

**ROZPORZĄDZENIE**

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

z dnia ..... 2015 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów**

Na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. W załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2261, Dz. U. z 2005 r. Nr 155, poz. 1302 oraz z 2009 r. Nr 155, poz. 1233) w tabeli opłat za badania techniczne pojazdów po części oznaczonej lp. 6.12 dodaje się część oznaczoną lp. 6.13 w brzmieniu:

”

6.13	o którym mowa w art. 81 ust 11 pkt 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (za każde stanowisko kierującego)	50,00
------	---	-------

”

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**I BUDOWNICTWA**

---

<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> 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.

## 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 pojazdu. Jeżeli stężenie alkoholu w wydychanym powietrzu przekracza dopuszczalny poziom, urządzenie uniemożliwia uruchomienie pojazdu. Podstawowym zadaniem blokad alkoholowych jest zatem uniemożliwienie kierowcom jazdy pojazdem po wypiciu alkoholu.

W związku z procedowanym rozporządzeniem w sprawie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych blokady alkoholowej oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej istnieje potrzeba równoczesnej nowelizacji rozporządzenia w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2261, Dz. U. z 2005 r. Nr 155, poz. 1302 oraz z 2009 r. Nr 155, poz. 1233).

Projektowane zmiany pozwolą diagnoście oraz uprawnionej jednostce na pobranie opłaty za przeprowadzenie dodatkowego badania technicznego pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową. Mając na względzie, iż jest to badanie techniczne zbliżone zakresem wykonywanych czynności do badania pojazdu, dla którego określono wymagania techniczne w przepisach o podatku od towarów i usług, w przepisach o podatku dochodowym od osób fizycznych lub w przepisach o podatku dochodowym od osób prawnych, projekt przewiduje opłatę w wysokości 50 zł za badanie techniczne dla pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową.

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 lobbingskiej 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. Projekt rozporządzenia, nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów</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> 536</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 wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów.

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

Projektowane zmiany pozwolą diagnoście oraz uprawnionej jednostce na pobranie opłaty wynikającej z weryfikacji wyposażenia w blokadę alkoholową podczas dodatkowego badania technicznego pojazdu, jeśli taka blokada jest zamontowana.

#### 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	Bezpośrednie

#### 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>	0	0,065	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
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)												
Źródła finansowania	Podatek od towarów i usług uiszczany przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz pojazdów z tytułu przeprowadzania badań technicznych pojazdów wyposażonych w blokady alkoholowe.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W projekcie przyjęto, iż 10% z 70 000 tys. osób, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, będzie posiadało blokadę alkoholową. Oplata za dodatkowe badanie techniczne zarówno dla pojazdu samochodowego jak i tramwaju oraz trolejbusu wyposażonego w blokadę alkoholową wyniesie 50 zł brutto (40,65 netto – różnica 9,35 = wysokość podatku VAT											

	za badanie techniczne). Aktualnie w pkt wyjściowym 1 daje to $7000 \times 9,35 = 0,065$ mln zł wpływu do budżetu państwa.
--	---

### 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.)	Korzyści Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	0	284550 zł	-	-	-	-	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	<u>Koszt po stronie osoby posiadającej blokadę alkoholową</u>	0	50 zł					
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W projekcie przyjęto, iż 10% z 70 000 tys. osób, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, będzie posiadało blokadę alkoholową. Opłata za dodatkowe badanie techniczne dotyczy zarówno pojazdu samochodowego jak i tramwaju oraz trolejbusu.</p> <p>W pkt 1 wyjściowym przyjęto <math>7000 \text{ badań} \times 40,65 \text{ zł} (50 \text{ zł} - 9,35 \text{ zł}) = 284550 \text{ zł}</math>.</p> <p>W OSR nie uwzględniono wyliczeń na kolejne lata, ze względu na fakt, iż w dniu 29 kwietnia 2014 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej została opublikowana nowa dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE. Będzie to oznaczało konieczność wprowadzenia zmian przepisów w systemie badań technicznych przewidzianych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, a co za tym idzie również w aktach wykonawczych do niej, w tym w zakresie procedowanego projektu.</p>
--	--

### 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: –		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Wejście w życie rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie dotyczy		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak		