

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2016 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań
technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach²⁾**

Na podstawie art. 81 ust. 15 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. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776 i 1076) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 3 w ust. 1 po pkt 14 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 15 w brzmieniu:
„15) wyposażonego w blokadę alkoholową - obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 10 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia.”;
- 2) w załączniku nr 2 do rozporządzenia w dziale I w tabeli po pkt 9 dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

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 (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

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, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822 oraz z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1649, 1830, 1844, 1893, 2183 i 2281.

”

10. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU WYPOSAŻONEGO W BLOKADĘ ALKOHOLOWĄ					
10.1. Dodatkowe warunki techniczne	Ogledziny	1. Widoczne uszkodzenia mechaniczne blokady alkoholowej.		x	
		2. Widoczne uszkodzone połączenia elektryczne.		x	
		3. Brak ważnego w dniu badania technicznego dokumentu wystawionego przez producenta blokady alkoholowej lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.		x	
		4. Możliwość uruchomienia silnika pojazdu bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu.		x	

”;

- 3) w załączniku nr 3 do rozporządzenia objaśnienie ⁸⁾ do wzoru zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu otrzymuje brzmienie:

„⁸⁾ Należy wpisywać przekroczone parametry administracyjne w zakresie mas, wymiarów, nacisków oraz ich wartości, ustalone dane niezbędne do rejestracji pojazdu, stwierdzone niezgodności z warunkami technicznymi pojazdów, stwierdzone usterki wraz z podaniem numeru z kolumny pierwszej, odpowiedniego opisu usterki z kolumny trzeciej, oraz oceny z kolumny czwartej załącznika nr 1 lub nr 2, ograniczenia przy zezwoleniu na używanie pojazdu i jego termin, a także: informacje dotyczące wyposażenia pojazdu w zamontowane urządzenie techniczne z podaniem numeru i daty wystawienia protokołu wykonania czynności dozoru technicznego i decyzji zezwalającej na eksploatację urządzenia technicznego wydanej przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego oraz zapis informujący o braku w dowodzie rejestracyjnym pojazdu miejsca przeznaczonego na odpowiedni wpis, informację o przystosowaniu pojazdu konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej

stronie pojazdu) oraz inne uwagi. W przypadku pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową należy wpisywać: producenta, typ oraz numer seryjny urządzenia.”.

§ 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 i wymogów technicznych blokady alkoholowej oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej, istnieje potrzeba równoczesnej nowelizacji rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.

Projektowane przepisy pozwolą uprawnionemu diagnoście 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 będzie 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. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania projektem.

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

Raport z konsultacji publicznych

projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach

(nr 530 w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa)

W dniu 14 maja 2015 r. projekt w ramach konsultacji publicznych został skierowany do następujących podmiotów:

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 Kłudzienku,
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.

Termin na zgłaszanie uwag w toku konsultacji publicznych został wyznaczony na 15 dni.

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. Projekt został także umieszczony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania projektem.

Omówienia wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

Uwagi do projektu zostały zgłoszone przez następujące podmioty, w tym Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów wpisaną do rejestru podmiotów wykonujących zawodową działalnością lobbingową:

1. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów

a) uwaga dotycząca stwierdzenia usterki istotnej, określonej w pkt 10.4 tabeli załącznika nr 2 do projektu rozporządzenia została po części uwzględniona. W procedowanym projekcie brzmienie „Możliwość uruchomienia silnika pojazdu bez użycia blokady alkoholowej” zastąpiono brzmieniem „Możliwość uruchomienia silnika pojazdu bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu.” Oznacza to, iż uprawniony diagnosta będzie sprawdzał poprawność działania blokady poprzez uruchomienie silnika pojazdu bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu. Uruchomienie pojazdu bez przeprowadzenia badania na obecność alkoholu będzie skutkowało negatywnym wynikiem badania technicznego;

b) odnosząc się do uwagi dotyczącej pojazdów wyposażonych w system start-stop należy wskazać, iż blokady alkoholowe czołowych producentów tych urządzeń są przystosowane do pojazdów wyposażonych w systemy start-stop;

c) uwaga dotycząca zmiany w załączniku nr 3 objaśnienia treści pkt 8 do wzoru zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu została uwzględniona. Treść objaśnień w pkt 8 obejmuje zmianę wprowadzoną rozporządzeniem zmieniającym rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach w związku z dopuszczeniem do ruchu drogowego W Polsce pojazdów kategorii M1 o rodzaju samochód osobowy z kierownicą umieszczoną po prawej stronie.

2. Techtronic

a) uwaga dotycząca archiwizacji zdarzeń w systemie blokad alkoholowych oraz rejestrowania zdarzeń, umożliwiających analizę zachowania kierowcy wykracza poza delegację ustawową. Jednocześnie należy zauważyć, iż taką analizę może przeprowadzić producent blokady lub jego upoważniony przedstawiciel np. na prośbę sądu w ramach prowadzonego postępowania przeciwko sprawcy wypadku drogowego.

3. Alkolock 24 PL

a) uwaga dotycząca sposobu przeprowadzenia przez uprawnionego diagnostę badania poprawnego montażu i działania blokady alkoholowej została uwzględniona.

b) uwaga dotycząca dokonania próby uruchomienia pojazdu przez właściciela/użytkownika pojazdu po uprzednim wykonaniu próby trzeźwości przy użyciu blokady alkoholowej na polecenie diagnosty nie została uwzględniona. Projektowane rozporządzenie dotyczy zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów przez uprawnionych diagnostów, natomiast kontrola trzeźwości właściciela/użytkownika pojazdu może być dokonana jedynie przez uprawnione do tego organy.

4. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP

Uwaga dotycząca stwierdzenia usterki istotnej, określonej w pkt 10.4 tabeli załącznika nr 2 do rozporządzenia została uwzględniona. W procedowanym projekcie brzmienie „Możliwość uruchomienia silnika pojazdu bez użycia blokady alkoholowej” zastąpiono brzmieniem „Możliwość uruchomienia silnika pojazdu bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu.” Oznacza to, iż uprawniony diagnosta będzie sprawdzał poprawność działania blokady poprzez uruchomienie silnika pojazdu bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu. Uruchomienie pojazdu bez przeprowadzenia badania na obecność alkoholu będzie skutkowało negatywnym wynikiem badania technicznego.

5. Instytut Transportu Samochodowego

Uwaga w pkt 10.4 tabeli załącznika nr 2 do projektu rozporządzenia, o charakterze doprecyzującym została uwzględniona.

6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji

Uwaga dotycząca wdrożenia do projektu rozporządzenia zmian w zakresie wzoru dokumentu potwierdzającego przeprowadzenie kalibracji blokady alkoholowej została uwzględniona. Podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu będzie weryfikowana ważność dokumentu wystawionego przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.

7. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

a) uwaga dotycząca stwierdzenia usterki istotnej, określonej w pkt 10.4 tabeli załącznika nr 2 do rozporządzenia została po części uwzględniona. W procedowanym projekcie brzmienie „Możliwość uruchomienia silnika pojazdu bez użycia blokady alkoholowej” zastąpiono brzmieniem „Możliwość uruchomienia silnika pojazdu bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu.” Oznacza to, iż uprawniony diagnosta będzie sprawdzał poprawność działania blokady poprzez uruchomienie silnika pojazdu bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu. Uruchomienie pojazdu bez przeprowadzenia badania na obecność alkoholu będzie skutkowało negatywnym wynikiem badania technicznego. Ponadto należy wskazać, iż taki zapis wytycznych oceny stanu technicznego powinien zostać zakwalifikowany jako usterka istotna, co powoduje, iż pojazd powinien zostać naprawiony w terminie 14 dni;

b) uwaga dotycząca modyfikacji § 4 pkt 2 rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach odnoszącego się do terminu następnego okresowego badania technicznego pojazdu nie została uwzględniona. Pojazd wyposażony w blokadę alkoholową zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym podlega jedynie dodatkowemu badaniu technicznemu. Dlatego też nie należy wiązać terminu badania technicznego z terminem dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.

8. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa

a) uwaga dotycząca stwierdzenia, iż badanie techniczne trolejbusu w części mechanicznej dotyczy stanu technicznego i prawidłowości działania pozostałych zespołów i układów trolejbusu natomiast sprawdzenie blokady alkoholowej w trolejbusie przeprowadza się w trakcie badania technicznego w części elektrycznej została uwzględniona.

9. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych

a) uwaga dotycząca zmiany przepisu § 3 ust 1 pkt 15 nie została uwzględniona. Pojazd wyposażony w blokadę alkoholową zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym podlega jedynie dodatkowemu badaniu technicznemu. Dlatego też nie jest możliwe wprowadzenie przepisu nakazującego obowiązkowe badanie techniczne pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową podczas badania okresowego.

b) uwagi dotyczące wprowadzenia zmian w załączniku nr 2 w dziale 1 do tabeli zostały częściowo uwzględnione.

- brzmienie „Możliwość uruchomienia pojazdu bez użycia blokady alkoholowej” zastąpiono brzmieniem „Możliwość uruchomienia silnika pojazdu bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu”.

- dodanie w tabeli „brak certyfikatu montażu wystawionego przez producenta urządzenia lub jego przedstawiciela” nie zostało uwzględnione. Dodanie takiego brzmienia przepisu wykracza poza delegację ustawową.

- usunięcie projektowanego przepisu dotyczącego „braku ważnego w dniu badania technicznego dokumentu wystawionego przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej” nie zostało uwzględnione. Obowiązek weryfikacji przez upoważnionego diagnostę dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej powinien być zawarty w projektowanym rozporządzeniu, natomiast kwestie dotyczące tego, że ustawa precyzuje, iż badanie techniczne pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową przeprowadza się po przedstawieniu dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej, powinny zostać rozstrzygnięte na etapie prac nad nowelizacją ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	Data sporządzenia 1.12.15
Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	Źródło: Upoważnienie ustawowe
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu	Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Rozwoju 530
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Michał Krasowski michal.krasowski@mir.gov.pl Telefon 22-630-17-33	

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 i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.

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

Projektowane przepisy zezwolą uprawnionemu diagnoście 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.

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	Brak danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów	-	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 Kłodzku,
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]											Łącznie (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

Czas w latach od wejścia w życie zmian		Skutki						Łącznie (0-10)
		0	1	2	3	5	10	
Koszty / Korzyści W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw (stacje kontroli pojazdów)							
	Koszt po stronie osoby posiadającej blokadę alkoholową							
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 pojazdów 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).					☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy			
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:					☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:			
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.					☐ tak ☐ nie ☐ 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			