finansowania</b>													



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)
<b><u>Koszty / Korzyści</u></b> W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw ( <u>stacje kontroli pojazdów</u> )							
	<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	Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność i przedsiębiorczość z uwagi na to, że projekt określa zasady przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów natomiast wszelkie korzyści z tym związane są określone w rozporządzeniu dotyczącym opłat za badania techniczne pojazdów.							

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