Projekt 23.05.2016r.

Ustawa

z dnia …………………………… 2016 r.

o zmianie ustawy o systemie tachografów cyfrowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw[[1]](#footnote-1))[[2]](#footnote-2))

Art. 1. W ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. Nr 180, poz. 1494, z późn. zm.[[3]](#footnote-3))) wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł ustawy otrzymuje brzmienie:

„o systemie tachografów cyfrowych i analogowych”;

2) art. 1 – 3 otrzymują brzmienie:

„Art. 1. Ustawa określa:

1) zadania organów administracji publicznej i innych podmiotów w zakresie systemu tachografów cyfrowych i analogowych stosowanych w transporcie drogowym,”;

2) warunki prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych i analogowych.

Art. 2. Na użytek ustawy stosowane są definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów cyfrowych stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.2.2014, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014” oraz w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.[[4]](#footnote-4))), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006”.

Art. 3. Jeżeli przepisy rozporządzenia (UE) nr 165/2014 zobowiązują właściwą władzę krajową lub upoważniony przez nią podmiot do wykonania odpowiednich czynności administracyjnych, w przypadku gdy nie zostało to odmiennie określone w przepisach niniejszej ustawy, czynności te wykonują:

1) minister właściwy do spraw transportu - w sprawach:

a) zarządzania systemem tachografów cyfrowych,

b) krajowej polityki bezpieczeństwa systemu tachografów cyfrowych,

c)  nadzoru nad systemem tachografów cyfrowych i audytu tego systemu,

d) przesyłania Komisji Europejskiej wykazu kart do tachografów cyfrowych wydanych zatwierdzonym technikom warsztatu i warsztatom tachografów cyfrowych.

2) Prezes Głównego Urzędu Miar, zwany dalej „Prezesem GUM” - w sprawach:

a)  zarządzania systemem tachografów analogowych,

b) podejmowania, wykonywania i zakończenia działalności gospodarczej w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych i analogowych,

c) homologacji typu przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki lub karty do tachografu cyfrowego, zwanej dalej „kartą”, w tym świadectwa funkcjonalności,

d) badań eksploatacyjnych tachografów, które nie otrzymały jeszcze homologacji typu,

e) informowania Komisji Europejskiej o wszelkich znanych mu dostępnych urządzeniach i instalacjach służących do manipulowania danymi rejestrowanymi przez tachograf,

f) przesyłania Komisji Europejskiej wykazu zatwierdzonych techników warsztatu i warsztatów, informacji o znakach używanych przez te podmioty oraz o elektronicznych danych zabezpieczających, a także inne niezbędne informacje dotyczące wykorzystanych elektronicznych danych zabezpieczających,

g) przesyłania państwom członkowskim wszelkich dostępnych informacji dotyczących przypadków naruszeń rozporządzenia (UE) nr 165/2014 przez techników warsztatu oraz podmioty prowadzące warsztaty, rodzajów praktyk manipulacyjnych oraz wszelkich kar nakładanych z tytułu takich naruszeń,

h) przekazywania podmiotowi wydającemu karty do tachografów cyfrowych aktualnej ewidencji techników warsztatu, warsztatów tachografów cyfrowych i rejestru zezwoleń na ich prowadzenie potwierdzającej spełnienie wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 5 pkt 1-5 oraz w art. 16 ust. 2.”;

2)  w art. 4:

a) w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dokumentację niezbędną do przeprowadzenia badań funkcjonalności, a w szczególności dokumentację techniczno-konstrukcyjną przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, karty do tachografu cyfrowego lub wzoru wykresówki, potwierdzającą spełnianie wymagań, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014;”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Wnioskodawca może dołączyć do wniosku protokoły potwierdzające pozytywne przejście badań funkcjonalności, poświadczające, że badany element spełnia właściwe wymogi w kategoriach realizowanych funkcji, charakterystyki kompatybilności elektromagnetycznej, zgodności z wymogami fizycznymi i zgodności z innymi normami mającymi zastosowanie, sporządzone przez jednostki, o których mowa w ust. 6 pkt 2 i 3.”;

3) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Art. 5. 1. Prezes GUM w trybie decyzji wydaje, odmawia wydania, zmienia lub cofa świadectwa homologacji typu, pod warunkiem, że ma możliwość sprawdzenia, czy określony produkt jest zgodny z homologowanym typem.

2. Wniosek producenta lub jego przedstawiciela o wydanie świadectwa homologacji typu zawiera:

1) imię i nazwisko oraz miejsce zamieszkania albo nazwę, siedzibę i adres oraz formę organizacyjną wnioskodawcy;

2) określenie przedmiotu homologacji typu;

3) datę sporządzenia wniosku oraz podpis wnioskodawcy.

3. Do wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu dołącza się informacje i dokumenty określone w art. 12 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

4. Do wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu dla wzoru wykresówki dołącza się informacje, dokumenty oraz odpowiednie wyposażenie typu lub typów, określone w art. 17ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

5. Prezes GUM wydaje świadectwo homologacji typu, jeżeli:

1) wnioskodawca złożył wniosek spełniający warunki rozporządzenia (UE) nr 165/2014;

2) typ przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu lub karty do tachografu cyfrowego spełnia wymagania określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014.

6. W świadectwie homologacji typu określa się sposób plombowania urządzenia objętego świadectwem oraz nadaje się znak homologacji typu.

7. Zmiany homologowanego typu dokonywane są na wniosek producenta lub jego przedstawiciela. Przepisy ust. 2- 5 stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem ust. 8.

8. W przypadku wszelkich modyfikacji programowych lub sprzętowych tachografu oraz modyfikacji rodzaju materiałów użytych do wytworzenia tachografu, Prezes GUM potwierdza producentowi lub jego przedstawicielowi rozszerzenie homologacji typu lub też może zażądać uaktualnienia lub potwierdzenia stosownych świadectw funkcjonalności, bezpieczeństwa lub interoperacyjności.

9. Prezes GUM przekazuje w terminie jednego miesiąca właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej kopie wydanych świadectw homologacji typu wraz z kopią odpowiednich specyfikacji, w tym odnośnie do plomb i kopie decyzji o odmowie udzielenia homologacji typu.

10. W celu zapewnienia zgodności wprowadzanych do obrotu lub do użytkowania przyrządów rejestrujących, czujników ruchu, kart do tachografów cyfrowych lub wykresówek z homologowanym typem, Prezes GUM może:

1) zwrócić się do producenta lub jego przedstawiciela o usunięcie stwierdzonych w przyrządach rejestrujących, czujnikach ruchu, kartach do tachografów cyfrowych lub wykresówkach, niezgodności z homologowanym typem;

2) zwrócić się do producenta lub jego przedstawiciela o wycofanie przyrządów rejestrujących, czujników ruchu, kart do tachografów cyfrowych lub wykresówek z obrotu lub z użytkowania;

3) czasowo lub na stałe zakazać, w trybie decyzji, producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi wprowadzania do obrotu lub do użytkowania przyrządów rejestrujących, czujników ruchu, kart do tachografów cyfrowych lub wykresówek, z zastrzeżeniem pkt 5;

4) nakazać, w trybie decyzji, wycofanie przyrządów rejestrujących, czujników ruchu, kart do tachografów cyfrowych lub wykresówek z obrotu lub z użytkowania;

5) czasowo lub na stałe zakazać, w trybie decyzji, producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi wprowadzania do obrotu lub użytkowania przyrządów rejestrujących, czujników ruchu, kart do tachografów cyfrowych lub wykresówek, którym udzielono homologacji typu w innym państwie członkowskim, jeżeli urządzenia i wzory te nie spełniają wymogów rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub wykazują w użytkowaniu wadę, która powoduje ich nieprzydatność do osiągnięcia celu, dla którego są przeznaczone.

11. Prezes GUM cofa homologację typu w przypadkach określonych w art. 16 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

12. Prezes GUM powiadamia w terminie jednego miesiąca Komisję Europejską oraz przekazuje właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej informacje o każdym cofnięciu homologacji typu lub o działaniach podjętych w celu zapewnienia zgodności urządzeń i wzorów z homologacją typu, a także określa powody podjęcia takich działań.

13. Producenci co najmniej raz na dwa lata dokonują badania wprowadzonych do produkcji przyrządów rejestrujących, czujników ruchu, kart do tachografów cyfrowych i wzorów wykresówek, w celu wykrycia braków tych urządzeń i wzorów w zabezpieczeniach, które mogą powstać na każdym etapie użytkowania produktów, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014.

14. W przypadku wykrycia podczas badań braków w zabezpieczeniach urządzeń i wzorów dostępnych na rynku, producenci lub jednostka certyfikująca informują właściwe organy państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji typu. Prezes GUM podejmuje wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić rozwiązanie tego problemu, w szczególności przez producenta. Przepisy ust. 10 stosuje się odpowiednio.

15. Prezes GUM przekazuje niezwłocznie Komisji Europejskiej informacje o wykrytych brakach w zabezpieczeniach urządzeń i wzorów dostępnych na rynku i o planowanych lub zastosowanych środkach w związku z wykrytymi zabezpieczeniami w urządzeniach i wzorach.

16. Prezes GUM ogłasza w Dzienniku Urzędowym Głównego Urzędu Miar:

1) wykaz homologowanych typów tachografów, przyrządów rejestrujących, czujników ruchu, kart do tachografów cyfrowych lub wzorów wykresówek;

2) wykaz typów tachografów, przyrządów rejestrujących, czujników ruchu, kart do tachografów cyfrowych lub wzorów wykresówek homologowanych przez właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej.”;

4) po art. 5 dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Art. 5a. 1. Prezes GUM, na wniosek producenta, zatwierdza badania eksploatacyjne tachografów, które nie otrzymały jeszcze homologacji typu.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, warunki przeprowadzenia badań eksploatacyjnych tachografów, kierując się zapewnieniem skutecznego monitorowania i kontrolowania tych badań oraz możliwością przeprowadzania ich w warunkach rzeczywistych przy spełnieniu wymogów określonych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014.”;

5) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Art. 6. 1. Prezes GUM, w trybie decyzji, wydaje lub zmienia zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych i analogowych, zwane dalej „zezwoleniami”.

2. Zezwolenia wydaje się na wniosek, który zawiera:

1) imię i nazwisko oraz miejsce zamieszkania albo nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;

2) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile dotyczy, albo w Centralnej Ewidencji i Informacji o działalności Gospodarczej;

3) określenie zakresu działalności;

4) wskazanie miejsca lub miejsc prowadzenia działalności;

5) datę i miejsce sporządzenia wniosku oraz podpis wnioskodawcy.

3. Do wniosku o wydanie zezwolenia dołącza się:

1) w odniesieniu do każdego technika warsztatu, który wykonywać będzie czynności objęte zezwoleniem:

a) dane i informacje zawierające:

– imię i nazwisko,

–  numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument,

b) kopie następujących dokumentów:

–  zaświadczenia potwierdzającego uprawnienie, o którym mowa w art. 16 ust. 1, z wyłączeniem danych o adresie zamieszkania,

–  umowy o pracę, z wyłączeniem danych o adresie zamieszkania i o wysokości wynagrodzenia albo zaświadczenia o zatrudnieniu na umowę o pracę ;

2) wykaz posiadanych urządzeń niezbędnych do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych lub analogowych.

4. Zezwolenie jest wydawane jeżeli wnioskodawca:

1) posiada uprawnienie, o którym mowa w art. 16 ust. 1, lub zatrudnia na podstawie umowy o pracę technika warsztatu, przez którego należy rozumieć instalatora, o którym mowa w art. 22 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 ;

2) posiada warunki warsztatowo-techniczne niezbędne do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów;

3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo przeciwko działalności instytucji państwowych oraz samorządu terytorialnego, wymiarowi sprawiedliwości, porządkowi publicznemu, ochronie informacji, wiarygodności dokumentów, mieniu lub obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi oraz za przestępstwo skarbowe;

4) nie był stroną decyzji cofającej na stałe zezwolenie lub nakładającej karę pieniężną, o której mowa w art. 24 ust. 1, z zastrzeżeniem art. 13 ust. 4 i 5;

5) nie jest przewoźnikiem drogowym lub osobą reprezentującą przewoźnika drogowego zgodnie z zasadami jego reprezentacji lub podmiotem wykonującym niezarobkowy przewóz drogowy lub osobą reprezentującą ten podmiot, zgodnie z zasadami jego reprezentacji, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.[[5]](#footnote-5))),będącym właścicielem lub użytkownikiem pojazdu objętego obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego;

6) posiada dokumentację określającą sposób:

a) używania kart warsztatowych i ich zabezpieczeń oraz zachowania bezpieczeństwa użytkowania kart warsztatowych,

b) ewidencjonowania, przechowywania, stosowania oraz zabezpieczania stosowanych materiałów oraz używanego wyposażenia do nakładania zabezpieczeń, oraz sprawowania kontroli nad tymi materiałami i wyposażeniem,

c) wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych, w tym:

– określenie metod wykonywania sprawdzeń, wykazu stosowanych przyrządów pomiarowych i spełniania wymagań określonych dla tych przyrządów pomiarowych,

– szacowanie niepewności pomiarów,

d) przechowywania danych zapisanych na kartach warsztatowych,

e) pobierania z tachografu zapisanych w nim danych i informacji, ich przechowywania i przekazywania uprawnionym podmiotom,

f) ustalenia zakresu odpowiedzialności i uprawnień pracowników,

g) organizacji kontroli wewnętrznej,

h) zapewnienia przy wykonywaniu czynności objętych zezwoleniem, bezstronności i niezależności od podmiotów, na rzecz których świadczone będą usługi oraz braku konfliktu interesów z tymi podmiotami.

5. Jeżeli wnioskodawca nie jest osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą, warunki określone w ust. 5 pkt 3-5 powinny być spełnione również przez wszystkie osoby reprezentujące wnioskodawcę zgodnie z zasadami jego reprezentacji.

6. Prezes GUM lub upoważniony przez niego organ administracji miar, przed wydaniem zezwolenia i po zawiadomieniu wnioskodawcy, sprawdza w wyznaczonym terminie i w miejscach, w których ma być wykonywana działalność, o której mowa w ust. 1, informacje i dane zawarte we wniosku o zezwolenie oraz w dołączonych do niego dokumentach.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

1) wymagania niezbędne do prowadzenia warsztatu w zakresie warunków warsztatowo-technicznych,

2) niezbędne dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w pkt 1,

3) zakres i sposób dokumentowania czynności przy wykonywaniu usług objętych zezwoleniem

– kierując się koniecznością zagwarantowania właściwych i bezpiecznych warunków pracy zatrudnionych osób oraz sprzętu umożliwiającego wykonywanie czynności objętych zezwoleniem w sposób zgodny z wymaganiami zawartymi w przepisach niniejszej ustawy oraz rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitego i prawidłowego sposobu dokumentowania czynności przy wykonywaniu usług objętych zezwoleniem.

8. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, zestaw procedur, zgodnych z przepisami rozporządzenia (UE) nr 165/2014, dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów, kierując się koniecznością zapewnienia kompetentności i rzetelności techników warsztatu, warsztatów i producentów pojazdów.”;

6) w art. 8:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wnioskodawca nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 4;”,

b) pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) czynności sprawdzające, o których mowa w art. 6 ust. 6, wykazały niezgodność ze stanem faktycznym i prawnym informacji oraz danych zawartych we wniosku o wydanie zezwolenia oraz w dokumentach do niego dołączonych, a wnioskodawca nie usunął niezgodności stwierdzonych w trybie, o którym mowa w art. 6 ust. 6, w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania do ich usunięcia;

4) w wyniku przeprowadzonego postępowania w sprawie wydania zezwolenia zostanie stwierdzone, że wnioskodawca prowadzi inną działalność zawodową, która mogłaby stanowić zagrożenie dla ogólnego bezpieczeństwa systemu tachografów cyfrowych.”;

7)  art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Art. 9. 1. Zmiana zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów dokonywana jest na wniosek. Przepisy art. 6 ust. 2- 6 stosuje się odpowiednio.

2. Jeżeli nastąpiła zmiana w zakresie danych, o których mowa w art. 6 ust. 2, podmiot prowadzący warsztat jest obowiązany poinformować o tym Prezesa GUM, w terminie 14 dni od dnia zaistnienia tych zmian. Przepisy art. 6 ust. 6 i art. 13 stosuje się odpowiednio.”;

8) w art. 11:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 11. 1. Podmiot prowadzący warsztat jest obowiązany:

1) prowadzić działalność gospodarczą w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i niniejszej ustawy;

2) zapewnić technikom warsztatu dostępność urządzeń, określonych w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 6 ust. 7;

3) kierować zatrudnianych przez siebie techników warsztatu na szkolenia, o których mowa w art. 16 ust. 2 pkt 1;

4) przyjmować nie rzadziej niż raz na 2 lata oświadczenia od zatrudnianych przez siebie techników warsztatu o nieskazaniu ich prawomocnym wyrokiem za przestępstwo przeciwko działalności instytucji państwowych oraz samorządu terytorialnego, wymiarowi sprawiedliwości, porządkowi publicznemu, ochronie informacji, wiarygodności dokumentów, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi lub o przestępstwo skarbowe;

5) posiadać dokumentację umożliwiającą stwierdzenie zgodności sprawdzanych tachografów z homologowanym typem i wymaganiami, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014;

6) prowadzić dokumentację wykonywanych czynności związanych z instalacją, sprawdzaniem, przeglądem i naprawą tachografów;

7) korzystać ze standardowego formularza pisemnego oświadczenia uzasadniającego zdjęcie plomby, o którym mowa w rozporządzeniem (UE) nr 165/2014;

8) zapewnić niezwłoczne sprawdzenie prawidłowości funkcjonowania tachografu lub podłączenia do tachografu urządzeń manipulacyjnych na wniosek upoważnionych, na podstawie art. 89 ust. 4a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, osób dokonujących kontroli;

9) sporządzać protokoły przeglądu, w przypadkach gdy konieczne było usunięcie nieprawidłowego funkcjonowania tachografu, bez względu czy nastąpiło to w trakcie przeglądu okresowego czy sprawdzenia tachografu na wniosek upoważnionych, na podstawie art. 89 ust. 4a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, osób dokonujących kontroli;

10) prowadzić wykaz wszystkich sporządzonych protokołów przeglądu, o których mowa w pkt 9;

11) przekazywać do Prezesa GUM protokoły przeglądu, o których mowa w pkt 9, w terminie 14 dni roboczych od dnia sporządzenia protokołu;

12) zapewnić wykonywanie czynności związanych z instalacją, sprawdzaniem, przeglądem i naprawą tachografów wyłącznie przez pracowników posiadających odpowiednie uprawnienia;

13) prowadzić działalność z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa tachografów, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014;

14) przechowywać dane pobrane z tachografu i przekazywać je ich właścicielom;

15) zapewnić właściwe warunki bezpieczeństwa przechowywania kart warsztatowych;

16) umożliwiać przeprowadzanie kontroli uprawnionym organom;

17) używać kart warsztatowych zgodnie z zakresem zezwolenia i wyłącznie w miejscu świadczenia usług;

18) nie podejmować działalności polegającej na wykonywaniu przewozów drogowych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;

19) prowadzić działalność w sposób niezależny i bezstronny w stosunku do podmiotów, na rzecz których świadczy usługi;

20) nie prowadzić działalności, która mogłaby stanowić zagrożenie dla ogólnego bezpieczeństwa systemu tachografów.”,

b) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„2. Dokumentację, o której mowa w ust. 1 pkt 6, podmiot prowadzący warsztat:”;

9) art. 12 - 13 otrzymują brzmienie:

„Art. 12. 1. Prezes GUM sprawuje nadzór nad podmiotami prowadzącymi warsztaty.

2. W ramach nadzoru Prezes GUM:

1) przeprowadza, co najmniej raz na dwa lata, kontrolę procedur stosowanych przy wykonywaniu czynności objętych zezwoleniem, zgodnie z zasadami określonymi w art. 24 ust. 3 lit. a rozporządzenia (UE) nr 165/2014;

2) przeprowadza kontrole techniczne zgodnie z zasadami określonymi w art. 24 ust. 3 lit. b rozporządzenia (UE) nr 165/2014;

3) przeprowadza kontrolę w zakresie:

a) spełniania przez podmiot prowadzący warsztat wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 4,

b) zgodności prowadzonej działalności z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 i art. 11 ust. 1.

3. Prezes GUM prowadzi kontrolę, o której mowa w ust. 2, na zasadach określonych w rozdziale 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.[[6]](#footnote-6))), z tym, że do kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 2 i 3, nie stosuje się obowiązku zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Prezes GUM może wykonywać kontrolę procedur poza miejscem lub miejscami określonymi w zezwoleniu.

5. Prezes GUM może powierzyć wykonywanie kontroli upoważnionym przez niego organom administracji miar.

Art. 13. 1. W przypadku stwierdzenia, że działalność jest prowadzona z naruszeniem wymagań określonych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 lub w niniejszej ustawie, Prezes GUM wydaje zalecenia dostosowania działalności do przepisów prawa i podjęcia określonych działań w wyznaczonym terminie, nie dłuższym niż 30 dni.

2. Prezes GUM wydaje decyzję o cofnięciu zezwolenia, jeżeli podmiot prowadzący warsztat przestał spełniać wymagania, o których mowa w art. 6 ust. 4, w szczególności wykonuje przewozy drogowe lub niezarobkowe przewozy drogowe, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i jest właścicielem lub użytkownikiem pojazdu objętego obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego.

3. W przypadku, gdy podmiot prowadzący warsztat nie dostosuje działalności do przepisów prawa w wyznaczonym terminie albo nie podejmie działań, o których mowa w ust. 1, Prezes GUM wydaje decyzję o cofnięciu zezwolenia.

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 i 3, ponowne ubieganie się o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 1, jest możliwe nie wcześniej niż po upływie 4 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna.

5. W przypadkach, o których mowa w art. 24 ust. 1, ponowne ubieganie się o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 1, jest możliwe nie wcześniej niż po upływie 4 lat od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary stała się ostateczna.

6. Prezes GUM wydaje decyzję o czasowym cofnięciu zezwolenia, na okres do 2 lat, jeżeli podmiot prowadzący warsztat:

1) dokonał instalacji tachografu nieposiadającego ważnego świadectwa homologacji typu;

2) dopuścił do użytkowania wadliwie działający lub niesprawny tachograf;

3) posługiwał się kartą warsztatową niezgodnie z zakresem zezwolenia lub poza miejscem świadczenia usług;

4) udostępnił kartę warsztatową osobom nieuprawnionym lub posługiwał się nią bez udokumentowania faktu jej użycia;

5) uniemożliwił przeprowadzenie audytu lub kontroli.

6. W przypadku cofnięcia zezwolenia, o którym mowa w ust. 2, 3 lub 6, Prezes GUM niezwłocznie zawiadamia o tym cofnięciu podmiot wydający karty i organy uprawnione do kontroli przewozów drogowych.”;

10) w art. 15:

a) w ust. 2 uchyla się pkt 4,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Prezes GUM prowadzi wykaz podmiotów prowadzących warsztaty, który jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Głównego Urzędu Miar. Wykaz zawiera nazwę podmiotu prowadzącego warsztat, miejsce wykonywania działalności gospodarczej i zakres zezwolenia”;

11) art. 16 otrzymuje brzmienie:

„Art. 16. 1. Instalować, sprawdzać, przeglądać i naprawiać tachografy cyfrowe może tylko technik warsztatu posiadający uprawnienie w tym zakresie.

2. Dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnienia, o którym mowa w ust. 1, jest zaświadczenie wydawane przez Prezesa GUM na okres 4 lat, na wniosek zainteresowanego. Zaświadczenie wydaje się, jeżeli zainteresowany:

1) ukończył szkolenie z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych lub analogowych, potwierdzone zaświadczeniem, o którym mowa w ust. 5;

2) zdał z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu sprawdzania tachografów cyfrowych;

3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo przeciwko działalności instytucji państwowych oraz samorządu terytorialnego, wymiarowi sprawiedliwości, porządkowi publicznemu, ochronie informacji, wiarygodności dokumentów, mieniu lub obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi oraz za przestępstwo skarbowe.;

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

1) imię i nazwisko oraz adres zamieszkania wnioskodawcy;

2) numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument;

3) oświadczenie złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywego oświadczenia o nieskazaniu prawomocnym wyrokiem za przestępstwo przeciwko działalności instytucji państwowych oraz samorządu terytorialnego, wymiarowi sprawiedliwości, porządkowi publicznemu, ochronie informacji, wiarygodności dokumentów, mieniu lub obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi oraz za przestępstwo skarbowe;

4) datę i miejsce sporządzenia wniosku;

5) podpis wnioskodawcy.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe programy i warunki szkolenia z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów, sposób dokumentowania szkoleń oraz wzór zaświadczenia o ukończeniu szkoleń, kierując się koniecznością zwiększenia kompetentności i wiarygodności techników warsztatu, przy jednoczesnym zmniejszeniu ryzyka popełniania przez nich błędów, oszustw i manipulacji przy tachografach.

5. Technik warsztatu uczestniczy w szkoleniu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, nie rzadziej niż raz na czterylata.

6. Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, przechowywane jest w siedzibie warsztatu i okazywane podczas kontroli upoważnionym organom administracji miar.

7. Egzamin z zakresu sprawdzania tachografów cyfrowych przeprowadza, po uiszczeniu opłaty, komisja powołana przez Prezesa GUM.

8. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

1) wzór zaświadczenia potwierdzającego uprawnienie do instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych,

2) zakres i tryb przeprowadzania egzaminu z zakresu sprawdzania, tachografów cyfrowych,

3) sposób wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej

- kierując się koniecznością zapewnienia nadzoru nad wydawaniem zaświadczeń i potrzebą ich odpowiedniego zabezpieczenia przed fałszowaniem, właściwego przygotowania zawodowego i kwalifikacji techników warsztatu sprawdzających tachografy oraz rodzajem wykonywanych czynności egzaminacyjnych i nakładem pracy członków komisji egzaminacyjnej.

9. W przypadku stwierdzenia posługiwania się przez technika warsztatu kartą warsztatową niezgodnie z zakresem lub poza miejscem świadczenia usług określonych w zezwoleniu, z zastrzeżeniem art. 13 ust. 3, Prezes GUM cofa, w trybie decyzji administracyjnej, uprawnienie dla technika warsztatu.

10. W przypadku, o którym mowa w ust. 10, ponowne ubieganie się o wydanie uprawnienia jest możliwe po spełnieniu wymagań określonych w ust. 2.

11. W przypadku cofnięcia uprawnienia dla technika warsztatu, o którym mowa w ust. 9, Prezes GUM niezwłocznie zawiadamia o tym cofnięciu podmiot wydający karty.”;

12) w art. 17:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Opłatę pobiera się za:

1) badania związane z wydaniem świadectwa funkcjonalności;

2) wydanie i zmianę świadectwa homologacji typu;

3) zatwierdzenie badania eksploatacyjnego;

4) wydanie i zmianę zezwolenia na prowadzenie warsztatu;

5) wydanie uprawnienia dla technika warsztatu;

6) przeprowadzenie egzaminu z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wnioskodawca uiszcza opłatę, o której mowa w ust. 2 pkt 6, przed przystąpieniem do egzaminu z zakresu sprawdzania tachografów cyfrowych.”,

c) w ust.7 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w art. 6 ust. 1, na skutek wycofania wniosku przez stronę, na której żądanie postępowanie zostało wszczęte, ponosi ona opłatę za czynności sprawdzające wykonane do momentu wycofania wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie warsztatu.”,

d) w ust. 11 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) przeprowadzenie egzaminu, o którym mowa w art. 16 ust. 87 nie może być wyższa niż 500 zł.”,

e) ust. 12 otrzymuje brzmienie:

„12. Minister właściwy do spraw finansów publicznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość:

1) stawki godzinowej za czas pracy pracownika administracji miar,

2) opłat za czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 2-7

- mając na uwadze strukturę kosztów poszczególnych czynności.”;

13) w art. 18 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„ 1. Minister właściwy do spraw transportu wybiera podmiot wydający karty, mając na uwadze znaczenie zadań realizowanych przez ten podmiot dla krajowej polityki bezpieczeństwa, posiadany przez ten podmiot potencjał techniczny oraz zdolność i gotowość do natychmiastowego poniesienia nakładów inwestycyjnych na uruchomienie procesów w zakresie wydawania kart, dotychczasowe doświadczenia w dziedzinie personalizacji i elektronicznych zabezpieczeń dokumentów istotne z punktu widzenia zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa systemu oraz biorąc pod uwagę możliwość skutecznego nadzoru przez administrację rządową. Przepis art. 4 pkt 5c lit. a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 oraz z 2016 r. poz. …) stosuje się.”;

14) w art. 19 w ust. 1:

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wytwarza klucze i elektroniczne zabezpieczenia dla użytkowników krajowych oraz, w imieniu ministra właściwego do spraw transportu, prowadzi ich ewidencję zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014;”,

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) przedstawia do zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw transportu projekty wzorów kart i stosowanych zabezpieczeń, uwzględniające wymagania określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014;”,

c) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) prowadzi:

a) ewidencję kart wydanych, wznowionych, wymienionych, skradzionych, utraconych i uszkodzonych, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia (UE) nr 165/2014,

b) krajowy elektroniczny rejestr kart kierowców, o którym mowa w art. 31 rozporządzenia (UE) nr 165/2014,

c) wymianę, z krajowymi i zagranicznymi organami oraz uprawnionymi służbami i instytucjami, danych i informacji zawartych w ewidencji kart, w szczególności za pośrednictwem Tachonetu;”;

15) w art. 20:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kartę wydaje się na wniosek:

1) kierowcy - w przypadku karty kierowcy;

2) przewoźnika drogowego lub innego podmiotu wykonującego przewozy drogowe, będącego właścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego objętego obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego, o którym mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 - w przypadku karty przedsiębiorstwa;

3) podmiotu prowadzącego warsztat oraz innego uprawnionego podmiotu, o którym mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 - w przypadku karty warsztatowej;

4) kierownika lub dowódcy jednostki organizacyjnej organu upoważnionego do kontroli tachografów cyfrowych - w przypadku karty kontrolnej.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Podmiot wydający karty wydaje czasową i nieodnawialną kartę kierowcy, na okres nieprzekraczający 185 dni, nie dłuższy jednak niż okres ważności prawa jazdy, kierowcy, który łącznie spełnia następujące wymagania:

1) nie ma normalnego miejsca zamieszkania, w rozumieniu art. 26 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w państwie członkowskim lub w państwie, które jest umawiającą się stroną Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r (AETR);

2) posiada odpowiednie uprawnienie do kierowania pojazdem samochodowym, określone w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r. poz. 627);

3) jest zatrudniony przez przedsiębiorcę transportowego mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

4) przedstawi świadectwo kierowcy, o ile stosuje się przepisy Unii Europejskiej dotyczące świadectwa kierowcy.”,

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do wniosku o wydanie karty dołącza się:

1) kopię prawa jazdy i fotografię kierowcy - w przypadku karty kierowcy;

2) w przypadku wydania czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy, o której mowa w ust. 1a, potwierdzenie zatrudnienia przez przedsiębiorcę transportowego mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz świadectwo kierowcy, o ile stosuje się przepisy Unii Europejskiej dotyczące świadectwa kierowcy;

3) kopię dokumentu dopuszczającego do ruchu pojazd objęty obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego, o którym mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014, a w przypadku gdy z tego dokumentu nie wynika prawo dysponowania tym pojazdem, dodatkowo kopię innego dokumentu potwierdzającego powyższy fakt - w przypadku karty przedsiębiorstwa;

4) kopię zezwolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 1, kopię zaświadczenia, o którym mowa w art. 16 ust. 2 - w przypadku karty warsztatowej;

5) fotografię osoby uprawnionej do przeprowadzania kontroli - w przypadku karty kontrolnej imiennej.”,

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, określa umowa zawarta pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a podmiotem wydającym karty.”,

e) uchyla się ust. 6;

16) w art. 21 ust 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wnioski wraz z załącznikami, o których mowa w ust. 1, składane są w postaci papierowej lub elektronicznej. Złożenie wniosku w postaci elektronicznej następuje z wykorzystaniem bezpiecznego podpisu elektronicznego, a w przypadku karty kierowcy - bezpiecznego podpisu elektronicznego lub podpisu stanowiącego podanie w postaci elektronicznej danych: imienia i nazwiska kierowcy, potwierdzonych profilem zaufanym e-PUAP, zgodnie z ustawą z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114 oraz z 2016 r. poz. 352).”;

17) w art. 22:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie”

„1. Podmiot wydający karty w ramach procesu wydawania kart:

1) sprawdza prawdziwość danych zawartych we wniosku o wydanie karty kierowcy lub karty warsztatowej, korzystając z:

a) Tachonetu,

b) centralnej ewidencji kierowców, z zastrzeżeniem pkt 2,

c) aktualnej ewidencji techników warsztatu, warsztatów i rejestru zezwoleń na ich prowadzenie przekazywanej przez Prezesa GUM, w bezpiecznej formie, potwierdzającej spełnienie wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 4 oraz w art. 16 ust. 2;

2) w przypadku braku możliwości sprawdzenia prawdziwości danych zawartych we wniosku o wydanie karty kierowcy, w zakresie prawa jazdy, może zwrócić się o ich potwierdzenie do właściwego organu, który to prawo jazdy wydał;

3) w przypadku wątpliwości co do prawdziwości oświadczenia zawartego we wniosku o wydanie karty kierowcy dotyczącego normalnego miejsca zamieszkania, w rozumieniu art. 26 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, jak również do celów szczegółowych kontroli, podmiot wydający karty może zażądać od kierowcy dodatkowych informacji i dowodów.”,

b) uchyla się ust. 4;

18) po art. 22 dodaje się art. 22a w brzmieniu:

„Art. 22a. 1. Karty do tachografu cyfrowego są wydawane w terminie 30 dni od dnia otrzymania ważnego wniosku i wszystkich niezbędnych załączników.

2. Karty do tachografu cyfrowego są przedłużane i wymieniane w terminie 15 dni roboczych od dnia otrzymania ważnego wniosku i wszystkich niezbędnych załączników.

3. Zastępcza karta do tachografu cyfrowego wydawana jest po otrzymaniu ważnego wniosku i wszystkich niezbędnych załączników w terminie:

a) 8 dni roboczych - w przypadku karty kierowcy,

b) 5 dni roboczych -w przypadku karty warsztatowej,

c) 15 dni roboczych -w przypadku karty przedsiębiorstwa,

d) 15 dni roboczych - w przypadku karty kontrolnej.”;

19) w art. 23:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Posiadacz karty jest obowiązany:

1) niezwłocznie zawiadomić o jej utracie podmiot wydający karty;

2) zwrócić kartę do podmiotu wydającego karty, w przypadku:

a) uszkodzenia karty,

b) upływu terminu, na jaki karta została wydana,

c) wymiany karty z powodu zmiany danych zawartych na karcie- w przypadku karty kierowcy,

d) zmiany miejsca zatrudnienia - w przypadku technika warsztatu,

e) zaprzestania wykonywania zawodu - w przypadku technika warsztatu,

f) cofnięcia uprawnienia do wykonywania zawodu - w przypadku technika warsztatu,

g) cofnięcia zezwolenia na prowadzenie warsztatu.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a.  Podmiot wydający karty po otrzymaniu zawiadomienia z Głównego Urzędu Miar o cofnięciu uprawnienia do wykonywania zawodu technika warsztatu lub zezwolenia na prowadzenie warsztatu unieważnia kartę i wzywa posiadacza karty warsztatowej do jej zwrotu w terminie 14 dni. W przypadku gdy posiadacz karty nie zwróci jej w wyznaczonym terminie, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji dotyczącym obowiązków o charakterze niepieniężnym.

2b.  Podmiot wydający karty po wymianie karty kierowcy z powodu zmiany danych zawartych na karcie wzywa kierowcę do zwrotu karty kierowcy podlegającej wymianie w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania.”,

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Kartę przekazaną w trybie ust. 4 pkt 2 i 3 lub kartę zatrzymaną na podstawie art. 26 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 organ kontrolny zwraca podmiotowi wydającemu karty.”;

20) po art. 23a dodaje się art. 23b i 23c w brzmieniu:

„Art.23b.  Przetwarzanie danych osobowych w zakresie realizacji rozporządzenia (UE) nr 165/2014 odbywa się zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych i wyłącznie do celów kontroli wykonywania obowiązków przez kierowcę zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 i z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006.Art. 23c. Kto produkuje, dystrybuuje, reklamuje lub sprzedaje urządzenia lub przedmioty wykonane lub przeznaczone do celów manipulowania danymi rejestrowanymi przez tachograf cyfrowy podlega karze grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.”;

21) w art. 24:

 a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kierowca posiadający kartę kierowcy, który:

 1) nie zgłosił faktu utraty karty właściwym władzom państwa członkowskiego, w którym ta utrata nastąpiła,

2) nie zgłosił faktu uszkodzenia karty,

3) nie zwrócił uszkodzonej karty do podmiotu wydającego karty,

4) nie zwrócił wymienionej karty z powodu zmiany danych zawartych na karcie do podmiotu wydającego karty.

5) nie zwrócił się w terminie 7 dni kalendarzowych o duplikat karty kierowcy, która została zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona

- podlega karze grzywny.”,

 b) uchyla się ust. 5 i 7;

22) uchyla się art. 29.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.[[7]](#footnote-7)))wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 129 w ust. 2:

a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) sprawdzania zapisów tachografu;”,

b) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) zatrzymania, w przypadkach przewidzianych w ustawie, dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania oraz karty kierowcy w przypadkach przewidzianych w art. 26 ust. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.2.2014, str. 1);”.

Art. 3. W ustawie z dnia 11 maja 2001 r. - Prawo o miarach (Dz. U. z 2013 r. poz. 1069, z 2015 r. poz. 978 oraz z 2016 r. poz. 542) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 ust. 4. otrzymuje brzmienie:

„4 Przepisów ustawy nie stosuje się do tachografów cyfrowych i analogowych w zakresie określonym w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych i analogowych (Dz. U. Nr 180, poz. 1494, z późn. zm.[[8]](#footnote-8)));

2) uchyla się art. 8 ust. 4a;

3)uchyla się art. 16 pkt 10;

4) uchyla się art. 16c-16 g;

5) uchyla się art. 22a ust. 1 pkt 5;

6) uchyla się art. 24 ust. 2 pkt 5;

7) uchyla się art. 26a .

Art. 4. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.[[9]](#footnote-9))) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w pkt 22 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.2.2014, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014,”;

2) w art. 54 w ust. 2:

a) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) zapewnia uczestnictwo Inspekcji, co najmniej sześć razy w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kontrolach drogowych kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006; kontrole takie są wykonywane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i mogą być przeprowadzane wspólnie z polskimi organami kontrolnymi;”,

b) pkt 9 i 10 otrzymują brzmienie:

„9) zapewnia uczestnictwo swojego przedstawiciela w Komitecie wspierającym Komisję Europejską, ustanowionym zgodnie z art. 42 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i w Forum do spraw tachografów, ustanowionym zgodnie z art. 43 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;

10) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na szczególne żądanie, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;”;

3) w art. 55 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) kontroli zainstalowanych lub znajdujących się w pojeździe urządzeń pomiarowo-kontrolnych, tachografu cyfrowego lub analogowego;”;

4) w art. 73 w ust. 1 pkt 3a otrzymuje brzmienie:

,,3a) zatrzymać kartę kierowcy w przypadkach, o których mowa w art. 26 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, oraz w przypadkach, o których mowa w art. 11 ust. 4 lit. a załącznika do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409), lub kartę przedsiębiorstwa;”;

5) w art. 73 w ust. 1 po pkt 3a dodaje się pkt 3b w brzmieniu:

,,3b) sprawdzać status karty korzystając z ewidencji karty połączonej z systemem Tachonet, prowadzonej przez podmiot wydający karty, o którym mowa w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych i analogowych (Dz. U. Nr 180, poz. 1494, z późn. zm.[[10]](#footnote-10))) lub bezpośrednio w systemie Tachonet;”;

6) w art. 89:

a) w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy - w odniesieniu do danych rejestrowanych przez tachograf cyfrowy lub analogowy;”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Upoważnieni pracownicy, o których mowa w ust. 1 pkt 5 i 7, nie są uprawnieni do kontroli danych rejestrowanych przez tachograf cyfrowy lub analogowy oraz zaświadczenia, o którym mowa w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Uprawnione osoby do kontroli danych rejestrowanych przez tachograf cyfrowy lub analogowy zaopatrzone są w:

1) wykaz podstawowych elementów podlegających kontroli na drodze i na terenie podmiotu wykonującego przewozy drogowe;

2) standardowe wyposażenie.”,

 d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a - 4c w brzmieniu:

„4a. Uprawnione osoby do kontroli danych rejestrowanych przez tachograf cyfrowy lub analogowy, w przypadku uzasadnionego podejrzenia nieprawidłowego funkcjonowania tachografu lub podłączenia do tachografu przedmiotu lub urządzenia służącego do manipulacji, mogą skierować pojazd do podmiotu prowadzącego warsztat zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych i analogowych - w celu sprawdzenia tachografu.

4b. W przypadku stwierdzenia podłączenia do tachografu cyfrowego lub analogowego urządzeń manipulacyjnych lub innego manipulowania danymi rejestrowanymi przez tachograf, koszty związane ze sprawdzeniem tachografu, skierowanego na podstawie ust.4a, ponosi przewoźnik drogowy lub inny podmiot wykonujący przewozy drogowe, będący właścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego objętego obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu, o którym mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014.

4c. W przypadku stwierdzenia braku podłączenia do tachografu cyfrowego lub analogowego urządzeń manipulacyjnych ani innego manipulowania danymi rejestrowanymi przez tachograf, koszty związane ze sprawdzeniem tachografu, skierowanego na podstawie ust.4a, ponosi właściwy ze względuna miejsce kontroli wojewoda.”;

7) w art. 92b w ust. 1 w pkt 1 lit. a i b otrzymują brzmienie:

 „a) rozporządzenia (WE) nr 561/2006,

 b)rozporządzenia (UE) nr 165/2014,”;

8) w załączniku nr 1 do ustawy:

a) Lp. 13 – 13.17. otrzymują brzmienie:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Wyszczególnienie naruszeń | Wysokość grzywny w złotych |
| 1 |  2 |  3 |
| 13. | Naruszenie przepisów o używaniu tachografów, wykresówek lub kart kierowców |
| 13.1. | Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, do którego podłączone zostało niedozwolone urządzenie dodatkowe lub niedozwolony przedmiot wpływający na niewłaściwe funkcjonowanie tachografu | 2000 |
| 13.2. | Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który został odłączony | 2000 |
| 13.3. | Nierejestrowanie za pomocą tachografu na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi | 2000 |
| 13.4. | Samowolna ingerencja w pracę tachografu zainstalowanego w pojeździe, wskutek której nastąpiła zmiana wskazań urządzenia w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi | 2000 |
| 13.5. | Fałszowanie, ukrywanie, likwidowanie i niszczenie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i wczytanych z tachografu lub karty kierowcy | 2000 |
| 13.6. | Używanie tej samej wykresówki lub karty kierowcy przez kilku kierowców | 2000 |
| 13.7. | Jednoczesne używanie kilku wykresówek lub kart kierowców albo cudzej wykresówki lub karty | 2000 |
| 13.8. | Posiadanie przez kierowcę więcej niż jednej własnej ważnej karty kierowcy lub posługiwanie się:- więcej niż jedną własną ważną kartą kierowcy- sfałszowaną kartą kierowcy- kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą- kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów | 2000 |
| 13.9. | Nieprawidłowe operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy - za każdy dzień | 100nie więcej niż 1000 |
| 13.10. | Wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego z niedziałającym lub niewłaściwie działającym tachografem po upływie dopuszczalnego w art. 37 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 okresu  | 1000 |
| 13.11. | Niezaznaczenie zgodnie z art. 37 ust. 2rozporządzenia (UE) nr 165/2014 wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, jeżeli tachograf nie działa lub działa wadliwie | 500 |
| 13.12. | Wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego bez ważnej karty lub z kartą uszkodzoną po upływie dopuszczalnego w art. 29 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 okresu  | 500 |
| 13.13. | Nieuzasadnione użycie kilku wykresówek w ciągu tego samego 24-godzinnego okresu - za każdy dzień lub niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy mające wpływ na rejestrację odpowiednich danych | 100 |
| 13.14. | Używanie wykresówki lub karty kierowcy powyżej okresu na jaki jest przeznaczona - za każdą wykresówkę lub każdy dzień w przypadku karty kierowcy, wraz z utratą danych | 100 nie więcej niż 1.000 |
| 13.15. | Zastosowanie typu wykresówki niezatwierdzonego lub nieprzeznaczonego dla danego typu tachografu analogowego – za każdą wykresówkę lub włożenie karty kierowcy w nieodpowiedni otwór w przypadku załogi kilkuosobowej  | 200 |
| 13.16. | Okazanie podczas kontroli wykresówki brudnej lub uszkodzonej w stopniu uniemożliwiającym odczytanie danych lub karty kierowcy z nieczytelnymi danymi | 200 |
| 13.17. | Okazanie podczas kontroli wykresówki lub karty kierowcy, które nie zawierają wprowadzonych ręcznie bądź automatycznie wszystkich wymaganych danych dotyczących okresów aktywności kierowcy - za każdy dzień | 100 |

 b) po Lp. 13.17.dodaje się Lp. 13.18.-13.21.w brzmieniu:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Wyszczególnienie naruszeń | Wysokość grzywny w złotych |
| 1 |  2 |  3 |
| 13.18. | Okazanie wykresówki, która nie zawiera wymaganego wpisu:1. imienia lub nazwiska kierowcy2. numeru rejestracyjnego pojazdu3. miejsca lub daty początkowej użytkowania wykresówki4. miejsca lub daty końcowej używania wykresówki5. stanu licznika kilometrów w chwili rozpoczęcia użytkowania pojazdu6. stanu licznika kilometrów w chwili zakończenia użytkowania pojazdu | 50 za brak każdego wpisu |
| 13.19. | Niezgodność oznaczenia czasowego na wykresówce z urzędowym czasem kraju rejestracji pojazdu - za każdą wykresówkę | 100nie więcej niż 1000 |
| 13.20. | Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, nieposiadającego wymaganego wydruku z tachografu w przypadku uszkodzenia karty kierowcy, jej niesprawności lub jej nieposiadania - za każdy brakujący wydruk | 200nie więcej niż 1.000 |
| 13.21. | Odmowa poddania się kontroli lub brak możliwości okazania zapisów z tachografu, zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego dnia oraz z poprzednich 28 dni lub karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę | 2000 |

9) w załączniku nr 2 do ustawy Lp. 16 otrzymuje brzmienie:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Wyszczególnienie naruszeń | Wysokość grzywny w złotych |
| 1 |  2 |  3 |
| 16. | Dopuszczenie do naruszenia przepisów o stosowaniu tachografów | 2000 |

10) w załączniku nr 3 do ustawy

a) Lp. 6 – 6.3. otrzymują brzmienie:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Wyszczególnienie naruszeń | Wysokość grzywny w złotych |
| 1 |  2 |  3 |
| 6. | Naruszenie przepisów o stosowaniu tachografów |
| 6.1. | Naruszenie zasad i warunków wyposażenia pojazdu w tachograf |
| 6.1.1. | Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w homologowany tachograf | 3000 |
| 6.1.2. | Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który nie rejestruje wszystkich wymaganych elementów | 2000 |
| 6.1.3. | Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który nie rejestruje równolegle danych dotyczących okresów aktywności kierowców prowadzących pojazd | 1000 |
| 6.1.4. | Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf bez wymaganego sprawdzenia okresowego, badania kontrolnego, kalibracji, niezbędnych plomb lub tabliczki kalibracyjnej |  1000 |
| 6.1.5. | Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf cyfrowy przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy | 1000 |
| 6.1.6. | Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, nieposiadającego wymaganego wydruku z tachografu w przypadku uszkodzenia karty kierowcy, jej niesprawności lub jej nieposiadania - za każdy brakujący wydruk | 100 |
| 6.2. | Wykonywanie przewozu drogowego z ingerencją w działanie tachografu |
| 6.2.1. | Nierejestrowanie za pomocą tachografu na własnej wykresówce lub własnej karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi | 5000 |
| 6.3. | Naruszenie zasad i warunków używania tachografu |

b) Lp. 6.3.2. otrzymuje brzmienie:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Wyszczególnienie naruszeń | Wysokość grzywny w złotych |
| 1 |  2 |  3 |
| 6.3.2. | Zastosowanie typu wykresówki niezatwierdzonego lub nieprzeznaczonego dla danego typu tachografu analogowego - za każdą wykresówkę | 100nie więcej niż 2000 |

c) Lp. 6.3.7. otrzymuje brzmienie:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Wyszczególnienie naruszeń | Wysokość grzywny w złotych |
| 1 |  2 |  3 |
| 6.3.7. | Nieokazanie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówki, danych z karty kierowcy, z tachografu cyfrowego, wymaganego wydruku lub dokumentu potwierdzającego fakt nieprowadzenia pojazdu - za każdy dzień | 500 |

d) Lp. 6.3.10. otrzymuje brzmienie:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Wyszczególnienie naruszeń | Wysokość grzywny w złotych |
| 1 |  2 |  3 |
| 6.3.10. | Okazanie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówki, na której stwierdzono dokonanie niedozwolonych zapisów prędkości, aktywności lub przebytej drogi - za każdą wykresówkę | 1000nie więcej niż 5000 |

e) Lp. 6.3.12. otrzymuje brzmienie:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Wyszczególnienie naruszeń | Wysokość grzywny w złotych |
| 1 |  2 |  3 |
| 6.3.12. | Naruszenie obowiązku wczytywania danych z tachografu cyfrowego - za każdy pojazd |  500 |

f) Lp. 6.3.14. otrzymuje brzmienie:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Wyszczególnienie naruszeń | Wysokość grzywny w złotych |
| 1 |  2 |  3 |
| 6.3.14. | Samowolna ingerencja w dane zapisane w tachografie cyfrowym, na karcie kierowcy lub na karcie przedsiębiorstwa |  5000 |

g) po Lp. 6.3.14. dodaje się Lp. 6.3.15.w brzmieniu:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Wyszczególnienie naruszeń | Wysokość grzywny w złotych |
| 1 |  2 |  3 |
| 6.3.15 | Niewykonanie naprawy tachografu przez uprawnionego technika warsztatu lub warsztat | 5000 |

Art. 5. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155 oraz z 2013 r. poz. 567) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) pkt 1a i 1b otrzymują brzmienie:

„1a) czas pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, s. 1, z późn. zm), zwane dalej „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006” albo Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) , sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U z 1999 r. Nr 94, poz. 1086, z 2008 r. Nr 190, poz. 1479 oraz z 2014 r. poz. 408), zwana dalej „Umową AETR”;

1b) czas pracy osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących na jego rzecz przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR;”;

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zasady stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR;”;

2) w art. 29 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Kategorie pojazdów, o których mowa w ust. 1, wyłączone są z zakresu stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.2.2014, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014.”;

3) w art. 31 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1.Przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy wystawia zatrudnionemu kierowcy, który nie jest w stanie wprowadzić na wykresówkę lub kartę kierowcy okresów zgodnie z art. 34 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, zaświadczenie, w przypadku gdy kierowca:

1) przebywał na zwolnieniu lekarskim od pracy z powodu choroby;

2) przebywał na urlopie wypoczynkowym;

3) miał czas wolny od pracy;

4) prowadził pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy AETR;

5) wykonywał inną pracę niż prowadzenie pojazdu;

6) pozostawał w gotowości w rozumieniu art. 9 ust. 1.

2.Czas wolny, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, obejmuje okresy inne niż przerwy, dzienne i tygodniowe okresy odpoczynku kierowcy, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 lub Umowie AETR oraz okresy inne niż wymienione w ust. 1 pkt 1, 2 i 4-6, w których kierowca nie wykonywał pracy.”.

Art. 6. W sprawach o wydanie:

1) świadectwa homologacji typu tachografu cyfrowego albo typu karty; zatwierdzenia typu urządzenia rejestrującego stosowanego w transporcie drogowym - tachografy samochodowe lub wykresówki do urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym - tachografów samochodowych,

2) zezwolenia na prowadzenie warsztatu w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych, w tym ich kalibracji,

3) zezwolenia na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie instalacji lub napraw oraz sprawdzania pod względem zgodności z wymaganiami okresowo, przed i po zainstalowaniu oraz po naprawie określonych rodzajów przyrządów pomiarowych

- wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art.  7. 1. Zezwolenia na prowadzenie warsztatu w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych, w tym ich kalibracji, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie art. 6 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują ważność, z zastrzeżeniem art. 10.

2. Zezwolenia na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie instalacji lub napraw oraz sprawdzania pod względem zgodności z wymaganiami okresowo, przed i po zainstalowaniu oraz po naprawie określonych rodzajów przyrządów pomiarowych, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie art. 16c ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 3, zachowują ważność przez okres, na który zostały wydane.

Art. 8. 1. Zaświadczenia potwierdzające posiadanie uprawnień techników warsztatów wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie art. 16 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują ważność w zakresie i przez okres, na który zostały wydane.

2. Świadectwa homologacji typu tachografu cyfrowego albo typu karty wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie art. 5 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują ważność.

Art.  9. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 6 ust. 7, art. 16 ust. 6 oraz art. 17 ust. 12 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie odpowiednio art. 6 ust. 7, art. 16 ust. 8 oraz art. 17 ust. 12 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 16 d ust. 5 ustawy, o której mowa w art. 3, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 6 ust. 7 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 10. Podmioty, które w dniu wejścia w życie ustawy prowadzą działalność warsztatu w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych, w tym ich kalibracji, zgodnie z art. 6 ust. 5 ustawy, o której mowa w art. 1, dostosują ją do wymagań określonych w art. 6 ust. 4 tej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, pod rygorem utraty posiadanego zezwolenia.

Art. 11. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

*Projekt 23.05.2016 r.*

**UZASADNIENIE**

1. Cel i istota projektowanej ustawy.

 Głównym celem projektowanej ustawy jest dostosowanie krajowych aktów prawnych
do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r.
w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014”. Projektowana regulacja zwiększa skuteczność i sprawność systemu tachografów oraz lepsze egzekwowanie przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 wiąże w całości i ma zastosowanie bezpośrednio w państwach członkowskich od dnia 2 marca 2016 r, z wyjątkiem przepisów art. 24 - Zatwierdzanie instalatorów, warsztatów i producentów pojazdów, art. 34 - Użytkowanie kart kierowcy i wykresówek oraz art. 45 - Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, które stosuje się od dnia 2 marca 2015 r.

 W celu zapewnienia jednolitych warunków stosowania rozporządzenia (UE) nr 165/2014 we wszystkich państwach członkowskich, powyższy akt przyznaje także szereg upoważnień dla Komisji Europejskiej do wydania aktów wykonawczych obejmujących m.in. wymagania techniczne, dotyczące tachografów cyfrowych i ich części (art. 4 i 6), w tym związane z funkcjami inteligentnych tachografów (art. 11), homologacji typu tachografu (art. 12 i 14), procedur, których należy przestrzegać w celu wykonania badań eksploatacyjnych (art. 21) oraz formularzy, z których należy korzystać w celu monitorowania tych badań, standardowego formularza pisemnego oświadczenia uzasadniającego zdjęcie plomby (art. 22), wspólnych procedur i specyfikacji koniecznych do wzajemnego połączenia rejestrów elektronicznych (art. 31) oraz metodologii określania treści szkoleń początkowych i ustawicznych dla funkcjonariuszy kontrolujących (art. 39). Wydanie powyższych aktów wykonawczych, które zastąpią m.in. przepisy załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 i inne środki wykonawcze, może spowodować potrzebę dostosowania do nich polskich przepisów w tym zakresie. Akty te powinny zostać przyjęte, zgodnie z procedurą sprawdzającą określoną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011, do dnia 2 marca 2016 r., a do chwili obecnej do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa nie wpłynęły nawet ich wstępne projekty.

 Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 i projekt ustawy reguluje m.in. zagadnienia związane z homologacją typu tachografów i zatwierdzaniem warsztatów wykonujących instalację, sprawdzenia, przeglądy i naprawy tachografów. W prawie krajowym przedmiotowe zagadnienia regulowane są obecnie ustawą z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych i ustawą z dnia 11 maja 2001 r. Prawo o miarach. W ustawie o systemie tachografów cyfrowych uregulowane są zagadnienia dotyczące tachografów cyfrowych, natomiast w ustawie – Prawo o miarach, zagadnienia dotyczące tachografów analogowych.

 Zgodnie z obowiązującymi przepisami, Prezes Głównego Urzędu Miar, zwany dalej „Prezesem GUM”, wydaje świadectwo homologacji typu tachografu cyfrowego i zatwierdzenie typu tachografu analogowego. Prezes GUM wydaje również zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzeń, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych i tachografów analogowych.

 Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie krajowych aktów prawnych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w tym w zakresie zagadnień, w których zgodnie z tym rozporządzeniem państwa członkowskie są obowiązane do określenia przepisów krajowych lub w których państwa członkowskie mają swobodę do określonego uregulowania danego zagadnienia.

 Istotą proponowanych rozwiązań jest zapewnienie, aby w procesie homologacji typu potwierdzone było, że dany typ przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki lub karty do tachografu spełnia wymagania rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Obecnie w procesie homologacji typu sprawdzane jest spełnianie wymagań określonych w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85. W rozporządzeniu 165/2014 wprowadzone zostały poprawki do określonych elementów technicznych tachografów i procedur kontroli, w celu zapewnienia skuteczności i sprawności systemu tachografów.

 Ponadto w związku z tym, że warsztaty odgrywają istotną rolę w bezpieczeństwie tachografów, istotą proponowanych rozwiązań jest zwiększenie wiarygodności tych podmiotów, przy jednoczesnym zmniejszeniu ryzyka popełniania przez nich oszustw. W tym celu proponuje się także przyjęcie odpowiednich środków zapobiegających konfliktom interesów między warsztatami a przedsiębiorstwami przewozowymi.

 W projekcie ustawy proponuje się utrzymanie rozdziału podstaw prawnych do zatwierdzania i kontroli warsztatów wykonujących działalność w zakresie tachografów cyfrowych i tachografów analogowych. Mając na uwadze obowiązek instalowania w nowych pojazdach wyłącznie tachografów cyfrowych i związane z tym oczekiwane zmniejszenie liczby pojazdów z zainstalowanymi tachografami analogowymi, co powodować będzie zmniejszanie liczby tachografów analogowych obsługiwanych przez warsztaty, proponuje się ograniczyć zmiany prawa określającego warunki i zasady prowadzenia warsztatów analogowych wykonujących działalność w zakresie tachografów analogowych, wyłącznie do zmian mających na celu zwiększenie wiarygodności tych podmiotów, zmniejszenie ryzyka popełniania przez nie oszustw, zapobiegania konfliktom interesów między warsztatami a przedsiębiorstwami przewozowymi oraz systemu kontroli nad działalnością warsztatów. W tym zakresie proponuje się ujednolicenie przepisów dotyczących podmiotów prowadzących warsztaty dla tachografów cyfrowych i warsztaty dla tachografów analogowych.

2. Zmiana ustawy o systemie tachografów cyfrowych.

 W ustawie o systemie tachografów cyfrowych, zwanej w tym punkcie „ustawą”, proponuje się wprowadzenie zmian w zakresie przedmiotu ustawy, definicji określeń, systemu homologacji typu i systemu zatwierdzania podmiotów wykonujących działalność w zakresie instalacji, sprawdzeń, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych, zwanych dalej „warsztatami”.

 Podobnie jak w przypadku uzasadnienia przyjęcia rozporządzenia (UE) nr 165/2014, proponowane zmiany mają na celu zapewnienie większej przejrzystości przepisów poprzez ich uproszczenie i uporządkowanie.

 W projekcie ustawy proponuje się przeredagować art. 1 ustawy w celu dostosowania do rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Proponuje się ponadto dostosowanie zakresu czynności warsztatu do zakresu wynikającego z art. 23 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, poprzez uwzględnienie czynności „przeglądu”.

 W projekcie ustawy proponuje się wprowadzić zasadę, że przy stosowaniu ustawy stosuje się definicje zawarte w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014. W przypadku takich określeń jak: podmiot prowadzący warsztat, technik warsztatu, ewidencja kart i TACHOnet, znaczenie tych określeń jest zawarte we właściwych przepisach ustawy. Uchylenie tych definicji spowoduje również uchylenie ich niespójności z innymi przepisami, jak np. w przypadku określeń: technik warsztatu i ewidencja kart.

 Projekt ustawy nie przewiduje zmian w zakresie dotychczasowej właściwości organów administracji rządowej w systemie tachografów.

 W projekcie ustawy proponuje się przeredagować art. 4 ustawy w celu dostosowania do rozporządzenia (UE) nr 165/2014, jak również określić warunki i tryb wydawania świadectwa homologacji typu.

 W stosunku do ustawy proponuje się wprowadzenie następujących zmian:

a) uchylenie możliwości złożenia wniosku wyłącznie przez producenta (zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 wniosek może być złożony także przez przedstawiciela producenta tachografów cyfrowych, co jest szczególnie istotne w przypadku, gdy producent tachografów cyfrowych ma siedzibę poza terytorium państw UE),

b) zmiany zakresu homologacji typu - zgodnie z ustawą świadectwo homologacji typu dotyczy tachografu cyfrowego albo karty. Natomiast zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 państwo członkowskie udziela homologacji typu przyrządu rejestrującego i czujnika ruchu, które są częściami tachografu. W związku z tym w projekcie ustawy proponuje się, aby homologacja typu dotyczyła przyrządu rejestrującego i czujnika ruchu oraz karty do tachografu,

c) odstąpienie od obowiązku podawania numeru NIP i REGON,

d) odstąpienie od enumeratywnego określenia załączników do wniosków, w szczególności, że załączniki określone w art. 5 ust. 4 ustawy nie wyczerpują obowiązkowego zakresu załączników wynikającego z rozporządzenia (UE) nr 165/2014. W projekcie ustawy proponuje się wprowadzenie obowiązku dołączenia do wniosku informacji i dokumentów określonych w rozporządzeniu 165/2014, przy jednoczesnym pozostawieniu możliwości żądania przez Prezesa GUM informacji i dokumentów niezbędnych do rozpatrzenia wniosku,

e) określenie warunków udzielenia homologacji typu. Warunkiem udzielenia homologacji typu jest złożenie wniosku w określonej formie (wraz z załącznikami) i spełnianie przez dany typ urządzenia wymagań rozporządzenia (UE) nr 165/2014,

f) określenie w świadectwie homologacji typu sposobu plombowania (zabezpieczania) urządzenia oraz nadanie znaku homologacji typu o określonym wzorze,

g) określenie trybu zmian homologacji typu poprzez odpowiednie stosowanie trybu homologacji typu,

h) określenie obowiązku przekazania przez Prezesa GUM właściwym organom innych państw członkowskich kopii świadectwa homologacji typu wraz z kopią odpowiednich specyfikacji, w tym dotyczących plombowania (zabezpieczania) albo decyzji o odmowie udzielenia homologacji typu oraz informacji o cofnięciu homologacji typu lub o działaniach podjętych w celu zapewnienia zgodności urządzeń z homologacją typu,

i) określenie działań podejmowanych w celu zapewnienia zgodności produkowanych urządzeń z homologowanym typem, opartych na systemie działań określonych w ustawie o systemie oceny zgodności, podejmowanych w przypadku wprowadzenia do obrotu wyrobu nie spełniającego wymagań zasadniczych (zwrócenie się do producenta o usunięcie niezgodności lub wycofanie urządzenia z obrotu lub z użytku, czasowy lub stały zakaz udostępniania urządzenia, nakaz wycofania urządzenia z obrotu lub z użytku). Środkiem najdalej idącym powinno być cofnięcie homologacji typu. Środek ten może być poprzedzony czasowym zakazem wprowadzania do obrotu i użytkowania danego urządzenia,

j) określenie przesłanek cofnięcia przez Prezesa GUM homologacji typu, w tym wynikające z rozporządzenia (UE) nr 165/2014 tj. jeżeli urządzenie po homologacji typu nie spełnia wymagań rozporządzenia lub wykazuje w użytkowaniu wadę, która powoduje jego nieprzydatność do osiągnięcia celu, dla którego jest przeznaczony. Przesłanką cofnięcia homologacji typu jest również wykrycie braków w zakresie zabezpieczeń urządzenia,

k) określenie obowiązku przeprowadzania przez producentów badań wprowadzonych do produkcji przyrządów rejestrujących, czujników ruchu i kart do tachografu, wykonywanych w celu wykrycia ich braków w zabezpieczeniach, które mogą powstać na każdym etapie użytkowania produktów i zapobiegania ich wykorzystaniu ich ograniczaniu. Badania takie powinny być przeprowadzane co najmniej raz w okresie 2 lat. W przypadku wykrycia podczas badań braków w zakresie zabezpieczeń urządzeń dostępnych już na rynku, Prezes GUM podejmuje działania takie jak w celu zapewnienia zgodności produkowanych wzorów z homologowanym typem. Jednocześnie Prezes GUM przekazuje informacje Komisji Europejskiej o wykrytych brakach w zakresie zabezpieczeń i o planowanych lub zastosowanych środkach, w tym o cofnięciu homologacji typu,

l) upoważnienie Prezesa GUM do zatwierdzania na wniosek producenta tachografu cyfrowego albo jego przedstawiciela, badania eksploatacyjne tachografów, które nie otrzymały jeszcze homologacji typu i zawarcie delegacji dla ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia w drodze rozporządzenia, warunków przeprowadzenia badań eksploatacyjnych.

W projekcie ustawy proponuje się określenie warunków i trybu udzielania zezwoleń na prowadzenie warsztatów. Proponowany przepis w istotny sposób upraszcza i porządkuje dotychczasowe przepisy art. 6 ustawy, w celu zapewnienia większej przejrzystości.

Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 jako podmioty zatwierdzone do wykonywania określonych czynności wymienia instalatora, warsztat i producenta pojazdów. W projekcie ustawy proponuje się, aby wszelkie czynności objęte zezwoleniem (zatwierdzeniem) wykonywane były przez podmiot określany jako „podmiot prowadzący warsztat”.

 W stosunku do ustawy proponuje się wprowadzenie następujących zmian:

a) zmiana zakresu czynności będących przedmiotem zezwolenia poprzez wyszczególnienie jako jednej z czynności – przeglądów,

b) zmiany w zakresie wymagań dla warsztatów:

- określenie warunku nieposzlakowanej reputacji warsztatów, czego kryterium jest:

i) niekaralność osób fizycznych reprezentujących podmiot za określone przestępstwa (nie tylko członków zarządu spółki),

ii) brak zarzutów wobec podmiotu i osób fizycznych reprezentujących go związanych z prowadzeniem działalności z naruszeniem prawa o systemie tachografów i wydanie w stosunku do nich decyzji w sprawie cofnięcia zezwolenia lub nałożenia kary pieniężnej,

- określenie warunków braku konfliktu interesów pomiędzy warsztatami a przedsiębiorstwami transportowymi, czego kryterium jest zakaz bycia przez wnioskodawcę i osoby reprezentujące wnioskodawcę przewoźnikiem drogowym,

- rozszerzenie zakresu właściwych procedur stosowanych przy wykonywaniu określonych czynności oraz przy zabezpieczaniu i posługiwaniu się kartami warsztatowymi, poprzez określenie:

i) zakresu odpowiedzialności i uprawnień pracowników,

ii) organizacji kontroli wewnętrznej,

oraz wprowadzenie wymagania, aby stosowane procedury zapewniały bezstronność i niezależność warsztatu od podmiotów, na rzecz których świadczone będą usługi oraz brak konfliktu interesów z tymi podmiotami,

- odstąpienie od określonych w ustawie wymagań w zakresie posiadania danych warunków lokalowych, w tym miejsc parkingowych,

- odstąpienie od obowiązku podawania we wniosku o zezwolenie numeru NIP i REGON.

Określone w projekcie ustawy „osoby reprezentujące podmiot” należy rozumieć jako osoby reprezentujące dany podmiot zgodnie z zasadami reprezentacji. Tym samym z kręgu tych osób wyłączeni są np. pełnomocnicy.

W dotychczasowym art. 6 ust. 5 ustawy i w projektowanym art. 6 ust. 2, określone są przesłanki wydania zezwolenia. Warunek, że nie można wydać zezwolenia wnioskodawcy w stosunku do którego wydano decyzję o cofnięciu zezwolenia – w okresie 4 lat od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna, w projekcie ustawy proponuje się zastąpienie dalej idącym warunkiem, że w stosunku do wnioskodawcy i osób fizycznych go reprezentujących, nie wydano decyzji związanych z prowadzeniem działalności z naruszeniem prawa.

W projekcie ustawy proponuje się określenie trybu zmian zezwoleń poprzez odpowiednie stosowanie trybu udzielania zezwoleń. W projekcie ustawy proponuje się utrzymanie obowiązku przekazywania informacji Prezesowi GUM o zmianach danych w zakresie wymagań koniecznych do uzyskania zezwolenia.

W projekcie ustawy proponuje się wprowadzenie zmian w zakresie obowiązków podmiotu prowadzącego warsztat. Poza zmianą redakcyjną w pkt 1 polegającą na zmianie przywołanego rozporządzenia, proponuje się następujące zmiany:

a) określenie obowiązku bycia niezależnym i bezstronnym w stosunku do podmiotów, na rzecz których warsztat świadczy usługi,

b) określenie zakazu prowadzenia działalności, która mogłoby stanowić zagrożenie dla ogólnego bezpieczeństwa systemu tachografów.

W projekcie ustawy proponuje się upoważnienie Prezesa GUM do przeprowadzenia kontroli warsztatów zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014. Przedmiotem kontroli powinno być przestrzeganie rozporządzenia 165/2014 i ustawy, spełnianie warunków niezbędnych do otrzymania zezwolenia.

W stosunku do ustawy proponuje się wprowadzenie następujących zmian:

a) określenie podstawy bezpośredniego stosowania rozporządzenia (UE) nr 165/2014 w zakresie przeprowadzania audytu procedur i audytu technicznego,

b) rozszerzenie zakresu kontroli na przestrzeganie rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i ustawy,

c) wyłączenie obowiązku zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli.

W projekcie ustawy proponuje się określenie trybu postępowania w przypadku prowadzenia przez warsztat działalności z naruszeniem prawa. Projektowany art. 13 ust. 1, który odpowiada art. 12 ust. 2 pkt 2 ustawy, wprowadza zasadę wydawania przez Prezesa GUM zaleceń dostosowania przez warsztat działalności do przepisów prawa w wyznaczonym terminie, w przypadku stwierdzenia, że działalność jest prowadzona z naruszeniem wymagań określonych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 lub ustawie. Obowiązujący art. 12 ust. 2 pkt 2 ustawy ogranicza możliwość wydawania zaleceń, wyłącznie do zaleceń pokontrolnych, co ogranicza środki, które mogą być podejmowane przez Prezesa GUM w celu dostosowania przez warsztat działalności do przepisów prawa. Proponuje się również upoważnienie Prezesa GUM do wydawania zalecenia podjęcia określonych działań w celu zapewnienia przestrzegania przez podmiot prowadzący warsztat rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w przypadku stwierdzenia poważnego ryzyka konfliktu interesów pomiędzy podmiotem prowadzącym warsztat a przedsiębiorstwami transportowymi. W przypadku braku oczekiwanego działania warsztatu, Prezes GUM wydaje decyzję o czasowym cofnięciu zezwolenia na okres do 2 lat.

W projekcie ustawy proponuje się również określenie przesłanek cofania udzielonych zezwoleń. Cofnięcie udzielonych zezwoleń może być poprzedzone czasowym zakazem wykonywania czynności objętych zezwoleniem. Podstawową przesłankę cofnięcia zezwolenia jest niewykonywanie obowiązków wynikających z rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz niespełnienie warunków koniecznych do uzyskania zezwolenia.

 W stosunku do ustawy proponuje się wprowadzenie następujących zmian:

a) wprowadzenie fakultatywności i obligatoryjności cofnięcia zezwolenia,

b) odstąpienie od konstrukcji rażącego naruszenia prawa (dotychczasowe przesłanki rażącego naruszenia prawa stają się przesłankami obligatoryjnego cofnięcia zezwolenia).

W projekcie ustawy proponuje się uchylenie w art. 15 w ust. 2 pkt 4, zgodnie z którym w ewidencji warsztatów gromadzi się informacje o zmianach danych, o których mowa w art. 9 ustawy. Zakres informacji, o których mowa w art. 9 ustawy jest znacznie szerszy niż zakres informacji pierwotnie zamieszczanych w ewidencji. Jeżeli więc dana informacja nie jest zamieszczana w ewidencji, nie ma uzasadnienia do zamieszczanie informacji o jej zmianie.

W projekcie ustawy proponuje się określenie obowiązku przekazywania Komisji Europejskiej co roku, drogą elektroniczną, wykazów zatwierdzonych warsztatów oraz kart im wydanych, a także rejestru użytych znaków przez upoważnione warsztaty oraz elektronicznych danych zabezpieczających i niezbędnych informacji dotyczących wykorzystanych elektronicznych danych zabezpieczających. Informacje te przekazywane będę na podstawie wykazu warsztatów prowadzonego przez Prezesa GUM i danych przekazywanych przez podmiot wydający karty.

Ponadto projektowana regulacja doprecyzowuje w odpowiednim zakresie procedury związane z wydawaniem, wznawianiem i wymianą kart do tachografu cyfrowego, a w szczególności:

1. procedury związane z kartami warsztatowymi:
2. przedłużanie ważności karty warsztatowej, uwzględniając:
* zapewnienie przez właściwy organ (GUM) spełnienia przez instalatora, warsztat lub producenta pojazdów kryteriów wymienionych w art. 24 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 (spełnienie procedur krajowych w zakresie przeszkolenia, dostępu do niezbędnych urządzeń, nieposzlakowej reputacji),
* przedłużenie karty w ciągu 15 dni roboczych od otrzymania ważnego wniosku o przedłużenie i całej niezbędnej dokumentacji,
1. wydawanie karty warsztatowej zastępczej (w przypadku gdy karta została uszkodzona, działa wadliwie lub została zagubiona albo skradziona) - w ciągu pięciu dni roboczych od dnia otrzymania wniosku,
2. prowadzenie przez właściwe organy rejestru kart warsztatowych zagubionych, skradzionych lub uszkodzonych,
3. wprowadzenie procedury cofania (czasowo lub na stałe) kart warsztatowych, w przypadku cofnięcia upoważnienia dla instalatora, warsztatu lub producenta pojazdów zgodnie z art. 24 rozporządzenia *(*nowa procedura czasowego cofania zezwolenia – do tej pory było tylko cofanie na stałe),
4. podjęcie wszelkich niezbędnych działań, aby zabezpieczyć karty warsztatowe przekazywane zatwierdzonym instalatorom, warsztatom oraz producentom pojazdów przed możliwością ich sfałszowania.
5. procedury związane z kartami kierowcy :
6. wydanie karty kierowcy w ciągu miesiąca od otrzymania przez właściwy organ wniosku i wszelkich niezbędnych dokumentów,
7. dowód potwierdzający miejsce normalnego zamieszkania kierowcy – jakikolwiek właściwy środek, tj. dowód tożsamości czy inny ważny dokument,
8. przedłużenie ważności karty kierowcy – wniosek do właściwych organów nie później niż na 15 dni roboczych przed upływem okresu ważności karty, nowa karta wydana przed upływem okresu ważności starej karty,
9. przy podjęciu odpowiednich środków w celu zapewnienia, by wnioskodawca nie posiadał już ważnej karty kierowcy,
10. przy podjęciu wszelkich działań, aby zapobiec fałszowaniu kart kierowcy, np. poprzez przyjęcie odpowiednich zabezpieczeń
11. cofanie karty kierowcy możliwe tylko i wyłącznie w przypadku:
* gdy karta zostanie uznana przez właściwe organy państwa członkowskiego za sfałszowaną,
* gdy kierowca korzysta z karty, której nie jest posiadaczem,
* gdy karta, w której posiadaniu jest kierowca, została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów,

Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 przewiduje obowiązek jak najszybszego zwrotu zawieszonej lub cofniętej karty przez państwo członkowskie inne niż państwo, które wydało kartę. Ponadto jeżeli zwrot karty ma nastąpić w okresie dłuższym niż dwa tygodnie, państwo członkowskie, które ją zawiesiło lub cofnęło powiadamia w ciągu tych dwóch tygodni państwo, które wydało kartę, o powodach tego zawieszenia lub cofnięcia;

1. wprowadzenie możliwości wydania czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy dla kierowców z państw trzecich, które nie podpisały umowy AETR,
* na okres nieprzekraczający 185 dni,
* pod warunkiem, że kierowcę takiego łączy stosunek pracy z przedsiębiorstwem transportowym mającym siedzibę w państwie członkowskim wydania,
* o ile zastosowanie ma rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009(16), przedstawi świadectwo kierowcy,
1. powiadomienie organu, który wydał kartę o powodach jej przedłużenia – w przypadku gdy organ przedłużający ważność karty jest inny od wydającego poprzednią kartę kierowcy,
2. rejestr kart kierowcy wydanych, skradzionych, zagubionych lub uszkodzonych w okresie odpowiadającym przynajmniej okresowi ich ważności,
3. uszkodzenie lub wadliwe działanie karty kierowcy:
* zwrot do organu właściwego ze względu na miejsce zamieszkania kierowcy,
* wniosek o kartę kierowcy zastępczą w terminie siedmiu dni kalendarzowych do organów swojego miejsca zamieszkania (wydanie karty zastępczej w ciągu ośmiu dni roboczych od otrzymania wniosku),
1. kradzież karty kierowcy:
* formalne zgłoszenie właściwemu organowi państwa, w którym dokonano kradzieży,
* formalne zawiadomienie właściwych organów państwa, które wydało kartę oraz ew. miejsca zamieszkania kierowcy, o ile są to różne państwa,
* wniosek o kartę kierowcy zastępczą w terminie siedmiu dni kalendarzowych do organów swojego miejsca zamieszkania (wydanie karty zastępczej w ciągu ośmiu dni roboczych od otrzymania wniosku),
1. zagubienie karty kierowcy:
* formalne zawiadomienie właściwych organów państwa, które wydało kartę oraz ew. miejsca zamieszkania kierowcy, o ile są to różne państwa,
* złożenie wniosku o kartę kierowcy zastępczą w terminie siedmiu dni kalendarzowych do organów miejsca zamieszkania kierowcy (wydanie karty zastępczej w ciągu ośmiu dni roboczych od otrzymania wniosku),

Zgodnie z rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w przypadku uszkodzenia lub wadliwego działania karty kierowcy, jej zagubienia lub kradzieży - kierowca może kontynuować jazdę bez karty kierowcy przez maksymalnie 15 dni kalendarzowych (dłużej gdy konieczny jest powrót pojazdu do bazy) - pod warunkiem że kierowca może wykazać brak możliwości przedstawienia lub użycia karty podczas tego okresu;

1. wymiana karty kierowcy:
* ważna karta kierowcy może być wymieniona na jej odpowiednik na wniosek kierowcy, który zmienił państwo członkowskie swojego miejsca zamieszkania,
* państwo członkowskie, które dokonuje wymiany ponosi odpowiedzialność za sprawdzenie czy przedstawiona karta jest ważna,
* państwo dokonujące wymiany zwraca starą kartę organom, które ją wydały ze wskazaniem powodów tego zwrotu,
* zastąpienie lub wymiana i inne dalsze zastąpienia oraz wymiany kart kierowcy są rejestrowane w państwie członkowskim, które tego dokonuje,
1. krajowy rejestr elektroniczny (art. 31 rozporządzenia) kart kierowcy
* gromadzi dane w okresie co najmniej równoważnym z okresem ważności kart kierowcy:
1. nazwisko i imię kierowcy,
2. data i - jeśli ta informacja jest dostępna - miejsce urodzenia kierowcy,
3. numer ważnego prawa jazdy i kraj wydający prawo jazdy (w stosownych przypadkach),
4. status karty kierowcy,
5. numer karty kierowcy,
* Komisja i państwa członkowskie przyjmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wzajemnych połączeń rejestrów elektronicznych i ich dostępności w całej Unii, korzystając z systemu informacyjnego TACHOnet lub systemu z nim kompatybilnego,
* status karty sprawdzany jest w każdym przypadku wydawania, wymiany lub, w razie konieczności, przedłużenia karty kierowcy,
* funkcjonariusze służb kontrolnych mogą mieć dostęp do rejestru elektronicznego w celu sprawdzenia statusu karty kierowcy.

 Polska należy do krajów, które najszybciej wprowadziły system tachografów cyfrowych w całości – nie tylko w zakresie wydawania kart, ale też podłączenia do systemu TACHOnet, który zapewnia wymianę danych na temat użytkowników między administracjami narodowymi. Według oficjalnych danych do systemu nie są jeszcze podłączone między innymi Portugalia, Grecja, Dania i Węgry, a Wielka Brytania podłączyła się do systemu dopiero w połowie września 2007 r. Do grona krajów które podłączyły się do systemu TACHONET należą nowe kraje UE takie jak Bułgaria i Rumunia, a w grudniu 2008 r. do systemu podłączyły się również Czechy.

Projektowany art. 23b dotyczący przetwarzania danych osobowych zgodnie z dyrektywami 95/46/WE i 2002/58/WE oraz pod nadzorem organu nadzorczego państwa członkowskiego, o którym mowa w art. 28 dyrektywy 95/46/WE, odnosi się do przetwarzania tych danych do celów:

a) kontroli zgodności z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 i z rozporządzeniem nr 561/2006,

b) użytkowania globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) do celów rejestrowania danych dotyczących położenia,

c) wykorzystania zdalnej komunikacji na potrzeby kontroli,

d) wykorzystania tachografów posiadających interfejs do inteligentnych systemów transportowych,

e) elektronicznej wymiany informacji dotyczących kart kierowcy (krajowy rejestr elektroniczny, korzystający z systemu informacyjny TACHOnet), w szczególności transgranicznej wymiany takich informacji z państwami trzecimi,

f) przechowywania danych przez przedsiębiorstwa transportowe.

Ponadto w przedmiotowej regulacji proponuje się wprowadzenie w nowo projektowanym art. 23c zakazu produkcji, dystrybucji, reklamy lub sprzedaży urządzeń lub przedmiotów wykonanych lub przeznaczonych do celów manipulowania tachografami, zagrożone karą grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

W ustawie o systemie tachografów cyfrowych proponuje się także wprowadzenie szeregu zmian związanych z dostosowaniem przedmiotowych przepisów do nowego rozporządzenia w sprawie tachografów, w tym m.in. ujednolicenie terminologii oraz zmiana odniesień do rozporządzeń (EWG) 3821/85 lub (WE) 1360/2002 na rozporządzenie (UE) 165/2014.

Charakter porządkowy ma uchylenie przepisu art. 24 ust. 4. Sankcje za wymienione w tym przepisie naruszenia są już określone w Załączniku nr 1 do ustawy o transporcie drogowym Lp. 13.5, 13.13-13.14, 13.17 i są obowiązujące.

Dodatkowo, wykraczając poza implementację przepisów unijnych, proponuje się uchylenie art. 29 stanowiącego, że podmiotem wydającym karty przez okres 7 lat od dnia wejścia w życie ustawy jest Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. Przepis ten utracił aktualność 4 października 2012 r. Po tym okresie, zgodnie z art. 18 ust. 1 ustawy, minister właściwy do spraw transportu wybiera podmiot wydający karty stosując przepisy ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych dotyczące przetargu ograniczonego. W celu skrócenia procedury przetargowej projektowana ustawa zakłada rezygnację z trybu przetargu ograniczonego – art. 1 pkt 13 projektu. Wybór podmiotu wydającego karty do tachografów z zastosowaniem trybu przetargu wyklucza możliwość negocjacji ceny z oferentem dlatego konieczne jest uchylenie art. 20 ust. 5 ustawy. Przepis ten miał zastosowanie wówczas, gdy podmiot wydający karty był wskazany w ustawie.

Obecnie podmiotem wydającym karty do tachografów jest Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. wybrana w postępowaniu o zamówienie publiczne. Umowa z PWPW została podpisana 2 października 2012 r. i obowiązuje do 3 października 2016 r.

Ponadto w związku z uchwaleniem ustawy z dnia 13 maja 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz niektórych innych ustaw, w której wprowadzono możliwość wyłączenia przepisów tej ustawy w odniesieniu do wydawania dokumentów publicznych spersonalizowanych, proponuje się zastosowanie tego wyłączenia do wydawania kart do tachografów cyfrowych (art. 1 pkt 13 projektu w zakresie zmiany 18 ust. 1 ustawy o tachografach cyfrowych).

3. Zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Proponuje się w powyższej ustawie ujednolicenie stosowanej terminologii, tak aby zgodnie z nowym rozporządzeniem zamiast sformułowania „urządzenie rejestrujące samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku” używać słowa „tachograf”. Ponadto konieczna jest zmiana odniesienia do rozporządzenia (EWG) 3821/85 na rozporządzenie (UE) 165/2014.

4. Zmiana ustawy – Prawo miarach.

W ustawie - Prawo o miarach, proponuje się uchylenie wszystkich przepisów dotyczących tachografów analogowych, tak aby wszystkie urządzenia, zarówno cyfrowe jak i analogowe regulowane były w jednej ustawie.

5. Zmiana ustawy o transporcie drogowym

 W ustawie o transporcie drogowym proponuje się wprowadzenie szeregu zmian związanych z dostosowaniem przedmiotowych przepisów do nowego rozporządzenia w sprawie tachografów, w tym m.in. ujednolicenie terminologii oraz zmiana odniesień do rozporządzenia (EWG) 3821/85 na rozporządzenie (UE) 165/2014.

Zgodnie z art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 jeżeli w wyniku kontroli funkcjonariusze służb kontrolnych znajdą wystarczające dowody pozwalające podejrzewać, że dokonano manipulacji, są oni upoważnieni do skierowania pojazdu do zatwierdzonego warsztatu w celu przeprowadzenia dodatkowych badań służących ustaleniu w szczególności, czy tachograf:

a) działa poprawnie;

b) prawidłowo rejestruje i przechowuje dane, i czy poprawne są parametry kalibracji.

Zgodnie z powyższymi przepisami funkcjonariusze służb kontrolnych są uprawnieni do polecenia zatwierdzonym warsztatom przeprowadzenia ww. badania i szczegółowych badań służących zbadaniu obecności urządzeń manipulacyjnych. W przypadku wykrycia urządzeń manipulacyjnych sprzęt ten, w tym samo urządzenie, przyrząd rejestrujący lub jego elementy oraz karta kierowcy mogą zostać usunięte z pojazdu i wykorzystane jako dowód zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi postępowania z takimi dowodami.

W celu realizacji powyższych praw zostało wprowadzone w art. 89 ust. 4a - 4c uprawnienie do skierowania pojazdu do podmiotu prowadzącego warsztat, które to uprawnienie zostało powiązane z obowiązkiem powyższego podmiotu do zapewnienia niezwłocznego sprawdzenia funkcjonowania tachografu lub podłączenia do niego urządzeń manipulacyjnych – nowo projektowany art. 11 ust. 1 pkt 7 ustawy o systemie tachografów cyfrowych

W przypadku stwierdzenia podłączenia do tachografu urządzeń manipulacyjnych lub innego manipulowania danymi rejestrowanymi przez tachograf, koszty związane ze sprawdzeniem tachografu ponosić będzie przewoźnik drogowy lub inny podmiot wykonujący przewozy drogowe, będący właścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego objętego obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu, o którym mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014. Natomiast w przypadku stwierdzenia braku podłączenia do tachografu urządzeń manipulacyjnych ani innego manipulowania danymi rejestrowanymi przez tachograf, koszty związane ze sprawdzeniem tachografu ponosi będzie Skarb Państwa. Należy podkreślić, że pojazdy kierowane będą tylko w przypadku uzasadnionego podejrzenia funkcjonariusza kontrolującego, a przewidywany koszt takiego sprawdzenia może wynosić ok. 100 zł. Przykładowo w 2013 r. Inspekcja Transportu Drogowego wykryła 261 przypadków podłączenia niedozwolonego urządzenia do tachografu oraz 375 przypadków samowolnej ingerencji w pracę tachografu (dane GITD).

Przyjęte w Załącznikach do ustawy zmiany mają w znacznej mierze charakter porządkujący i dostosowujący do innych zmian, w tym terminologicznych, tak aby zamiast sformułowań „urządzenie rejestrujące samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku” czy „urządzenie rejestrujące stosowane w transporcie drogowym” używać słowa „tachograf”. Zmienione zostały również odniesienia do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 na rozporządzenie (UE) nr 165/2014. Powyższe zmiany nie zwiększają wysokości obecnie obowiązujących kar.

Ponadto zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 państwa członkowskie ustanawiają zgodnie z krajowym prawem przepisy dotyczące sankcji nakładanych za naruszenia ww. rozporządzenia i podejmują wszelkie konieczne środki, by zapewnić ich wykonywanie. Sankcje te muszą być zgodne z kategoriami naruszeń określonymi w dyrektywie 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającą dyrektywę Rady 88/599/EWG (która została zmieniona rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającym załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady).

Projektowana regulacja wprowadzona tym samym nowelizowany katalog naruszeń przepisów o używaniu tachografów, wykresówek i kart kierowców. Zmiana załącznika III dyrektywy 2006/22/WE miała na celu zapewnienie spójności prawnej i przejrzystości obowiązujących przepisów poprzez ujednolicenie poziomu wagi niektórych określonych w nim naruszeń, zgodnie z wykazem najpoważniejszych naruszeń ustanowionym w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

6. Zmiana ustawy o czasie pracy kierowców

W projekcie ustawy wprowadzono zmiany związane z dostosowaniem obowiązujących przepisów do rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz doprecyzowaniem terminu „czas wolny” określonego w formularzu zaświadczenia, o którym mowa w decyzji Komisji nr 2007/230/WE (art. 31 ustawy o czasie pracy kierowców)

7. Pozostałe zmiany.

W projekcie ustawy proponuje się wprowadzenie przepisów przejściowych w zakresie spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy oraz zachowania ważności wydanych zezwoleń i zaświadczeń potwierdzających posiadanie uprawnień przez technika warsztatu. Zezwolenia na prowadzenia warsztatu obsługującego tachografy analogowe wydawane są na okres roku lub 4 lat. Natomiast z uwagi na bezterminową ważność zezwoleń na prowadzenia warsztatów obsługujących tachografy cyfrowe, zasadne jest ustanowienie w tym przypadku obowiązku dostosowania się do nowych wymagań. Zgodnie z art. 10 podmioty, które w dniu wejścia w życie ustawy prowadzą działalność warsztatu w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych, w tym ich kalibracji, dostosują ją do nowych wymagań określonych w art. 6 ust. 2 ustawy o systemie tachografów cyfrowych, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanego aktu prawnego.

Proponuje się także, aby dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie ustawy o systemie tachografów cyfrowych i ustawy – Prawo o miarach zachowały moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Projekt ustawy przewiduje wejście w życie ustawy po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Ustawa o zmianie ustawy o systemie tachografów cyfrowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanuw Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Hanna Kowalska – Naczelnik Wydziału w Departamencie Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, tel. 22 630 15 50 Hanna.Kowalska@mib.gov.plAnna Kowalczyk – starszy specjalista wDepartamencie Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, tel. 22 630 12 51 A.Kowalczyk@mib.gov.pl | **Data sporządzenia**23 maja 2016 r. **Źródło:** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.2.2014, str. 1)**Nr w wykazie prac UC25** |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| Projektowana ustawa:- dostosowuje krajowe przepisy do rozporządzenia (UE) nr 165/2014- zwiększa bezpieczeństwo systemu tachografów,-zwiększa sprawność kontroli systemu i egzekwowania przepisów socjalnych w transporcie drogowym. |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**
 |
| Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 państwa członkowskie UE zobowiązane są do przyjęcia przepisów prawa w dziedzinie objętej przedmiotowym rozporządzeniem, w szczególności w zakresie zagadnień, w których zgodnie z powyższym aktem na państwa członkowskie nałożony został obowiązek określenia przepisów krajowych lub w których państwa członkowskie mają swobodę do określonego uregulowania danego zagadnienia. Uchwalenie ustawy jest jedynym możliwym narzędziem interwencji. Projektowana ustawa zwiększa bezpieczeństwo systemu tachografów poprzezograniczenie manipulowania danymi rejestrowanymi przez te urządzenia,zwiększa wiarygodność warsztatów wykonujących instalacje, naprawy i sprawdzenia tachografów, ogranicza ryzyko popełniania przez ww. podmioty oszustw i wystąpienia konfliktów interesów między tymi podmiotami a przewoźnikami drogowymi, wprowadza uprawnienie dla funkcjonariuszy służb kontrolnych do polecania zatwierdzonym warsztatom obsługującym tachografy sprawdzenia ewentualnego podłączenia urządzeń manipulacyjnych. |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
| Na terenie Unii Europejskiej tachografy zostały uznane za obowiązkowe wyposażenie na podstawie rozporządzenia 3821/85 z 20 grudnia 1985 r., które weszło w życie 29 września 1986 r., natomiast tachografy cyfrowe są obowiązkowe instalowane w pojazdach po raz pierwszy rejestrowanych po 1 maja 2006 r. Konwencja AETR regulująca używanie tachografów weszła natomiast w życie 31 lipca 1985.W Polsce, jak zresztą w większości państw członkowskich UE, kompetencje w zakresie tachografów rozdzielone są pomiędzy różne resorty i urzędy (w szczególności MIiB, GUM, MR, organy kontrolujące przewozy drogowe).Nowe rozporządzenie (UE) nr 165/2014 nie wprowadziło zasadniczych zmian w zakresie rozwiązań regulujących powyższe kwestie, miało natomiast na celu zwiększenie skuteczności i sprawności systemu tachografów oraz lepsze egzekwowanie przepisów socjalnych i zmniejszenie zbędnych obciążeń administracyjnych m.in. poprzez rozwijanie elementów technicznych tachografu, wprowadzenie poprawek do procedur kontroli, zapewnienie większej przejrzystości przepisów rozporządzenia poprzez uproszczenie i uporządkowanie jego głównych przepisów, a także dostosowanie do zmian w innych aktach prawnych.Brak danych w zakresie dostosowania krajowych przepisów do rozporządzenia (UE) nr 165/2014 przyjętych w innych państwach OECD/UE. |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych  | Oddziaływanie |
| Producenci tachografów | 0 *(żaden z producentów tachografów nie ma swojej głównej siedziby w Polsce)* | Główny Urząd Miar | Producenci tachografów mogą wnioskować o wydanie świadectwa homologacji typu tachografu lub karty oraz wydanie świadectwa funkcjonalności tachografu lub karty. Od wejścia w życie ustawy o systemie tachografów cyfrowych (04.10. 2005 r.) do Prezesa GUM nie wpłynął żaden wniosek w sprawie homologacji typu. Prezes GUM nie posiada żadnych informacji wskazujących na możliwość wniesienia wniosku o homologację typu lub wydanie świadectwa funkcjonalności w najbliższym czasie.  |
| Warsztaty prowadzące działalność w zakresie:- tachografów cyfrowych - tachografów analogowych | 358 podmiotów 383 podmioty | Główny Urząd Miar | Zmiana wymagań w zakresie warunku reputacji warsztatów i braku konfliktu interesów z przewoźnikami drogowymi może spowodować ograniczenie liczby warsztatów, głównie podmiotów związanych z PKS (do tej pory ograniczenie prowadzenia działalności przewozowej i warsztatu dotyczyło tylko tachografów cyfrowych). Szczegółowe dane nie są dostępne. Zmiana wymagań w zakresie procedur nie powinna wpłynąć na liczbę warsztatów. Proponowane zmiany, w tym wprowadzenie obowiązkowych, cyklicznych szkoleń dla techników warsztatu, wpłyną na zwiększenie wiarygodności warsztatów i ograniczą ryzyko popełniania przez nich oszustw i manipulacji.W przypadku uzasadnionego podejrzenia podłączenia niedozwolonego urządzenia do tachografu, na wniosek upoważnionych funkcjonariuszy kontrujących, proponuje się zobowiązanie warsztatów do niezwłocznego sprawdzenia tego tachografu. |
| Przewoźnicy drogowi  | ok. 60 tys. – krajowy przewóz rzeczy,ok. 8,5 tys. – krajowy przewóz osób,28 227 – międzynarodowy przewóz rzeczy,3 280 -międzynarodowy przewóz osób | Dane statystyczne dot. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przekazane do resortu infrastruktury przez urzędy marszałkowskie, starostwa oraz urzędy miejskie i gminne, w ramach realizacji zapisu art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz sprawozdanie dot. ważnych w obrocie prawnym licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego | Brak konfliktu interesów podmiotów prowadzących warsztat w zakresie tachografów z przewoźnikami drogowymi pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo systemu i uczciwą konkurencję.Poprawa egzekwowania przepisów socjalnych w transporcie drogowym zwiększy przestrzeganie obowiązujących przepisów oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego.  |
| Kierowcy wykonujący przewozy drogowe  | Zatrudnieni w transporcie drogowym:272 tys. - przewóz rzeczy148,5 tys. - przewóz osób | Europejski Urząd Statystyczny (Eurostat) rocznik statystyczny za 2010 r.  | Poprawa egzekwowania przepisów socjalnych w transporcie drogowym pozytywnie wpłynie na przestrzeganie obowiązujących przepisów oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego. Projekt ustawy uwzględnia także umożliwienie złożenia wniosku o wydanie karty kierowcyw formie elektronicznej. |
| Główny Urząd Miar | 1 | Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach | GUM prowadzi sprawy związane z homologacją typu i badaniami eksploatacyjnymi tachografów, szkoleniami i egzaminowaniem techników warsztatu, wydawaniem zezwoleń na prowadzenie warsztatu, ustanawianiem jasnych procedur w tym zakresie, audytem i kontrolą warsztatów oraz przesyłaniem KE i innym państwom członkowskim odpowiednich informacji w powyższym zakresie. |
| Inspekcja Transportu Drogowego, Policja, Straż Graniczna, służba celna |  | Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym  | Nowe uprawnienie osób dokonujących kontroli danych rejestrowanych przez tachograf, do skierowania pojazdu do warsztatu w celu sprawdzenia prawidłowego funkcjonowania urządzenia lub podłączenia do niego urządzeń manipulacyjnych. |
| Podmiot wydający karty do tachografu cyfrowego | 1 | Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych | Podmiot wydający karty (obecnie Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.) oprócz dotychczasowych obowiązków, wydawać będzie w uzasadnionych przypadkach czasowe i nieodnawialne karty kierowcy, przyjmować w formie elektronicznej wnioski, także potwierdzone profilem zaufanym ePUAP , weryfikować uprawnienia techników warsztatu. |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Projekt ustawy będzie przesłany do konsultacji następującym organizacjom i stowarzyszeniom przewoźników drogowych, pracodawców i pracobiorców transportu drogowego oraz podmiotom prowadzącym warsztaty:1. Instytut Transportu Samochodowego,2.Krajowa Izba Gospodarcza,3.Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”,4.Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,5.Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,6.Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,7.Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,8.Polska Izba Pracodawców Prywatnych Lewiatan,9.Przemysłowy Instytut Motoryzacji,10.Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,11. Transport i Logistyka Polska,12. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.,13.Lontex Sp. z o.o. Sp. k., 14. Scania Polska, 15.Litewka Katarzyna i Wiesław Litewka – wspólnicy spółki cywilnej “TACHO-TAX” S.C., 16. MAN-STAR TRUCKS Sp. z o.o., 17.CB Electronics inż. Bogusław Cieślak, 18.Drabpol Drabczyński i Wspólnik Sp. jawna,19. DBK Sp. z o.o.,20.Sławomir Strzempek “SAS” Zakład Handlowo Usługowy , 21.AUTO-METER Ireneusz Trzeciak, 22. MATT R P Trączyńscy Sp. jawna,23. TACHOGRAFY-SERWIS Mechanika Precyzyjna Józef Strzelczyk. |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych**
 |
| (ceny stałe z …… r.) | 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)* |
| **Dochody ogółem** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| budżet państwa |  |  |  | 3 x 1000 | 3 x 1000 | 3 x 1000 | 3 x 1000 | 3 x 1000 | 3 x 1000 | 3 x 1000 | 3 x 1000 | 24 000 zł |
| 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 | Projektowana ustawa nie ma znaczącego wpływu na budżet państwa. Nie ma podstaw do wiarygodnego określenia wysokości opłat za zatwierdzenie badania eksploatacyjnego, ponieważ do tej pory nie było takich badań. Dotychczas do Prezesa GUM nie były składane wnioski w sprawie homologacji typu tachografów cyfrowych, co może stanowić przesłankę wskazującą na to, że w najbliższych latach do Prezesa GUM nie będą składane również wnioski o zatwierdzenie badań eksploatacyjnych, a tym samym nie będzie przewidywanych wpływów do budżetu państwa z tytułu wspomnianych opłat. Niezależnie od powyższego, przyjmując jako podstawę ww. badania wysokość opłaty za wydanie lub zmianę świadectwa homologacji typu, która wynosi 1 000 zł i np. od 3 roku po wejściu w życie ustawy przyjąć corocznie 3 badania eksploatacyjne – 3 x 1 000 zł – po 10 latach – 24 000 zł (w dalszym ciągu wpływ znikomy).Ponadto przewidywane są wydatki GUM związane z budową elektronicznych baz danych do wymiany informacji z państwami członkowskimi UE w zakresie homologacji typów i warsztatów. Określenie kosztów na obecnym etapie prac nie jest możliwe. Wydatki te będą finansowane w ramach limitu wydatków cz. 64 – Główny Urząd Miar i nie będą stanowiły podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa.Projektowana regulacja przewiduje, iż w przypadku stwierdzenia braku podłączenia do tachografu urządzeń manipulacyjnych ani innego manipulowania danymi rejestrowanymi przez tachograf, koszty związane ze sprawdzeniem tachografu, skierowanego przez upoważnione do tego osoby dokonujące kontroli (nowy art. 89 ust. 4a), ponosi wojewoda właściwy do miejsc przeprowadzonej kontroli w ramach limitu wydatków w cz. 85 – Budżety wojewodów, rozdz. 60055 – Inspekcja Transportu Drogowego i nie będą stanowiły podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa. Pojazdy kierowane będą tylko w przypadku uzasadnionego podejrzenia funkcjonariusza kontrolującego, a przewidywany koszt takiego sprawdzenia może wynosić ok. 100 zł. Przykładowo w 2013 r. Inspekcja Transportu Drogowego wykryła 261 przypadków podłączenia niedozwolonego urządzenia do tachografu oraz 375 przypadków samowolnej ingerencji w pracę tachografu (dane GITD). W przypadku potwierdzenia manipulowaniadanymi rejestrowanymi przez tachograf – koszty powyższego sprawdzenia ponosić będzie przewoźnik drogowy lub inny podmiot wykonujący przewozy drogowe. |
| 1. **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)* |
| W ujęciu pieniężnym(w mln zł, ceny stałe z …… r.) | duże przedsiębiorstwa |  |  |  |  |  |  |  |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw |  |  |  |  |  |  |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe |  |  |  |  |  |  |  |
| (dodaj/usuń) |  |  |  |  |  |  |  |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa |  |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe |  |
| (dodaj/usuń) |  |
| Niemierzalne | (dodaj/usuń) |  |
| (dodaj/usuń) |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń  | Projektowana ustawa służy zwiększeniu bezpieczeństwa systemu tachografów oraz zapewnieniu jasnego, skutecznego i proporcjonalnego egzekwowania przepisów socjalnych dotyczących transportu drogowego. Celem ustawy jest zapewnienie uczciwej konkurencji na rynku transportu drogowego. Na obecnym etapie prac nie jest możliwe wskazanie konkretnych wartości liczbowych, zgodnie z informacjami o wpływie projektowanej ustawy na funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym warsztatów prowadzących działalność w zakresie tachografów cyfrowych i analogowych oraz przewoźników drogowych). Projektowana regulacja nie przewiduje znaczącego wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorców w powyższym zakresie. Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 nie wprowadza radykalnych zmian w stosunku do obecnie regulującego kwestie funkcjonowania ww. przedsiębiorców rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.  |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**
 |
| [ ] nie dotyczy |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | [ ]  tak X nie[ ]  nie dotyczy |
|  X zmniejszenie liczby dokumentów  X zmniejszenie liczby procedur[ ] skrócenie czasu na załatwienie sprawy[ ] inne:      | [ ] zwiększenie liczby dokumentów[ ] zwiększenie liczby procedur[ ] wydłużenie czasu na załatwienie sprawyX inne: szkolenie techników warsztatu |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.  | X tak[ ]  nie[ ]  nie dotyczy |
| Komentarz:W projektowanych przepisach proponuje się wprowadzenie zasady składania oświadczeń dotyczących spełniania określonych wymagań, bez konieczności składania zaświadczeń wydawanych przez określone podmioty. Proponuje się uproszczenie procedury wydawania zezwolenia na prowadzenie warsztatu poprzez odstąpienie od obowiązku sprawdzenia przez administrację miar danych zawartych we wnioskach o wydanie zezwolenia.Ponadto proponuje się aby wnioski wraz z załącznikami o wydanie kart do tachografów składane były w formie pisemnej lub w formie elektronicznej. Złożenie wniosku w formie elektronicznej następować będzie z wykorzystaniem bezpiecznego podpisu elektronicznego, a w przypadku karty kierowcy - bezpiecznego podpisu elektronicznego lub podpisu stanowiącego podanie w postaci elektronicznej danych: imienia i nazwiska oraz adresu zamieszkania kierowcy, potwierdzonego profilem zaufanym ePUAP, zgodnie z ustawą z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne. |
| 1. **Wpływ na rynek pracy**
 |
| Projektowana ustawa nie ma wpływu na rynek pracy.  |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary**
 |
| [ ] środowisko naturalne[ ] sytuacja i rozwój regionalny X inne: przepisy socjalne dotyczące transportu drogowego  | [ ] demografia[ ] mienie państwowe | [ ] informatyzacja[ ] zdrowie |
| Omówienie wpływu | Projektowana ustawa służy zwiększeniu bezpieczeństwa systemu tachografów oraz zapewnieniu jasnego, skutecznego i proporcjonalnego egzekwowania przepisów socjalnych dotyczących transportu drogowego. |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| Zgodnie z art. 48 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym, rozporządzenie ma zastosowanie od dnia 2 marca 2016 r., natomiast art. 24 dotyczący zatwierdzania instalatorów, warsztatów i producentów pojazdów, art. 34 dotyczący użytkowania kart kierowcy i wykresówek oraz art. 45 wprowadzający zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 ma zastosowanie od dnia 2 marca 2015 r. |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Ustawa dostosowuje krajowe przepisy do rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Ze względu na podstawowy cel projektowanej ustawy nie jest właściwe zastosowanie mierników i nie jest zasadna ewaluacja efektów przedmiotowego projektu. Mając na uwadze zwiększenie bezpieczeństwa systemu tachografów, poprzez ograniczenie manipulowania danymi rejestrowanymi przez te urządzenia, zakłada się w dalszej perspektywie zmniejszenie przypadków podłączenia niedozwolonego urządzenia do tachografu oraz przypadków samowolnej ingerencji w jego pracę.  |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
|  |

#

1. ) Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 11 maja 2001 r. - Prawo o miarach, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców. [↑](#footnote-ref-1)
2. )  Niniejsza ustawa służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.2.2014, str. 1), rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/68 z dnia 21 stycznia 2016 r. w sprawie wspólnych procedur i specyfikacji koniecznych do wzajemnego połączenia elektronicznych rejestrów kart kierowcy (Dz.Urz.UE L 15 z 22.1.2016, str.51) oraz częściowo stosowaniu rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.3.2016, str.8). [↑](#footnote-ref-2)
3. ) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 99, poz. 661, z 2011 r. Nr 106, poz. 622 i Nr 171, poz. 1016 oraz z 2015 r. poz. 1893. [↑](#footnote-ref-3)
4. )Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz.Urz.UE L 51 z 26.02.2008, str. 27, Dz.Urz.UE L 300 z 21.10.2009, str. 88 oraz Dz. Urz. UE L60 z 28.2.2014, str. 1. [↑](#footnote-ref-4)
5. ) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z2014 r. poz. 486, 805, 915 i 1310 oraz z 2015 r. poz. 211, 390, 978, 1269, 1273 i 1893. [↑](#footnote-ref-5)
6. ) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 699, 875, 978, 1197, 1268, 1272, 1618, 1649, 1688, 1712, 1844 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 65 i 352. [↑](#footnote-ref-6)
7. )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, 1326, 1335, 1830, 1844, 2183 i 2281. [↑](#footnote-ref-7)
8. )Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 99, poz. 661, z 2011 r. Nr 106, poz. 622 i Nr 171, poz. 1016 oraz z 2015 r. poz. 1893. [↑](#footnote-ref-8)
9. )Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 486, 805, 915 i 1310 oraz z 2015 r. poz. 211, 390, 978, 1269 i 1893. [↑](#footnote-ref-9)
10. )Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 99, poz. 661, z 2011 r. Nr 106, poz. 622 i Nr 171, poz. 1016 oraz z 2015 r. poz. 1893. [↑](#footnote-ref-10)