

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

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 odpowiadać następującym wymaganiom funkcjonalnym:

- 1) blokada alkoholowa powinna:
 - a) sygnalizować w sposób akustyczny lub optyczny stan gotowości do przeprowadzania testu na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu,
 - b) mieć możliwość zasygnalizowania w sposób optyczny lub akustyczny żądania oraz wykonania testu na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu w dowolnym momencie jazdy zgodnie z zaprogramowanym harmonogramem,
 - c) wyświetlać komunikat o konieczności przeprowadzenia przeglądu blokady alkoholowej przez jej producenta lub upoważnionego przedstawiciela w przypadku stwierdzenia niesprawności,
 - d) podawać instrukcje akustyczne, optyczne lub tekstowe w języku polskim, umożliwiające prawidłowe korzystanie z blokady alkoholowej i wykonywanie testów na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

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 i 1649.

- 2) odblokowanie blokady alkoholowej powinno następować po doprowadzeniu próbki wydechane go powietrza z zawartością alkoholu poniżej wartości 0,1 mg/dm³;
- 3) po wyłączeniu zapłonu silnika pojazdu:
 - a) na czas poniżej 1 minuty blokada alkoholowa nie powinna przejść w stan blokowania jazdy pojazdu,
 - b) na czas powyżej 15 minut blokada alkoholowa powinna przejść w stan blokowania jazdy pojazdu;
- 4) blokada alkoholowa nie powinna wpływać na działający silnik pojazdu i powodować unieruchomienie pojazdu do chwili jego zatrzymania.

§ 2. Blokada alkoholowa powinna odpowiadać następującym wymogom technicznym:

- 1) blokada alkoholowa powinna:
 - a) spełniać wymagania kompatybilności elektromagnetycznej określone w Regulaminie EKG ONZ nr 10 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do kompatybilności elektromagnetycznej,
 - b) być zamontowana w pojeździe zgodnie z zaleceniami producenta blokady alkoholowej tak, aby uniemożliwić jej otwarcie lub zmodyfikowanie bez widocznych oznak,
 - c) być wyposażona w wymienny ustnik,
 - d) mieć możliwość zmierzenia zawartości alkoholu w wydechanym powietrzu co najmniej od poziomu 0,1 mg/dm³,
 - e) zapewniać dokładność pomiaru w zakresie od 0 do 75 mg/dm³ ± 0.02 mg/dm³ lub ± 15% wartości nominalnej w zależności od tego, która wartość jest większa; w przypadku pomiaru stężeń 1,50 mg/dm³ wskazanie nie powinno być mniejsze niż 1mg/l,
 - f) być odporna na działanie temperatury: od -40 ° C do 85 ° C w przypadku zamontowania blokady alkoholowej w przestrzeni pasażerskiej lub bagażowej, oraz od -40° C do 125° C w przypadku zamontowania blokady alkoholowej w komorze silnikowej,
 - g) być odporna na działanie drgań spotykanych w normalnych warunkach eksploatacji pojazdu,
 - h) poprawnie działać po jej wystawieniu na działanie temperatury 40° C i wilgotności względnej 93% przez 12 godzin,
 - i) poprawnie działać w zakresie ciśnienia od 80 do 110 kPa,

- j) posiadać ochronę zapewnianą przez obudowę blokady alkoholowej:
 - przed dostępem do części niebezpiecznych drutem oraz obcymi ciałami stałymi o średnicy 1 mm i większej – w przypadku nadwozia zamkniętego dla blokady alkoholowej w przestrzeni pasażerskiej lub bagażowej,
 - przed dostępem do części niebezpiecznych drutem, obcymi ciałami stałymi o średnicy 1 mm i większej oraz padającymi kroplami wody przy wychyleniu obudowy o dowolny kąt do 15° od pionu w każdą stronę – w przypadku nadwozia otwartego lub z otwieranym dachem dla blokady alkoholowej w przestrzeni pasażerskiej,
 - przed dostępem do części niebezpiecznych drutem, przed pyłem oraz przed bryzgami wody z dowolnego kierunku – w pozostałych przypadkach,
 - k) przechowywać dane w zakresie daty i czasu wykonania testu lub próby obejścia wykonania testu w przypadku:
 - stwierdzenia zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu powyżej wartości 0,1 mg/dm³,
 - niewykonania wymaganego powtórnego testu,
 - odblokowania blokady bez doprowadzenia próbki wydychanego powietrza,
 - l) przechowywać niezbędne dane o kalibracji blokady alkoholowej,
 - m) być tak skonstruowana, aby:
 - zgromadzone dane były zabezpieczone przed możliwością ich utracenia lub uszkodzenia w normalnych warunkach eksploatacji blokady alkoholowej lub jakiegokolwiek działania,
 - dostęp do zgromadzonych danych był możliwy jedynie dla producenta blokady lub jego upoważnionego przedstawiciela;
- 2) blokada alkoholowa zasilana napięciem znamionowym 12 V nie powinna ulec uszkodzeniu w temperaturze otoczenia 65° C przy zasilaniu napięciem 18V przez 60 minut, natomiast w temperaturze pokojowej przy zasilaniu napięciem 24V przez 60 ± 6 sekund;
- 3) blokada alkoholowa zasilana napięciem znamionowym 24 V nie powinna ulec uszkodzeniu w temperaturze otoczenia 65° C przy zasilaniu napięciem 36V przez 60 minut.

§ 3. Blokada alkoholowa zamontowana w tramwajach i trolejbusach dodatkowo powinna być wykonana zgodnie z aktualnym poziomem wiedzy i najlepszą praktyką

inżynierską w zakresie kompatybilności elektromagnetycznej. Aktualny poziom wiedzy jest opisany w Polskiej Normie PN-EN 50121-3-1: Zastosowania kolejowe – Kompatybilność elektromagnetyczna Część 3-1: Tabor – Pociąg i kompletny pojazd.

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

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

I ROZWOJU

SEKRETARZ STANU

Paweł Olszewski

DYREKTOR
Departamentu Transportu Drogowego

Łukasz Twardowski

Za zgodność pod względem
prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym
Dyrektor Departamentu Prawnego

D. Chlebosz
Dorota Chlebosz
(Radca prawny)

26.10.15

WZÓR

Dokument potwierdzający kalibrację blokady alkoholowej¹⁾

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

Wynik Kalibracji: pozytywny/negatywny²⁾

..... (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, które następnie będą weryfikowane przez uprawnionego diagnostę lub jednostkę w toku badania technicznego pojazdu wyposażonego w taką blokadę.

Projekt określa niezbędne wymagania dla blokad alkoholowych, które zawarte są m.in. w normach oraz regulaminach EKG ONZ. Określone wymagania powinny być spełnione celem sprawnego i bezpiecznego działania takich blokad w pojazdach. Dodatkowo w przypadku zamontowania blokady alkoholowej w tramwajach i trolejbusach powinna ona spełniać wymagania normy PN-EN 50121-3-1: Zastosowania kolejowe – Kompatybilność elektromagnetyczna Część 3-1: Tabor – Pociąg i kompletny pojazd.

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 zostanie 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 zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju 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 Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Paweł Olszewski, Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Michał Krasowski michal.krasowski@mir.gov.pl Telefon 22-630-17-33</p>	<p>Data sporządzenia 7.10.15</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 określa niezbędne wymagania dla tego typu urządzeń, które zawarte są m.in. w 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® AI 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 będzie 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 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. Noidss,
36. Techtronic,
37. AutoWatch Polska,
38. APP,
39. Grifon,
40. Promiler.

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