

U S T A W A

z dnia 2017 r.

o tachografach¹⁾²⁾

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art.1. Ustawa określa:

- 1) zadania organów administracji publicznej i innych podmiotów w zakresie tachografów stosowanych w transporcie drogowym;
- 2) warunki prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów.

Art.2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) akty wykonawcze do rozporządzenia (UE) nr 165/2014 - akty wykonawcze wydane na podstawie 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”, w tym:
 - a) załącznik 1B do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str. 8 oraz Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85”,

¹⁾ Niniejszą ustawą uchyla się ustawę z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych oraz zmienia się następujące 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, ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców oraz ustawę z dnia ... 2017 r. o dokumentach publicznych.

²⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji 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 28.02.2014, str. 1).

- b) załącznik 1C do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz. Urz. UE L 139 z 26.05.2016, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2016/799”;
- 2) elementy składowe tachografu – elementy tachografu, których typ zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 oraz aktami wykonawczymi do rozporządzenia (UE) nr 165/2014, może być homologowany;
 - 3) Europejska Sieć Praw Jazdy - sieć wymiany danych i informacji o prawach jazdy, o której mowa w art. 7 ust. 5 lit. d dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. Urz. L 403 z 30.12.2006, str. 18);
 - 4) ewidencja kart - zbiór danych i informacji dotyczących wydanych, wznowionych, wymienionych, uszkodzonych, skradzionych, utraconych, unieważnionych i cofniętych kart oraz odrzuconych wniosków o ich wydanie;
 - 5) instalator - przedsiębiorcę lub jednostkę sektora finansów publicznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1870, 1948, 1984 i 2260 oraz z 2017 r. poz. 60 i 191), zwanej dalej "ustawą o finansach publicznych", upoważnioną do prowadzenia działalności w zakresie instalacji i sprawdzeń tachografów;
 - 6) karta - kartę do tachografu będącą dokumentem publicznym w rozumieniu ustawy z dnia 2017 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą o dokumentach publicznych”;
 - 7) podmiot wydający karty – podmiot upoważniony przez ministra właściwego do spraw transportu do wydawania kart i zarządzania nimi oraz ustanowiony do wytwarzania blankietów dokumentów publicznych na podstawie ustawy o dokumentach publicznych;
 - 8) Tachonet - system informacyjny umożliwiający wymianę, z krajowymi i zagranicznymi organami oraz uprawnionymi służbami i instytucjami danych i informacji zawartych w ewidencji kart, o którym mowa w art. 31 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
 - 9) warsztat - przedsiębiorcę lub jednostkę sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy o finansach publicznych, upoważnioną do prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzeń, przeglądów lub napraw tachografów;
 - 10) wzorzec karty – wykonany na zlecenie ministra właściwego do spraw transportu spersonalizowany lub zindywidualizowany fikcyjnymi danymi blankiet karty.

Art. 3.1. Jeżeli przepisy rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub aktów wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014 zobowiązują państwo członkowskie do wykonania danych czynności, w przypadku gdy nie zostało to odmiennie określone w przepisach niniejszej ustawy, czynności te wykonują:

- 1) minister właściwy do spraw transportu - w sprawach:
 - a) wydawania kart,
 - b) przekazywania Komisji Europejskiej wykazu kart warsztatowych;
- 2) Prezes Głównego Urzędu Miar, zwany dalej „Prezesem GUM”, w sprawach:
 - a) homologacji typu tachografu lub elementów składowych tachografu,
 - b) wydawania świadectw funkcjonalności,
 - c) badań eksploatacyjnych tachografów, którym nie wydano homologacji typu,
 - d) prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania tachografów, przeglądów i napraw tachografów.

2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 4, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

Rozdział 2

Homologacja typu

Art. 4.1. Prezes GUM, w drodze decyzji, na wniosek producenta lub jego przedstawiciela wydaje świadectwo funkcjonalności tachografu lub świadectwo funkcjonalności elementów składowych tachografu.

2. Wniosek o wydanie świadectw, o których mowa w ust. 1 zawiera:

- 1) imię i nazwisko, miejsce zamieszkania albo nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 3) datę sporządzenia wniosku oraz podpis wnioskodawcy.

3. Do wniosku o wydanie świadectwa funkcjonalności dołącza się:

- 1) dokumentację niezbędną do przeprowadzenia badań funkcjonalności, w szczególności dokumentację techniczno-konstrukcyjną tachografu lub elementów składowych tachografu, potwierdzającą spełnianie wymagań, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 2014 oraz aktach wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
- 2) co najmniej dwa egzemplarze tachografu lub elementów składowych tachografu, których typ ma być badany;

3) karty testowe pełniące rolę karty kierowcy, karty przedsiębiorstwa, karty warsztatowej oraz karty kontrolnej w liczbie niezbędnej do przeprowadzenia badań, o ile są wymagane.

4. Prezes GUM, jeżeli jest to konieczne do prawidłowego przeprowadzenia badań:

1) zażąda od wnioskodawcy dostarczenia dodatkowych tachografów lub elementów składowych tachografu;

2) wzywa wnioskodawcę do dostarczenia uzupełniających materiałów i dokumentów.

5. Wnioskodawca może dołączyć do wniosku protokoły potwierdzające wykonanie badań funkcjonalności, które poświadczają, że zbadany element spełnia właściwe wymagania w zakresie funkcji, charakterystyk środowiskowych, charakterystyk kompatybilności elektromagnetycznej, zgodności z wymaganiami fizycznymi i zgodności z innymi normami mającymi zastosowanie, sporządzone przez kompetentne instytucje metrologiczne lub akredytowane laboratoria.

6. Zgodność z wymaganiami w zakresie funkcjonalności, stwierdza się na podstawie wyników badań wykonywanych przez:

1) Główny Urząd Miar;

2) okręgowe urzędy miar;

3) kompetentne instytucje metrologiczne lub akredytowane laboratoria.

7. Świadectwo funkcjonalności wydawane jest po stwierdzeniu, że tachograf lub element składowy tachografu spełnia wymagania określone w art. 12 ust. 4 lit. b rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

8. Jeżeli na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 6, nie można stwierdzić, że tachograf lub element składowy tachografu spełnia wymagania zawarte w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014, Prezes GUM odmawia wydania świadectwa funkcjonalności.

Art. 5.1. Prezes GUM, w drodze decyzji, na wniosek producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela wydaje homologację typu oraz nadaje znak homologacji typu.

2. Poza wymaganiami określonymi odpowiednio w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz aktach wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014, wniosek o wydanie homologacji typu zawiera:

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

2) określenie przedmiotu homologacji typu;

3) datę sporządzenia wniosku oraz podpis wnioskodawcy.

3. Jeżeli wnioskodawcą jest przedstawiciel producenta do wniosku o wydanie homologacji typu dołącza się właściwe upoważnienie producenta.

4. Prezes GUM zażąda od producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela dostarczenia wszelkich dodatkowych informacji niezbędnych do rozstrzygnięcia postępowania w sprawie homologacji typu.

5. Prezes GUM wydaje homologację typu, jeżeli:

- 1) wnioskodawca złożył wniosek spełniający wymagania określone w ust. 2 i w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz aktach wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
- 2) typ tachografu lub element składowy tachografu spełnia wymagania określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz aktach wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

6. Po wydaniu decyzji, o której mowa określonej w ust. 1, Prezes GUM wydaje wnioskodawcy właściwe świadectwo homologacji typu.

7. Prezes GUM odmawia wydania homologacji typu, jeżeli:

- 1) złożony wniosek nie spełnia wymagań określonych w ust. 2 i 3 oraz w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 i aktach wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
- 2) typ tachografu lub element składowy tachografu nie spełnia wymagań określonych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz aktach wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

Art. 6.1. Modyfikacje programowe lub sprzętowe tachografu lub elementu składowego tachografu oraz modyfikacje rodzaju materiałów użytych do wytworzenia tachografu lub elementu składowego tachografu mogą być dokonane wyłącznie po zmianie decyzji w sprawie homologacji typu dokonywanej na wniosek producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

2. W postępowaniu w sprawie zmiany homologacji typu, stosuje się odpowiednio przepisy art. 5 ust. 2 - 5 i ust. 7.

Art. 7. Prezes GUM ogłasza na bieżąco w Dzienniku Urzędowym Głównego Urzędu Miar:

- 1) wykaz homologowanych typów tachografów lub elementów składowych tachografu;
- 2) wykaz typów tachografów lub elementów składowych tachografu homologowanych przez właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej.

Art. 8.1. W celu zapewnienia zgodności z homologowanym typem wprowadzanych do obrotu lub do użytkowania tachografów lub elementów składowych tachografu, Prezes GUM :

- 1) nakazuje, w drodze decyzji, producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi usunięcie stwierdzonych w tachografach lub elementach składowych tachografu niezgodności z homologowanym typem;

- 2) zakazuje, w drodze decyzji, producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi wprowadzania do obrotu lub do użytkowania tachografów lub elementów składowych tachografu;
- 3) nakazuje, w drodze decyzji, producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi wycofanie tachografów lub elementów składowych tachografu z obrotu lub z użytkowania;
- 4) uchyla homologację typu.

2. Środki, o których mowa w ust. 1, stosuje się w zależności od rodzaju stwierdzonej niezgodności i zagrożenia dla wiarygodności rejestrowanych przez tachograf danych, mając na celu usunięcie istniejącego zagrożenia w najkrótszym czasie.

3. Decyzja, o której mowa w ust. 1 pkt 2, może być uchylona po usunięciu niezgodności z homologowanym typem, stwierdzonych w tachografach lub elementach składowych tachografu..

Art. 9.1. Badania i sprawdzenia, o których mowa w art. 20 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 wykonuje się co najmniej raz na dwa lata.

2. Prezes GUM w celu zapewnienia usunięcia braków w zabezpieczeniach urządzeń i kart podejmuje działania na podstawie art. 8 ust. 1.

Rozdział 3

Prowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów

Art. 10.1. Prezes GUM, w drodze decyzji, wydaje zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów, zwane dalej „zezwoleniem”.

2. Zezwolenie wydaje się na prowadzenie działalności w zakresie:

- 1) instalacji tachografów - dla producentów pojazdów;
- 2) instalacji i sprawdzania tachografów - dla instalatorów;
- 3) instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów - dla warsztatów.

Art. 11.1. Zezwolenie wydaje się na wniosek, który zawiera:

- 1) imię i nazwisko oraz miejsce zamieszkania albo nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) numer wnioskodawcy w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, o ile dotyczy;
- 3) określenie zakresu działalności;
- 4) wskazanie miejsca albo miejsc prowadzenia działalności;

- 5) skróconą nazwę wnioskodawcy stosowaną na tabliczkach instalacyjnych oraz kartach warsztatowych;
- 6) imię i nazwisko technika warsztatu albo imiona i nazwiska techników warsztatu, którzy wykonywać będą czynności instalacji, sprawdzenia, przeglądów lub napraw tachografów analogowych lub cyfrowych zgodnie z zakresem wnioskowanej działalności oraz następujące dane tych osób:
 - a) numer ewidencyjny PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument,
 - b) numer zaświadczenia potwierdzającego posiadanie uprawnienia, o którym mowa w art. 24 ust. 1,
- 7) zaświadczenie wnioskodawcy o zatrudnieniu osób, o których mowa w pkt 6,
- 8) datę sporządzenia wniosku oraz podpis wnioskodawcy.

2. Do wniosku o wydanie zezwolenia dołącza się:

- 1) wykaz posiadanych urządzeń niezbędnych do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów zgodnie z zakresem wnioskowanej działalności;
- 2) dokumentację, o której mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8;
- 3) oświadczenie wnioskodawcy - w przypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą, albo wszystkich osób reprezentujących wnioskodawcę zgodnie z zasadami jego reprezentacji- w przypadku, gdy wniosek nie jest składany przez osobę fizyczną, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywego oświadczenia, o braku skazania prawomocnym wyrokiem za przestępstwa, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 4;

Art. 12.1. Zezwolenie jest wydawane, jeżeli wnioskodawca:

- 1) złożył wniosek spełniający wymagania, o których mowa w art. 11;
- 2) posiada uprawnienie, o którym mowa w art. 24 ust. 1, lub zatrudnia technika warsztatu;
- 3) posiada urządzenia niezbędne do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów zgodnie z zakresem wnioskowanej działalności;
- 4) 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 lub za przestępstwo skarbowe;
- 5) w okresie 4 lat przed dniem złożenia wniosku, nie był stroną decyzji uchylającej zezwolenie lub nakładającej karę pieniężną, o której mowa w art. 38;

- 6) 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 i nie jest podmiotem zależnym od przewoźnika drogowego, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907,1935 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 708), zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”, będącym posiadaczem pojazdu objętego obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu;7) nie prowadzi działalności zawodowej, która mogłaby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa systemu tachografów;
- 8) posiada dokumentację w zakresie wnioskowanej działalności określającą sposób:
- a) używania kart warsztatowych i ich zabezpieczania oraz zachowania bezpieczeństwa użytkowania kart warsztatowych,
 - b) ewidencjonowania, przechowywania, stosowania oraz zabezpieczania materiałów i wyposażenia używanego do nakładania zabezpieczeń oraz sprawowania kontroli nad tymi materiałami i wyposażeniem,
 - c) wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów, w tym w zakresie:
 - metod wykonywania sprawdzeń,
 - wykazu stosowanych przyrządów pomiarowych i spełniania wymagań określonych dla tych przyrządów pomiarowych,
 - sposobu szacowania niepewności pomiarów,
 - d) przechowywania danych pobranych z kart warsztatowych,
 - e) pobierania z tachografu cyfrowego zapisanych w nim danych i informacji, ich przechowywania i przekazywania uprawnionym podmiotom,
 - f) ustalenia zakresu uprawnień i odpowiedzialności pracowników,
 - g) organizacji kontroli wewnętrznej,
 - h) zapewnienia, przy wykonywaniu czynności objętych zezwoleniem na prowadzenie warsztatu, bezstronności i niezależności od podmiotów, na rzecz których świadczone są usługi oraz braku konfliktu interesów z tymi podmiotami.

2. Jeżeli wnioskodawca nie jest osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą warunki, o których mowa w ust. 1 pkt 4-6, powinny być spełnione również przez wszystkie osoby reprezentujące wnioskodawcę zgodnie z zasadami jego reprezentacji.

3. Prezes GUM sprawdza spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 6, korzystając z ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika

drogowego, Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego, o której mowa w art. 82g ustawy o transporcie drogowym, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. W przypadku braku możliwości sprawdzenia spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 6, Prezes GUM może zwrócić się o potwierdzenie spełniania tych wymagań do Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Art. 13.1. Zezwolenie wydaje się na czas nieokreślony.

2. W zezwoleniu określa się:

- 1) imię i nazwisko oraz miejsce zamieszkania albo nazwę, siedzibę i adres producenta pojazdu, instalatora lub warsztatu;
- 2) zakres działalności z tym, że zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie instalacji tachografów obejmuje także ich aktywację, a zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie sprawdzania tachografów obejmuje także ich kalibrację;
- 3) miejsce lub miejsca prowadzenia działalności;
- 4) specjalną cechę używaną do poświadczania wykonania czynności objętych zezwoleniem;
- 5) skróconą nazwę instalatora lub warsztatu stosowaną na tabliczkach instalacyjnych oraz kartach warsztatowych.

3. Zezwolenie może określać inne informacje niezbędne do prawidłowej identyfikacji instalatora lub warsztatu i wykonywanych przez nich czynności.

Art. 14. Prezes GUM, w drodze decyzji, odmawia wydania zezwolenia, jeżeli:

- 1) wniosek nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 11;
- 2) wnioskodawca nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 i 2.

Art. 15. 1. Zezwolenie może być zmienione na wniosek.

2. W postępowaniu w sprawie zmiany zezwolenia stosuje się odpowiednio przepisy art. 11 - 14.

Art. 16. 1. Jeżeli nastąpiła zmiana w zakresie, o którym mowa w art. 11 ust. 1 pkt 6 lub ust. 2, podmiot posiadający zezwolenie jest obowiązany poinformować o tym Prezesa GUM, w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Prezes GUM może na wniosek, zawiesić w drodze decyzji zezwolenie na okres do 12 miesięcy.

3. Prezes GUM informuje podmiot wydający karty o zawieszeniu zezwolenia.

4. Po upływie okresu zawieszenia zezwolenia, podmiot posiadający zezwolenie może prowadzić działalność zgodnie z zakresem zezwolenia, które zostało zawieszona.

5. W terminie 14 dni od dnia upływu okresu zawieszenia zezwolenia Prezes GUM przeprowadza kontrolę w zakresie spełniania wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2, 3 i 6.

6. Jeżeli w wyniku kontroli, o której mowa w ust. 5, stwierdzone zostanie, że nie są spełnione wymagania, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2, 3 i 6, Prezes GUM uchyla zezwolenie.

Art. 17. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wzór:

- 1) wniosku o wydanie zezwolenia,
 - 2) zezwolenia,
 - 3) specjalnej cechy nadawanej do poświadczania wykonywania czynności objętej zezwoleniem
- kierując się potrzebą zapewnienia jednolitości i przejrzystości wniosków, nadzoru nad wydawaniem zezwoleń oraz koniecznością zagwarantowania odpowiedniego zabezpieczenia przed fałszowaniem tych dokumentów, a także nadawanej cechy.

Art. 18. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wykaz urządzeń niezbędnych do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych i tachografów analogowych oraz wymagania, które muszą być spełnione przez te urządzenia,
 - 2) dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w pkt 1,
 - 3) zakres i sposób dokumentowania czynności przy wykonywaniu czynności objętych zezwoleniem,
 - 4) zakres i sposób pobierania danych dotyczących każdego użycia karty warsztatowej oraz przechowywania tych danych w formie elektronicznej
- kierując się koniecznością zagwarantowania właściwych i bezpiecznych warunków pracy zatrudnionych osób, urządzeń umożliwiających wykonywanie czynności objętych zezwoleniem w sposób zgodny z wymaganiami zawartymi w przepisach niniejszej ustawy, rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz aktach wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitego i prawidłowego sposobu dokumentowania czynności objętych zezwoleniem, zagwarantowania regularnego pobierania danych z karty warsztatowej i przechowywania tych danych przez podmiot posiadający zezwolenie.

Art. 19.1. Podmiot posiadający zezwolenie jest obowiązany:

- 1) prowadzić działalność w zakresie posiadanego zezwolenia zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i aktów wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz niniejszej ustawy;
- 2) zapewnić technikom warsztatu dostępność urządzeń określonych w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 18;

- 3) zapewnić udział zatrudnianych przez siebie techników warsztatu w szkoleniach, o których mowa w art. 25 ust. 1, a w przypadku osoby fizycznej posiadającej jednocześnie zezwolenie i uprawnienia technika warsztatu – uczestniczyć w tych szkoleniach;
- 4) przyjmować nie rzadziej niż raz na 2 lata oświadczenia od zatrudnianych przez siebie techników warsztatu o braku skazani 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 za przestępstwo skarbowe;
- 5) posiadać dokumentację umożliwiającą stwierdzenie zgodności instalowanych lub sprawdzanych tachografów z homologowanym typem lub wymaganiami, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz aktach wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
- 6) prowadzić dokumentację wykonywanych czynności w zakresie posiadanego zezwolenia;
- 7) zapewnić wykonywanie czynności związanych z instalacją, sprawdzaniem, przeglądem i naprawą tachografów wyłącznie przez pracowników posiadających odpowiednie uprawnienia;
- 8) prowadzić działalność z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa tachografów, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz aktach wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
- 9) nie podejmować działalności polegającej na wykonywaniu przewozów drogowych w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie drogowym;
- 10) prowadzić działalność w sposób niezależny i bezstronny w stosunku do podmiotów, na rzecz których świadczy usługi;
- 11) nie prowadzić działalności, która mogłaby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tachografów;
- 12) umożliwiać przeprowadzenie kontroli uprawnionym organom.

2. Poza warunkami, o których mowa w ust. 1, podmiot posiadający zezwolenie w zakresie tachografów cyfrowych jest obowiązany:

- 1) przechowywać dane pobrane z tachografu cyfrowego i przekazywać je ich właścicielom;
- 2) zapewnić właściwe warunki bezpieczeństwa przechowywania kart warsztatowych;
- 3) używać kart warsztatowych zgodnie z zakresem zezwolenia i wyłącznie w miejscu prowadzenia działalności, z zastrzeżeniem ust. 3;
- 4) pobierać dane dotyczące każdego użycia karty warsztatowej, przechowywać je w formie elektronicznej przez okres co najmniej 4 lat od dnia użycia karty warsztatowej i udostępniać je

na żądanie Prezesa GUM lub osób uprawnionych do kontroli danych rejestrowanych przez tachograf.

3. Dopuszcza się użycie karty warsztatowej przez technika warsztatu poza miejscem prowadzenia działalności określonym w zezwoleniu, w przypadku kontroli pojazdu samochodowego przez uprawnione osoby na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1 - 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym.

4. Poza warunkami, o których mowa w ust. 1 i 2, podmiot posiadający zezwolenie w zakresie przeglądów tachografów jest obowiązany:

- 1) zapewnić za opłatą przeprowadzenie przez osoby uprawnione do kontroli danych rejestrowanych przez tachograf dodatkowych badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 w terminie wskazanym, przy uwzględnieniu słusznego interesu podmiotu posiadającego zezwolenie;
- 2) sporządzać protokoły przeglądu tachografu, w przypadkach gdy konieczne było usunięcie nieprawidłowości w funkcjonowaniu tachografu stwierdzonych podczas przeglądu okresowego lub badania tachografu na wniosek osób dokonujących kontroli uprawnionych na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1 - 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym;
- 3) prowadzić wykaz wszystkich sporządzonych protokołów przeglądu, o których mowa w pkt 2;
- 4) przechowywać protokoły przeglądu, o których mowa w pkt 2, przez okres co najmniej 4 lat od dnia sporządzenia danego protokołu lub oświadczenia i udostępniać je na żądanie Prezesa GUM lub osób uprawnionych do kontroli danych rejestrowanych przez tachograf.

5. Dokumentację, o której mowa w ust. 1 pkt 6, podmiot prowadzący warsztat:

- 1) przechowuje przez okres co najmniej 4 lat od dnia wykonania czynności;
- 2) udostępnia, na żądanie, organom administracji miar oraz podmiotom uprawnionym na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1 - 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym;
- 3) przekazuje w całości właściwemu terytorialnie organowi administracji miar w terminie 30 dni od dnia zakończenia likwidacji działalności albo wydania decyzji o uchyleniu zezwolenia.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wymagania w zakresie pobierania danych z tachografu cyfrowego, ich przechowywania przez podmiot posiadający zezwolenie oraz tryb przekazywania danych ich właścicielom,
 - 2) sposób poświadczania przekazania danych lub braku możliwości ich pobrania z tachografu cyfrowego
- kierując się koniecznością zapewnienia należytej staranności przy wykonywaniu usług objętych zezwoleniem, a także wymogów w zakresie bezpieczeństwa tachografów cyfrowych.

Art. 20.1. W przypadku uzasadnionego podejrzenia manipulowania danymi rejestrowanymi przez tachograf lub podłączenia do tachografu przedmiotu lub urządzenia służącego do manipulacji osoba uprawniona do kontroli, o której mowa w art. 89 ust. 1 pkt 1 - 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym, może skierować pojazd do podmiotu posiadającego zezwolenie, w celu przeprowadzenia dodatkowych badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

2. W przypadku stwierdzenia podłączenia do tachografu przedmiotu lub urządzenia służącego do manipulacji opłatę, o której mowa w ust. 5, uiszcza przed zakończeniem kontroli przewoźnik drogowy lub inny podmiot wykonujący przewozy drogowe, będący posiadaczem pojazdu.

3. W przypadku stwierdzenia braku podłączenia do tachografu przedmiotu lub urządzenia służącego do manipulacji opłatę, o której mowa w ust. 5, uiszcza właściwy ze względu na miejsce kontroli wojewoda.

4. W przypadku odmowy przez podmiot posiadający zezwolenie przeprowadzenia badań, o których mowa w ust. 1, organ uprawniony do kontroli danych rejestrowanych przez tachograf niezwłocznie przekazuje informację o odmowie Prezesowi GUM.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat związanych z przeprowadzeniem dodatkowych badań, o których mowa w art. 38 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i doprowadzeniem do prawidłowego działania badanego tachografu, mając na uwadze konieczność przeprowadzenia czynności związanych ze sprawdzeniem podłączenia do tachografu przedmiotu lub urządzenia służącego do manipulacji oraz sprawdzeniem, przeglądem i naprawą tachografu, do którego zostało podłączone niedozwolone urządzenie lub niedozwolony przedmiot.

Art. 21.1. Prezes GUM sprawuje nadzór nad podmiotami posiadającymi zezwolenie.

2. W ramach nadzoru Prezes GUM przeprowadza kontrolę w zakresie:

- 1) spełniania wymagań, o których mowa w art. 12,
- 2) zgodności prowadzonej działalności z art. 19 ustawy oraz przepisami rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i aktów wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

3. Prezes GUM przeprowadza kontrolę, o której mowa w ust. 2, na zasadach określonych w rozdziale 5 ustawy z dnia ... - Prawo przedsiębiorców (Dz. U. poz. ...) z wyłączeniem obowiązku zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, zakres i tryb wykonywania audytów, o których mowa w art. 24 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i kontroli, o której mowa w ust. 2, kierując się koniecznością zapewnienia skuteczności audytów i kontroli.

5. Prezes GUM może powierzyć wykonywanie audytu lub kontroli innym organom administracji miar.

6. Audyty, o których mowa w art. 24 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, i kontrola, o której mowa w ust. 2, mogą być wykonywane przy udziale osób uprawnionych do kontroli, o której mowa w art. 89 ust. 1 pkt 1 - 4 i 6 ustawy o transporcie.

Art. 22.1. W przypadku stwierdzenia, że działalność podmiotu posiadającego zezwolenie prowadzona jest z naruszeniem wymagań określonych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz aktach wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub w niniejszej ustawie, Prezes GUM, z zastrzeżeniem ust. 3, wydaje zalecenia dostosowania przez ten podmiot działalności do przepisów prawa i podjęcia koniecznych w tym celu działań w wyznaczonym terminie.

2. W przypadku stwierdzenia, że działalność podmiotu posiadającego zezwolenie prowadzona jest z naruszeniem wymagań określonych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz aktach wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub w niniejszej ustawie, Prezes GUM poza czynnościami określonymi w ust. 1, podejmuje działania zgodnie z art. 38 ust. 3 i 4.

3. W przypadku gdy podmiot posiadający zezwolenie nie podejmie działań, o których mowa w ust. 1, albo nie dostosuje działalności do przepisów prawa w wyznaczonym terminie, Prezes GUM wydaje decyzję o uchyleniu zezwolenia, z zastrzeżeniem ust. 5.

4. Prezes GUM wydaje decyzję o uchyleniu zezwolenia, jeżeli podmiot posiadający zezwolenie nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 12. Przed wydaniem decyzji Prezes GUM wzywa podmiot posiadający zezwolenie do spełnienia określonego wymagania w wyznaczonym terminie.

5. Prezes GUM może wydać decyzję o czasowym cofnięciu zezwolenia, na okres do 2 lat, jeżeli podmiot posiadający zezwolenie:

- 1) dokonał instalacji tachografu nieposiadającego ważnego świadectwa homologacji typu;
- 3) posługiwał się kartą warsztatową niezgodnie z zakresem zezwolenia lub poza miejscem prowadzenia działalności określonym w tym zezwoleniu, z zastrzeżeniem art. 19 ust. 3;
- 4) udostępnił kartę warsztatową osobom nieuprawnionym;
- 5) co najmniej dwa razy w ciągu miesiąca odmówił, bez wskazania uzasadnionych okoliczności, wykonania dodatkowych badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w terminie wskazanym zgodnie z art. 19 ust. 4 pkt 1;
- 6) bez zachowania należytej staranności lub w wyniku rażącego zaniedbania:
 - a) dopuścił do użytkowania nieprawidłowo działający tachograf,
 - b) posługiwał się kartą warsztatową bez udokumentowania faktu jej użycia;

7) uniemożliwił przeprowadzenie audytu lub kontroli.

6. W przypadku uchylecia lub czasowego cofnięcia zezwolenia, o którym mowa w ust. 2 - 5, Prezes GUM niezwłocznie zawiadamia o tym, podmiot wydający karty i organy uprawnione do kontroli przewozów drogowych.

7. O udzielonych i uchylonych albo czasowo cofniętych zezwoleniach Prezes GUM niezwłocznie informuje w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Głównego Urzędu Miar.

Art. 23.1. Prezes GUM prowadzi ewidencję podmiotów posiadających zezwolenie.

2. W ewidencji gromadzi się następujące dane i informacje:

- 1) nazwę lub imię i nazwisko podmiotu posiadającego zezwolenie;
- 2) zakres zezwolenia;
- 3) adres podmiotu posiadającego zezwolenie oraz adres miejsca świadczenia usług;
- 4) dane technika warsztatu:
 - a) imię i nazwisko,
 - b) numer ewidencyjny PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument,
 - c) informacje o uprawnieniach do instalacji, sprawdzenia, przeglądów i napraw tachografów,
 - d) daty ukończenia szkoleń, o których mowa w art. 24 ust. 4 pkt 3 i art. 25 ust. 1;
- 5) skróconą nazwę instalatora i warsztatu stosowaną na tabliczkach instalacyjnych oraz kartach warsztatowych;
- 6) informacje o zmianach danych określonych w zezwoleniu;
- 7) informacje o udzielonych, zmienionych i uchylonych albo czasowo cofniętych zezwoleniach.

3. Dane i informacje zgromadzone w ewidencji udostępnia się na wniosek:

- 1) podmiotów uprawnionych do kontroli, na podstawie art. 89 ust. 1 ust. 1 pkt 1 - 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym;
- 2) podmiotu wydającego karty;
- 3) organów administracji miar.

4. Po upływie 5 lat od dnia uprawomocnienia się decyzji o uchyleniu zezwolenia usuwa się zawarte w ewidencji dane i informacje dotyczące podmiotu, któremu uchylono zezwolenie.

5. Dane przetwarzane w ewidencji podlegają ochronie zapewniającej odpowiedni stopień bezpieczeństwa, uwzględniający aktualny stan wiedzy technicznej, charakter i cele przetwarzania danych oraz ryzyko naruszenia praw osób, których dane dotyczą.

Art. 24. 1. Instalacji, sprawdzenia, przeglądów i napraw tachografów dokonuje wyłącznie technik warsztatu posiadający uprawnienie do wykonywania czynności technika warsztatu w zakresie tachografów cyfrowych lub tachografów analogowych.

2. Dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnienia, o którym mowa w ust. 1, w danym zakresie jest zaświadczenie wydawane przez Prezesa GUM.

3. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 2, wydawane jest na wniosek osoby fizycznej, który zawiera:

- 1) imię i nazwisko oraz adres zamieszkania wnioskodawcy;
- 2) numer ewidencyjny PESEL wnioskodawcy, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument;
- 3) datę sporządzenia wniosku;
- 4) podpis wnioskodawcy.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, wnioskodawca dołącza :

- 1) oświadczenie złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywego oświadczenia o braku kazania 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 lub za przestępstwo skarbowe;
- 2) oświadczenie złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywego oświadczenia o tym, że nie wykonuje i nie będzie wykonywać czynności na rzecz przewoźnika drogowego lub osoby reprezentującej przewoźnika drogowego zgodnie z zasadami jego reprezentacji;
- 3) zaświadczenie o ukończeniu szkolenia z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych lub tachografów analogowych.

5. Prezes GUM wydaje zaświadczenie, o którym mowa w ust. 2, jeżeli wnioskodawca:

- 1) złożył wniosek zgodnie z wymaganiami, o których mowa w ust. 3 i 4;
- 2) ukończył szkolenie z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych lub tachografów analogowych, potwierdzone zaświadczeniem o ukończeniu szkolenia;
- 3) zdał z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu przepisów o sprawdzaniu i przeglądach tachografów cyfrowych lub tachografów analogowych;

- 4) 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 lub za przestępstwo skarbowe.
- 5) nie wykonuje czynności na rzecz przewoźnika drogowego lub osoby reprezentującej przewoźnika drogowego zgodnie z zasadami jego reprezentacji.

6. Prezes GUM odmawia, w drodze decyzji, wydania zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2, jeżeli nie zostały spełnione warunki, o których mowa w ust. 5.

7. Egzamin z zakresu sprawdzania tachografów cyfrowych lub tachografów analogowych przeprowadza komisja powołana przez Prezesa GUM. Członkowie komisji otrzymują wynagrodzenie zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki wydanym na podstawie ust. 8.

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

- 1) wzór zaświadczenia potwierdzającego uprawnienie do instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych lub tachografów analogowych,
 - 2) zakres i tryb przeprowadzania egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów cyfrowych lub tachografów analogowych,
 - 3) wysokość opłaty za przystąpienie do egzaminu, o którym mowa w ust. 5 pkt 3,
 - 4) warunki 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. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe programy i warunki organizacji szkoleń podstawowych i okresowych z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów, sposób dokumentowania szkoleń oraz wzór zaświadczenia o ukończeniu szkoleń, kierując się koniecznością podniesienia kompetencji i wiarygodności techników warsztatu, wykrywania oszustw i manipulacji w odniesieniu do tachografów, przy jednoczesnym zmniejszeniu ryzyka popełniania błędów przez techników warsztatu.

Art. 25.1. Technik warsztatu uczestniczy w okresowych szkoleniach z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów, co najmniej raz na cztery lata.

2. Zaświadczenie o ukończeniu okresowego szkolenia z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów, technik warsztatu przekazuje Prezesowi GUM.

3. W przypadku naruszenia warunku, o którym mowa w ust. 1, Prezes GUM, w drodze decyzji, unieważnia zaświadczenie, o którym mowa w art. 24 ust. 2.

4. W przypadku unieważnienia zaświadczenia na podstawie ust. 2, zaświadczenie, o którym mowa w art. 24 ust. 2, wydaje się po przedstawieniu zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w ust 1.

Art. 26.1. Prezes GUM uchyla, w drodze decyzji, uprawnienie dla technika warsztatu w przypadku stwierdzenia:

- 1) posługiwania się przez technika warsztatu kartą warsztatową niezgodnie z zakresem lub poza miejscem prowadzenia działalności określonych w zezwoleniu, z zastrzeżeniem art. 19 ust. 3,
- 2) dokonania instalacji tachografu nieposiadającego ważnego świadectwa homologacji typu;
- 3) udostępnienia kodu PIN do karty warsztatowej osobom nieuprawnionym;
- 4) bez zachowania należytej staranności lub w wyniku rażącego zaniedbania:
 - a) dopuszczenia do użytkowania nieprawidłowo działającego tachografu,
 - b) posługiwania się kartą warsztatową bez udokumentowania faktu jej użycia lub bez pobierania danych dotyczących jej użycia.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, ponowne ubieganie się o wydanie uprawnienia, o którym mowa w art. 24 ust. 1, jest możliwe nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym decyzja o uchyleniu uprawnienia stała się ostateczna.

3. W przypadku prawomocnego skazania technika warsztatu za przestępstwa określone w art. 24 ust. 5 pkt 4, Prezes GUM uchyla, w drodze decyzji, uprawnienie dla technika warsztatu.

4. W przypadku uchylenia uprawnienia dla technika warsztatu, o którym mowa w ust. 1 i 3, Prezes GUM niezwłocznie zawiadamia o tym podmiot wydający karty.

Rozdział 4

Oplaty za czynności organów administracji miar

Art. 27.1. Czynności wykonywane przez Prezesa GUM lub upoważnione przez niego organy administracji miar podlegają opłacie.

2. Opłatę pobiera się za:

- 1) wydanie i odmowę wydania świadectwa funkcjonalności;
- 2) wydanie, zmianę homologacji typu i odmowę homologacji typu;
- 3) zatwierdzenie badania eksploatacyjnego;

- 4) wydanie i zmianę zezwolenia;
- 5) wydanie zaświadczenia o uprawnieniach dla technika warsztatu;
- 6) przystąpienie do egzaminu z zakresu przepisów o sprawdzaniu i przeglądach tachografów cyfrowych lub tachografów analogowych.

3. Wnioskodawca uiszcza opłaty, o których mowa w ust. 2 pkt 1-5, w terminie 14 dni od dnia doręczenia dokumentu, za który pobierana jest opłata.

4. Wnioskodawca uiszcza opłatę, o której mowa w ust. 2 pkt 6, przed przystąpieniem do egzaminu.

5. Do opłat, o których mowa w ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017 r. poz. 201 i 648), z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują organom administracji miar.

6. Wysokość należnej opłaty, o której mowa w ust. 2 pkt 1, ustala organ administracji miar w drodze decyzji, uwzględniając czas trwania przeprowadzanych czynności, ich zakres oraz stawki godzinowe za czas pracy pracowników administracji miar oraz koszty badań wykonanych przez podmioty, o których mowa w art. 4 ust. 6.

7. W przypadku umorzenia postępowania prowadzonego przez Prezesa GUM w sprawach, o których mowa w art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1, na skutek wycofania wniosku przez stronę, na której żądanie postępowanie zostało wszczęte, strona ponosi opłatę za badania wykonane do dnia wycofania wniosku.

8. Wysokość należnej opłaty, o której mowa w ust. 7, ustala Prezes GUM w decyzji umarzającej postępowanie, biorąc pod uwagę koszty poniesionych badań, w tym zakres wykonanych badań oraz stawki godzinowe za czas pracy pracowników administracji miar.

Art. 28.1. Stawka godzinowa za czas pracy pracownika administracji miar nie może być wyższa niż 350 zł.

2. Wysokość opłaty za:

- 1) wydanie lub zmianę świadectwa homologacji typu albo zatwierdzenie badania eksploatacyjnego - nie może być wyższa niż 4 000 zł;
- 2) wydanie zezwolenia - nie może być wyższa niż 17 000 zł;
- 3) zmianę zezwolenia - nie może być wyższa niż 5 000 zł;
- 4) przystąpienie do egzaminu, o którym mowa w art. 24 ust. 5 pkt 3 - nie może być wyższa niż 500 zł.

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

- 1) stawki godzinowej za czas pracy pracownika administracji miar,
- 2) opłat za czynności, o których mowa w art. 27 ust. 2 pkt 2-6
- mając na uwadze strukturę kosztów poszczególnych czynności.

Rozdział 5

Karty do tachografów cyfrowych

Art. 29.1. Minister właściwy do spraw transportu:

- 1) jest administratorem ewidencji kart w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz. Urz. UE L 119 z 4.05.2016, str. 1);
- 2) powierza podmiotowi wydającemu karty:
 - a) przetwarzanie danych zawartych w ewidencji kart,
 - b) narodowe klucze kryptograficzne,
 - c) wymianę z krajowymi i zagranicznymi organami oraz uprawnionymi służbami i instytucjami danych oraz informacji niezbędnych w procesach wydawania kart i kontroli stosowania tachografów cyfrowych w transporcie drogowym.

2. Dla bezpieczeństwa danych i informacji zawartych w ewidencji kart, urządzenia i systemy informatyczne służące do jej prowadzenia powinny spełniać warunki określone w przepisach w sprawie warunków technicznych i organizacyjnych dla urządzeń i systemów informatycznych służących do przetwarzania danych osobowych.

3. Szczegółowe prawa i obowiązki podmiotu wydającego karty określa umowa zawarta między ministrem właściwym do spraw transportu a podmiotem wydającym karty.

Art. 30. Podmiot wydający karty, o którym mowa w art. 29 ust. 1 pkt 2, z uwzględnieniem wymagań, o których mowa w rozporządzeniu 165/2014 oraz aktach wykonawczych do rozporządzenia 165/2014:

- 1) prowadzi w imieniu ministra właściwego do spraw transportu krajowe centrum certyfikacji elektronicznej;
- 2) prowadzi centrum certyfikacji elektronicznej właściwe do wydawania elektronicznych zabezpieczeń;
- 3) wytwarza klucze i elektroniczne zabezpieczenia dla użytkowników krajowych oraz, w imieniu ministra właściwego do spraw transportu, prowadzi ich ewidencję;
- 4) produkuje lub kupuje karty;

- 5) zgłasza potrzebę wprowadzenia nowego wzoru kart oraz przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje zgodne z zasadami opracowywania wzoru dokumentu publicznego, o którym mowa w ustawie o dokumentach publicznych;
- 6) przedstawia do zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw transportu projekty wzorów kart i stosowanych zabezpieczeń;
- 7) na zamówienie producentów tachografów cyfrowych dostarcza elektroniczne zabezpieczenia tych urządzeń;
- 8) realizuje proces wydawania kart, a w szczególności: przyjmuje wnioski o wydanie, wznowienie lub wymianę kart i wydaje karty, zapewniając właściwą organizację ich odbioru na terenie Rzeczypospolitej Polskiej;
- 9) realizuje proces personalizacji kart;
- 10) prowadzi:
 - a) ewidencję kart wydanych, wznowionych, wymienionych, uszkodzonych, skradzionych, utraconych, unieważnionych i cofniętych,
 - b) krajowy elektroniczny rejestr kart kierowców,
 - c) krajowy elektroniczny rejestr kart warsztatowych,
 - d) wymianę, z krajowymi i zagranicznymi organami oraz uprawnionymi służbami i instytucjami, danych i informacji zawartych w ewidencji kart, w szczególności za pośrednictwem Tachonetu;
- 12) upowszechnia informacje dotyczące formularzy wniosków o wydanie kart, załączników do wniosków, zgłoszenia reklamacyjnego, terminów wydawania kart i okresów ich ważności, publikuje i organizuje dystrybucję materiałów informacyjnych o warunkach stosowania i użytkowania kart oraz sankcjach przewidzianych za naruszenie przepisów w tym zakresie;
- 13) przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu:
 - a) prototyp wzorca i wzorce kart,
 - b) pliki graficzne i dane gromadzone w Rejestrze Dokumentów Publicznych,
 - c) informacje o przypadkach fałszerstw kart i skany cech charakterystycznych sfalszowanych kart,
 - d) wzory kart, które utraciły moc obowiązującą, o których mowa w ustawie o dokumentach publicznych.

Art. 31.1. Kartę wydaje się na wniosek:

- 1) kierowcy - w przypadku karty kierowcy;

- 2) przewoźnika drogowego lub innego podmiotu wykonującego przewozy drogowe, będącego posiadaczem pojazdu samochodowego objętego obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego - w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) podmiotu posiadającego zezwolenie oraz innego uprawnionego podmiotu, o którym mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 - w przypadku karty warsztatowej;
- 4) kierownika lub dowódcy jednostki organizacyjnej organu kontroli, o którym mowa w art. 89 ust. 1 pkt 1 - 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym - w przypadku karty kontrolnej.

2. Do wniosku o wydanie karty dołącza się:

- 1) w przypadku karty kierowcy:
 - a) fotografię kierowcy,
 - b) kopię prawa jazdy, jeżeli prawo jazdy wydane jest za granicą,
 - c) oświadczenie złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywego oświadczenia, że posiada swoje miejsce normalnego zamieszkania, w rozumieniu art. 26 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - d) oświadczenie złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywego oświadczenia, że posiada ważne prawo jazdy,
 - e) kopię aktualnie używanej karty kierowcy - w przypadku wnioskowania o przedłużenie karty kierowcy wydanej za granicą,
 - f) oświadczenie przedsiębiorcy transportowego, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywego oświadczenia, potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 26 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 - w przypadku wydania czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy;
- 2) oświadczenie przewoźnika drogowego lub innego podmiotu wykonującego przewozy drogowe, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywego oświadczenia, że dysponuje pojazdem objętym obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego - w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) fotografię technika warsztatu - w przypadku karty warsztatowej;
- 4) fotografię osoby uprawnionej do przeprowadzania kontroli - w przypadku karty kontrolnej imiennej;
- 5) zgłoszenie reklamacyjne - w przypadku reklamowania karty.

3. W przypadku, o którym mowa w art. 26 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 podmiot wydający karty wydaje czasową i nieodnawialną kartę kierowcy na okres nieprzekraczający 185 dni, nie dłuższy jednak niż okres ważności prawa jazdy tego kierowcy .

4. Za rozpatrzenie wniosku o wydanie karty oraz za wydanie karty pobiera się opłaty.

5. Do wniosku o wydanie karty wnioskodawca dołącza dowód wniesienia opłaty za rozpatrzenie wniosku i wydanie karty.

Art. 32.1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzory kart do tachografów cyfrowych i ich opis;
- 2) wzory wniosków o wydanie kart oraz standardy, jakim powinny odpowiadać załączniki do wniosku;
- 3) wysokość opłat za rozpatrzenie wniosku i wydanie kart, przy czym ich łączna wysokość nie może przekroczyć:
 - a) 200 zł - w przypadku karty kierowcy,
 - b) 300 zł - w przypadku karty przedsiębiorstwa,
 - c) 300 zł - w przypadku karty warsztatowej,
 - d) 300 zł - w przypadku karty kontrolnej.

2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się odpowiednio:

- 1) konieczność prawidłowego zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem;
- 2) konieczność zapewnienia jednolitej i przejrzystej formy wniosków oraz procedury i terminy rozpatrywania wniosków i wydawania kart, w tym prowadzenia spraw w formie elektronicznej;
- 3) koszty produkcji i dystrybucji dokumentów kart oraz koszty rzeczowe i osobowe związane z procesem rozpatrywania wniosku oraz wydawania kart.

3. Wpłaty z tytułu opłat za karty stanowią przychód podmiotu wydającego karty.

4. Wnioski wraz z załącznikami, o których mowa w ust. 1 pkt 2, składane są w postaci papierowej lub elektronicznej. Wniosek w postaci elektronicznej opatruje się kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym e-PUAP.

Art. 33.1. 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) Europejskiej Sieci Praw Jazdy, z zastrzeżeniem pkt 2,
 - c) centralnej ewidencji kierowców, z zastrzeżeniem pkt 2,
 - d) ewidencji, o której mowa w art. 23 ust. 1, udostępnianej w bezpiecznej formie przez Prezesa GUM, w celu potwierdzenia posiadania zezwolenia lub zaświadczenia, o którym mowa w art. 24 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, o którym mowa w art. 31 ust. 3 pkt 1 lit. c, może podjąć działania, o których mowa w art. 26 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

2. Po pozytywnej weryfikacji danych, o których mowa w ust. 1, podmiot wydający karty wydaje kartę na okres zgodny z okresem ważności kluczy kryptograficznych certyfikatu karty, o którym mowa w dodatku 11 załącznika 1C do rozporządzenia (UE) 2016/799.

4. Wydanie karty jest czynnością, która nie wymaga decyzji administracyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, poz. 868, 996, 1579 i 2138).

5. Karta warsztatowa, karta kontrolna i karta przedsiębiorstwa zawierają odpowiednio oznaczenie podmiotu posiadającego zezwolenie organu kontroli i podmiotu wnoszącego o wydanie karty przedsiębiorstwa.

6. Skargi i wnioski związane z wykonywaniem przez podmiot wydający karty czynności, o których mowa w art. 30 ust. 1, rozpatruje minister właściwy do spraw transportu. Do rozpatrywania skarg i wniosków stosuje się odpowiednio przepisy działu VIII ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego.

Art. 34.1. Karta stanowi własność podmiotu wydającego karty.

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 przez technika warsztatu - w przypadku karty warsztatowej,
 - e) zaprzestania wykonywania zawodu przez technika warsztatu- w przypadku karty warsztatowej,
 - f) cofnięcia uprawnienia do wykonywania czynności technika warsztatu lub unieważnienia zaświadczenia, o którym mowa w art. 25 ust. 2, technikowi warsztatu - w przypadku karty warsztatowej,

g) uchylenia lub czasowego cofnięcia zezwolenia, o którym mowa w art. 10 ust. 1.

3. Podmiot wydający karty po otrzymaniu informacji o uchyleniu lub czasowym cofnięciu zezwolenia, cofnięciu uprawnienia do wykonywania czynności technika warsztatu albo unieważnienia zaświadczenia, o którym mowa w art. 25 ust. 2, 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.

4. Podmiot wydający karty po wymianie karty kierowcy z powodu zmiany danych zawartych w karcie unieważnia w ewidencji kart podlegającą wymianie kartę kierowcy, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od wysłania karty.

5. Podmiot wydający karty przyjmuje i rejestruje zawiadomienie o utracie lub uszkodzeniu karty oraz wydaje zaświadczenie potwierdzające zgłoszenie tego faktu.

6. Kartę -zatrzymaną na podstawie art. 26 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 organ kontrolny zwraca podmiotowi wydającemu karty.

7. Po otrzymaniu karty, podmiot wydający karty:

- 1) unieważnia ją i niszczy;
- 2) przekazuje ją właściwemu podmiotowi w państwie, w którym karta została wydana;
- 3) wystawia zaświadczenie o uszkodzeniu lub zaginięciu karty, w przypadkach o których mowa w art. 29 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

8. Podmiot wydający karty wzywa posiadacza karty do jej zwrotu w terminie 7 dni, jeżeli z przeprowadzonego postępowania administracyjnego lub karnego wynika, że karta została wydana na podstawie fałszywych informacji i dokumentów. W przypadku gdy posiadacz karty nie zwróci jej w wyznaczonym terminie, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji dotyczącym obowiązków o charakterze niepieniężnym.

Art. 35. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, częstotliwość pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunki ich przechowywania przez podmioty wykonujące przewozy drogowe, kierując się koniecznością zagwarantowania okresowego i regularnego pobierania danych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy oraz przechowywania tych danych przez podmiot wykonujący przewozy drogowe z zachowaniem wymagań, określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 oraz rozporządzeniu Komisji (UE) nr 581/2010 z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców (Dz. Urz. UE L 168 z 02.07.2010, str. 16).

Art. 36. 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, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 i z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006.

Rozdział 6

Przepisy karne

Art. 37. Kto produkuje, dystrybuje, reklamuje, sprzedaje lub w inny sposób udostępnia urządzenia lub przedmioty wykonane lub przeznaczone do celów manipulowania danymi rejestrowanymi przez tachograf podlega karze grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

Art. 38.1. Kto:

- 1) wprowadza do obrotu lub użytkowania tachograf lub element składowy tachografu bez ważnego świadectwa homologacji typu,
- 2) wykonuje działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografu bez zezwolenia,
 - podlega karze pieniężnej w wysokości 20 000 zł.

2. Kto:

- 1) wykonuje czynności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografu bez wymaganego upoważnienia,
- 2) nie zgłosił faktu utraty karty warsztatowej
 - podlega karze pieniężnej w wysokości 5 000 zł.

3. Podmiot posiadający zezwolenie, który:

- 1) dokonał instalacji tachografu nieposiadającego ważnego świadectwa homologacji typu,
- 2) bez zachowania należytej staranności dopuścił do użytkowania nieprawidłowo działający tachograf,
- 3) posługiwał się kartą warsztatową niezgodnie z zakresem zezwolenia lub poza miejscem prowadzenia działalności określonym w tym zezwoleniu, z zastrzeżeniem art. 19 ust. 3,
- 4) udostępnił kartę warsztatową osobom nieuprawnionym lub posługiwał się nią bez udokumentowania faktu jej użycia
 - podlega karze pieniężnej w wysokości 5 000 zł.

4. Podmiot posiadający zezwolenie, który:

- 1) nie posiada dokumentacji umożliwiającej stwierdzenie zgodności instalowanych lub sprawdzanych tachografów z homologowanym typem lub wymaganiami, o których mowa w

rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz aktach wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014,

- 2) nie prowadzi dokumentacji wykonywanych czynności w zakresie posiadanego zezwolenia,
- 3) nie zapewnia wykonywania czynności związanych z instalacją, sprawdzaniem, przeglądem i naprawą tachografów wyłącznie przez pracowników posiadających odpowiednie uprawnienia,
- 4) prowadzi działalność bez zachowania wymagań bezpieczeństwa tachografów, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014,
- 5) uniemożliwia przeprowadzenie audytu lub kontroli uprawnionym organom,
- 6) nie zapewnia technikom warsztatu dostępności urządzeń określonych w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 18,
- 7) nie zapewnia udziału zatrudnianych przez siebie techników warsztatu w szkoleniach, o których mowa w art. 25 ust. 1, a w przypadku osobistego wykonywania czynności zastrzeżonych dla technika warsztatu – nie uczestniczy w tych szkoleniach,
- 8) nie przyjmuje nie rzadziej niż raz na 2 lata oświadczenia od zatrudnianych przez siebie techników warsztatu o braku skazania 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 za przestępstwo skarbowe,
- 9) prowadzi działalność w sposób zależny i stronniczy w stosunku do podmiotów, na rzecz których świadczy usługi,
- 10) prowadzi działalność, która mogłaby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa systemu tachografów,
- 11) nie przechowuje danych pobranych z tachografu cyfrowego i nie przekazuje ich właścicielom,
- 12) nie zapewnia właściwych warunków bezpieczeństwa przechowywania kart warsztatowych,
- 13) nie pobiera danych dotyczących każdego użycia karty warsztatowej, nie przechowuje tych danych w formie elektronicznej i nie udostępnia ich na żądanie Prezesa GUM lub osób uprawnionych do kontroli danych rejestrowanych przez tachograf,
- 14) odmówił, bez wskazania uzasadnionych okoliczności, przeprowadzenia dodatkowych badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w terminie wskazanym zgodnie z art. 19 ust. 4 pkt 1,
- 15) nie sporządza protokołów przeglądu, w przypadkach gdy konieczne było usunięcie nieprawidłowości w funkcjonowaniu tachografu, bez względu czy nastąpiło to podczas

przeгляdu okresowego czy badania dodatkowego, o którym mowa w art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014,

- 16) nie prowadzi wykazu wszystkich sporządzonych protokołów przeglądu,
- 17) nie przechowuje protokołów przeglądu przez okres co najmniej 4 lat od dnia sporządzenia danego protokołu lub oświadczenia,
- 18) nie udostępnia protokołów przeglądu na żądanie Prezesa GUM lub osób uprawnionych do kontroli danych rejestrowanych przez tachograf
 - podlega karze pieniężnej w wysokości 2 000 zł.

5. Organy administracji miar, w drodze decyzji, nakładają kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 - 4.

6. Wpływy z kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 - 4, stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 39.1. 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, działała wadliwie, została zgubiona lub skradziona

- podlega karze grzywny.

2. Orzekanie w sprawach, o których mowa w ust. 1, następuje w trybie przepisów ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeksu wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, 774, 1485 i 1707).

3. Wpływy uzyskane z kar grzywny, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.

Rozdział 7

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 40. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, ze zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 80c w ust. 1 w pkt 18 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 19 w brzmieniu:
„19) organom administracji miar.”;

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 379. Tekst jednolity nie uwzględnia zmiany ogłoszonej w Dz. U. z 2017 r. poz. 60.

2) w art. 129 w ust. 2

pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5) sprawdzania zapisów tachografu;

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. 41. W ustawie z dnia 11 maja 2001 r. - Prawo o miarach (Dz. U. z 2016 r. poz. 884 oraz 1948) wprowadza się następujące zmiany:

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

„4. Przepisów ustawy nie stosuje się do tachografów cyfrowych i tachografów analogowych w zakresie określonym w ustawie z dnia ... r. o tachografach (Dz. U. poz....);”;

2) w art. 8 uchyla się ust. 4a;

3) w art. 16 uchyla się pkt 10;

4) uchyla się art. 16c-16f;

5) art. 16g otrzymuje brzmienie:

„1. Organy administracji miar są uprawnione do przeprowadzania kontroli podmiotów, o których mowa w art. 16a, w zakresie spełniania warunków niezbędnych do wykonywania udzielonych upoważnień oraz przestrzegania przepisów ustawy.

2. Do kontroli upoważnionych podmiotów stosuje się odpowiednio przepisy art. 21 ust. 1 pkt 1 i 4, ust. 2 i 4.”;

6) w art. 22a w ust. 1:

a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) przestrzeganie obowiązku posiadania udzielonych przez Prezesa Głównego Urzędu Miar upoważnień do legalizacji pierwotnej lub legalizacji ponownej przyrządów pomiarowych, zwanych dalej "upoważnieniami";”;

b) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) spełnianie warunków niezbędnych do wykonywania czynności na podstawie udzielonych upoważnień;”;

7) w art. 22c ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kontrola przedsiębiorców wprowadzających do obrotu przyrządy pomiarowe lub posiadających upoważnienia albo wykonujących działalność bez takich upoważnień, oraz paczkujących i producentów butelek miarowych przeprowadzana jest po okazaniu legitymacji służbowej kontrolującego oraz dostarczeniu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy.”;

8) w art. 22f w ust. 1 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) jest wykonywana działalność w zakresie objętym upoważnieniami;”;

9) w art. 24 w ust. 2 uchyla się pkt 5;

10) uchyla się art. 26a.

Art. 42. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z2016 r. poz. 1907, 1935 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 708) 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), kartę przedsiębiorstwa lub w przypadku uzasadnionego podejrzenia nieprawidłowego funkcjonowania tachografu lub podłączenia do tachografu przedmiotu lub urządzenia służącego do manipulacji, tachograf, inny przedmiot lub urządzenie mające wpływ na funkcjonowanie tachografu;”;
- 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 o tachografach (Dz. U. poz....) lub bezpośrednio w systemie Tachonet;”;
- 6) w art. 87 w ust. 1 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
- „6) podpisany przez pracownika podmiotu prowadzącego działalność w zakresie konserwacji i naprawy pojazdów samochodowych formularz oświadczenia w sprawie usunięcia lub naruszenia plomby tachografu, zgodny z załącznikiem do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/548 z dnia 23 marca 2017 r. ustanawiającego standardowy formularz pisemnego oświadczenia w sprawie usunięcia lub naruszenia plomby tachografu (Dz. Urz. UE. L. 79 z 24.3.2017, str.1) - jeżeli jest wymagany;”;
- 7) 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.”;

8) 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;”;

9) w załączniku nr 1 do ustawy:

a) lp. 13 – 13.17. otrzymują brzmienie:

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	100 nie 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. 2 rozporządzenia (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	100 nie

	jest przeznaczona - za każdą wykresówkę lub każdy dzień w przypadku karty kierowcy, wraz z utratą danych	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:

13.18.	Okazanie wykresówki, która nie zawiera wymaganego wpisu: 1. imienia lub nazwiska kierowcy 2. numeru rejestracyjnego pojazdu 3. miejsca lub daty początkowej użytkowania wykresówki 4. miejsca lub daty końcowej używania wykresówki 5. stanu licznika kilometrów w chwili rozpoczęcia użytkowania pojazdu 6. stanu licznika kilometrów w chwili zakończenia użytkowania pojazdu	50 za brak każdego wpisu
13.19.	Nie zgodność oznaczenia czasowego na wykresówce z urzędowym czasem kraju rejestracji pojazdu - za każdą wykresówkę	100 nie 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	200 nie 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	2000

	lub karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę	
--	--	--

10) w załączniku nr 2 do ustawy lp. 16 otrzymuje brzmienie:

16.	Dopuszczenie do naruszenia przepisów o stosowaniu tachografów	2000
-----	---	------

11) w załączniku nr 3 do ustawy

a) lp. 6 – 6.3. otrzymują brzmienie:

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 równoległe 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	5000

	własnej karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi	
6.3.	Naruszenie zasad i warunków używania tachografu	

b) lp. 6.3.2. otrzymuje brzmienie:

6.3.2.	Zastosowanie typu wykresówki niezatwierdzonego lub nieprzeznaczonego dla danego typu tachografu analogowego - za każdą wykresówkę	100 nie więcej niż 2000
--------	---	-------------------------------

c) lp. 6.3.7. otrzymuje brzmienie:

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:

6.3.10.	Okazanie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówki, na której stwierdzono dokonanie niedozwolonych zapisów prędkości, aktywności lub przebytej drogi - za każdą wykresówkę	1000 nie więcej niż 5000
---------	--	--------------------------------

e) lp. 6.3.12. otrzymuje brzmienie:

6.3.12.	Naruszenie obowiązku wczytywania danych z tachografu cyfrowego - za każdy pojazd	500
---------	--	-----

f) lp. 6.3.14. otrzymuje brzmienie:

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:

6.3.15	Niewykonanie naprawy tachografu przez uprawnionego technika warsztatu lub warsztat	5000
--------	--	------

Art. 43. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z 2013 r. poz. 567 oraz z 2016 r. poz. 2206) wprowadza się następujące zmiany:

1) 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.”;

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

„1. W przypadku braku możliwości wprowadzenia danych, zgodnie z art. 34 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub Umową AETR, przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy jest obowiązany wystawić kierowcy wykonującemu przewóz drogowy zatrudnionemu u tego przedsiębiorcy 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 – w przypadku przewozu drogowego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 lub w rozumieniu art. 12 ust. 3 lit. c Załącznika do Umowy AETR – w przypadku przewozu drogowego, do którego ma zastosowanie Umowa AETR.

2. Przez czas wolny, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, rozumie się okresy inne niż przerwy i odpoczynek kierowcy, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz okresy inne niż wymienione w ust. 1 pkt 1, 2 i 4-6, w których kierowca nie wykonywał pracy.

3. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, wystawione na przeznaczonym do druku formularzu, o którym mowa w:

- 1) decyzji Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 99 z 14.04.2007, str. 14, z późn. zm.) – w przypadku przewozu drogowego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006,
 - 2) Suplemencie 3 do Załącznika do Umowy AETR – w przypadku przewozu drogowego, do którego ma zastosowanie Umowa AETR,
– przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy wręcza kierowcy przed rozpoczęciem przez kierowcę przewozu drogowego, a kierowca to zaświadczenie podpisuje.”;
 - 3) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
„3a. Minister właściwy do spraw transportu udostępnia na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra wzór formularza zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1.”.
- Art. 44. W ustawie z dnia ... 2017 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. poz. ...) w art. 14 w ust. 2 pkt 19 otrzymuje brzmienie:
„19) karta, o której mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia ... 2017 r. o tachografach (Dz. U. poz. ...)”.

Rozdział 8

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 45. Do dnia 2 marca 2019 r. po pozytywnej weryfikacji danych, o których mowa w art. 33 ust. 1, podmiot wydający karty wydaje kartę na okres:

- 1) 5 lat - w przypadku karty kierowcy;
- 2) nie dłuższy niż 185 dni - w przypadku czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy;
- 3) 5 lat - w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 4) 1 roku - w przypadku karty warsztatowej;
- 5) wskazany we wniosku o wydanie karty, nie dłuższy jednak niż 5 lat - w przypadku karty kontrolnej.

Art. 46. W sprawach o wydanie:

- 1) świadectwa homologacji typu tachografu cyfrowego albo typu karty,
- 2) świadectwa funkcjonalności tachografu cyfrowego albo świadectwa funkcjonalności karty,
- 3) zatwierdzenia typu urządzenia rejestrującego stosowanego w transporcie drogowym - tachografu samochodowego lub wykresówki do urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym - tachografów samochodowych,

- 4) zezwolenia na prowadzenie warsztatu w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych, w tym ich kalibracji,
 - 5) 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,
 - 6) zaświadczenia o posiadaniu uprawnienia do wykonywania czynności technika warsztatu,
- wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 47. Do kontroli podmiotów posiadających zezwolenia na prowadzenie warsztatu w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych oraz podmiotów posiadających 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. 48. Do postępowań w sprawach o cofnięcie:

- 1) zezwolenia na prowadzenie warsztatu w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych,
 - 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
- wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy niniejszej ustawy.

Art. 49. 1. Zezwolenia na prowadzenie warsztatu w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych, w tym ich kalibracji, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują ważność z zastrzeżeniem art. 51, i stanowią zezwolenia na prowadzenie działalności odpowiednio w zakresie instalacji, napraw oraz sprawdzania i przeglądów tachografów cyfrowych, o których mowa w art. 11 ust. 1 niniejszej ustawy.

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 na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują ważność przez okres, na który zostały wydane. Zgodnie z tymi zezwoleniami

przez okres ich ważności może być prowadzona działalność odpowiednio w zakresie instalacji, napraw oraz sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych, o której mowa w art. 11 ust. 1 niniejszej ustawy. Uchylenie zezwolenia nie może nastąpić z powodu niespełnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 i 6 niniejszej ustawy.

3. Do wykonywania działalności na podstawie zezwoleń, o których mowa w ust. 2, nie stosuje się art. 24 ust. 1 niniejszej ustawy.

Art. 50. 1. Zaświadczenia potwierdzające posiadanie uprawnień techników warsztatów wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują ważność. Zaświadczenia te przez okres 4 lat od dnia ich wystawienia stanowią podstawę do wykonywania czynności, o których mowa w art. 24 ust. 1 niniejszej ustawy.

2. Świadectwa homologacji typu tachografu cyfrowego albo typu karty wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują ważność.

3. Zatwierdzenia typu urządzenia rejestrującego stosowanego w transporcie drogowym - tachografu samochodowego lub wykresówki do urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym - tachografów samochodowych, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują ważność.

Art. 51. Podmioty, które w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy prowadzą warsztat w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych, w tym ich kalibracji, dostosują swoją działalność do wymagań określonych w art. 12 niniejszej ustawy, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, pod rygorem uchylenia zezwolenia.

Art. 52. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 6 ust. 7, art. 10, art. 11 ust. 3, art. 16 ust. 6, art. 17 ust. 12, art. 21 ust. 1 oraz art. 23a ustawy, o której mowa w art. 53 oraz art. 16d ust. 5 ustawy, o której mowa w art. 41 zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie odpowiednio art. 17, art. 18 pkt 1 - 3, art. 19 ust. 6, art. 24 ust. 8, art. 28 ust. 3, art. 32 ust. 1 oraz art. 35 niniejszej ustawy, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 53. Traci moc ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. poz. 1494, z późn. zm.⁴⁾).

Art. 54. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. poz. 661, z 2011 r. poz. 622 i 1016, z 2015 r. poz. 1893 oraz z 2016 r. poz. 1579.

Za zgodność

pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego


Tomasz Warchoń

UZASADNIENIE

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 zapewnia lepsze egzekwowanie przepisów socjalnych w transporcie drogowym. Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 wiąże w całości i ma zastosowanie bezpośrednio w państwach członkowskich.

Projektowana ustawa w zakresie swojej regulacji służy także stosowaniu:

- 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 22.01.2016, str. 51),
- rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz. Urz. UE L 139 z 26.05.2016, str. 1),
- rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z 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.

Projekt ustawy został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod tytułem „projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie tachografów cyfrowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw” (UC 25), jednakże w toku prac nad dokumentem oraz w wyniku zgłoszonych na etapie uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych uwag, opracowano projekt nowej ustawy. Z uwagi na skomplikowany i wysoce techniczny charakter regulacji, przewidujący zmianę niemal wszystkich artykułów ustawy o systemie tachografów cyfrowych, przystąpiono do prac nad projektem nowej ustawy o tachografach. Takie rozwiązanie ułatwiło również zapewnienie pełnej spójności przepisów ustawy, obejmującej swoim zakresem zagadnienia dotyczące tachografów cyfrowych i analogowych, regulowane obecnie oddzielne w dwóch ustawach o systemie tachografów cyfrowych oraz Prawo o miarach. Szczegółowego uzupełnienia w projekcie wymagały kwestie wysoce techniczne, dlatego też projekt był przedmiotem prac powołanej w tym celu grupy roboczej ds. tachografów przy Konsultacyjnym Zespole Metrologicznym ds. Regulacji Rynku, działającym przy Głównym Urzędzie Miar. W skład grupy roboczej wchodził przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Głównego Urzędu Miar, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A – jako podmiotu wydającego karty do tachografów cyfrowych, przedstawiciele podmiotów prowadzących warsztaty, producentów tachografów i ich elementów składowych.

Projekt ustawy jest zgodny także z obecnie procedowanym w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji projektem ustawy o dokumentach publicznych (UD 176), szczegółowo regulującym obszar związany z wytwarzaniem dokumentów publicznych w kraju. Zgodnie z art. 14 ust. 2 pkt 19 opublikowanego na stronie RCL projektu ustawy o dokumentach publicznych, karta do tachografu podlega regulacjom przedmiotowej ustawy, w tym także minimalnym zabezpieczeniom oraz jest wydawana przez Drukarnię Narodową.

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 ustawa wprowadza 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 ujednoczenie poziomu wagi niektórych określonych w nim naruszeń, zgodnie z wykazem najpoważniejszych naruszeń ustanowionym w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Jednakże mając na uwadze toczące się w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa prace nad nowym projektem ustawy w całości i jednolicie wdrażającym do polskiego porządku prawnego wszystkie kary, określone w rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/403, zasadne będzie rozważanie na dalszym etapie prac nad projektem usunięcie z niniejszego projektu wszystkich sankcji, wprowadzonych do załączników do ustawy o transporcie drogowym i przeniesienie ich do nowo procedowanej regulacji. Zgodnie z harmonogramem prac nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych (UC 90), dostosowującym wszystkie sankcje do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, przyjęcie projektu przez radę Ministrów przewidziane jest w III kwartale 2017 r.

Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 i projekt niniejszej 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. Nowa ustawa wprowadza jednolite rozwiązania zarówno dla analogowych, jak i cyfrowych, przez co dostosowuje obecnie obowiązujące krajowe akty prawne 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 (UE) 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 również aby regulacje dotyczące tachografów cyfrowych i analogowych całościowo uregulowane były w jednej ustawie. Mając na uwadze obowiązek instalowania w nowych pojazdach wyłącznie tachografów cyfrowych i związane z tym oczekiwane zmniejszenie liczby pojazdów z zainstalowanymi tachografami analogowymi, przewiduje się stopniowe zmniejszanie liczby tachografów analogowych obsługiwanych przez warsztaty na rzecz tachografów cyfrowych, w tym urządzeń najnowszej generacji – tachografów inteligentnych.

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.

Projekt ustawy nie przewiduje zmian w zakresie dotychczasowej właściwości organów administracji rządowej w systemie tachografów. W projekcie 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 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 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 oraz ograniczaniu - 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 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 o systemie tachografów cyfrowych, w celu zapewnienia większej przejrzystości.

Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 jako podmioty zatwierdzone do wykonywania określonych czynności wymienia instalatora, warsztat i producenta pojazdów.

W stosunku do ustawy o systemie tachografów cyfrowych 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 reprezentujących ten podmiot związanych z prowadzeniem działalności naruszającej prawo o systemie tachografów i wydane w stosunku do nich decyzje w sprawie cofnięcia zezwolenia lub nałożenia kary pieniężnej,
 - określenie warunków braku konfliktu interesów pomiędzy warsztatami a przedsiębiorstwami transportowymi; wnioskodawca i osoby reprezentujące wnioskodawcę nie mogą być 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 między 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 proponowanych przesłankach zezwolenia wskazano, 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 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. 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. Wprowadzono 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 w ustawie. Obowiązujący art. 12 ust. 2 pkt 2 ustawy o systemie tachografów cyfrowych 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 o systemie tachografów cyfrowych 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 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 będą 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:
 - a) 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 urzędów, nieposzlakowej reputacji),
- przedłużenie karty w ciągu 15 dni roboczych od otrzymania ważnego wniosku o przedłużenie i całej niezbędnej dokumentacji,
 - b) 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,
 - c) prowadzenie przez właściwe organy rejestru kart warsztatowych zagubionych, skradzionych lub uszkodzonych,
 - d) wprowadzenie procedury cofania (czasowo lub na stałe) kart warsztatowych, w przypadku cofnięcia upoważnienia dla instalatora, warsztatu lub producenta pojazdów zgodnie z art. 24 rozporządzenia (UE) 165/2014 (nowa procedura czasowego cofania zezwolenia – do tej pory było tylko cofanie na stałe),
 - e) podjęcie wszelkich niezbędnych działań, aby zabezpieczyć karty warsztatowe przekazywane zatwierdzonym instalatorom, warsztatom oraz producentom pojazdów przed możliwością ich sfalszowania.
- 2) procedury związane z kartami kierowcy :
- a) wydanie karty kierowcy w ciągu miesiąca od otrzymania przez właściwy organ wniosku i wszelkich niezbędnych dokumentów,
 - b) dowód potwierdzający miejsce normalnego zamieszkania kierowcy – jakikolwiek właściwy środek tj. dowód tożsamości czy inny ważny dokument,
 - c) 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,
 - d) przy podjęciu odpowiednich środków w celu zapewnienia, by wnioskodawca nie posiadał już ważnej karty kierowcy,
 - e) przy podjęciu wszelkich działań, aby zapobiec fałszowaniu kart kierowcy np. poprzez przyjęcie odpowiednich zabezpieczeń
 - f) cofanie karty kierowcy możliwe tylko i wyłącznie w przypadku:
 - gdy karta zostanie uznana przez właściwe organy państwa członkowskiego za sfalszowaną,
 - gdy kierowca korzysta z karty, której nie jest posiadaczem,
 - gdy karta, w której posiadaniu jest kierowca, została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfalszowanych dokumentów,Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 przewiduje obowiązek jak najszybszego zwrotu zawieszanej 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;
 - g) 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),

- h) powiadomienie organu, który wydał kartę o powodach jej przedłużenia – w przypadku gdy organ przedłużający ważność karty jest inny od wydającego poprzednią kartę kierowcy,
 - i) rejestr kart kierowcy wydanych, skradzionych, zagubionych lub uszkodzonych w okresie odpowiadającym przynajmniej okresowi ich ważności,
 - j) 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),
 - k) 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),
 - l) 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;
- m) 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,
 - n) krajowy rejestr elektroniczny (art. 31 rozporządzenia) kart kierowcy
 - gromadzi dane w okresie co najmniej równoważnym z okresem ważności kart kierowcy:
 - i) nazwisko i imię kierowcy,
 - ii) data i - jeśli ta informacja jest dostępna - miejsce urodzenia kierowcy,
 - iii) numer ważnego prawa jazdy i kraj wydający prawo jazdy (w stosownych przypadkach),
 - iv) status karty kierowcy,
 - v) 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.

Ponadto w przedmiotowej regulacji proponuje się wprowadzenie 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. ujednoczenie terminologii oraz zmiana odniesień do rozporządzeń (EWG) 3821/85 lub (WE) 1360/2002 na odniesienia do rozporządzenia (UE) 165/2014 i 2016/799.

W ustawie – Prawo o ruchu drogowym proponuje się ujednoczenie 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 odniesienie do rozporządzenia (UE) 165/2014.

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

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. ujednoczenie 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 warszatom 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 ponosić 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).

W projekcie ustawy o czasie pracy kierowców 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).

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 prowadzenie warsztatu obsługującego tachografy analogowe wydawane są na okres roku lub 4 lat. Natomiast z uwagi na bezterminową ważność zezwoleń na prowadzenie 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, z uwzględnieniem obowiązywania od dnia 2 marca 2019 r. wymogów dotyczących okresu ważności kart do tachografów oraz obowiązku nałożonego na podmiot wydający karty produkcji lub zakupu kart, spełniających wymogi określone w załączniku IC do rozporządzenia (UE) 2016/799.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o której mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu

Ustawa o tachografach

Poprzedni tytuł ustawa o zmianie ustawy o systemie tachografów cyfrowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

współpracujący – Główny Urząd Miar

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu w 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.pl

Anna Kowalczyk – główny specjalista w Departamencie Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, tel. 22 630 12 51 A.Kowalczyk@mib.gov.pl

Data sporządzenia

12 kwietnia 2017 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 UC 25**OCENA SKUTKÓW REGULACJI****1. Jaki problem jest rozwiązywany?**

Projektowana ustawa:

- dostosowuje krajowe przepisy do rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz aktów wykonawczych do niego: 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 oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych
- zwiększa bezpieczeństwo systemu tachografów,
- zwiększa sprawność kontroli systemu i egzekwowania przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

2. 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 poprzez ograniczenie 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 warszatom obsługującym tachografy sprawdzenia ewentualnego podłączenia urządzeń manipulacyjnych.

3. 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 obowiązkowo 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 MIB, 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.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Producenci tachografów	0 <i>(żaden z producentów tachografów nie ma swojej głównej siedziby w Polsce)</i>	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 kontrolujących, proponuje się zobowiązanie warsztatów do niezwłocznego sprawdzenia tego tachografu.
Przewoźnicy drogowi	ok. 60 tys. – krajowy przewóz rzeczy,	Dane statystyczne dot. zezwoleń na wykonywanie zawodu	Brak konfliktu interesów podmiotów prowadzących

	ok. 8,5 tys. – krajowy przewóz osób, 28 227 – międzynarodowy przewóz rzeczy, 3 280 - międzynarodowy przewóz osób	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	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 rzeczy 148,5 tys. - przewóz osób	Europejski Urząd Statystyczny (Eurostat)	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 kierowcy w 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

Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 nie wprowadza radykalnych zmian w stosunku do obecnie regulującego kwestie funkcjonowania ww. przedsiębiorców rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.

8. 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
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne: szkolenie techników warsztatu

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

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.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana ustawa nie ma wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 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.

11. 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.

12. 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.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)