

U S T A W A

z dnia

o tachografach^{1), 2)}

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. 1. Ustawa określa zadania organów administracji publicznej i innych podmiotów w sprawach tachografów stosowanych w transporcie drogowym wynikające z:

- 1) 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), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014”;
- 2) aktów wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014:
 - a) 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, Dz. Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 31 oraz Dz. Urz. UE L 27 z 01.02. 2017, str. 168), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2016/799”;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, 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 ... 2018 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) załącznika 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, st. 8, z późn. zm.³⁾), zwanego dalej „załącznikiem 1B do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85”⁴⁾.

2. Ustawa reguluje:

- 1) warunki prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów,
- 2) zadania organów i jednostek właściwych w sprawach tachografów – w zakresie nieuregulowanym rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 i aktami wykonawczymi do tego rozporządzenia;
- 3) sankcje za naruszenie przepisów ustawy i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 w zakresie wprowadzania do obrotu i użytkowania tachografów, prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów oraz obowiązków posiadacza karty kierowcy.

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) elementy składowe tachografu – elementy składowe tachografu, wymienione w art. 2 pkt 8 rozporządzenia (UE) 2016/799, adapter oraz papier do tachografu cyfrowego, których typ podlega homologacji;
- 2) 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

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. WE L 318 z 17.11.1990, str. 20, Dz. Urz. WE L 353 z 17.12.1990, str. 12, Dz. Urz. WE L 374 z 22.12.1992, str. 12, Dz. Urz. WE L 256 z 26.10.1995, str. 8, Dz. Urz. WE L 154 z 12.06.1997, str. 21, Dz. Urz. WE L 274 z 09.10.1998, str. 1, Dz. Urz. WE L 207 z 05.08.2002, str. 1, Dz. Urz. WE L 236 z 23.09.2003, str. 33, Dz. Urz. WE L 284 z 31.10.2003, str. 1, Dz. Urz. UE L 71 z 10.03.2004, str. 3, Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, Dz. Urz. UE L 363 z 20.12.2006, str. 1, Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2009, str. 3, Dz. Urz. UE L 87 z 31.03.2009, str. 109, Dz. Urz. UE L 339 z 22.12.2009, str. 3, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 311 z 31.10.2014, str. 19 oraz Dz. Urz. UE L 25 z 02.02.2016, str. 46.

⁴⁾ Zgodnie z art. 1 ust. 3 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, z późn. zm.) tachografy inne niż tachografy inteligentne muszą nadal spełniać, jeśli chodzi o ich budowę, sprawdzanie, instalację, kontrolę, użytkowanie i naprawę, wymogi zawarte w załączniku 1 do tego rozporządzenia albo w załączniku 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. 21, z późn. zm.), stosownie do przypadku.

- i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, z późn. zm.⁵⁾);
- 3) instalator – przedsiębiorcę lub jednostkę sektora finansów publicznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 oraz z 2018 r. poz. 62), posiadających zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie instalacji i sprawdzania tachografów, o którym mowa w art. 10 ust. 2 pkt 2;
 - 4) karta – kartę do tachografu cyfrowego będącą dokumentem publicznym w rozumieniu art. 4 pkt 5c lit. a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 i 2018);
 - 5) karta testowa – kartę do tachografu cyfrowego pełniącą funkcję karty kierowcy, karty przedsiębiorstwa, karty warsztatowej lub karty kontrolnej z kluczami testowymi, zgodnie z załącznikiem 1C do rozporządzenia (UE) 2016/799, niebędącą dokumentem publicznym w rozumieniu art. 4 pkt 5c lit. a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych;
 - 6) państwo członkowskie – państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
 - 7) podmiot wydający karty – jednoosobową spółkę Skarbu Państwa, której przedmiotem działalności jest wytwarzanie blankietów dokumentów publicznych i druków zabezpieczonych przed podrobieniem lub przerobieniem, mającą siedzibę oraz zakład produkcyjny, w którym są wytwarzane blankiety dokumentów publicznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 8) Tachonet – system informacyjny, o którym mowa w art. 31 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
 - 9) technik warsztatu – pełnoletniego posiadającego certyfikat technika warsztatu, o którym mowa w art. 28 ust. 1;
 - 10) warsztat – przedsiębiorcę lub jednostkę sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, posiadających zezwolenie na

⁵⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 223 z 26.08.2009, str. 31, Dz. Urz. UE L 314 z 29.11.2011, str. 31, Dz. Urz. UE L 321 z 20.11.2012, str. 54, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 356 i Dz. Urz. UE L 261 z 03.10.2013, str. 29, Dz. Urz. UE L 194 z 02.07.2014, str. 10, Dz. Urz. UE L 107 z 25.04.2015, str. 68, Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2016, str. 85 oraz Dz. Urz. UE L 183 z 08.07.2016, str. 159.

prorowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów, o którym mowa w art. 10 ust. 2 pkt 3.

Art. 3. 1. Jeżeli przepisy rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub aktów wykonawczych do tego rozporządzenia 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 tachografu lub elementów składowych tachografu,
 - c) badań eksploatacyjnych tachografów, o których mowa w art. 21 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014,
 - d) prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów.

2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2–5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

3. Jeżeli przepisy rozdziału V rozporządzenia (UE) nr 165/2014 zobowiązują do wykonania danych czynności organy państwa członkowskiego, państwo członkowskie lub właściwe organy, w przypadku gdy nie zostało to odmiennie określone w przepisach niniejszej ustawy, czynności te wykonuje podmiot wydający karty.

Rozdział 2

Homologacja typu

Art. 4. 1. Do obrotu lub użytkowania może być wprowadzony tachograf lub element składowy tachografu posiadający świadectwo homologacji typu.

2. Prezes GUM na wniosek producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela wydaje, w drodze decyzji, świadectwo homologacji typu.

3. Wydając świadectwo homologacji typu, Prezes GUM przyznaje znak homologacji typu, o którym mowa w art. 14 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

4. Wniosek o wydanie świadectwa homologacji typu wraz z dołączonymi do niego załącznikami spełnia wymagania określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz aktach wykonawczych do tego rozporządzenia, a ponadto zawiera:

- 1) imię i nazwisko oraz miejsce i adres zamieszkania albo firmę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) określenie przedmiotu homologacji typu;
- 3) oświadczenie, że wniosek nie został również złożony w innym państwie członkowskim;
- 4) datę sporządzenia wniosku oraz podpis wnioskodawcy.

5. Jeżeli wnioskodawcą jest upoważniony przedstawiciel producenta, do wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu dołącza się upoważnienie producenta do działania w jego imieniu.

6. W przypadku, o którym mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, wnioskodawca dostarcza wyposażenie odpowiednie dla danego typu lub typów tachografów w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia postępowania w sprawie wydania świadectwa homologacji typu.

7. Prezes GUM może zażądać od wnioskodawcy dostarczenia dodatkowych informacji niezbędnych do rozstrzygnięcia postępowania w sprawie wydania świadectwa homologacji typu.

8. Prezes GUM odmawia, w drodze decyzji, wydania świadectwa homologacji typu, jeżeli:

- 1) złożony wniosek nie spełnia wymagań określonych w ust. 4 lub 5, w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 lub aktach wykonawczych do tego rozporządzenia;
- 2) wniosek został złożony również w innym państwie członkowskim;
- 3) wnioskodawca nie dostarczył wyposażenia odpowiedniego dla danego typu lub typów tachografów, o którym mowa w ust. 6;
- 4) typ tachografu lub element składowy tachografu nie spełnia wymagań określonych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 lub aktach wykonawczych do tego rozporządzenia.

Art. 5. 1. Prezes GUM na wniosek producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela wydaje, w drodze decyzji, świadectwo funkcjonalności tachografu lub świadectwo funkcjonalności elementów składowych tachografu.

2. Wnioski o wydanie świadectw funkcjonalności zawierają:

- 1) imię i nazwisko, miejsce i adres zamieszkania albo firmę, siedzibę i adres wnioskodawcy;

- 2) określenie przedmiotu świadectwa funkcjonalności;
- 3) datę sporządzenia wniosku oraz podpis wnioskodawcy.

3. Jeżeli wnioskodawcą jest upoważniony przedstawiciel producenta, do wniosków o wydanie świadectw funkcjonalności dołącza się upoważnienie producenta do działania w jego imieniu.

4. Do wniosków o wydanie świadectw funkcjonalności dołącza się:

- 1) dokumentację techniczno-konstrukcyjną tachografu lub elementów składowych tachografu, potwierdzającą spełnienie wymagań, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 i aktach wykonawczych do tego rozporządzenia;
- 2) co najmniej dwa egzemplarze tachografu lub elementów składowych tachografu.

5. Wnioskodawca może dołączyć do wniosku wyniki wykonanych przez właściwe instytucje metrologiczne lub akredytowane laboratoria 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.

6. Prezes GUM, jeżeli jest to konieczne do prawidłowego przeprowadzenia badań, może wezwać wnioskodawcę do dostarczenia:

- 1) kart testowych w liczbie niezbędnej do przeprowadzenia badań funkcjonalności oraz dodatkowych egzemplarzy tachografu lub elementów składowych tachografu;
- 2) uzupełniających materiałów i dokumentów, niezbędnych do przeprowadzenia badań funkcjonalności.

7. Stwierdzenie spełnienia wymagań, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 i aktach wykonawczych do tego rozporządzenia, następuje na podstawie wyników badań funkcjonalności wykonanych przez Główny Urząd Miar lub okręgowe urzędy miar.

8. Prezes GUM może odstąpić od wykonania badań funkcjonalności w przypadku uznania, że wyniki badań, o których mowa w ust. 5, potwierdzają spełnienie wymagań określonych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 i aktach wykonawczych do tego rozporządzenia.

9. Prezes GUM odmawia, w drodze decyzji, wydania świadectwa funkcjonalności w przypadku stwierdzenia, że tachograf lub element składowy tachografu nie spełnia

wymagań, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 lub aktach wykonawczych do tego rozporządzenia.

Art. 6. 1. W przypadku powiadomienia, o którym mowa w art. 12 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, Prezes GUM w terminie 30 dni od dnia otrzymania powiadomienia, informuje producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela o konieczności zmiany świadectwa homologacji typu przed wprowadzeniem modyfikacji w tachografie lub elementach składowych tachografu, jeżeli wprowadzane zmiany mogą mieć wpływ na spełnienie przez tachograf lub elementy składowe tachografu wymagań, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 lub aktach wykonawczych do tego rozporządzenia.

2. Po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, modyfikacje w tachografie lub elementach składowych tachografu mogą być wprowadzone pod warunkiem, że Prezes GUM nie poinformował producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, w tym terminie, o konieczności zmiany świadectwa homologacji typu.

3. Świadectwo homologacji typu może być zmienione na wniosek producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

4. Prezes GUM zmienia albo odmawia zmiany świadectwa homologacji typu, w drodze decyzji. W postępowaniu w sprawie zmiany świadectwa homologacji typu stosuje się odpowiednio przepisy art. 4 ust. 4–8.

Art. 7. Producenci, co najmniej raz na 2 lata, badają i sprawdzają zgodnie z art. 20 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 przyrządy rejestrujące, czujniki ruchu i karty do tachografu.

Art. 8. 1. W celu zapewnienia zgodności z homologowanym typem wprowadzanych do obrotu lub użytkowania tachografów lub elementów składowych tachografu albo usunięcia braków w zabezpieczeniach, o których mowa w art. 20 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, Prezes GUM, w drodze decyzji:

- 1) nakazuje producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi usunięcie, w wyznaczonym terminie, stwierdzonych niezgodności z homologowanym typem albo braków w zabezpieczeniach;
- 2) zakazuje producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi wprowadzania do obrotu lub użytkowania tachografów lub elementów składowych tachografu, niezgodnych z homologowanym typem albo z wykrytymi brakami w zabezpieczeniach;
- 3) nakazuje producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi wycofanie z obrotu lub użytkowania, w wyznaczonym terminie, tachografu lub elementów składowych

tachografu, niezgodnych z homologowanym typem albo z wykrytymi brakami w zabezpieczeniach.

2. Prezes GUM stosuje środki, o których mowa w ust. 1, proporcjonalnie do rodzaju stwierdzonej niezgodności i zagrożenia dla wiarygodności danych rejestrowanych przez tachograf oraz mając na celu usunięcie istniejącego zagrożenia w najkrótszym czasie.

3. Decyzja zakazująca producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi wprowadzania do obrotu lub użytkowania tachografów lub elementów składowych tachografu niezgodnych z homologowanym typem albo z wykrytymi brakami w zabezpieczeniach może być uchylona po usunięciu niezgodności z homologowanym typem albo po usunięciu braków w zabezpieczeniach, stwierdzonych w tachografach lub elementach składowych tachografu.

4. Jeżeli producent lub jego upoważniony przedstawiciel nie usunie w wyznaczonym terminie stwierdzonych w tachografach lub elementach składowych tachografu niezgodności z homologowanym typem albo braków w zabezpieczeniach, Prezes GUM cofa, w drodze decyzji, świadectwo homologacji typu.

5. Decyzje, o których mowa w ust. 1, 3 i 4, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

Art. 9. Prezes GUM ogłasza w Dzienniku Urzędowym Głównego Urzędu Miar:

- 1) wykaz homologowanych typów tachografów i elementów składowych tachografu;
- 2) wykaz typów tachografów i elementów składowych tachografu homologowanych przez właściwe organy w państwach członkowskich.

Rozdział 3

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

Art. 10. 1. Prezes GUM wydaje, w drodze decyzji, zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów, zwane dalej „zezwoleńiem”.

2. Zezwolenie wydaje się na prowadzenie działalności w zakresie:

- 1) instalacji tachografów;
- 2) instalacji i sprawdzania tachografów;
- 3) instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów.

3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 2:

- 1) w pkt 1, jest wydawane producentom pojazdów;

- 2) w pkt 2 lub 3, jest wydawane przedsiębiorcy lub jednostce sektora finansów publicznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych w zależności od zakresu wnioskowanej przez te podmioty działalności.

Art. 11. 1. Zezwolenie wydaje się na wniosek, który zawiera:

- 1) imię i nazwisko oraz miejsce i adres zamieszkania albo firmę, 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) numer ewidencji podatkowej (NIP), o ile dotyczy;
- 4) określenie zakresu działalności;
- 5) wskazanie miejsca albo miejsc prowadzenia działalności;
- 6) skróconą nazwę wnioskodawcy stosowaną na tabliczkach instalacyjnych oraz kartach warsztatowych;
- 7) imiona i nazwiska techników warsztatu, którzy będą wykonywać czynności instalacji, sprawdzenia, przeglądów i napraw odpowiednio tachografów analogowych lub cyfrowych, zgodnie z zakresem wnioskowanej działalności oraz ich:
 - a) numery PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument, oraz
 - b) numery certyfikatów technika warsztatu;
- 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, zgodnie z zakresem wnioskowanej działalności:
 - a) w zakresie tachografów analogowych, jeżeli wniosek dotyczy tych tachografów,
 - b) w zakresie tachografów cyfrowych, jeżeli wniosek dotyczy tych tachografów;
- 2) opis procedur w zakresie wnioskowanej działalności określający 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 lub napraw tachografów, zgodnie z zakresem wnioskowanej działalności, w tym w zakresie:
 - metod sprawdzania,
 - stosowania przyrządów pomiarowych i spełniania wymagań określonych dla tych przyrządów,
 - szacowania niepewności pomiarów,
 - d) przechowywania danych pobranych z kart warsztatowych,
 - e) pobierania z tachografu cyfrowego zapisanych w nim danych, ich przechowywania i przekazywania,
 - f) zapewnienia bezstronności i niezależności od podmiotów, na rzecz których są świadczone usługi oraz braku konfliktu interesów z tymi podmiotami,
 - g) organizacji kontroli wewnętrznej,
 - h) uregulowania zakresu uprawnień i odpowiedzialności pracowników;
- 3) oświadczenie wnioskodawcy złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia o:
- a) braku prawomocnego skazania za przestępstwa 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 oraz za przestępstwo, o którym mowa w art. 50,
 - b) nieprowadzeniu działalności polegającej na wykonywaniu przewozów drogowych pojazdem, do którego ma zastosowanie obowiązek instalacji i użytkowania tachografu, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79, 138, 650 i ...), zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”, oraz braku zależności od podmiotu wykonującego taki przewóz drogowy i braku uprawnienia do reprezentowania tego podmiotu oraz niewykonywaniu czynności na rzecz tego podmiotu, które mogą powodować powstanie konfliktu interesów polegającego na braku bezstronności i niezależności od tego podmiotu,
 - c) nieprowadzeniu działalności zawodowej, która mogłaby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa systemu tachografów, zdefiniowanego w dodatku 10 załącznika 1B do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 oraz załączniku 1C do rozporządzenia (UE) 2016/799,

d) zatrudnieniu osób, o których mowa w ust. 1 pkt 7, o ile je zatrudnia.

3. Jeżeli wnioskodawca nie jest osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą, oświadczenie, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, składają wszystkie osoby uprawnione do reprezentacji wnioskodawcy.

4. Składający oświadczenia, o których mowa w ust. 2 pkt 3, jest obowiązany do zawarcia w nich klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy(a) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

Art. 12. 1. Zezwolenie jest wydawane, jeżeli wnioskodawca:

- 1) złożył wniosek spełniający wymagania, o których mowa w art. 11;
- 2) posiada certyfikat technika warsztatu lub zatrudnia technika warsztatu:
 - a) w zakresie tachografów analogowych, jeżeli wniosek dotyczy tych tachografów,
 - b) w zakresie tachografów cyfrowych, jeżeli wniosek dotyczy tych tachografów;
- 3) posiada urządzenia niezbędne do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw, zgodnie z zakresem wnioskowanej działalności:
 - a) w zakresie tachografów analogowych, jeżeli wniosek dotyczy tych tachografów,
 - b) w zakresie tachografów cyfrowych, jeżeli wniosek dotyczy tych tachografów;
- 4) nie był prawomocnie skazany za przestępstwa, o których mowa w art. 11 ust. 2 pkt 3 lit. a;
- 5) w okresie 4 lat przed dniem złożenia wniosku nie był stroną decyzji:
 - a) o cofnięciu zezwolenia, z wyłączeniem cofnięcia zezwolenia na podstawie art. 23 pkt 1, lub
 - b) nakładającej karę pieniężną, o której mowa w art. 51–55;
- 6) nie jest podmiotem wykonującym przewóz drogowy pojazdem, który jest objęty obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu, w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie drogowym, podmiotem zależnym od tego podmiotu, osobą uprawnioną do reprezentacji tego podmiotu oraz nie wykonuje czynności na rzecz tego podmiotu, które mogą powodować powstanie konfliktu interesów polegającego na braku bezstronności i niezależności od tego podmiotu;
- 7) nie prowadzi działalności zawodowej, która mogłaby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa systemu tachografów, zdefiniowanego w dodatku 10 załącznika 1B do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 oraz załączniku 1C do rozporządzenia (UE) 2016/799;

8) posiada opis procedur, o którym mowa w art. 11 ust. 2 pkt 2.

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 uprawnione do reprezentacji wnioskodawcy.

Art. 13. 1. Zezwolenie wydaje się na czas nieokreślony.

2. W zezwoleniu określa się:

- 1) imię i nazwisko oraz miejsce zamieszkania albo firmę, 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, o której mowa w art. 22 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
- 5) skróconą nazwę podmiotu posiadającego zezwolenie stosowaną na tabliczkach instalacyjnych oraz kartach warsztatowych.

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

4. Zezwolenie jest wydawane na druku zabezpieczonym przed podrobieniem lub przerobieniem.

Art. 14. Prezes GUM, w drodze decyzji, odmawia wydania zezwolenia, jeżeli wnioskodawca nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 12.

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

2. Prezes GUM zmienia albo odmawia zmiany zezwolenia, w drodze decyzji. W postępowaniu w sprawie zmiany zezwolenia stosuje się odpowiednio przepisy art. 10 ust. 2 i 3 oraz art. 11–14.

Art. 16. 1. Jeżeli nastąpiła zmiana w zakresie, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 lub 3, podmiot posiadający zezwolenie jest obowiązany poinformować o tym Prezesa GUM, w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany.

2. W przypadku zmiany powodującej niespełnianie wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 lub 3, podmiot posiadający zezwolenie może zawiesić prowadzenie działalności w zakresie tachografów analogowych lub cyfrowych na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy.

3. Podmiot posiadający zezwolenie informuje Prezesa GUM o zawieszeniu prowadzenia działalności w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany, o której mowa w ust. 1.

4. Przed podjęciem zawieszonych działalności podmiot posiadający zezwolenie jest obowiązany poinformować Prezesa GUM o terminie podjęcia działalności objętej zezwoleniem, na co najmniej 7 dni przed tym terminem.

Art. 17. 1. W terminie 14 dni od dnia podjęcia zawieszonych działalności Prezes GUM przeprowadza kontrolę w zakresie spełniania wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 lub 3.

2. Jeżeli w wyniku kontroli zostanie stwierdzone, że nie są spełnione wymagania, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 lub 3, Prezes GUM cofa, w drodze decyzji, zezwolenie.

Art. 18. 1. Oprócz prowadzenia działalności zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i aktów wykonawczych do tego rozporządzenia, podmiot posiadający zezwolenie jest obowiązany:

- 1) nie instalować tachografu nieposiadającego świadectwa homologacji typu;
- 2) nie dopuszczać do użytkowania, przy zachowaniu należytej staranności, nieprawidłowo działającego tachografu;
- 3) posiadać urządzenia, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 3, oraz zapewnić technikom warsztatu dostępność do tych urządzeń;
- 4) zapewnić zatrudnionym przez siebie technikom warsztatu udział w okresowych szkoleniach, o których mowa w art. 32 ust. 1, a w przypadku osoby fizycznej posiadającej jednocześnie zezwolenie i certyfikat technika warsztatu – uczestniczyć w tych szkoleniach;
- 5) posiadać opis procedur, o którym mowa w art. 11 ust. 2 pkt 2, i stosować te procedury;
- 6) posiadać dokumentację umożliwiającą stwierdzenie zgodności instalowanych lub sprawdzanych tachografów z homologowanym typem oraz wymaganiami, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 i aktach wykonawczych do tego rozporządzenia;
- 7) prowadzić dokumentację wykonywanych czynności w zakresie posiadanego zezwolenia;
- 8) zapewnić wykonywanie instalacji, sprawdzania, przeglądu lub naprawy tachografów analogowych lub cyfrowych wyłącznie przez technika warsztatu;
- 9) nie podejmować działalności, o której mowa w art. 12 ust. 1 pkt 6;

- 10) prowadzić działalność w sposób niezależny i bezstronny w stosunku do podmiotów, na rzecz których świadczy usługi;
- 11) nie prowadzić działalności zawodowej, która mogłaby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tachografów, zdefiniowanego w dodatku 10 załącznika 1B do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 oraz załączniku 1C do rozporządzenia (UE) 2016/799;
- 12) umożliwiać przeprowadzenie audytu lub kontroli.

2. Urządzenia, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 3, spełniają wymagania potwierdzone dokumentami, niezbędne do prawidłowego wykonywania czynności objętych zakresem zezwolenia.

3. Poza spełnianiem obowiązków, o których mowa w ust. 1, podmiot posiadający zezwolenie w zakresie tachografów cyfrowych jest obowiązany:

- 1) nie udostępniać karty warsztatowej osobom nieuprawnionym i nie używać karty warsztatowej bez udokumentowania faktu jej użycia;
- 2) przechowywać dane pobrane z tachografu cyfrowego i przekazywać je:
 - a) podmiotowi wykonującemu przewozy drogowe, będącemu posiadaczem pojazdu objętego obowiązkiem instalacji i użytkowania tego tachografu, za poświadczeniem odbioru tych danych, na jego wniosek, oraz
 - b) podmiotowi uprawnionemu do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym, na jego żądanie;
- 3) pobierać dane z tachografu cyfrowego w przypadku gdy zachodzi zagrożenie ich utraty, a w szczególności w przypadku konieczności naprawy lub wycofania z użytkowania tachografu cyfrowego;
- 4) przechowywać karty warsztatowe w sposób uniemożliwiający dostęp do nich osobom nieuprawnionym;
- 5) używać kart warsztatowych zgodnie z zakresem zezwolenia i wyłącznie w miejscu prowadzenia działalności, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 6;
- 6) pobierać dane dotyczące każdego użycia karty warsztatowej i przechowywać je w postaci elektronicznej przez okres 4 lat od dnia użycia karty warsztatowej oraz udostępniać je na żądanie Prezesa GUM lub podmiotów uprawnionych do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym.

4. W przypadku stwierdzenia, że dane z tachografu cyfrowego nie mogą być pobrane, podmiot posiadający zezwolenie wydaje podmiotowi, o którym mowa w ust. 3 pkt 2 lit. a, poświadczenie o braku możliwości pobrania danych z tachografu cyfrowego.

5. Dane pobrane z tachografu cyfrowego są przechowywane do czasu ich przekazania podmiotowi, o którym mowa w ust. 3 pkt 2 lit. a, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia ich pobrania, i przekazywane w sposób uniemożliwiający ich utratę oraz dostęp osób nieuprawnionych.

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

7. Poza spełnianiem obowiązków, o których mowa w ust. 1 i 3, podmiot posiadający zezwolenie w zakresie przeglądów tachografów jest obowiązany:

- 1) zapewnić za opłatą przeprowadzenie badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, na żądanie i w terminie wyznaczonym przez podmioty uprawnione do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym, przy uwzględnieniu potrzeb kontroli oraz, w miarę możliwości, słusznego interesu podmiotu posiadającego zezwolenie;
- 2) przechowywać protokoły przeglądów, o których mowa w art. 23 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, przez okres 4 lat od dnia sporządzenia danego protokołu i udostępniać je na żądanie Prezesa GUM lub podmiotów uprawnionych do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym.

8. Dokumentację, o której mowa w ust. 1 pkt 7, podmiot posiadający zezwolenie:

- 1) przechowuje przez okres 4 lat od dnia wykonania czynności;
- 2) udostępnia, na żądanie, Prezesowi GUM oraz podmiotom uprawnionym do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym.

9. W przypadku cofnięcia lub wygaśnięcia zezwolenia, dokumentację, o której mowa w ust. 1 pkt 7, oraz protokoły przeglądów, o których mowa w art. 23 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, przekazuje się w terminie 30 dni od dnia zakończenia prowadzenia tej działalności właściwemu terytorialnie organowi administracji miar.

Art. 19. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzory:
 - a) wniosku o wydanie zezwolenia,

- b) zezwolenia,
 - c) specjalnej cechy nadawanej do poświadczania wykonywania czynności objętej zezwoleniem,
- 2) rodzaje zabezpieczeń druków zezwoleń przed podrobieniem lub przerobieniem – kierując się potrzebą zapewnienia jednolitości i przejrzystości wniosków i zezwoleń oraz koniecznością zagwarantowania odpowiedniego zabezpieczenia przed podrobieniem lub przerobieniem zezwoleń, a także nadawanej specjalnej cechy.

Art. 20. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wykaz urządzeń niezbędnych do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych lub cyfrowych oraz szczegółowe wymagania, które muszą być spełnione przez te urządzenia,
 - 2) dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w pkt 1,
 - 3) zakres i sposób dokumentowania wykonywanych czynności w zakresie posiadanego zezwolenia,
 - 4) zakres i sposób pobierania danych dotyczących każdego użycia karty warsztatowej oraz przechowywania tych danych w postaci elektronicznej
- kierując się koniecznością zagwarantowania stosowania urządzeń umożliwiających prawidłowe wykonywanie czynności objętych zezwoleniem oraz mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitego i należytego dokumentowania czynności objętych zezwoleniem, zagwarantowania regularnego pobierania danych z karty warsztatowej i przechowywania tych danych przez podmiot posiadający zezwolenie.

Art. 21. 1. Prezes GUM sprawuje nadzór nad działalnością podmiotów posiadających zezwolenie.

2. W ramach nadzoru Prezes GUM przeprowadza:

- 1) kontrolę działalności podmiotu posiadającego zezwolenie w zakresie:
 - a) spełniania wymagań, o których mowa w art. 12,
 - b) zgodności z art. 18 oraz przepisami rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i aktów wykonawczych do tego rozporządzenia;
- 2) audyt:
 - a) procedur, o którym mowa w art. 24 ust. 3 lit. a rozporządzenia (UE) nr 165/2014,
 - b) techniczny, o którym mowa w art. 24 ust. 3 lit. b rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

3. Prezes GUM przeprowadza kontrole i audyty na zasadach określonych w rozdziale 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. poz. 646), z wyjątkiem art. 47–49 i art. 51 tej ustawy, których nie stosuje się do przeprowadzania audytu.

4. Prezes GUM może powierzyć przeprowadzanie kontroli i audytów innym organom administracji miar.

5. Kontrola i audyty mogą być przeprowadzane przy udziale podmiotów uprawnionych do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym.

6. Kontrole i audyty są przeprowadzane w zespołach co najmniej dwuosobowych.

7. Przepisu ust. 6 nie stosuje się w przypadku audytu procedur przeprowadzanego w siedzibie organu administracji miar.

8. Z przeprowadzonych czynności kontrolnych i audytów sporządza się protokół, który zawiera:

- 1) imię, nazwisko oraz stanowisko służbowe osoby przeprowadzającej czynności kontrolne albo audyt;
- 2) czas trwania kontroli albo audytu;
- 3) opis stanu faktycznego stwierdzonego w toku kontroli albo audytu;
- 4) opis nieprawidłowości stwierdzonych w toku kontroli albo audytu;
- 5) zalecenia pokontrolne.

9. Protokół z przeprowadzonych czynności kontrolnych albo audytu podpisuje osoba przeprowadzająca te czynności oraz osoba upoważniona do reprezentowania podmiotu kontrolowanego. Odmowę podpisania protokołu odnotowuje się w tym protokole.

10. Protokół sporządza się w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden otrzymuje podmiot kontrolowany.

11. Podmiot kontrolowany może zgłosić Prezesowi GUM umotywowane zastrzeżenia do ustaleń zawartych w protokole w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu.

12. W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń, o których mowa w ust. 11, Prezes GUM rozpatruje zgłoszone zastrzeżenia w terminie 7 dni od dnia ich wniesienia i, jeżeli jest to konieczne, zleca przeprowadzenie dodatkowych czynności kontrolnych albo audytu.

13. W przypadku nieuznania zastrzeżeń, o których mowa w ust. 11, w całości lub w części, Prezes GUM niezwłocznie przekazuje swoje stanowisko na piśmie podmiotowi kontrolowanemu. Od stanowiska Prezesa GUM nie przysługują środki odwoławcze.

Art. 22. 1. W przypadku stwierdzenia, że podmiot posiadający zezwolenie nie spełnia wymagań określonych w art. 12, Prezes GUM cofa, w drodze decyzji, zezwolenie. Przed

wydaniem decyzji Prezes GUM może wezwać podmiot posiadający zezwolenie do spełnienia określonego wymagania w wyznaczonym terminie.

2. W przypadku stwierdzenia, że działalność podmiotu posiadającego zezwolenie jest prowadzona z naruszeniem obowiązków określonych w art. 18 lub w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 lub aktach wykonawczych do tego rozporządzenia, Prezes GUM nakazuje usunięcie uchybień w wyznaczonym terminie.

3. W przypadku gdy podmiot posiadający zezwolenie nie usunął uchybień, o których mowa w ust. 2, w wyznaczonym terminie, Prezes GUM cofa, w drodze decyzji, zezwolenie.

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

- 1) dokonał instalacji tachografu nieposiadającego świadectwa homologacji typu;
- 2) posłużył się kartą warsztatową niezgodnie z zakresem zezwolenia lub poza miejscem prowadzenia działalności określonym w tym zezwoleniu, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w art. 18 ust. 6;
- 3) udostępnił kartę warsztatową osobie nieuprawnionej;
- 4) co najmniej dwa razy w okresie 30 dni odmówił, bez wskazania uzasadnionych okoliczności, wykonania badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w terminie wyznaczonym przez podmioty uprawnione do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym;
- 5) bez zachowania należytej staranności:
 - a) dopuścił do użytkowania nieprawidłowo działający tachograf,
 - b) posługiwał się kartą warsztatową bez udokumentowania faktu jej użycia;
- 6) uniemożliwił przeprowadzenie audytu lub kontroli.

5. Ustalając okres czasowego cofnięcia zezwolenia, Prezes GUM bierze pod uwagę:

- 1) wagę i okoliczności naruszenia prawa;
- 2) częstotliwość niedopełniania w przeszłości obowiązku albo naruszania zakazu tego samego rodzaju co niedopełnienie obowiązku albo naruszenie prawa, w następstwie którego ma być wydana decyzja;
- 3) uprzednie ukaranie za to samo naruszenie prawa;
- 4) stopień przyczynienia się podmiotu posiadającego zezwolenie do powstania naruszenia prawa;
- 5) dobrowolne działania podjęte przez podmiot posiadający zezwolenie w celu uniknięcia skutków naruszenia prawa.

Art. 23. Prezes GUM, w drodze decyzji:

- 1) na wniosek podmiotu posiadającego zezwolenie cofa to zezwolenie;
- 2) stwierdza wygaśnięcie zezwolenia, w przypadku zakończenia działalności, likwidacji, upadłości podmiotu posiadającego zezwolenie albo gdy z innych powodów zezwolenie stało się bezprzedmiotowe.

Art. 24. 1. Prezes GUM informuje podmiot wydający karty i podmioty uprawnione do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym o:

- 1) zawieszeniu prowadzenia działalności przez podmiot posiadający zezwolenie i podjęciu działalności przez ten podmiot;
- 2) cofnięciu albo czasowym cofnięciu zezwolenia;
- 3) wygaśnięciu zezwolenia.

2. Informacje o:

- 1) zezwoleniach:
 - a) udzielonych i zmienionych,
 - b) cofniętych albo czasowo cofniętych,
 - c) wygaśniętych,
- 2) zawieszeniu prowadzenia działalności przez podmiot posiadający zezwolenie i podjęciu zawieszonych działalności przez ten podmiot

– Prezes GUM niezwłocznie udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Głównego Urzędu Miar.

Art. 25. Zabrania się produkcji, dystrybucji, reklamy, sprzedaży lub udostępniania w inny sposób urządzeń, przedmiotów lub oprogramowania wykonanych lub przeznaczonych do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf.

Art. 26. 1. Podmiot uprawniony do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym może skierować pojazd do warsztatu, w celu przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, i doprowadzenia do prawidłowego działania badanego tachografu. Badania są przeprowadzane odpłatnie.

2. W przypadku stwierdzenia podłączenia do tachografu urządzenia lub przedmiotu albo zainstalowania oprogramowania, wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf opłaty, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 6, uiszcza podmiot wykonujący przewozy drogowe. Opłaty te

uiszcza się przed zakończeniem kontroli prowadzonej przez podmiot uprawniony do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym. W przypadku nieuiszczenia opłat stosuje się odpowiednio art. 95 ustawy o transporcie drogowym.

3. W przypadku stwierdzenia braku podłączenia do tachografu urządzenia lub przedmiotu albo zainstalowania oprogramowania, wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf opłaty, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 6, uiszcza właściwy ze względu na miejsce kontroli wojewoda.

4. W przypadku odmowy przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, przez warsztat, podmiot uprawniony do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym niezwłocznie przekazuje informację o odmowie Prezesowi GUM.

5. Łączna wysokość opłat za czynności związane z przeprowadzeniem badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, i doprowadzeniem do prawidłowego działania badanego tachografu, nie może być wyższa niż 15 000 zł.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje czynności związane z przeprowadzaniem badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, i doprowadzeniem do prawidłowego działania tachografu oraz wysokość opłat za te czynności, kierując się koniecznością przeprowadzenia niezbędnych badań związanych ze sprawdzeniem, czy do tachografu podłączono urządzenie lub przedmiot albo zainstalowano oprogramowanie, wykonane lub przeznaczone do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf oraz wykonania naprawy tego tachografu.

Art. 27. 1. Prezes GUM prowadzi ewidencję podmiotów posiadających zezwolenie.

2. Prezes GUM jest administratorem danych 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 04.05.2016, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2016/679”, zawartych w ewidencji.

3. W ewidencji gromadzi się następujące dane i informacje:

- 1) firmę lub imię i nazwisko podmiotu posiadającego zezwolenie oraz jego adres;
- 2) zakres zezwolenia;

- 3) miejsca świadczenia usług;
- 4) dotyczące technika warsztatu:
 - a) imię i nazwisko,
 - b) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument,
 - c) numer i zakres certyfikatu technika warsztatu,
 - d) daty ukończenia podstawowego szkolenia, o którym mowa w art. 28 ust. 3 pkt 3, oraz okresowych szkoleń, o których mowa w art. 32 ust. 1;
- 5) skróconą nazwę podmiotu posiadającego zezwolenie stosowaną na tabliczkach instalacyjnych oraz kartach warsztatowych;
- 6) informacje o zmianach danych określonych w zezwoleniu;
- 7) informacje o udzielonych, zmienionych, cofniętych, czasowo cofniętych i wygaśniętych zezwoleniach;
- 8) informacje o zawieszeniu prowadzenia działalności i podjęciu zawieszonyj działalności.

4. Podmiot posiadający zezwolenie jest obowiązany zgłaszać Prezesowi GUM zmianę danych i informacji, o których mowa w ust. 3 pkt 1, w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany.

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

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

6. Po upływie 5 lat od dnia uprawomocnienia się decyzji o cofnięciu lub wygaśnięciu zezwolenia usuwa się zawarte w ewidencji dane i informacje dotyczące podmiotu.

7. Okres przechowywania danych osobowych, o których mowa w ust. 2, ustala Prezes GUM zgodnie z celami ich przetwarzania, o ile nie wynikają one z przepisów odrębnych.

Rozdział 4

Technik warsztatu

Art. 28. 1. Instalacje, sprawdzenia, przeglądy i naprawy tachografów analogowych lub cyfrowych wykonuje wyłącznie pełnoletni posiadający certyfikat technika warsztatu

w zakresie czynności, do których jest uprawniony, wydawany, w drodze decyzji, przez Prezesa GUM.

2. Certyfikat technika warsztatu w zakresie tachografów analogowych lub cyfrowych jest wydawany na czas nieokreślony na wniosek, który zawiera:

- 1) imię i nazwisko oraz adres zamieszkania wnioskodawcy;
- 2) numer PESEL wnioskodawcy, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument;
- 3) zakres czynności, do których wnioskodawca ma być uprawniony;
- 4) datę sporządzenia wniosku;
- 5) podpis wnioskodawcy.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, wnioskodawca dołącza:

- 1) oświadczenie o braku prawomocnego skazania za przestępstwa, o których mowa w art. 11 ust. 2 pkt 3 lit. a;
- 2) oświadczenie, że nie jest podmiotem wykonującym przewóz drogowy pojazdem, który jest objęty obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu, w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie drogowym, podmiotem zależnym od tego podmiotu i osobą uprawnioną do reprezentacji tego podmiotu, oraz że nie wykonuje czynności na rzecz tego podmiotu, które mogą powodować powstanie konfliktu interesów polegającego na braku bezstronności i niezależności od tego podmiotu;
- 3) zaświadczenie o ukończeniu podstawowego szkolenia z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych lub cyfrowych, zwanego dalej „podstawowym szkoleniem”, zgodnie z zakresem czynności, do których wnioskodawca ma być uprawniony, wydane przez podmiot szkolący, o którym mowa w art. 35 ust. 1;
- 4) zaświadczenie potwierdzające zdanie egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub cyfrowych, wydane przez komisję egzaminacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 1.

4. Oświadczenia, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2, są składane pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia. Wnioskodawca jest obowiązany do zawarcia w nich klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy(a) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

5. Prezes GUM wydaje certyfikat technika warsztatu, jeżeli wnioskodawca:

- 1) złożył wniosek zgodnie z wymaganiami, o których mowa w ust. 2–4;
- 2) ukończył podstawowe szkolenie, potwierdzone zaświadczeniem o ukończeniu tego szkolenia, zgodnie z zakresem czynności, do których wnioskodawca ma być uprawniony;
- 3) zdał egzamin z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub cyfrowych przed komisją egzaminacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 1;
- 4) nie był prawomocnie skazany za przestępstwa, o których mowa w art. 11 ust. 2 pkt 3 lit. a;
- 5) nie jest podmiotem wykonującym przewóz drogowy pojazdem, który jest objęty obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu, w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie drogowym, podmiotem zależnym od tego podmiotu, osobą uprawnioną do reprezentacji tego podmiotu lub nie wykonuje czynności na rzecz tego podmiotu, które mogą powodować powstanie konfliktu interesów polegającego na braku bezstronności i niezależności od tego podmiotu.

6. Certyfikat technika warsztatu jest wydawany na druku zabezpieczonym przed podrobieniem lub przerobieniem.

7. Prezes GUM odmawia, w drodze decyzji, wydania certyfikatu technika warsztatu, jeżeli nie zostały spełnione warunki, o których mowa w ust. 5.

8. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wzór certyfikatu technika warsztatu oraz rodzaje zabezpieczeń druku certyfikatu przed podrobieniem lub przerobieniem, kierując się koniecznością zapewnienia jednolitości i przejrzystości certyfikatów technika warsztatu i potrzebą ich odpowiedniego zabezpieczenia przed podrobieniem lub przerobieniem.

Art. 29. 1. Egzamin z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub cyfrowych przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez Prezesa GUM.

2. Egzamin obejmuje sprawdzenie znajomości przepisów rozporządzenia (UE) nr 165/2014, aktów wykonawczych do tego rozporządzenia, ustawy i aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie oraz praktycznych umiejętności, w zakresie sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub cyfrowych.

3. Do egzaminu może przystąpić osoba, która ukończyła podstawowe szkolenie.

4. Komisja egzaminacyjna składa się z przewodniczącego i co najmniej 2 członków.

5. Przewodniczącym i członkiem komisji egzaminacyjnej może być osoba, która:

- 1) daje rękojmię należytego i bezstronnego przeprowadzenia egzaminu;
- 2) posiada wykształcenie wyższe i co najmniej 3-letnie doświadczenie zawodowe związane z tachografami albo
- 3) posiada wykształcenie średnie i co najmniej 5-letnie doświadczenie zawodowe związane z tachografami.

6. Przewodniczącym komisji egzaminacyjnej jest pracownik administracji miar.

7. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej:

- 1) czuwa nad prawidłowym przygotowaniem i przeprowadzeniem egzaminu;
- 2) kieruje pracą komisji egzaminacyjnej.

8. Wynik egzaminu i jego przebieg jest dokumentowany w protokole, który podpisują przewodniczący i członkowie komisji egzaminacyjnej.

9. Osobie, która zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub cyfrowych, jest wydawane przez komisję egzaminacyjną zaświadczenie potwierdzające złożenie egzaminu z wynikiem pozytywnym.

10. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 9, zawiera następujące dane osoby, która zdała egzamin:

- 1) imię i nazwisko;
- 2) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

11. Przewodniczącemu i członkom komisji egzaminacyjnej przysługuje wynagrodzenie za udział w przeprowadzonym egzaminie zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 30. Wysokość wynagrodzenia za udział w przeprowadzonym egzaminie nie może przekroczyć 500 zł na osobę.

Art. 30. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy zakres i tryb przeprowadzania egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub cyfrowych,
 - 2) szczegółowy tryb działania komisji egzaminacyjnej,
 - 3) wysokość wynagrodzenia przewodniczącego i członków komisji egzaminacyjnej,
 - 4) wzór zaświadczenia potwierdzającego złożenie egzaminu z wynikiem pozytywnym
- kierując się potrzebą zapewnienia kompetencji techników warsztatu do wykonywania czynności w zakresie sprawdzania i przeglądów tachografów, właściwej organizacji egzaminu, rodzajem wykonywanych czynności i nakładem pracy przewodniczącego

i członków komisji egzaminacyjnej oraz koniecznością zapewnienia jednolitości i przejrzystości zaświadczeń.

Art. 31. Technik warsztatu składa i przekazuje do Prezesa GUM oświadczenia, o których mowa w art. 28 ust. 3 pkt 1 i 2:

- 1) co najmniej raz na 2 lata;
- 2) na wezwanie Prezesa GUM, w przypadku wątpliwości co do zgodności oświadczeń ze stanem faktycznym.

Art. 32. 1. Technik warsztatu uczestniczy w okresowych szkoleniach z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów, zwanych dalej „okresowymi szkoleniami”, w zakresie posiadanego certyfikatu technika warsztatu, co najmniej raz na 4 lata.

2. Zaświadczenie o ukończeniu okresowego szkolenia technik warsztatu przedstawia Prezesowi GUM.

3. W przypadku gdy technik warsztatu nie przedstawił zaświadczenia o ukończeniu okresowego szkolenia w okresie 4 lat od dnia ukończenia podstawowego szkolenia lub ostatniego okresowego szkolenia, w którym uczestniczył, Prezes GUM zawiesza, w drodze decyzji, certyfikat technika warsztatu.

4. W przypadku zawieszenia certyfikatu technika warsztatu na podstawie ust. 3, certyfikat technika warsztatu przywraca się, w drodze decyzji, po przedstawieniu zaświadczenia o ukończeniu okresowego szkolenia.

5. O zawieszeniu lub przywróceniu certyfikatu technika warsztatu Prezes GUM niezwłocznie zawiadamia podmiot wydający karty.

Art. 33. 1. Technik warsztatu jest obowiązany:

- 1) posługiwać się kartą warsztatową zgodnie z zakresem zezwolenia i w miejscu prowadzenia działalności określonym w tym zezwoleniu, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w art. 18 ust. 6;
- 2) wykonywać czynności na rzecz podmiotu wykonującego przewóz drogowy pojazdem, który jest objęty obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu, w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie drogowym, z zachowaniem bezstronności i niezależności od tego podmiotu;
- 3) dokumentować użycie karty warsztatowej oraz pobierać dane dotyczące jej użycia.

2. Technik warsztatu nie może:

- 1) dopuszczać do użytkowania nieprawidłowo działający tachograf;
- 2) dokonywać instalacji tachografu nieposiadającego świadectwa homologacji typu;
- 3) udostępniać kodu PIN do karty warsztatowej innej osobie.

Art. 34. 1. Prezes GUM może cofnąć, w drodze decyzji, certyfikat technika warsztatu w przypadku stwierdzenia, że technik warsztatu:

- 1) posłużył się kartą warsztatową niezgodnie z zakresem zezwolenia lub poza miejscem prowadzenia działalności określonym w tym zezwoleniu, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w art. 18 ust. 6;
- 2) dokonał instalacji tachografu nieposiadającego świadectwa homologacji typu;
- 3) udostępnił kod PIN do karty warsztatowej innej osobie;
- 4) nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 28 ust. 5 pkt 4 lub 5;
- 5) wykonywał czynności na rzecz podmiotu, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 6, bez zachowania bezstronności i niezależności od tego podmiotu;
- 6) bez zachowania należytej staranności:
 - a) dopuścił do użytkowania nieprawidłowo działający tachograf,
 - b) posługuje się kartą warsztatową bez udokumentowania faktu jej użycia lub bez pobierania danych dotyczących jej użycia;
- 7) nie złożył oświadczeń, o których mowa w art. 28 ust. 3 pkt 1 lub 2;
- 8) złożył oświadczenia, o których mowa w art. 28 ust. 3 pkt 1 lub 2, niezgodne ze stanem faktycznym.

2. W przypadku cofnięcia certyfikatu technika warsztatu Prezes GUM niezwłocznie zawiadamia o tym podmiot wydający karty.

3. W przypadku cofnięcia certyfikatu technika warsztatu wnioski o wydanie nowego certyfikatu technika warsztatu może być złożony nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu certyfikatu stała się ostateczna.

Art. 35. 1. Podstawowe szkolenia i okresowe szkolenia mogą prowadzić podmioty posiadające certyfikaty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w ust. 5, zwane dalej „podmiotami szkolącymi”.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, jest wydawany, w drodze decyzji, przez Prezesa GUM na wniosek, który zawiera:

- 1) imię i nazwisko oraz miejsce i adres zamieszkania albo firmę, 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) numer ewidencji podatkowej (NIP), o ile dotyczy;
- 4) datę sporządzenia wniosku oraz podpis wnioskodawcy.

3. Do wniosku o wydanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

- 1) wykaz wyposażenia dydaktycznego umożliwiającego nabycie wiedzy z zakresu, w szczególności, instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów, a także wykrywania, podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachografy;
- 2) listę wykładowców z opisem ich kwalifikacji;
- 3) programy szkoleń i opis warunków techniczno-organizacyjnych tych szkoleń;
- 4) oświadczenie wnioskodawcy – w przypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą albo wszystkich osób uprawnionych do reprezentacji wnioskodawcy – w przypadku gdy wniosek nie jest składany przez osobę fizyczną, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, o braku prawomocnego skazania za przestępstwa, o których mowa w art. 11 ust. 2 pkt 3 lit. a.

4. Składający oświadczenie, o którym mowa w ust. 3 pkt 4, jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy(a) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

5. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, jest wydawany przedsiębiorcy, który:

- 1) nie był prawomocnie skazany za przestępstwa, o których mowa w art. 11 ust. 2 pkt 3 lit. a;
- 2) zapewnia warunki techniczno-organizacyjne umożliwiające prowadzenie podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów;
- 3) posiada wyposażenie dydaktyczne zapewniające właściwe prowadzenie podstawowego szkolenia i okresowego szkolenia;

- 4) zatrudnia co najmniej jednego wykładowcę lub sam jest wykładowcą spełniającym następujące wymagania:
 - a) posiada wykształcenie co najmniej średnie,
 - b) posiada wiedzę teoretyczną i doświadczenie praktyczne, umożliwiające prowadzenie podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń, w szczególności posiada udokumentowane co najmniej 12-miesięczne doświadczenie zawodowe związane z tachografami;
 - 5) zapewnia prowadzenie podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń zgodnie z programami takich szkoleń obejmującymi wiedzę z zakresu, w szczególności, instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów, a także wykrywania, podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachografy, oraz w grupach, których liczebność zapewnia prawidłowy przebieg szkoleń.
6. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, jest wydawany na okres 3 lat.
7. W przypadku zmiany wykładowców, o których mowa w ust. 3 pkt 2, podmiot szkolący aktualizuje listę i przekazuje ją niezwłocznie Prezesowi GUM.
8. Podmiot szkolący, oprócz spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 5, jest obowiązany:
- 1) zapewniać prowadzenie szkoleń przez wykładowcę;
 - 2) dokumentować działania związane z prowadzeniem podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń; dokumentacja ta powinna zawierać następujące dane uczestnika szkolenia i wykładowcy: imię, nazwisko oraz numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument;
 - 3) informować Prezesa GUM o planowanych terminach i miejscach prowadzenia podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń, nie później niż na 14 dni przed dniem ich rozpoczęcia;
 - 4) udostępniać dokumenty dotyczące prowadzenia podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń na żądanie Prezesa GUM;
 - 5) wydawać zaświadczenie o ukończeniu szkolenia zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 39; zaświadczenie o ukończeniu podstawowego szkolenia i okresowego szkolenia zawiera następujące dane uczestnika szkolenia: imię i nazwisko oraz numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument;

- 6) przekazywać Prezesowi GUM, w terminie 14 dni od dnia zakończenia podstawowego szkolenia i okresowego szkolenia, listę uczestników szkolenia, które uzyskały zaświadczenie o ukończeniu szkolenia, w tym dane uczestnika szkolenia, o których mowa w pkt 2, wraz z numerami wydanych dla nich zaświadczeń.

Art. 36. Informacja o wydanych certyfikatach, o których mowa w art. 35 ust. 1, zawierająca numer certyfikatu, datę wydania certyfikatu oraz imię i nazwisko lub firmę podmiotu szkolącego, któremu wydano certyfikat, jest udostępniana w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Głównego Urzędu Miar.

Art. 37. 1. Prezes GUM przeprowadza kontrolę podmiotów szkolących w zakresie spełniania wymagań i obowiązków określonych w art. 35 ust. 5 i 8.

2. Prezes GUM może powierzyć przeprowadzenie kontroli innym organom administracji miar.

3. Kontrola, o której mowa w ust. 1, jest przeprowadzana na zasadach określonych w rozdziale 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

4. Kontrolę przeprowadza się w zespołach co najmniej dwuosobowych.

5. Z przeprowadzonych czynności kontrolnych sporządza się protokół. Przepisy art. 21 ust. 8–13 stosuje się odpowiednio.

Art. 38. Prezes GUM cofa, w drodze decyzji, certyfikat, o którym mowa w art. 35 ust. 1, w przypadku stwierdzenia, że podmiot szkolący nie spełnia wymagań i obowiązków określonych w art. 35 ust. 5 i 8, albo złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 35 ust. 3 pkt 4, niezgodne ze stanem faktycznym.

Art. 39. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania dotyczące wyposażenia dydaktycznego, jakie powinien posiadać podmiot szkolący,
 - 2) szczegółowe wymagania dotyczące wiedzy teoretycznej i doświadczenia praktycznego wykładowcy prowadzącego podstawowe szkolenia i okresowe szkolenia,
 - 3) szczegółowe programy i warunki techniczno-organizacyjne podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń,
 - 4) wzór zaświadczenia o ukończeniu podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń
- kierując się koniecznością podniesienia kompetencji i rzetelności techników warsztatu, wykrywania podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf, potrzebą zmniejszenia ryzyka popełniania błędów przez techników warsztatu, potrzebą zapewnienia

wysokiego poziomu merytorycznego prowadzonego podstawowego szkolenia i okresowego szkolenia, należytej ochrony dokumentacji, jednolitości i przejrzystości zaświadczeń o ukończeniu tych szkoleń oraz ograniczenia kosztów rzeczowych związanych z prowadzeniem tych szkoleń.

Rozdział 5

Oplaty za czynności organów administracji miar

Art. 40. 1. Czynności wykonywane przez Prezesa GUM lub upoważnione przez niego organy administracji miar na podstawie ustawy podlegają opłatom.

2. Opłaty pobiera się za:

- 1) wydanie świadectwa funkcjonalności i odmowę wydania świadectwa funkcjonalności;
- 2) wydanie świadectwa homologacji typu, zmianę świadectwa homologacji typu i odmowę wydania świadectwa homologacji typu;
- 3) zatwierdzenie badania eksploatacyjnego;
- 4) wydanie i zmianę zezwolenia;
- 5) wydanie certyfikatu technika warsztatu;
- 6) przystąpienie do egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub cyfrowych;
- 7) wydanie certyfikatu, o którym mowa w art. 35 ust. 1;
- 8) umorzenie postępowania, w sprawach, o których mowa w art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 1.

3. Wnioskodawca uiszcza opłaty, o których mowa w ust. 2 pkt 1–5 oraz 7 i 8, w terminie 14 dni od dnia doręczenia dokumentu, za który jest pobierana 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, z późn. zm.⁶⁾), z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują organom administracji miar.

6. Wysokość opłaty, o której mowa w ust. 2 pkt 1, ustala, w drodze decyzji, Prezes GUM, uwzględniając czas trwania przeprowadzanych czynności, ich zakres oraz stawki godzinowe za czas pracy pracowników administracji miar.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 648, 768, 935, 1428, 1537, 2169 i 2491 oraz z 2018 r. poz. 106, 138, 398 i 650.

7. W przypadku umorzenia postępowania prowadzonego przez Prezesa GUM w sprawach, o których mowa w art. 4 ust. 2 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 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, przy czym wysokość tej opłaty nie może być wyższa niż 3000 zł.

9. Opłaty, o których mowa w ust. 2, stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 41. 1. Stawka godzinowa za czas pracy pracownika administracji miar nie może być wyższa niż 350 zł, a czas trwania przeprowadzanych czynności nie może być dłuższy niż 250 godzin.

2. Wysokość opłaty za:

- 1) wydanie, zmianę lub odmowę wydania świadectwa homologacji typu albo zatwierdzenie badania eksploatacyjnego – nie może być wyższa niż 4000 zł;
- 2) wydanie zezwolenia – nie może być wyższa niż 17 000 zł;
- 3) zmianę zezwolenia – nie może być wyższa niż 5000 zł;
- 4) przystąpienie do egzaminu, o którym mowa w art. 29 ust. 1 – nie może być wyższa niż 500 zł;
- 5) wydanie certyfikatu technika warsztatu – nie może być wyższa niż 300 zł;
- 6) wydanie certyfikatu podmiotu szkolącego – nie może być wyższa niż 2000 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. 40 ust. 2 pkt 2–5 i 7,
- 3) opłaty za przystąpienie do egzaminu, o którym mowa w art. 29 ust. 1

– mając na uwadze koszty poszczególnych czynności, charakter wykonywanych czynności, stopień skomplikowania i czas trwania przeprowadzanych czynności.

Rozdział 6

Karty do tachografów cyfrowych

Art. 42. 1. Tworzy się ewidencję kart zawierającą zbiór danych i informacji dotyczących wydanych, przedłużonych, wymienionych, w tym uszkodzonych,

unieważnionych, zawieszonych i utraconych, w tym skradzionych kart, dane zawarte we wnioskach o ich wydanie, przedłużenie lub wymianę oraz informacje o wnioskach odmownie załatwionych. Ewidencja kart jest prowadzona w postaci elektronicznej.

2. Minister właściwy do spraw transportu:

- 1) jest administratorem danych w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2016/679 zawartych w ewidencji kart;
- 2) powierza, w drodze umowy, podmiotowi wydającemu karty:
 - a) przetwarzanie danych zawartych w ewidencji kart,
 - b) narodowe klucze kryptograficzne,
 - c) wymianę z krajowymi i zagranicznymi organami i instytucjami wydającymi karty oraz uprawnionymi służbami kontrolnymi danych oraz informacji niezbędnych w procesach wydawania kart i kontroli stosowania tachografów cyfrowych w transporcie drogowym;
- 3) określi w umowie z podmiotem wydającym karty:
 - a) szczegółowe prawa i obowiązki podmiotu wydającego karty, o których mowa w ustawie, rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 i aktach wykonawczych do tego rozporządzenia,
 - b) szczegółowe warunki, tryb i terminy wydawania, przedłużania oraz wymiany kart, z uwzględnieniem terminów wskazanych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014, przy czym kartę wydaje się w terminie nie dłuższym niż miesiąc od dnia otrzymania kompletnego wniosku wraz z załącznikami przez podmiot wydający karty,
 - c) szczegółowe prawa i obowiązki podmiotu wydającego karty związane z przetwarzaniem danych zawartych w ewidencji kart, o których mowa w art. 28 rozporządzenia (UE) 2016/679,
 - d) okres przechowywania danych zawartych w ewidencji kart, zgodnie z celami ich przetwarzania.

Art. 43. Podmiot wydający karty, z uwzględnieniem wymagań, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 i aktach wykonawczych do tego rozporządzenia:

- 1) prowadzi krajowe centrum certyfikacji elektronicznej właściwe do wydawania kluczy i elektronicznych zabezpieczeń;
- 2) wytwarza klucze i elektroniczne zabezpieczenia dla krajowych producentów tachografów i elementów składowych tachografów oraz prowadzi ewidencję tych kluczy i elektronicznych zabezpieczeń;

- 3) produkuje lub kupuje blankiety kart;
- 4) realizuje proces wydawania kart, a w szczególności: przyjmuje wnioski o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart, personalizuje karty i wydaje, przedłuża lub wymienia karty, zapewniając właściwą organizację ich odbioru na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) prowadzi:
 - a) ewidencję kart,
 - b) wymianę z krajowymi i zagranicznymi organami i instytucjami wydającymi karty oraz uprawnionymi służbami kontrolnymi danych i informacji zawartych w ewidencji kart, w szczególności za pośrednictwem Tachonetu;
- 6) upowszechnia wzory formularzy wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart, załączników do wniosków, zgłoszenia reklamacyjnego, informacje dotyczące warunków, trybów i terminów wydawania, przedłużania oraz wymiany kart oraz okresów ich ważności, publikuje i organizuje dystrybucję materiałów informacyjnych o warunkach stosowania i użytkowania kart oraz sankcjach przewidzianych za naruszenie przepisów w tym zakresie.

Art. 44. 1. Kartę wydaje się na wniosek:

- 1) w przypadku karty kierowcy – kierowcy;
- 2) w przypadku karty przedsiębiorstwa:
 - a) podmiotu wykonującego przewozy drogowe, będącego posiadaczem pojazdu objętego obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego,
 - b) właściwych organów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.⁷⁾);
- 3) w przypadku karty warsztatowej – podmiotu posiadającego zezwolenie;
- 4) w przypadku karty kontrolnej – jednostki organizacyjnej organu uprawnionego do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym.

2. Wniosek o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty zawiera:

- 1) w przypadku karty kierowcy:
 - a) imię (imiona) i nazwisko oraz miejsce i adres zamieszkania,
 - b) datę i miejsce urodzenia,
 - c) wzór podpisu,

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317, 650 i ...).

- d) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument,
 - e) dane dotyczące prawa jazdy,
 - f) opcjonalnie adres do korespondencji, adres poczty elektronicznej lub numer telefonu,
 - g) opcjonalnie numer rachunku bankowego,
 - h) powód ubiegania się o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty,
 - i) pouczenie o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywych oświadczeń, o których mowa w ust. 3 pkt 1 lit. d oraz lit. e,
 - j) datę sporządzenia wniosku oraz własnoręczny czytelny podpis wnioskodawcy, a w przypadku wniosku złożonego w formie dokumentu elektronicznego – kwalifikowany podpis elektroniczny albo podpis potwierdzony profilem zaufanym ePUAP;
- 2) w przypadku karty przedsiębiorstwa:
- a) imię (imiona) i nazwisko oraz miejsce i adres zamieszkania albo firmę, siedzibę i adres wnioskodawcy,
 - b) opcjonalnie adres do korespondencji, adres poczty elektronicznej lub numer telefonu wnioskodawcy,
 - c) numer wnioskodawcy w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, o ile dotyczy,
 - d) numer ewidencji podatkowej (NIP), o ile dotyczy,
 - e) skróconą nazwę wnioskodawcy stosowaną na karcie przedsiębiorstwa,
 - f) opcjonalnie numer rachunku bankowego,
 - g) powód ubiegania się o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty,
 - h) pouczenie o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a,
 - i) datę sporządzenia wniosku oraz własnoręczny czytelny podpis wnioskodawcy, a w przypadku wniosku złożonego w formie dokumentu elektronicznego – kwalifikowany podpis elektroniczny albo podpis potwierdzony profilem zaufanym ePUAP;

- 3) w przypadku karty warsztatowej:
- a) imię (imiona) i nazwisko oraz miejsce i adres zamieszkania albo firmę, siedzibę i adres oraz adres poczty elektronicznej i numer telefonu wnioskodawcy,
 - b) numer zezwolenia,
 - c) skróconą nazwę wnioskodawcy stosowaną na karcie warsztatowej,
 - d) numer ewidencji podatkowej (NIP), o ile dotyczy,
 - e) opcjonalnie numer rachunku bankowego wnioskodawcy,
 - f) imię (imiona) i nazwisko oraz miejsce i adres zamieszkania technika warsztatu,
 - g) numer PESEL technika warsztatu, a w przypadku technika warsztatu nieposiadającego numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument,
 - h) wzór podpisu technika warsztatu,
 - i) numer certyfikatu technika warsztatu,
 - j) opcjonalnie adres do korespondencji, adres poczty elektronicznej lub numer telefonu technika warsztatu,
 - k) datę sporządzenia wniosku oraz własnoręczny czytelny podpis wnioskodawcy, a w przypadku wniosku złożonego w formie dokumentu elektronicznego – kwalifikowany podpis elektroniczny albo podpis potwierdzony profilem zaufanym ePUAP;
- 4) w przypadku karty kontrolnej:
- a) nazwę, siedzibę i adres oraz adres poczty elektronicznej i numer telefonu jednostki organizacyjnej organu uprawnionego do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym,
 - b) imię (imiona) i nazwisko osoby uprawnionej do złożenia wniosku,
 - c) opcjonalnie imię (imiona) i nazwisko, numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument, oraz wzór podpisu osoby uprawnionej do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym,
 - d) numer ewidencji podatkowej (NIP), o ile dotyczy,
 - e) opcjonalnie numer rachunku bankowego wnioskodawcy,
 - f) datę sporządzenia wniosku oraz własnoręczny czytelny podpis wnioskodawcy, a w przypadku wniosku złożonego w formie dokumentu elektronicznego –

kwalifikowany podpis elektroniczny albo podpis potwierdzony profilem zaufanym ePUAP.

3. Do wniosku o wydanie, przedłużenie i wymianę karty dołącza się:

- 1) w przypadku karty kierowcy:
 - a) aktualną fotografię odzwierciedlającą, w sposób niebudzący uzasadnionych wątpliwości, wizerunek kierowcy,
 - b) kopię prawa jazdy, jeżeli dokument ten był wydany w innym państwie niż Rzeczpospolita Polska,
 - c) kopię karty kierowcy wydanej w innym państwie niż Rzeczpospolita Polska – w przypadku przedłużenia tej karty,
 - d) oświadczenie kierowcy złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, że posiada swoje miejsce normalnego zamieszkania, w rozumieniu art. 26 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w przypadku, o którym mowa w art. 26 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014,
 - e) oświadczenie kierowcy złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, że posiada ważne prawo jazdy, w przypadku, w którym nie ma obowiązku dołączania kopii prawa jazdy,
 - f) oprócz kopii świadectwa kierowcy, o którym mowa w art. 32a ustawy o transporcie drogowym, oświadczenie przedsiębiorcy mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, potwierdzające spełnienie wymagania istnienia stosunku pracy z kierowcą – w przypadku wydania czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy, o której mowa w art. 26 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
- 2) oświadczenie podmiotu wykonującego przewozy drogowe, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, że dysponuje pojazdem objętym obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego – w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) aktualną fotografię odzwierciedlającą, w sposób niebudzący uzasadnionych wątpliwości, wizerunek technika warsztatu – w przypadku karty warsztatowej;
- 4) aktualną fotografię odzwierciedlającą, w sposób niebudzący uzasadnionych wątpliwości, wizerunek osoby uprawnionej do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym – w przypadku karty kontrolnej imiennej;

5) zgłoszenie reklamacyjne – w przypadku reklamowania karty.

4. Składający oświadczenia, o których mowa w ust. 3 pkt 1 lit. d–f oraz pkt 2, jest obowiązany do zawarcia w nich klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy(a) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

5. Za rozpatrzenie wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty oraz za wydanie, przedłużenie lub wymianę karty pobiera się opłaty.

6. Do wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty wnioskodawca dołącza dowód wniesienia opłaty za rozpatrzenie wniosku i wydanie, przedłużenie lub wymianę karty.

Art. 45. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzory kart do tachografów cyfrowych i ich opis;
- 2) wzory formularzy wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart oraz szczegółowe wymagania techniczne dotyczące załączników do wniosków;
- 3) wysokość opłat za rozpatrzenie wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty i wydanie, przedłużenie lub wymianę karty, przy czym łączna wysokość tych opłat 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 zabezpieczenia dokumentów przed ich podrobieniem lub przerobieniem;
- 2) konieczność zapewnienia jednolitej i przejrzystej formy wniosków;
- 3) koszty produkcji i dystrybucji kart oraz koszty rzeczowe i osobowe związane z procesem rozpatrywania wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart oraz wydanie, przedłużenie i wymianę kart.

3. Opłaty, o których mowa w ust. 1 pkt 3, stanowią przychód podmiotu wydającego karty.

4. Wnioski o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart wraz z załącznikami są składane w postaci papierowej lub elektronicznej. Wniosek w postaci elektronicznej opatruje się kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.

Art. 46. 1. Podmiot wydający karty:

- 1) sprawdza prawdziwość danych zawartych we wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty kierowcy lub karty warsztatowej, korzystając z:
 - a) Tachonetu,
 - b) Europejskiej Sieci Praw Jazdy,
 - c) centralnej ewidencji kierowców,
 - d) ewidencji, o której mowa w art. 27 ust. 1, udostępnianej w bezpiecznej formie przez Prezesa GUM;
- 2) w przypadku braku możliwości sprawdzenia prawdziwości danych zawartych we wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę 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 zgodności oświadczenia, o którym mowa w art. 44 ust. 3 pkt 1 lit. d, ze stanem faktycznym, może podjąć działania, o których mowa w art. 26 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, właściwy organ potwierdza niezwłocznie prawdziwość danych zawartych we wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty kierowcy w zakresie prawa jazdy, jednak nie później niż w terminie 14 dni od dnia doręczenia żądania.

3. Po pozytywnej weryfikacji danych, o których mowa w ust. 1, podmiot wydający karty wydaje kartę na okres:

- 1) 5 lat – w przypadku karty kierowcy, z wyjątkiem karty, o której mowa w art. 26 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
- 2) 5 lat – w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) roku – w przypadku karty warsztatowej;
- 4) 2 lat – w przypadku karty kontrolnej.

4. Wydanie, przedłużenie lub wymiana karty jest czynnością materialno-techniczną, która nie wymaga wydania decyzji administracyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 oraz z 2018 r. poz. 149 i 650).

5. Skargi i wnioski związane z wykonywaniem przez podmiot wydający karty czynności, o których mowa w art. 43 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. 47. 1. Karta stanowi własność podmiotu wydającego karty.

2. Podmiot, któremu wydano kartę, jest obowiązany:

- 1) niezwłocznie zawiadomić o jej utracie lub uszkodzeniu 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,
 - d) ustania stosunku pracy technika warsztatu – w przypadku karty warsztatowej,
 - e) zaprzestania wykonywania zawodu przez technika warsztatu – w przypadku karty warsztatowej,
 - f) cofnięcia certyfikatu technika warsztatu – w przypadku karty warsztatowej,
 - g) cofnięcia, czasowego cofnięcia albo wygaśnięcia zezwolenia – w przypadku karty warsztatowej,
 - h) ustania stosunku pracy z posiadaczem imiennej karty kontrolnej.

3. Podmiot wydający karty po otrzymaniu informacji o:

- 1) cofnięciu, czasowym cofnięciu albo wygaśnięciu zezwolenia,
- 2) cofnięciu certyfikatu technika warsztatu

– umieszcza w ewidencji kart informację o unieważnieniu tej karty i wzywa podmiot posiadający zezwolenie do jej zwrotu w terminie 14 dni od dnia doręczenia wezwania. W przypadku gdy karta nie została zwrócona w wyznaczonym terminie, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji dotyczące obowiązków o charakterze niepieniężnym.

4. Podmiot wydający karty po otrzymaniu informacji o:

- 1) zawieszeniu prowadzenia działalności przez podmiot posiadający zezwolenie,
- 2) zawieszeniu certyfikatu technika warsztatu

– umieszcza w ewidencji kart informację o zawieszeniu karty warsztatowej.

5. Podmiot wydający karty, po wymianie karty kierowcy z powodu zmiany danych zawartych w karcie, umieszcza w ewidencji kart informację o unieważnieniu karty podlegającej wymianie w terminie, w którym uzyskuje ważność nowo wydana karta, nie dłuższym niż 30 dni od dnia jej wydania.

6. Podmiot wydający karty przyjmuje i rejestruje zawiadomienie o utracie lub uszkodzeniu karty oraz wydaje zaświadczenie potwierdzające zgłoszenie tego faktu w przypadkach, o których mowa w art. 29 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

7. Kartę zatrzymaną na podstawie art. 26 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub w przypadkach, o których mowa w art. 11 ust. 4 lit. c 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), podmiot uprawniony do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym zwraca podmiotowi wydającemu karty.

8. Po otrzymaniu karty zwróconej przez organ kontrolny, zgodnie z art. 26 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, podmiot wydający karty:

- 1) umieszcza w ewidencji kart informację o unieważnieniu tej karty i niszczy tę kartę – w przypadku gdy karta została wydana przez podmiot wydający karty;
- 2) umieszcza w ewidencji kart informację o unieważnieniu tej karty i przekazuje tę kartę właściwemu podmiotowi w państwie, w którym karta została wydana.

9. Podmiot wydający karty wzywa podmiot, któremu wydano kartę, do jej zwrotu w terminie 7 dni od dnia doręczenia wezwania, jeżeli z przeprowadzonego postępowania administracyjnego lub karnego wynika, że karta została wydana na podstawie fałszywych informacji lub dokumentów. W przypadku gdy podmiot, któremu wydano kartę, nie zwróci jej w wyznaczonym terminie, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji dotyczące obowiązków o charakterze niepieniężnym.

Art. 48. 1. Podmiot wykonujący przewozy drogowe w rozumieniu ustawy o transporcie drogowym zapewnia pobieranie danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców z częstotliwością określoną w 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).

2. Dane pobrane z tachografu cyfrowego i karty kierowcy podmiot, o którym mowa w ust. 1, przechowuje w oryginalnym formacie, zgodnym z dodatkiem 7 do załącznika 1B do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 albo dodatkiem 7 do załącznika 1C do rozporządzenia (UE) 2016/799.

3. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, zapewnia zabezpieczenie tych danych przed ich utratą oraz dostępem osób nieuprawnionych, a także zapewnia takie przechowywanie danych, aby były one czytelne i uporządkowane.

Art. 49. Przetwarzanie danych osobowych w zakresie realizacji rozporządzenia (UE) nr 165/2014 odbywa się wyłącznie do celów kontroli, zgodnie z tym rozporządzeniem i z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str.1, Dz. Urz. UE L 51 z 26.02.2008, str. 27, Dz. Urz. UE L 300, z 14.11.2009, str. 88, Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 195 z 20.07.2016, str. 83).

Rozdział 7

Przepisy karne oraz przepisy o karach pieniężnych

Art. 50. Kto, wbrew art. 25, produkuje, dystrybuje, reklamuje, sprzedaje lub w inny sposób udostępnia urządzenia, przedmioty lub oprogramowanie wykonane lub przeznaczone do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf

– podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

Art. 51. Kto:

- 1) wbrew art. 4 ust. 1 wprowadza do obrotu lub użytkowania tachograf lub element składowy tachografu bez świadectwa homologacji typu,
- 2) wbrew art. 10 ust. 1 prowadzi działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów bez zezwolenia

– podlega karze pieniężnej w wysokości od 10 000 do 20 000 zł.

Art. 52. Producent, który, wbrew art. 7, nie bada i nie sprawdza zgodnie z art. 20 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 wprowadzonych do produkcji przyrządów rejestrujących, czujników ruchu i kart do tachografu, co najmniej raz na 2 lata

– podlega karze pieniężnej w wysokości od 2500 do 5000 zł.

Art. 53. Kto, wbrew art. 28 ust. 1, wykonuje instalację, sprawdzenia, przeglądy lub naprawy tachografu analogowego lub cyfrowego bez posiadania certyfikatu technika warsztatu

– podlega karze pieniężnej w wysokości od 2500 do 5000 zł.

Art. 54. Podmiot posiadający zezwolenie, który:

- 1) wbrew art. 18 ust. 1 pkt 1 dokonał instalacji tachografu nieposiadającego świadectwa homologacji typu,

- 2) wbrew art. 18 ust. 1 pkt 2 bez zachowania należytej staranności dopuścił do użytkowania nieprawidłowo działający tachograf,
- 3) wbrew art. 18 ust. 3 pkt 1 udostępnił kartę warsztatową osobie nieuprawnionej lub używał karty warsztatowej bez udokumentowania faktu jej użycia,
- 4) wbrew art. 18 ust. 3 pkt 5 używał karty warsztatowej niezgodnie z zakresem zezwolenia lub poza miejscem prowadzenia działalności określonym w tym zezwoleniu, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w art. 18 ust. 6,
- 5) wbrew art. 47 ust. 2 pkt 1 nie zawiadomił podmiotu wydającego karty o utracie lub uszkodzeniu karty warsztatowej
– podlega karze pieniężnej w wysokości od 2500 do 5000 zł.

Art. 55. Podmiot posiadający zezwolenie, który:

- 1) wbrew art. 18 ust. 1 pkt 3 nie zapewnia technikom warsztatu dostępności do urządzeń określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20,
- 2) wbrew art. 18 ust. 1 pkt 4 nie zapewnia udziału zatrudnianych przez siebie techników warsztatu w okresowych szkoleniach, a w przypadku osobistego wykonywania czynności zastrzeżonych dla technika warsztatu – nie uczestniczy w tych szkoleniach,
- 3) wbrew art. 18 ust. 1 pkt 5 nie posiada opisu procedur, o którym mowa w art. 11 ust. 2 pkt 2, lub nie stosuje tych procedur,
- 4) wbrew art. 18 ust. 1 pkt 6 nie posiada dokumentacji umożliwiającej stwierdzenie zgodności instalowanych lub sprawdzanych tachografów z homologowanym typem oraz wymaganiami, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 i aktach wykonawczych do tego rozporządzenia,
- 5) wbrew art. 18 ust. 1 pkt 7 nie prowadzi dokumentacji wykonywanych czynności w zakresie posiadanego zezwolenia,
- 6) wbrew art. 18 ust. 1 pkt 8 nie zapewnia wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądu lub naprawy tachografów analogowych lub cyfrowych wyłącznie przez technika warsztatu,
- 7) wbrew art. 18 ust. 1 pkt 9 podjął działalność, o której mowa w art. 12 ust. 1 pkt 6,
- 8) wbrew art. 18 ust. 1 pkt 10 prowadzi działalność w sposób zależny i stroniczy w stosunku do podmiotów, na rzecz których świadczy usługi,
- 9) wbrew art. 18 ust. 1 pkt 11 prowadzi działalność, która mogłaby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tachografów, zdefiniowanego w dodatku 10 załącznika 1B do

rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 oraz załączniku 1C do rozporządzenia (UE) 2016/799,

- 10) wbrew art. 18 ust. 1 pkt 12 uniemożliwia przeprowadzenie audytu lub kontroli,
- 11) wbrew art. 18 ust. 3 pkt 2 nie przechowuje danych pobranych z tachografu cyfrowego lub nie przekazuje ich:
 - a) podmiotowi, o którym mowa w art. 18 ust. 3 pkt 2 lit. a,
 - b) podmiotowi uprawnionemu do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym,
- 12) wbrew art. 18 ust. 3 pkt 3 nie pobrał danych z tachografu cyfrowego, pomimo że było to możliwe, co spowodowało ich utratę,
- 13) wbrew art. 18 ust. 3 pkt 4 nie przechowuje kart warsztatowych w sposób uniemożliwiający dostęp do nich osobom nieuprawnionym,
- 14) wbrew art. 18 ust. 3 pkt 6:
 - a) nie pobiera danych dotyczących każdego użycia karty warsztatowej,
 - b) nie przechowuje danych dotyczących każdego użycia karty warsztatowej w postaci elektronicznej przez okres 4 lat od dnia użycia karty warsztatowej,
 - c) nie udostępnia danych dotyczących każdego użycia karty warsztatowej na żądanie Prezesa GUM lub podmiotów uprawnionych do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym,
- 15) wbrew art. 18 ust. 7 pkt 1 odmówił, bez wskazania uzasadnionych okoliczności, przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w terminie wyznaczonym przez podmioty uprawnione do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym,
- 16) wbrew art. 23 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014:
 - a) nie sporządza protokołów przeglądu, w przypadkach gdy konieczne było usunięcie nieprawidłowości w funkcjonowaniu tachografu, bez względu, czy nastąpiło to podczas przeglądu okresowego czy badania, o którym mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014,
 - b) nie prowadzi wykazu wszystkich sporządzonych protokołów przeglądu,
- 17) wbrew art. 18 ust. 7 pkt 2:
 - a) nie przechowuje protokołu przeglądu przez okres 4 lat od dnia jego sporządzenia,

- b) nie udostępnia protokołu przeglądu na żądanie Prezesa GUM lub podmiotów uprawnionych do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym

– podlega karze pieniężnej w wysokości od 1000 do 2000 zł.

Art. 56. 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 51–55, nakłada, w drodze decyzji, Prezes GUM.

2. Wpływy z kar pieniężnych, o których mowa w art. 51–55, stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 57. 1. Kierowca posiadający kartę kierowcy, który:

- 1) wbrew art. 29 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 nie zgłosił faktu kradzieży karty właściwemu organowi państwa, w którym dokonano kradzieży,
- 2) wbrew art. 29 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 nie zgłosił faktu utraty karty właściwym organom, o których mowa w tym artykule,
- 3) wbrew art. 47 ust. 2 pkt 1 nie zgłosił faktu uszkodzenia karty do podmiotu wydającego karty,
- 4) wbrew art. 47 ust. 2 pkt 2 lit. a nie zwrócił uszkodzonej karty do podmiotu wydającego karty,
- 5) wbrew art. 47 ust. 2 pkt 2 lit. c nie zwrócił wymienianej karty do podmiotu wydającego karty

– podlega karze grzywny w wysokości do 500 zł.

2. Orzekanie w sprawach o czyny, o których mowa w ust. 1, następuje na zasadach i w trybie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2018 r. poz. 475).

Rozdział 8

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 58. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.⁸⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 80c w ust. 1 w pkt 31 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 32 w brzmieniu:
„32) organom administracji miar.”;
- 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:
 - a) 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 28.02.2014, str. 1),
 - b) art. 11 ust. 4 lit. c 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);”.

Art. 59. W ustawie z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2018 r. poz. 376 i 650) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 uchyla się ust. 4;
- 2) w art. 8 uchyla się ust. 4a;
- 3) w art. 16 w ust. 1 w pkt 6 uchyla się lit. c;
- 4) uchyla się art. 16c–16f;

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317 i 650.

- 5) art. 16g otrzymuje brzmienie:
„Art. 16g. 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.”;
- 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 jest przeprowadzana 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:
- a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
„1a. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do opłat za czynności wykonywane przez Prezesa lub upoważnione przez niego organy miar na podstawie ustawy z dnia ... 2018 r. o tachografach (Dz. U. poz. ...).”;
- b) w ust. 2:
- uchyla się pkt 5,
 - pkt 8 otrzymuje brzmienie:
„8) wykonane podczas przeprowadzania kontroli, o której mowa w art. 16g;”;
- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Opłaty, o których mowa w ust. 2 pkt 1–4, 6, 7 i 12, uiszcza wnioskodawca.”;

10) w art. 24a:

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

„1a. Wysokość stawek godzinowych za czas pracy pracowników administracji miar nie może być wyższa niż 350 zł.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wysokość należnych opłat, o których mowa w art. 24 ust. 2 pkt 2, 4, 6 i 7, ustala we własnym zakresie wnioskodawca na podstawie obowiązujących stawek.”,

c) w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) art. 24 ust. 2 pkt 4, 6 i 12 – w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.”,

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość i tryb pobierania opłat, o których mowa w art. 24, uwzględniając rodzaje przyrządów pomiarowych, charakter wykonywanych czynności, stopień skomplikowania i czas trwania przeprowadzanych badań i sprawdzeń oraz ich uzasadnione koszty, a także wskaźniki wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych oraz dodatkowo, mając na uwadze w przypadku opłat, o których mowa w art. 24 ust. 2 pkt 4, zakres udzielanych upoważnień.”;

11) uchyla się art. 26a.

Art. 60. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2018 r. poz. 475) w art. 96 w § 1a pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) naruszeń przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego wymienionych w załączniku nr 1 i 2 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79, 138, 650 i ...), w których oskarżycielem publicznym jest właściwy organ Inspekcji Transportu Drogowego, Policji lub Straży Granicznej”.

Art. 61. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79, 138 i 650) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 15 w ust. 3 w pkt 4 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) zmienia wskazania urządzeń pomiarowo-kontrolnych lub tachografów zainstalowanych w pojeździe, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 3,”;

- 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 i tachografu;”;
- 4) w art. 56 w ust. 1 pkt 7 otrzymuje brzmienie:
- „7) zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... 2018 r. o tachografach;”;
- 5) w art. 73 w ust. 1:
- a) 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. c 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), zwanej dalej „Umową AETR”, kartę przedsiębiorstwa lub tachograf, inny przedmiot lub urządzenie mające niedozwolony wpływ na funkcjonowanie tachografu;”;

b) 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 art. 2 pkt 7 ustawy z dnia ... 2018 r. o tachografach, 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 24.03.2017, 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;”;

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 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 są zaopatrzone w:

- 1) wykaz podstawowych elementów podlegających kontroli na drodze i na terenie podmiotu wykonującego przewozy drogowe;
- 2) standardowe wyposażenie.”;

d) w ust. 5 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– uwzględniając względną liczbę i wagę popełnianych naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz rozporządzenia (UE) nr 165/2014, a także potrzebę zapewnienia efektywności i skuteczności kontroli przewozów drogowych.”;

8) w art. 90a:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzki inspektor transportu drogowego, a w zakresie, o którym mowa w pkt 2, również Główny Inspektor Pracy, przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli:

- 1) stanu technicznego pojazdów – co dwa lata, w terminie do dnia 31 stycznia po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem, zgodnie z formularzem, o którym mowa w ust. 3;
- 2) przestrzegania przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy – co dwa lata, w terminie do dnia 31 lipca po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem, zgodnie z formularzem, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.”,

b) uchyla się ust. 4.

Art. 62. 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, są wyłączone 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 28.02.2014, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014.”;

2) w art. 31:

a) 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, jeżeli 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 do wykonywania pracy 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 od pracy, 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, Dz. Urz. UE L 101 z 11.04.2008, str. 11, Dz. Urz. UE L 330 z 16.12.2009, str. 80 oraz Dz. Urz. UE L 63 z 12.03.2010, str. 31) – 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.”,
- b) 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. 63. W ustawie z dnia ... 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. poz. ...) w art. 5 w ust. 2 pkt 30 otrzymuje brzmienie:

„30) karta, o której mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia ... 2018 r. o tachografach (Dz. U. poz. ...);”.

Rozdział 9

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 64. 1. Świadectwa homologacji typu tachografu cyfrowego albo typu karty, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują ważność.

2. 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. 65. 1. 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.

2. W sprawach opłat za czynności organów administracji miar pobieranych na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 1, 5 i 8 ustawy zmienianej w art. 59 oraz art. 17 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 74, nieuiszczonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 66. 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. 67. 1. 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. 10 ust. 1 niniejszej ustawy. Cofnięcie zezwolenia nie może nastąpić z powodu niespełnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 i 6.

2. Działalność wykonywana na podstawie zezwoleń, o których mowa w ust. 1, nie może być prowadzona łącznie z działalnością zawodową, która mogłaby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa systemu tachografów zdefiniowanego w dodatku 10 załącznika 1B do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 oraz załączniku 1C do rozporządzenia (UE) 2016/799.

3. Podmioty prowadzące działalność na podstawie zezwoleń, o których mowa w ust. 1, zapewniają niezależność od działalności związanej z wykonywaniem przewozów drogowych pojazdem objętym obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu.

4. Prezes GUM przeprowadza kontrolę spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 2 i 3, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. W przypadku niespełnienia wymagań określonych w ust. 2 lub 3, Prezes GUM cofa zezwolenie.

5. Prezes GUM na wniosek podmiotu posiadającego zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, może przedłużyć, w drodze decyzji, na okres nieprzekraczający 2 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, to zezwolenie, wnioskodawcy, który nie spełnia wymagań określonych w art. 12 ust. 1 pkt 2 i 6. Do działalności prowadzonej na podstawie przedłużonego zezwolenia stosuje się wymagania określone w ust. 2–4.

6. Do wniosku o przedłużenie zezwolenia, o którym mowa w ust. 5, stosuje się odpowiednio art. 11 ust. 1 pkt 1–5 i 8, ust. 2 pkt 1, 2 i 3 lit. a i lit. c oraz ust. 3 i 4.

7. Do postępowania w sprawie o przedłużenie zezwolenia, o którym mowa w ust. 5, stosuje się odpowiednio art. 12 ust. 1 pkt 1, 3, 4, 7 i 8 i ust. 2 oraz art. 13 ust. 2–4.

8. Za przedłużenie zezwolenia na podstawie ust. 5 pobiera się opłatę w zależności od zakresu zezwolenia, w wysokości:

- 1) do napraw, instalacji i sprawdzania – 13 200 zł;
- 2) do napraw i sprawdzania – 12 650 zł;
- 3) do instalacji i sprawdzania – 12 650 zł;
- 4) do napraw – 1100 zł.

Art. 68. 1. Podmioty, które w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy prowadzą warsztaty w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych, w tym ich kalibracji, mogą prowadzić nadal swoją działalność w dotychczasowym zakresie przez okres 2 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Nie później niż na 3 miesiące przed upływem okresu, o którym mowa w ust. 1, podmioty, o których mowa w ust. 1, mogą złożyć wniosek o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 10 ust. 1, w zakresie tachografów cyfrowych.

3. Za wydanie zezwolenia na podstawie wniosku złożonego na podstawie ust. 2 nie pobiera się opłaty.

Art. 69. Ewidencja warsztatów prowadzona na podstawie dotychczasowych przepisów staje się ewidencją podmiotów posiadających zezwolenie, o której mowa w art. 27.

Art. 70. 1. Uprawnienia technika warsztatu nabyte na podstawie ustawy, o której mowa w art. 74, zachowują ważność pod warunkiem, że osoba posiadająca te uprawnienia nie była skazana prawomocnie za przestępstwa, o których mowa w art. 11 ust. 2 pkt 3 lit. a, oraz nie jest podmiotem lub osobą, o której mowa w art. 28 ust. 3 pkt 2.

2. Przez okres 2 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy technik warsztatu posiadający uprawnienia, o których mowa w ust. 1, może wykonywać czynności, o których mowa w art. 28 ust. 1, w zakresie tachografów cyfrowych.

3. Dokumentem potwierdzającym prawo wykonywania czynności na podstawie ust. 2 jest zaświadczenie wydane przez Prezesa GUM na podstawie ustawy, o której mowa w art. 74, ważne w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.

4. W okresie, o którym mowa w ust. 2, technik warsztatu posiadający uprawnienia, o których mowa w ust. 1, może wystąpić z wnioskiem o wydanie certyfikatu technika warsztatu w zakresie tachografów cyfrowych.

5. W postępowaniach o wydanie certyfikatu technika warsztatu wszczętych na podstawie wniosku, o którym mowa w ust. 4, nie stosuje się art. 28 ust. 5 pkt 2 i 3.

6. Za wydanie certyfikatu technika warsztatu na podstawie wniosku złożonego na podstawie ust. 4 nie pobiera się opłaty.

Art. 71. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 89 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 61 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 89 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 61, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 24a ust. 4 ustawy zmienianej w art. 59 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 24a ust. 4 ustawy zmienianej w art. 59, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 8 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 59 zachowują moc i mogą być zmieniane odpowiednio na podstawie tych przepisów.

Art. 72. Do dnia 31 grudnia 2018 r.:

1) wysokość opłaty za wydanie świadectwa funkcjonalności i odmowę wydania świadectwa funkcjonalności ustala, w drodze decyzji, Prezes GUM na podstawie liczby

godzin przeznaczonych na wykonanie czynności związanych z wydaniem albo odmową wydania świadectwa funkcjonalności i stawki godzinowej za czas pracy pracowników administracji miar w wysokości 220 zł;

- 2) wysokość opłaty za:
 - a) wydanie świadectwa homologacji typu, zmianę świadectwa homologacji typu i odmowę wydania świadectwa homologacji typu wynosi 1000 zł,
 - b) zatwierdzenie badania eksploatacyjnego wynosi 4000 zł;
- 3) w przypadku umorzenia postępowania prowadzonego przez Prezesa GUM w sprawach o wydanie świadectwa funkcjonalności lub wydanie świadectwa homologacji typu, na skutek wycofania wniosku przez stronę, na której żądanie postępowanie zostało wszczęte, strona ponosi opłatę za badania wykonane do dnia wycofania wniosku, ustaloną zgodnie z pkt 1 w decyzji umarzającej postępowanie;
- 4) wysokość opłaty za wydanie certyfikatu podmiotu szkolącego wynosi 1000 zł.

Art. 73. Do dnia 15 czerwca 2019 r. po pozytywnej weryfikacji danych, o których mowa w art. 46 ust. 1, podmiot wydający karty wydaje kartę na okres:

- 1) 5 lat, nie dłuższy jednak niż okres ważności prawa jazdy posiadanego przez kierowcę – w przypadku karty kierowcy, z wyjątkiem karty, o której mowa w art. 26 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
- 2) 5 lat – w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) roku – w przypadku karty warsztatowej;
- 4) 5 lat, nie dłuższy niż wskazany we wniosku o kartę – w przypadku karty kontrolnej.

Art. 74. Traci moc ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 891 oraz z 2018 r. poz. 650), z wyjątkiem art. 6–17, art. 24 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 2 i 3, które tracą moc z dniem 31 grudnia 2018 r.

Art. 75. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2018 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 10–24, art. 27–34, art. 40, art. 41, art. 51 pkt 2, art. 53–55, art. 59, art. 65 ust. 1 pkt 4–6 i ust. 2 oraz art. 66–70, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.;
- 2) art. 63, który wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Głównym celem projektowanej ustawy jest dostosowanie, na poziomie minimum implementacyjnego, 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.

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, ze względu 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 oddzielnie w dwóch ustawach: z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych oraz z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach.

Szczegółowego uregulowania 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 Prezesie Głównego Urzędu Miar. W skład grupy roboczej wchodził przedstawiciele podmiotów prowadzących warsztaty, producentów tachografów i ich elementów składowych oraz przedstawiciele Głównego Urzędu Miar, Ministerstwa Infrastruktury, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz Polskiej Wytwórni

Papierów Wartościowych S.A (PWPW S.A.) – jako podmiotu wydającego karty do tachografów cyfrowych.

Projekt ustawy jest zgodny z projektem ustawy o dokumentach publicznych, nad którym prace obecnie toczą się w Sejmie RP (druk 2153), szczegółowo regulującym obszar związany z wytwarzaniem dokumentów publicznych w kraju. Projekt ustawy o dokumentach publicznych dotyczy skategoryzowania dokumentów publicznych w zależności od ich wpływu na bezpieczeństwo państwa, określenia wymaganego poziomu ich zabezpieczeń, określenia wymogów dla wytwórców dokumentów publicznych, ustalenia zasad opracowywania wzorów dokumentów publicznych, ustalenia obowiązków podmiotów odpowiedzialnych za emisję dokumentów i obowiązków funkcjonariuszy publicznych w zakresie weryfikacji autentyczności dokumentów. Zgodnie z art. 14 ust. 2 pkt 19 ww. projektu ustawy, karta do tachografu podlega regulacjom przedmiotowej ustawy, w tym także minimalnym zabezpieczeniom, oraz jest wydawana przez jednoosobową spółkę Skarbu Państwa, której przedmiotem działalności jest wytwarzanie blankietów dokumentów publicznych i druków zabezpieczonych, mającą siedzibę oraz zakład produkcyjny, w którym wytwarzane są blankiety dokumentów publicznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Spółką, o której mowa w projekcie ustawy o dokumentach publicznych, będzie Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. PWPW S.A. wydaje karty do tachografów w Polsce od 2006 r. W dniu 27 września 2016 r. została zawarta między Ministrem Infrastruktury i Budownictwa a PWPW S.A. umowa w sprawie wydawania kart do tachografów cyfrowych. Umowa obowiązywać będzie przez 24 miesiące od dnia jej zawarcia, a jej realizacja rozpoczęła się 1 października 2016 r. Podpisanie umowy zapewniło zachowanie ciągłości procesu wydawania kart do tachografów cyfrowych.

Obecnie zagadnienia dotyczące dwóch generacji tachografów (analogowych i cyfrowych) regulują dwie ustawy: z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach oraz z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych. Nowy projekt ustawy o tachografach ujednotcił i objął swoim zakresem w jednym akcie prawnym wszystkie wymagania dotyczące obu generacji tachografów. Takie rozwiązanie ułatwia również zapewnienie pełnej spójności przepisów ustawy oraz wpływa na ich większą czytelność i zgodność z unijnymi przepisami. Podobnie jak w przypadku rozporządzenia (UE) nr 165/2014, proponowane zmiany mają na celu zapewnienie większej przejrzystości przepisów poprzez ich uproszczenie i uporządkowanie. 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.

W rozdziale 1 projektu (w art. 1–3) został wskazany zakres projektowanej regulacji, ustanowiono słowniczek oraz wskazano zobowiązania organów państwa członkowskiego do wykonania danych czynności określonych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014. Projekt ustawy nie przewiduje zmian w zakresie dotychczasowej właściwości organów administracji rządowej w systemie tachografów. Projekt ustawy o tachografach reguluje zagadnienia pozostające w kompetencji dwóch organów:

- Prezesa Głównego Urzędu Miar (w zakresie m.in. uzyskiwania homologacji typu tachografów i ich elementów składowych, świadectw funkcjonalności, badań eksploatacyjnych, nadawania uprawnień techników warsztatu, prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów oraz audytu i kontroli podmiotów prowadzących tę działalność),
- Ministra Infrastruktury (w zakresie m.in. wydawania kart do tachografów cyfrowych oraz kontroli przewoźników drogowych i kierowców pod kątem prawidłowego użytkowania tachografów).

Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 i projekt niniejszej ustawy reguluje m.in. zagadnienia związane z wprowadzeniem do obrotu lub użytkowania tachografów lub ich elementów składowych, homologacją typu tachografów, świadectwami funkcjonalności, prowadzeniem działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów, uzyskiwaniem uprawnień technika warsztatu, szkoleniem i egzaminowaniem w tym zakresie oraz wydawaniem kart do tachografów cyfrowych. 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. Projektowana ustawa wprowadza jednolite rozwiązania zarówno dla tachografów 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.

Rozdział 2 (art. 4–9) określa zasady i tryb wydawania świadectwa funkcjonalności i świadectwa homologacji typu tachografu lub jego elementów składowych. Szczegółowo zostały określone kwestie związane z wnioskami o wydanie ww. dokumentów, niezbędnych załączników, sytuacje związane z modyfikacjami programowymi lub sprzętowymi tachografu lub elementu składowego tachografu czy też modyfikacjami związanymi z rodzajem materiałów użytych do wytworzenia tych urządzeń. Istotą proponowanych rozwiązań jest zapewnienie, aby w procesie homologacji typu było potwierdzone, 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.

W projekcie ustawy proponuje się m.in.:

- a) wprowadzenie zmiany przedmiotu świadectwa homologacji typu – zgodnie z dotychczasową regulacją świadectwo homologacji typu dotyczy tachografu cyfrowego albo karty; natomiast zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 państwo członkowskie udziela homologacji typu tachografu lub jego elementu składowego. W związku z tym w projekcie ustawy proponuje się, aby homologacja typu dotyczyła tachografu lub jego elementu składowego (przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, karty do tachografu, wykresówki, urządzenia zewnętrznego GNSS, urządzenia wczesnego wykrywania na odległość, adapter oraz papieru do tachografu cyfrowego),
- b) 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,
- c) 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,

- d) określenie w świadectwie homologacji typu znaku homologacji typu o określonym wzorze,
- e) określenie trybu zmian świadectwa homologacji typu poprzez odpowiednie stosowanie trybu wydawania świadectwa homologacji typu,
- f) wskazanie realizacji 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 wydania świadectwa homologacji typu oraz informacji o cofnięciu świadectwa homologacji typu lub o działaniach podjętych w celu zapewnienia zgodności urządzeń z homologowanym typem,
- g) określenie działań podejmowanych w celu zapewnienia zgodności produkowanych urządzeń z homologowanym typem, opartych na systemie działań określonych w ustawie o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku podejmowanych w przypadku wprowadzenia do obrotu wyrobu niespełniającego 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 świadectwa homologacji typu; środek ten może być poprzedzony czasowym zakazem wprowadzania do obrotu i użytkowania danego urządzenia,
- h) określenie przesłanek cofnięcia przez Prezesa GUM świadectwa homologacji typu, w tym wynikających 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 świadectwa homologacji typu jest również wykrycie braków w zakresie zabezpieczeń urządzenia,
- i) 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,

- j) upoważnienie Prezesa GUM do zatwierdzania, na wniosek producenta tachografu cyfrowego albo jego przedstawiciela, badania eksploatacyjnego tachografów, które nie otrzymały jeszcze homologacji typu.

W projekcie ustawy proponuje się rozszerzenie możliwości złożenia wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu. Obecnie taki wniosek może być złożony 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.

Rozdział 3 projektu (art. 10–27) reguluje zagadnienia związane z prowadzeniem działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów. 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 przyjęcie odpowiednich środków zapobiegających konfliktom interesów między podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów a przedsiębiorstwami przewozowymi. Proponuje się ponadto dostosowanie zakresu czynności podmiotów prowadzących działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów do zakresu wynikającego z art. 23 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 poprzez uwzględnienie czynności „przeglądu”. Proponowane przepisy dotyczące określenia warunków i trybu udzielania zezwoleń na prowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów w istotny sposób upraszczają i porządkują dotychczasowe przepisy ustawy o systemie tachografów cyfrowych, w celu zapewnienia większej ich przejrzystości.

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

W projekcie (art. 10 ust. 2) proponuje się, aby zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów wydawane były w zakresie:

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

W stosunku do ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych proponuje się wprowadzenie następujących zmian:

- a) zmiany 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:
 - niekaralność osób fizycznych prowadzących działalność i osób reprezentujących podmiot za określone przestępstwa,
 - brak zarzutów wobec podmiotu i osób fizycznych reprezentujących ten podmiot związanych z prowadzeniem działalności naruszającej prawo o tachografach, w tym skutkujących wydaniem decyzji w sprawie cofnięcia zezwolenia lub nałożenia kary pieniężnej,
- określenie warunku braku konfliktu interesów między podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów 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:
 - zakresu odpowiedzialności i uprawnień pracowników,
 - organizacji kontroli wewnętrznej

oraz wprowadzenie wymagania, aby stosowane procedury zapewniały bezstronność i niezależność podmiotów prowadzących działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów od podmiotów, na rzecz których świadczone będą usługi, oraz brak konfliktu interesów między tymi podmiotami,

- odstąpienie od określonych dotychczas w ustawie wymagań w zakresie posiadania danych warunków lokalowych, w tym miejsc parkingowych,
- odstąpienie od obowiązku podawania we wniosku o zezwolenie numeru REGON.

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

Kategorie przestępstw, określonych w art. 11 ust. 2 pkt 3 lit. a projektowanej ustawy, są powtórzeniem kategorii przestępstw określonych w ustawie o systemie tachografów cyfrowych, uzupełnionych o przestępstwa przeciwko obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi oraz za przestępstwo określone w art. 50 projektowanej ustawy (kto produkuje, dystrybuuje, reklamuje, sprzedaje lub w inny sposób udostępnia urządzenia, przedmioty lub oprogramowanie wykonane lub przeznaczone do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf – podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2).

W opinii projektodawcy, osoby popełniające te przestępstwa nie mogą być uznane za osoby o nieposzlakowanej reputacji, co stanowi jedno z kryteriów dopuszczalności wykonywania czynności w zakresie tachografów, zgodnie z art. 24 ust. 2 lit. c rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Ponadto charakter chronionych interesów w przepisach dotyczących tych przestępstw jest bardzo zbliżony do charakteru interesu, który ma być chroniony projektowanymi przepisami – zapewnienie wiarygodności danych rejestrowanych przez tachograf.

W proponowanych przesłankach wydania 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 osoby, która wykonuje czynności technika warsztatu, oraz posiadanych urządzeń niezbędnych do wykonywania danej działalności.

W projekcie ustawy proponuje się wprowadzenie zmian w zakresie obowiązków podmiotów prowadzących działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów. Proponuje się wprowadzenie nowych obowiązków tych podmiotów:

- a) określenie obowiązku bycia niezależnym i bezstronnym w stosunku do podmiotów, na rzecz których warsztat świadczy usługi,
- b) określenie zakazu prowadzenia działalności zawodowej, która mogłoby stanowić zagrożenie dla ogólnego bezpieczeństwa systemu tachografów.

W projekcie ustawy proponuje się upoważnienie Prezesa GUM do przeprowadzenia kontroli podmiotów prowadzących działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014. Przedmiotem kontroli powinno być przestrzeganie rozporządzenia 165/2014 i ustawy oraz spełnianie warunków niezbędnych do otrzymania zezwolenia.

W stosunku do ustawy o systemie tachografów cyfrowych 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.

W projekcie ustawy proponuje się określenie trybu postępowania w przypadku prowadzenia przez podmioty prowadzące działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów z naruszeniem prawa. Wprowadzono zasadę wydawania przez Prezesa GUM zaleceń dostosowania przez te podmioty 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 obecnie art. 12 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. 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 te podmioty działalności do przepisów prawa. W projekcie ustawy proponuje się również określenie przesłanek cofania udzielonych zezwoleń. Cofnięcie udzielonych zezwoleń może być poprzedzone czasowym zakazem wykonywania czynności objętych zezwoleniem.

Podstawową przesłanką 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),
- c) wprowadzenie możliwości czasowego cofnięcia zezwolenia na okres do 2 lat,
- d) możliwość zawieszenia działalności w przypadku niespełniania wymagań niezbędnych do uzyskania zezwolenia w zakresie zatrudnienia technika warsztatu lub posiadania niezbędnego wyposażenia technicznego (urządzeń).

W art. 23 projektu wprowadzono także:

- 1) możliwość cofnięcia zezwolenia na wniosek podmiotu posiadającego zezwolenie;
- 2) stwierdzenia, w drodze decyzji, przez Prezesa GUM, wygaśnięcia zezwolenia – w przypadku zakończenia działalności, likwidacji albo upadłości podmiotu posiadającego zezwolenie albo gdy z innych powodów zezwolenie stało się bezprzedmiotowe.

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

- a) działa poprawnie;
- b) prawidłowo rejestruje i przechowuje dane, i czy poprawne są parametry kalibracji.

Zgodnie z powyższymi przepisami funkcjonariusze służb kontrolnych są uprawnieni do polecenia zatwierdzonym warsztatom przeprowadzenia ww. badania i szczegółowych badań służących zbadaniu obecności urządzeń manipulacyjnych. W przypadku wykrycia urządzeń manipulacyjnych sprzęt ten, w tym samo urządzenie, przyrząd

rejestrujący lub jego elementy oraz karta kierowcy mogą zostać usunięte z pojazdu i wykorzystane jako dowód zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi postępowania z takimi dowodami.

W celu realizacji powyższych praw zostało wprowadzone w art. 26 projektu ustawy o tachografach uprawnienie do skierowania pojazdu do warsztatu, które to uprawnienie zostało powiązane z obowiązkiem warsztatu do zapewnienia niezwłocznego sprawdzenia funkcjonowania tachografu lub podłączenia do niego urządzeń manipulacyjnych.

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 będą kierowane tylko w przypadku uzasadnionego podejrzenia funkcjonariusza kontrolującego. Średniorocznie Inspekcja Transportu Drogowego wykrywa ok. 270 przypadków podłączenia niedozwolonego urządzenia do tachografu oraz ok. 380 przypadków samowolnej ingerencji w pracę tachografu (dane GITD).

Zgodnie z projektowanym art. 26 ust. 5 wysokość opłat za poszczególne czynności związane z przeprowadzeniem dodatkowych badań, o których mowa w art. 38 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, i doprowadzeniem do prawidłowego działania badanego tachografu nie może być łącznie wyższa niż 15 000 zł. Z informacji przedstawionych przez podmioty prowadzące działalność w zakresie sprawdzeń tachografów wynika, że koszt wszystkich czynności podejmowanych w zakresie sprawdzenia tachografu może wynieść od 1600 do 2900 zł, a koszt wszystkich czynności w zakresie dostosowania tachografu do wymagań od 10 000 zł do 13 500 zł. Przyjmując wartości maksymalne, wysokość opłat za wszystkie czynności nie powinna przekroczyć 16 400 zł. Zauważyć jednak należy, że nie powinny być wykonywane wszystkie czynności jednocześnie – wykonanie czynności np. dostosowania tachografu

do wymagań powinno wykluczać wykonanie czynności np. dostosowania czujnika ruchu do wymagań. Przy założeniu racjonalności zlecanych czynności w ramach badań maksymalny koszt badania nie powinien przekroczyć 7000 zł. Przyjmując stosunek określonej stawki godzinowej za czas pracy pracownika administracji miar przy tachografach cyfrowych (200 zł) do maksymalnej stawki określonej w ustawie (350 zł), maksymalna wysokość opłat za czynności związane z przeprowadzeniem badań i doprowadzeniem do prawidłowego działania badanego tachografu, określona w ustawie, powinna wynieść 12 250 zł. Różnica między 15 000 zł a 12 250 zł umożliwiłaby ewentualne podniesienie opłat bez konieczności zmiany ustawy, w przypadku gdyby koszty sprawdzania tachografów inteligentnych, które jeszcze nie są dostępne na rynku (nieznane są koszty sprawdzeń i napraw tych tachografów), były znacznie wyższe niż obecnie dostępnych tachografów.

Podkreślić jednak należy, że zlecenia dokonania badań w większości przypadków dotyczyć będą tylko określonych czynności, wobec czego opłaty ponoszone z tego tytułu będą znacznie niższe od przyjętej maksymalnej kwoty opłat za wykonanie wszystkich czynności. Dla oszacowania OSR przyjęto, że opłaty te w większości mogą wynosić od 600 do 5000 zł.

Prezes Głównego Urzędu Miar, realizując zadania publiczne na podstawie ustawy o tachografach, będzie przetwarzać dane techników warsztatu, podmiotów posiadających zezwolenie oraz podmiotów szkolących, z uwzględnieniem 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 04.05.2016, str. 1).

W rozdziale 4 (art. 28–39) określa się wymagania dla techników warsztatu, którzy są uprawnieni do dokonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów. Warunkiem posiadania uprawnienia technika warsztatu jest posiadanie, wydawanego przez Prezesa GUM, certyfikatu technika warsztatu. Certyfikat wydawany będzie w zakresie tachografów analogowych lub cyfrowych.

W projekcie określa się wymagania, które muszą być spełnione, aby taki certyfikat uzyskać. Podstawowymi wymaganiami będą:

- 1) ukończenie szkolenia z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych lub cyfrowych,
- 2) zdanie egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub cyfrowych, przed powołaną przez Prezesa GUM komisją egzaminacyjną.

W projekcie określa się obowiązki technika warsztatu. Jednym z tych obowiązków jest uczestniczenie w okresowych szkoleniach z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych lub cyfrowych. W przypadku nieuczestniczenia w takich szkoleniach certyfikat technika warsztatu będzie zawieszany przez Prezesa GUM, do czasu przedłożenia zaświadczenia o ukończeniu okresowego szkolenia.

Pozostałe obowiązki mają na celu zapewnienie prawidłowego wykonywania czynności instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów. W przypadku naruszenia tych obowiązków, Prezes GUM cofa certyfikat technika warsztatu.

W projekcie określa się wymagania dla podmiotów szkolących techników warsztatu. Podmioty te mają podlegać certyfikacji dokonywanej przez Prezesa GUM i jego kontroli. Certyfikat będzie wydawany na okres 3 lat przedsiębiorcy, który:

- nie był prawomocnie skazany za przestępstwa, o których mowa w art. 11 ust. 2 pkt 3 lit. a projektu,
- posiada wyposażenie dydaktyczne zapewniające właściwe przeprowadzenie szkolenia podstawowego i szkolenia okresowego,
- zatrudnia co najmniej jednego wykładowcę lub sam jest wykładowcą spełniającym odpowiednie wymagania,
- posiada szczegółowe programy szkoleń podstawowych i szkoleń okresowych oraz właściwe warunki organizacji tych szkoleń.

Podmiot szkolący będzie wydawać zaświadczenie o ukończeniu szkolenia podstawowego i szkolenia okresowego, zgodne ze wzorami, określonymi w akcie wykonawczym, oraz przekazywać stosowną informację Prezesowi GUM.

W rozdziale 5 (art. 40–41) dotyczącym opłat za czynności organów administracji miar wskazano czynności, za które pobiera się opłaty, i maksymalne wysokości tych opłat. Opłatę pobiera się za:

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

- 4) wydanie i zmianę zezwolenia;
- 5) wydanie certyfikatu technika warsztatu;
- 6) przystąpienie do egzaminu z zakresu przepisów o sprawdzaniu i przeglądach tachografów analogowych lub tachografów cyfrowych;
- 7) wydanie certyfikatu podmiotu szkolącego;
- 8) umorzenie postępowania na skutek wycofania wniosku przez stronę, na której żądanie postępowanie zostało wszczęte. W tym przypadku strona ponosi opłatę za badania wykonane do dnia wycofania wniosku.

Wysokość maksymalnych opłat pozostaje na dotychczasowym poziomie. Stawka godzinowa za czas pracy pracownika administracji miar nie może być wyższa niż 350 zł, a czas trwania przeprowadzanych czynności nie może być dłuższy niż 250 godzin. Wysokość opłaty za:

- wydanie, zmianę lub odmowę wydania świadectwa homologacji typu albo zatwierdzenie badania eksploatacyjnego – nie może być wyższa niż 4000 zł,
- wydanie zezwolenia – nie może być wyższa niż 17 000 zł,
- zmianę zezwolenia – nie może być wyższa niż 5000 zł,
- przystąpienie do egzaminu dla technika warsztatu – nie może być wyższa niż 500 zł,
- wydanie certyfikatu technika warsztatu – nie może być wyższa niż 300 zł,
- wydanie certyfikatu podmiotu szkolącego – nie może być wyższa niż 2000 zł.

Wysokość stawki godzinowej za czas pracy pracownika administracji miar oraz konkretnych opłat określi, w drodze rozporządzenia, Minister Przedsiębiorczości i Technologii w porozumieniu z Ministrem Finansów.

Rozdział 6 (art. 42–49) dotyczy wydawania, przedłużania oraz wymiany kart do tachografów cyfrowych oraz praw i obowiązków podmiotu wydającego karty. Zakres proponowanych zmian uwzględnia wymagania dla kart najnowszej generacji, które zostały określone w Załączniku 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.

Minister właściwy do spraw transportu powierza podmiotowi wydającemu karty przetwarzanie danych zawartych w ewidencji kart, w tym także dane osobowe

wnioskodawców, narodowe klucze kryptograficzne oraz 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. W art. 44 ust. 3 pkt 1 lit. a, pkt 3 oraz pkt 4 projektu określa się wymaganie dołączenia do wniosku o wydanie karty fotografii kierowcy, technika warsztatu oraz osoby uprawnionej do kontroli, w przypadku karty kontrolnej imiennej. Przetwarzanie powyższych danych, w tym wizerunku osoby, jest niezbędne do celu, jakim jest wydanie karty zgodnie z przepisami UE, tj. aktami wykonawczymi do rozporządzenie (UE) nr 165/2014:

- załącznikiem 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 09.10.1998, str. 1),
- załącznikiem 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).

Rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 zobowiązano państwa członkowskie do wymiany danych drogą elektroniczną w celu zapewnienia niepowtarzalności wydanych kart kierowcy. W celu ułatwienia wymiany danych elektronicznych dotyczących kart kierowcy między państwami członkowskimi, Komisja utworzyła system informacyjny Tachonet, który umożliwia państwom członkowskim przekazywanie innym państwom członkowskim zapytań w sprawie informacji dotyczących wydawania kart kierowcy i ich statusu. W rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 wprowadzono obowiązek wzajemnego połączenia krajowych rejestrów elektronicznych dotyczących kart kierowcy w całej Unii Europejskiej przy wykorzystaniu systemu informacyjnego Tachonet lub systemu z nim kompatybilnego. Jednak w przypadku systemu kompatybilnego wymiana danych elektronicznych ze wszystkimi pozostałymi państwami członkowskimi musi być możliwa za pośrednictwem systemu informacyjnego Tachonet. Wspólne procedury i specyfikacje techniczne dla systemu informacyjnego Tachonet, z uwzględnieniem formatu wymienianych danych, procedur technicznych do celów konsultacji elektronicznych w krajowych rejestrach

elektronicznych, procedur dostępu i mechanizmów zabezpieczenia zostały ustanowione w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2016/68 z dnia 21 stycznia 2016 r. w sprawie wspólnych procedur i specyfikacji koniecznych do wzajemnego połączenia elektronicznych rejestrów kart kierowcy.

W przypadku przedłużania ważności karty warsztatowej projektowana regulacja uwzględnia 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 urzędzeń, nieposzlakowanej reputacji). Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 165/2014 przedłużenie karty nastąpi w ciągu 15 dni roboczych od otrzymania ważnego wniosku o przedłużenie i całej niezbędnej dokumentacji, a 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. Wprowadzono także procedurę 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.

W projekcie ustawy wskazuje się określenie realizacji 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, przedłużaniem i wymianą kart do tachografu cyfrowego. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 wydanie karty kierowcy nastąpi w ciągu 30 dni od otrzymania przez podmiot wydający karty wniosku i wszelkich niezbędnych dokumentów. Zamiast każdorazowego przedstawiania dowodu potwierdzającego miejsce normalnego zamieszkania kierowcy przyjęto oświadczenie, a w przypadku wątpliwości co do prawdziwości ww. oświadczenia, dowodem w sprawie może być zgodnie z rozporządzeniem (UE) 165/2014 jakikolwiek właściwy środek, tj. dowód

tożsamości czy inny ważny dokument. W przypadku przedłużenia ważności karty kierowcy wniosek powinien być złożony nie później niż na 15 dni roboczych przed upływem okresu ważności karty, nowa karta wydana zostanie wówczas przed upływem okresu ważności starej karty. Weryfikacja danych w systemie Tachonet związana jest z podjęciem odpowiednich środków w celu zapewnienia, by wnioskodawca nie posiadał już ważnej karty kierowcy.

Cofanie karty kierowcy jest możliwe tylko i wyłącznie w przypadku:

- gdy karta zostanie uznana przez właściwe organy państwa członkowskiego za sfałszowaną,
- gdy kierowca korzysta z karty, której nie jest posiadaczem,
- gdy karta, w której posiadaniu jest kierowca, została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów.

Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 przewiduje także obowiązek jak najszybszego zwrotu zawieszanej lub cofniętej karty przez państwo członkowskie inne niż państwo, które wydało kartę. Ww. obowiązek został nałożony bezpośrednio w projekcie na podmiot wydający karty. 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.

W związku z wprowadzeniem możliwości wydania czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy dla kierowców z państw trzecich, które nie podpisały umowy AETR, na okres nieprzekraczający 185 dni, ustanowiono procedury umożliwiające weryfikację, czy kierowcę takiego łączy stosunek pracy z przedsiębiorstwem transportowym mającym siedzibę w państwie członkowskim wydania oraz czy w przedmiotowym przypadku zastosowanie ma rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009.

Zgodnie z rozporządzeniem (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 jest konieczny powrót pojazdu do bazy) – pod warunkiem, że kierowca może wykazać brak możliwości przedstawienia lub użycia karty podczas tego okresu. W związku z powyższym projekt ustawy nakłada obowiązek wystawiania przez podmiot wydający karty stosownych zaświadczeń.

Wymiana karty kierowcy na jej odpowiednik możliwa jest 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.

Zgodnie z art. 31 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 krajowy rejestr elektroniczny kart kierowcy gromadzi dane w okresie co najmniej równoważnym z okresem ważności kart kierowcy:

- nazwisko i imię kierowcy,
- data i – jeżeli ta informacja jest dostępna – miejsce urodzenia kierowcy,
- numer ważnego prawa jazdy i kraj wydający prawo jazdy (w stosownych przypadkach),
- status karty kierowcy,
- numer karty kierowcy.

Podmiot wydający karty oraz minister właściwy do spraw transportu w zakresie rozpatrywania skarg i wniosków związanych z wykonywaniem przez podmiot wydający karty swoich zadań przetwarzają dane osobowe, realizując zadania związane z wydawaniem kart do tachografów cyfrowych. Zapewnienie sprawności wydawania kart leży w interesie publicznym oraz warunkuje możliwość prawidłowego funkcjonowania transportu drogowego. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 oraz rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/68 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.

Rozdział 7 (art. 50–57) określa przepisy karne oraz przepisy o karach pieniężnych za naruszenia przepisów ustawy oraz rozporządzenia (UE) nr 165/2014. 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 uchylającej 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).

Sankcje nakładane za naruszenie przepisów rozporządzenia (UE) nr 165/2014, zgodnie ze znowelizowanym katalogiem naruszeń przepisów o używaniu tachografów, wykresówek i kart kierowców w zmienionym załączniku III dyrektywy 2006/22/WE, wprowadza projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (UC 90). Rewizja 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 byłym 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 było 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 o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (UC90), dostosowującym wszystkie sankcje do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, projekt w dniu 20 lipca 2017 r. został przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich, natomiast w dniu 28 września 2017 r. został przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów. Prace nad dwoma dokumentami – UC25 i UC90 – były prowadzone w sposób skorelowany i spójny. Wcześniejsze wejście w życie jednego z projektów nie

ma wpływu na zakres obowiązywania drugiego projektu. Wszystkie kary nakładane na kierowcę, zarządzającego transportem oraz przedsiębiorstwo transportowe zostały uregulowane w jednym projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (UC90) jako dokumencie całościowo regulującym obowiązki i warunki związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz kontrolą tego przewozu. W projekcie UC90 zawarto także zmiany w zakresie art. 4 w pkt 22 lit. a (zmiany odniesienia do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 na rozporządzenie (UE) nr 165/2014) oraz mającą podobny charakter nowelizację art. 92b ust. 1.

Projekt zawiera natomiast katalog sankcji za naruszenia wymagań i obowiązków określonych w ustawie, w tym dla podmiotów posiadających zezwolenie, techników warsztatu, producentów tachografów i ich części składowych, a także kierowców w zakresie obowiązków określonych w:

- art. 29 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, czyli niezgłoszenia faktu kradzieży karty właściwemu organowi państwa, w którym dokonano kradzieży,
- art. 29 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, czyli niezgłoszenia faktu utraty karty właściwym organom, o których mowa w tym artykule,
- art. 47 ust. 2 pkt 1, czyli niezawiadomienia o uszkodzeniu karty podmiotu wydającego karty,
- art. 47 ust. 2 pkt 2 lit. a, czyli niezwrócenia uszkodzonej karty do podmiotu wydającego karty,
- art. 47 ust. 2 pkt 2 lit. c, czyli niezwrócenia karty wymienianej z powodu zmiany danych zawartych na karcie do podmiotu wydającego karty.

Przepisy dotyczące wysokości kary pieniężnej określają wysokość tych kar, wskazując ich górną i dolną granicę.

Rozdział 8 (art. 58–63) wprowadza zmiany w obowiązujących przepisach:

- ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
- ustawie z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach,
- ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia,
- ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców,

– ustawie z ... 2018 r. o dokumentach publicznych.

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 wyrazu „tachograf”. Ponadto konieczna jest zmiana odniesienia do rozporządzenia (EWG) 3821/85 na odniesienie do rozporządzenia (UE) 165/2014.

W projekcie przewidziano zmianę ustawy – Prawo o ruchu drogowym poprzez umożliwienie stałego dostępu do bazy CEPIK urzędom miar. Pozwoli to, przy analizach wykonywanych przez GUM zgłaszanych ostatnio licznie przez Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego i dyrektorów Okręgowych Urzędów Miar oraz inne podmioty, domniemanych przypadków naruszenia przepisów dotyczących m.in. wymagań rozporządzenia (UE) nr 1266/2009, sprawne określanie lub potwierdzanie daty pierwszej rejestracji pojazdu, w którym zainstalowany jest kontrolowany tachograf cyfrowy. Tym samym możliwe byłoby, gdyby data pierwszej rejestracji pojazdu była późniejsza niż w tym przypadku 1 października 2012 r., szybkie stwierdzenie z całą pewnością, że w pojeździe powinien być zainstalowany tachograf „trzeciej generacji” wraz z czujnikiem ruchu KITAS 2+, a niezależny sygnał ruchu powinien być dostępny. Tym samym stanowiłoby to podstawę do wszczęcia postępowania w sprawie cofnięcia zezwolenia na prowadzenie warsztatu tachografów cyfrowych. Informacja z bazy danych CEPIK dotycząca daty pierwszej rejestracji pojazdu byłaby przydatna także przy analizie przypadków, gdy pojazd został zarejestrowany po raz pierwszy przed dniem 1 października 2012 r., a także po wdrożeniu do użytkowania inteligentnych tachografów. Informacje dotyczące daty pierwszej rejestracji pojazdu będą miały istotne znaczenie w przypadku wdrożenia do krajowego porządku prawnego wytycznych Dyrekcji Generalnej Komisji Europejskiej ds. Transportu i Mobilności (MOVE) w projektowanym kształcie.

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

W art. 24a ustawy – Prawo o miarach proponuje się wprowadzenie ust. 1a określającego maksymalną wysokość stawek godzinowych za czas pracy pracowników administracji

miar. Stawka ta jest ustalona w wysokości określonej w projektowanej ustawie – 350 zł, co odpowiada stawce ustalonej w obowiązującej ustawie o systemie tachografów cyfrowych. Ponadto w związku ze zmianą art. 24a ust. 4 ustawy – Prawo o miarach stanowiącego podstawę do wydania aktu przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych konieczne będzie wydanie nowego rozporządzenia w sprawie wysokości i trybu pobierania opłat.

W ustawie – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia wprowadzono zmianę, polegającą na dodaniu w postępowaniu mandatowym w sprawach naruszeń przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego wymienionych w załączniku nr 1 i 2 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w których oskarżycielem publicznym jest właściwy organ Inspekcji Transportu Drogowego, Policji – także właściwy organ Straży Granicznej. W ww. postępowaniu można nałożyć grzywnę w wysokości do 2000 zł.

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.

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).

Rozdział 9 (art. 64–75) określa przepisy przejściowe i końcowe. W projekcie ustawy proponuje się m.in. wprowadzenie przepisów przejściowych w zakresie spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy oraz wydanych zezwoleń i zaświadczeń potwierdzających posiadanie uprawnień przez technika warsztatu. Do postępowań w sprawach uzyskania praw, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, proponuje się stosować przepisy dotychczasowe. Natomiast w sprawach o cofnięcie uprawnień proponuje się stosować przepisy nowe, które są korzystniejsze dla stron tych postępowań.

Zezwolenia na prowadzenie warsztatu obsługującego tachografy analogowe są wydawane dotychczas na okres od roku do 4 lat. W projekcie proponuje się, aby

zezwolenia te zachowały ważność przez okres, na który zostały wydane, pod warunkiem, że działalność wykonywana na podstawie tych zezwoleń nie jest prowadzona łącznie z działalnością zawodową, która mogłaby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa systemu tachografów zdefiniowanego w dodatku 10 załącznika 1B do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 oraz załącznika 1C do rozporządzenia (UE) 2016/799 i jest niezależna od działalności związanej z wykonywaniem przewozów drogowych pojazdem objętym obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu. Ze względu na fakt, że okres ważności tych zezwoleń może upływać w bardzo krótkim okresie po wejściu w życie nowych przepisów, proponuje się, aby Prezes GUM w takim przypadku mógł przedłużyć dotychczasowe zezwolenie na okres nieprzekraczający 2 lat od dnia wejścia w życie ustawy. Dotyczy to w szczególności podmiotów, które z przyczyn obiektywnych nie mogą spełnić nowego wymagania – zatrudnienia technika warsztatu. Celem tego przepisu jest zapewnienie możliwości dostosowania działalności przedsiębiorców do nowych wymagań. Podmioty te muszą mieć wystarczający czas na zatrudnienie techników warsztatu, którzy muszą być odpowiednio wyszkoleni i zdać egzamin. Szczegółowe przepisy o szkoleniach i egzaminach zostaną określone w przepisach wykonawczych do ustawy. Dopiero po ogłoszeniu tych przepisów podjęte mogą być czynności przez podmioty prowadzące działalność w zakresie tachografów analogowych, w celu uzyskania nowych zezwoleń na prowadzenie tej działalności.

W przypadku tachografów cyfrowych, z uwagi na bezterminową ważność zezwoleń na prowadzenie warsztatów obsługujących tachografy cyfrowe, zasadne jest ustanowienie w tym przypadku obowiązku dostosowania się do nowych wymagań. Podmioty, które w dniu wejścia w życie ustawy prowadzą warsztat tachografów cyfrowych, mogą prowadzić nadal swoją działalność w dotychczasowym zakresie przez okres 2 lat od dnia wejścia w życie ustawy. W celu dostosowania swojej działalności do nowych przepisów, nie później niż na 3 miesiące przed upływem tego okresu, podmioty te mogą złożyć wnioski o wydanie zezwolenia na podstawie nowych przepisów. Za wydanie zezwolenia na podstawie takiego wniosku nie pobiera się opłaty.

W projektowanej ustawie proponuje się również wprowadzenie przepisów przejściowych dla osób posiadających obecnie uprawnienia technika warsztatu. Uprawnienia te nabyte na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność, pod warunkiem, że osoba posiadająca te uprawnienia nie była skazana prawomocnie za przestępstwa określone w projektowanej ustawie i nie jest osobą, której działalność

może powodować konflikt interesów. Przez okres 2 lat od dnia wejścia w życie ustawy technik warsztatu posiadający uprawnienia może wykonywać swoje czynności w zakresie tachografów cyfrowych na podstawie zaświadczenia wydanego przez Prezesa GUM na podstawie dotychczasowych przepisów. W tym okresie technik warsztatu posiadający uprawnienia może wystąpić z wnioskiem o wydanie certyfikatu technika warsztatu w zakresie tachografów cyfrowych na podstawie nowych przepisów. Za wydanie takiego certyfikatu nie pobiera się opłaty.

W projekcie proponuje się, aby:

- a) dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 89 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym zachowały moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 89 ust. 5 tej ustawy po jej nowelizacji, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy,
- b) dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 24a ust. 4 ustawy – Prawo o miarach zachowały moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 24a ust. 4 tej ustawy po jej nowelizacji, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Zmiana wspomnianych przepisów wykonawczych nie jest konieczna z dniem wejścia w życie projektowanej ustawy. Zmiany te mają charakter dostosowania do zmieniających projektowaną ustawą przepisów.

W projekcie proponuje się ponadto, aby przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 8 ust. 6 ustawy – Prawo o miarach zachowały moc i mogły być zmieniane odpowiednio na podstawie tych przepisów. Jest to zmiana wynikająca z konieczności dostosowania przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 8 ust. 6 ustawy – Prawo o miarach do zmian wprowadzanych projektowaną ustawą. Zgodnie z § 7 obowiązującego rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli, prawnej kontroli metrologicznej w zakresie zatwierdzenia typu, legalizacji pierwotnej i legalizacji ponownej po naprawie podlegają urządzenia rejestrujące stosowane w transporcie drogowym – tachografy samochodowe na zasadach określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie

drogowym i uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającym 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). Z dniem wejścia w życie projektowanej ustawy urządzenia te będą regulowane przepisami tej ustawy, w związku z czym konieczna będzie nowelizacja rozporządzenia wydanego na podstawie art. 8 ust. 6 ustawy – Prawo o miarach.

W projekcie proponuje się wprowadzenie przepisów o wysokości opłat za:

- 1) wydanie świadectwa funkcjonalności i odmowę wydania świadectwa funkcjonalności – ustala, w drodze decyzji, Prezes GUM na podstawie liczby godzin przeznaczonych na wykonanie czynności związanych z wydaniem albo odmową wydania świadectwa funkcjonalności i stawki godzinowej za czas pracy pracowników administracji miar – w wysokości 220 zł;
- 2) wydanie świadectwa homologacji typu, zmianę świadectwa homologacji typu i odmowę wydania świadectwa homologacji typu – w wysokości 1000 zł;
- 3) zatwierdzenie badania eksploatacyjnego – w wysokości 5000 zł;
- 4) wydanie certyfikatu podmiotu szkolącego – w wysokości 1000 zł.

Stawki te będą obowiązywać do dnia 31 grudnia 2018 r., tj. do czasu wejścia w życie przepisów o opłatach wydanych na podstawie art. 41 ust. 3 projektowanej ustawy. Projekt ustawy przewiduje wejście w życie ustawy z dniem 1 czerwca 2018 r., z wyjątkiem przepisów dotyczących prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r., oraz z uwzględnieniem obowiązywania od dnia 15 czerwca 2019 r. (obowiązku instalowania i użytkowania w pojazdach po raz pierwszy rejestrowanym na terytorium UE po tej dacie inteligentnych tachografów) wymogów dotyczących okresu ważności kart do tachografów oraz obowiązku nałożonego na podmiot wydający karty produkcji lub zakupu kart, spełniających wymogi określone w załączniku 1C do rozporządzenia (UE) 2016/799.

Do dnia 1 stycznia 2019 r. do prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw analogowych i cyfrowych tachografów będą

stosowane dotychczasowe regulacje, ujęte w dwóch ustawach: z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach oraz z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych.

Termin wejścia w życie przepisów określających warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia warsztatów został wyznaczony na dzień 1 stycznia 2019 r., co jest zgodne z uchwałą nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych.

Mając na uwadze zaawansowane prace w Sejmie RP nad projektem ustawy o dokumentach publicznych, został zaproponowany oddzielny termin wejścia w życie art. 63. Mając na uwadze 6-miesięczne od dnia ogłoszenia *vacatio legis* tego projektu, uzasadnione jest wskazanie konkretnego, oznaczonego dnia, z którym wejdzie w życie ten przepis.

Projektowane przepisy wpłyną na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów. Zwiększone zostaną wymagania niezbędne do prowadzenia działalności, co zwiększy wiarygodność i rzetelność wykonywanych przez te podmioty usług. Wprowadzane są także ułatwienia w prowadzeniu tej działalności. Do podstawowych ułatwień zaliczyć należy: wydawanie bezterminowych zezwoleń na prowadzenie działalności, możliwość zawieszenia zezwolenia, wprowadzenie mniej dotkliwych sankcji nakładanych w przypadku naruszenia obowiązków. Celem projektowanych przepisów jest również ograniczenie obowiązkowych opłat ponoszonych przez te podmioty w związku z ich działalnością. Ponadto, oceniając wpływ projektu na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, należy wskazać, że wprowadzane rozwiązania przyczynią się także do zapewnienia uczciwej konkurencji na rynku transportu drogowego poprzez ograniczenie możliwości manipulowania danymi rejestrowanymi przez tachograf.

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 ustawy nie podlega notyfikacji.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym 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.

<p>Nazwa projektu Ustawa o tachografach <i>Poprzedni tytuł: ustawa o zmianie ustawy o systemie tachografów cyfrowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw</i></p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury współpracujący – Główny Urząd Miar</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Chodkiewicz, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Hanna Kowalska – Naczelnik Wydziału w Departamencie Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630 15 50 Hanna.Kowalska@mi.gov.pl Anna Kowalczyk – główny specjalista w Departamencie Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630 12 51 Anna.Kowalczyk@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 26 marca 2018 r.</p> <p>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 28.02.2014, str. 1)</p> <p>Nr w Wykazie prac UC 25</p>
---	---

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 są zobowiązane do przyjęcia przepisów prawa w dziedzinie objętej przedmiotowym rozporządzeniem, w szczególności w zakresie zagadnień, w których zgodnie z powyższym aktem na państwa członkowskie został nałożony 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 przez ograniczenie manipulowania danymi rejestrowanymi przez te urządzenia, zwiększa wiarygodność warsztatów wykonujących instalacje, naprawy, sprawdzenia i przeglądy 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 warszatom sprawdzenia ewentualnego podłączenia do tachografów 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 r. W Polsce, jak zresztą w większości państw członkowskich UE, kompetencje w zakresie tachografów są rozdzielone pomiędzy różne organy administracji (w szczególności MI, Prezesa GUM, MPiT) i 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. przez rozwijanie elementów technicznych tachografu, wprowadzenie poprawek do procedur kontroli, zapewnienie większej przejrzystości przepisów rozporządzenia przez uproszczenie i uporządkowanie jego 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 jego elementów składowych oraz wydanie świadectwa funkcjonalności tachografu lub jego elementów składowych. 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	526 podmiotów 305 podmiotów	Główny Urząd Miar	Zmiana wymagań w zakresie 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). Dotyczy to około 50 podmiotów. Zmiana wymagań w zakresie procedur nie powinna wpłynąć na liczbę warsztatów. Proponowane zmiany, w tym wprowadzenie obowiązkowych, okresowych 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 kontrolujących przewozy drogowe, proponuje się zobowiązanie warsztatów do niezwłocznego sprawdzenia tego tachografu.
Przewoźnicy drogowi	ok. 60 tys. – krajowy przewóz rzeczy, ok. 8,5 tys. – krajowy przewóz osób, 28 227 – międzynarodowy przewóz rzeczy,	Dane statystyczne dot. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przekazane do resortu infrastruktury przez urzędy marszałkowskie, starostwa oraz urzędy miast i gmin, w ramach	Brak konfliktu interesów podmiotów prowadzących warsztat w zakresie tachografów z przewoźnikami drogowymi pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo systemu i uczciwą konkurencję.

	3280 – międzynarodowy przewóz osób	realizacji przepisu 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	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 postaci elektronicznej.
Osoby wykonujące zawód technika warsztatu	1780	Główny Urząd Miar (na podstawie liczby wydanych zaświadczeń o posiadaniu uprawnień technika warsztatu)	Proponowane zmiany, w tym określenie obowiązków techników warsztatu i sankcji za naruszenie tych obowiązków oraz wprowadzenie obowiązkowych, okresowych szkoleń dla techników warsztatu, wpłyną na zwiększenie wiarygodności warsztatów i ograniczą ryzyko popełniania oszustw i manipulacji związanych z rejestracją danych przez tachograf.
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, egzaminowaniem i certyfikowaniem techników warsztatu, wydawaniem zezwoleń na prowadzenie warsztatu oraz przesyłaniem KE i innym państwom członkowskim odpowiednich informacji w powyższym zakresie.
Inspekcja Transportu Drogowego, Policja, Straż Graniczna, służba celna		Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Nowe uprawnienie osób dokonujących kontroli danych rejestrowanych przez tachograf, do skierowania pojazdu do warsztatu w celu sprawdzenia prawidłowego funkcjonowania urządzenia lub podłączenia do niego urządzeń manipulacyjnych.

Podmiot wydający karty do tachografu cyfrowego	1	Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych	Podmiot wydający karty (obecnie Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.), oprócz dotychczasowych obowiązków, wydawać będzie w uzasadnionych przypadkach czasowe i nieodnawialne karty kierowcy, przyjmować w formie elektronicznej wnioski, także potwierdzone profilem zaufanym ePUAP, weryfikować uprawnienia techników warsztatu.
--	---	---	---

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy został przesłany do konsultacji następującym organizacjom i stowarzyszeniom przewoźników drogowych, pracodawców i pracobiorców transportu drogowego oraz podmiotom prowadzącym warsztaty:

- 1) Instytutowi Transportu Samochodowego;
- 2) Krajowej Izbie Gospodarczej;
- 3) Niezależnemu Samorządnemu Związkowi Zawodowemu „Solidarność”;
- 4) Ogólnopolskiemu Związkowi Pracodawców Transportu Drogowego;
- 5) Ogólnopolskiemu Związkowi Pracodawców Transportu Samochodowego;
- 6) Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych;
- 7) Polskiej Izbie Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 8) Polskiej Izbie Pracodawców Prywatnych Lewiatan;
- 9) Przemysłowemu Instytutowi Motoryzacji;
- 10) Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 11) Transport i Logistyka Polska;
- 12) Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.;
- 13) Lontex Sp. z o.o. Sp. k.;
- 14) Scania Polska;
- 15) Litewka Katarzyna i Wiesław Litewka – wspólnicy spółki cywilnej „TACHO-TAX” S.C.;
- 16) MAN-STAR TRUCKS Sp. z o.o.;
- 17) CB Electronics inż. Bogusław Cieślak;
- 18) Drabpol Drabczyński i Wspólnik Sp. jawna;
- 19) DBK Sp. z o.o.;
- 20) Sławomir Strzemppek “SAS” Zakład Handlowo-Usługowy;
- 21) AUTO-METER Ireneusz Trzeciak;
- 22) MATT R P Trączyńscy Sp. jawna;
- 23) TACHOGRAFY-SERWIS Mechanika Precyzyjna Józef Strzelczyk.

Projekt ustawy był przedmiotem prac specjalnie powołanej do tego grupy roboczej ds. tachografów przy Konsultacyjnym Zespole Metrologicznym ds. Regulacji Rynku, działającym przy Głównym Urzędzie Miar. W skład grupy roboczej wchodzi przedstawiciele GUM, MI, GITD, PWPW S.A – jako podmiotu wydającego karty do tachografów cyfrowych, przedstawiciele podmiotów prowadzących warsztaty, producentów tachografów i ich elementów składowych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2017 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0,000	-1,382	-0,736	-0,135	0,344	0,716	1,152	1,456	1,666	1,815	1,916	6,812
budżet państwa	0,000	-1,382	-0,736	-0,135	0,344	0,716	1,152	1,456	1,666	1,815	1,916	6,812
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	0,000	0,640	0,640	0,640	0,640	0,640	0,640	0,640	0,640	0,640	0,640	6,400
budżet państwa	0,000	0,640	0,640	0,640	0,640	0,640	0,640	0,640	0,640	0,640	0,640	6,400
JST												

pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0,000	-2,022	-1,376	-0,775	-0,296	0,076	0,512	0,816	1,026	1,175	1,276	0,412
budżet państwa	0,000	-2,022	-1,376	-0,775	-0,296	0,076	0,512	0,816	1,026	1,175	1,276	0,412
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Dla oszacowania skutków na sektor finansów publicznych przyjęto następujące założenia. Wejście w życie ustawy stanowić będzie podstawę do ponoszenia opłat z tytułu wydawania świadectw funkcjonalności tachografów, homologacji typu oraz zatwierdzania badania eksploatacyjnego przez Prezesa Głównego Urzędu Miar. Opłaty te stanowić będą dochód budżetu państwa. Dotychczas z powodu braku wniosków zainteresowanych nie były dokonywane takie opłaty. Dla oszacowania wpływów przyjęto następujące założenia: od 2. roku corocznie wydawane będą dwa świadectwa funkcjonalności, dwie homologacje typu oraz dwa zatwierdzenia badań eksploatacyjnych. Zgodnie z projektowaną ustawą ponoszone będą również opłaty za zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzeń, przeglądów i napraw tachografów. Opłaty te także stanowić będą dochód budżetu państwa. Oczekuje się, że rocznie będzie wydawanych ok. 90 takich zezwoleń (w okresie 4 pierwszych lat), a w kolejnych latach ok. 80 zezwoleń.</p> <p>Ponadto dochodem budżetu państwa będą opłaty z tytułu przeprowadzenia egzaminu dla osób ubiegających się o nabycie uprawnień dla technika warsztatu oraz opłaty za wydanie certyfikatu technika warsztatu i certyfikatu podmiotu szkolącego. Oczekuje się, że rocznie będzie wydawanych ok. 80 certyfikatów technika warsztatu i 4 certyfikaty podmiotu szkolącego.</p> <p>Dochody budżetu państwa pomniejszone będą o wpływy dotychczas uzyskiwane za przedłużanie zezwoleń na prowadzenie warsztatów tachografów analogowych, wydawanych dotychczas na okres maksymalnie 4 lat.</p> <p>Początkowo wspomniane pomniejszenie dochodów będzie wyższe od wpływów do budżetu państwa wnoszonych na podstawie projektowanej ustawy. Spowoduje to zmniejszenie wpływów do budżetu państwa wnoszonych na podstawie projektowanych przepisów – w porównaniu do wpływów wnoszonych na podstawie obowiązujących przepisów odpowiednio o 1 382 tys. zł w 1. roku obowiązywania nowych przepisów, o 736 tys. zł w 2. roku i o 135 tys. zł w 3. roku. Od 4. roku wpływy do budżetu państwa wnoszone na podstawie projektowanej ustawy będą przewyższały wspomniane pomniejszenie dochodów, co spowoduje, że dochód budżetu państwa związany z projektowaną ustawą będzie wynosił od 344 tys. zł w 4. roku do 1 916 tys. zł.</p> <p>Projektowana regulacja przewiduje ponoszenie wydatków z budżetu państwa z tytułu sprawdzenia tachografów w warsztatach na żądanie organów kontrolnych. Zgodnie z projektowaną ustawą, w przypadku stwierdzenia braku podłączenia do tachografu urządzeń manipulacyjnych lub stwierdzenia braku innego manipulowania danymi rejestrowanymi przez tachograf sprawdzany na żądanie organów kontrolnych, koszty takiego sprawdzenia ponosi wojewoda właściwy ze względu na miejsce przeprowadzonej kontroli w ramach limitu wydatków w cz. 85 – Budżety wojewodów, rozdz. 60055 – Inspekcja Transportu Drogowego – bez konieczności dodatkowych zwiększeń. W przypadku potwierdzenia natomiast manipulowania danymi rejestrowanymi przez tachograf – koszty sprawdzenia ponosić będzie przewoźnik drogowy lub inny podmiot wykonujący przewozy drogowe.</p> <p>Środki w budżetach wojewodów na wykonywanie badań w warsztatach tachografów przyjęto jako uśrednione roczne wydatki na poziomie 40 tys. zł w województwie (łącznie we wszystkich województwach 640 tys. zł rocznie). Wydatki te oszacowano jako składową dwóch elementów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) średni koszt badania tachografu bez jego uszkodzenia wynosić będzie 600 zł; przy założeniu 2 takich przypadków w miesiącu w Wojewódzkim Inspektoracie Transportu Drogowego (WITD) łączny koszt takich badań wyniesie 230 tys. zł rocznie, 2) średni koszt badania szczegółowego z rozbiorczą tachografu i zainstalowania naprawionego tachografu wynosić będzie 4 300 zł; przy założeniu jednego takiego przypadku w WITD na 2 miesiące (6 przypadków w roku) łączny koszt takich badań wyniesie 410 tys. zł rocznie. 											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2017 r.)	duże przedsiębiorstwa	0,000	-0,360	-0,492	-0,492	-0,492	-0,492	-4,788
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0,000	-2,710	-2,710	-2,710	-3,104	-2,794	-28,469
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, a także niepełnosprawni i osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Zapewnienie uczciwej konkurencji na rynku transportu drogowego.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zapewnienie uczciwej konkurencji na rynku transportu drogowego.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, a także niepełnosprawni i osoby starsze	Zwiększenie bezpieczeństwa życia i zdrowia obywateli poprzez zmniejszenia ryzyka wypadków drogowych spowodowanych naruszeniem przepisów socjalnych w transporcie drogowym. Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowana ustawa służy zwiększeniu bezpieczeństwa systemu tachografów oraz zapewnieniu jasnego, skutecznego i proporcjonalnego egzekwowania przepisów socjalnych dotyczących transportu drogowego. Celem ustawy jest zapewnienie uczciwej konkurencji na rynku transportu drogowego. Na obecnym etapie prac nie jest możliwe określenie skutków finansowych zapewnienia prawidłowego funkcjonowania transportu drogowego związanego z egzekwowaniem przepisów socjalnych w transporcie drogowym.</p> <p>Dla oszacowania skutków na funkcjonowanie przedsiębiorców przyjęto następujące założenia. Wejście w życie ustawy stanowić będzie podstawę do ponoszenia opłat z tytułu wydawania świadectw funkcjonalności tachografów, homologacji typu oraz zatwierdzania badania eksploatacyjnego przez Prezesa Głównego Urzędu Miar, a także opłaty za badania wykonywane na zlecenia Inspekcji Transportu Drogowego – w przypadku potwierdzenia manipulowania danymi rejestrowanymi przez tachograf (koszty sprawdzenia ponosić będzie przewoźnik drogowy lub inny podmiot wykonujący przewozy drogowe) oraz za szkolenia techników warsztatu.</p> <p>W szacowaniu skutków przyjęto, że opłaty związane z homologacją typu ponosić będą duże przedsiębiorstwa.</p> <p>Koszt opłat za badania wykonywane na zlecenia Inspekcji Transportu Drogowego ponoszony będzie – w przypadku wykrycia urządzenia do manipulacji danymi rejestrowanymi przez tachograf – w równych częściach przez sektor dużych oraz sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw. W oszacowaniu skutków przyjęto, że opłaty te będą równe opłatom ponoszonym przez wojewodów (o czym wyżej).</p> <p>Opłaty za szkolenia techników warsztatu i zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów będą ponoszone przez sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.</p>							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwrotnej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input checked="" type="checkbox"/> inne: szkolenie techników warsztatu
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<p>Komentarz:</p> <p>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 przez odstąpienie od obowiązku sprawdzenia przez administrację miar w miejscu prowadzenia działalności wnioskodawcy, danych zawartych we wnioskach o wydanie zezwolenia.</p> <p>Ponadto proponuje się, aby wnioski wraz z załącznikami o wydanie kart do tachografów były składane w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej. Złożenie wniosku w postaci elektronicznej będzie następować 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.</p>	
9. Wpływ na rynek pracy	
Projektowana ustawa nie ma wpływu na rynek pracy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: przepisy socjalne dotyczące transportu drogowego	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> 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, przez 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.)	

RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

projektu ustawy o tachografach (UC25)

Stosowanie do § 51 *uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) przedstawia się raport z konsultacji publicznych.

Przedmiotem konsultacji był projekt, którego celem jest:

- dostosowanie na poziomie minimum implementacyjnego, 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 urzędów 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,
- zwiększenie bezpieczeństwa systemu tachografów oraz sprawności kontroli tego systemu i egzekwowania przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania

Uwzględniając, że zakres projektowanej ustawy reguluje zagadnienia związane z:

- procesem uzyskiwania homologacji typu tachografów i ich elementów składowych, testami funkcjonalności oraz badań eksploatacyjnych tachografów, uprawnień dla techników warsztatu, uzyskiwana i cofania zezwoleń na prowadzenie warsztatu oraz audytu i kontroli ich działalności – pozostające w kompetencji Prezesa Głównego Urzędu Miar,
- wydawaniem kart do tachografów cyfrowych, kontroli przewoźników drogowych i kierowców pod kątem prawidłowego użytkowania tachografów oraz nadzoru nad systemem - pozostające w kompetencji ministra właściwego do spraw transportu

pierwsza wersja projektu ustawy *o tachografach*, nosząca tytuł projekt ustawy *o zmianie ustawy o systemie tachografów cyfrowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw*, została przekazana w ramach konsultacji publicznych następującym organizacjom i stowarzyszeniom przewoźników drogowych, pracodawców i pracobiorców transportu drogowego oraz podmiotom prowadzącym warsztaty:

- 1) Instytutowi Transportu Samochodowego;
- 2) Krajowej Izbie Gospodarczej;
- 3) Niezależnemu Samorządnemu Związkowi Zawodowemu „Solidarność”;
- 4) Ogólnopolskiemu Związkowi Pracodawców Transportu Drogowego;
- 5) Ogólnopolskiemu Związkowi Pracodawców Transportu Samochodowego;
- 6) Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych;

- 7) Polskiej Izbie Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 8) Polskiej Izbie Pracodawców Prywatnych Lewiatan;
- 9) Przemysłowemu Instytutowi Motoryzacji;
- 10) Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 11) Związkowi Pracodawców Transport i Logistyka Polska;
- 12) Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.;
- 13) Lontex Sp. z o.o. Sp. k.;
- 14) Scania Polska;
- 15) Litewka Katarzyna i Wiesław Litewka – wspólnicy spółki cywilnej “TACHO-TAX” S.C.;
- 16) MAN-STAR TRUCKS Sp. z o.o.;
- 17) CB Electronics inż. Bogusław Cieślak;
- 18) Drabpol Drabczyński i Wspólnik Sp. jawna;
- 19) DBK Sp. z o.o.;
- 20) Sławomir Strzempek “SAS” Zakład Handlowo Usługowy;
- 21) AUTO-METER Ireneusz Trzeciak;
- 22) MATT R P Trączyński Sp. jawna;
- 23) TACHOGRAFY-SERWIS Mechanika Precyzyjna Józef Strzelczyk.

Ponadto stosownie do § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) projekt ustawy został udostępniony także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Partnerzy społeczni nie zgłaszali zastrzeżeń do procesu konsultacji.

Na etapie konsultacji publicznych swoje stanowisko przekazały: Przemysłowy Instytut Motoryzacji, Lontex Sp. z o.o. Sp. k., Scania Polska S.A., Ogólnopolskie Stowarzyszenie Uczestników Ruchu Drogowego „Świadomy-Bezpieczny”, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego oraz Polska Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.

Konsultowany projekt ustawy, noszący tytuł projektu ustawy *o zmianie ustawy o systemie tachografów cyfrowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw*, utrzymywał istniejący dualizm związany z prowadzeniem spraw w zakresie tachografów analogowych i cyfrowych. Powyższe zagadnienia regulowane były oddzielnie w dwóch ustawach – *o systemie tachografów cyfrowych* (w zakresie tachografów cyfrowych) oraz *Prawo o miarach* (w zakresie tachografów analogowych). Takie rozwiązanie nie sprzyjało przejrzystości i spójności rozwiązań oraz znacząco utrudniało dostosowanie krajowych aktów prawnych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Zdecydowana większość zgłoszonych uwag dotyczyła kompetencji Prezesa Głównego Urzędu Miar w zakresie uzyskiwania i cofania zezwoleń na prowadzenie warsztatu oraz audytu i kontroli ich działalności, a także uzyskiwania homologacji typu, testów funkcjonalności tachografów i ich elementów składowych.

Ponadto z uwagi na skomplikowany i wysoce techniczny charakter regulacji, w której przewidywano zmianę niemal wszystkich artykułów ustawy *o systemie tachografów cyfrowych* oraz zgodnie z uwagami zgłoszonymi na etapie konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych, zamiast kontynuowania prac legislacyjnych związanych z nowelizacją obecnie obowiązujących przepisów dwóch ustaw, przystąpiono do prac nad

projektem nowej ustawy *o tachografach*. Takie rozwiązanie ułatwiło również zapewnienie pełnej spójności przepisów ustawy, obejmującej swoim zakresem w jednym akcie zagadnienia dotyczące tachografów cyfrowych i analogowych. Szczegółowego uzupełnienia w projekcie wymagały także kwestie wysoce techniczne związane z uzyskiwaniem homologacji typu, testami funkcjonalności, badaniami eksploatacyjnymi, uzyskiwaniem i cofaniem zezwoleń na prowadzenie warsztatu czy zestawem procedur w zakresie prowadzenia tych warsztatów oraz ich kontrolowania, pozostające w kompetencji Prezesa Głównego Urzędu Miar.

Przepisy ustawy dotyczące procesu homologacji typu uzgodnione zostały także z nowymi wymaganiami technicznymi, określonymi w rozporządzeniu wykonawczym 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*.

Mając na względzie charakter zgłaszanych przez stronę społeczną uwag oraz wysoce techniczny charakter projektowanej regulacji - projekt nowej ustawy *o tachografach* był przedmiotem prac specjalnie powołanej do tego grupy roboczej ds. tachografów przy *Konsultacyjnym Zespole Metrologicznym ds. Regulacji Rynku*, działającym przy Głównym Urzędzie Miar. W skład grupy roboczej wchodził przedstawiciel Głównego Urzędu Miar, Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A, jako podmiotu wydającego karty do tachografów cyfrowych oraz przedstawiciele podmiotów prowadzących warsztaty, producentów tachografów i ich elementów składowych. Odbłyło się pięć spotkań grupy roboczej ds. tachografów poświęconych szczegółowemu omówieniu i wyjaśnieniu uwag strony społecznej zgłaszanych do projektu ustawy *o tachografach* w dniach 24 listopada 2016 r., 5 grudnia 2016 r., 17 lutego 2017 r., 15 marca 2017 r. oraz 1 czerwca 2017 r. Przedmiotowy projekt zyskał akceptację Zespołu.

II. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej w myśl uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204).

III. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), przedmiotowy projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie wyżej wymienionej ustawy.

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o tachografach (UC 25) (poprzedni tytuł: projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie tachografów cyfrowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw)			
TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:		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)			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Koniec zność wdroże nia	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
		T / N			
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)					
Art. 1 ust. 1	W niniejszym rozporządzeniu określono obowiązki i wymogi w odniesieniu do budowy, instalacji, użytkowania, sprawdzania i kontrolowania tachografów stosowanych w transporcie drogowym w celu weryfikacji zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, dyrektywą 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywą Rady 92/6/EWG. Tachografy muszą spełniać wymogi niniejszego rozporządzenia pod względem budowy, instalacji, użytkowania i sprawdzania.	N			
Art. 1	W niniejszym rozporządzeniu określono warunki i wymogi,	N			

ust. 2	po spełnieniu których informacje i dane inne niż dane osobowe rejestrowane, przetwarzane lub przechowywane przez tachografy mogą być wykorzystywane do celów innych niż weryfikacja zgodności z aktami, o których mowa w ust. 1.				
Art. 2 ust. 1	Na użytek niniejszego rozporządzenia stosowane są definicje zawarte w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.	N			
Art. 2 ust. 2	Poza definicjami, o których mowa w ust. 1, na użytek niniejszego rozporządzenia stosowane są następujące definicje: a) „tachograf” lub „urządzenie rejestrujące” oznacza urządzenie przeznaczone do instalowania w pojazdach w celu automatycznego lub półautomatycznego wyświetlania, rejestrowania, drukowania, przechowywania i wysyłania szczegółowych danych dotyczących ruchu, w tym prędkości takich pojazdów, zgodnie z art. 4 ust. 3 i o pewnych okresach aktywności osób kierujących tymi pojazdami; b) „przyrząd rejestrujący” oznacza tachograf bez czujnika ruchu i przewodów do przyłączenia czujnika ruchu. Przyrząd rejestrujący może być zarówno pojedynczą jednostką, jak i kilkoma jednostkami rozmieszczonymi w pojeździe, o ile tylko spełnia wymogi zabezpieczenia określone w niniejszym rozporządzeniu; przyrząd rejestrujący składa się między innymi z jednostki przetwarzającej, pamięci danych, funkcji pomiaru czasu, dwóch czytników kart inteligentnych dla kierowcy i współkierowcy, drukarki, wyświetlacza, złącz i urządzeń do wprowadzania danych przez użytkownika; c) „czujnik ruchu” oznacza część tachografu dostarczającą sygnał odzwierciedlający prędkość pojazdu lub przebytą drogę; d) „karta do tachografu” oznacza inteligentną kartę przeznaczoną do użytku w tachografie umożliwiającą identyfikację przez tachograf roli posiadacza karty oraz przesyłanie i przechowywanie danych; e) „wykresówka” oznacza kartę wkładaną do tachografu analogowego, przeznaczoną do zapisywania i przechowywania zarejestrowanych danych, na której urządzenia znakujące tachografu analogowego zapisują w sposób ciągły informacje, które mają być rejestrowane; f) „karta kierowcy” oznacza kartę do tachografu, która identyfikuje kierowcę i umożliwia gromadzenie danych	N			

<p>dotyczących czynności kierowcy, wydaną konkretnemu kierowcy przez organ państwa członkowskiego;</p> <p>g) „tachograf analogowy” oznacza tachograf korzystający z wykresówki zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;</p> <p>h) „tachograf cyfrowy” oznacza tachograf korzystający z karty do tachografu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;</p> <p>i) „karta kontrolna” oznacza kartę do tachografu wydaną właściwemu organowi kontrolnemu przez organ państwa członkowskiego, która identyfikuje organ kontrolny i fakultatywnie funkcjonariusza kontrolującego oraz umożliwia dostęp do danych zapisanych w pamięci danych, na kartach kierowcy i fakultatywnie na kartach warsztatowych w celu odczytu, wydruku lub pobrania danych;</p> <p>j) „karta przedsiębiorstwa” oznacza kartę do tachografu wydaną przez organ państwa członkowskiego przedsiębiorstwu transportowemu używającemu pojazdów wyposażonych w tachografy, która identyfikuje to przedsiębiorstwo transportowe i pozwala na wyświetlanie, pobieranie i drukowanie danych zapisanych w tachografie, który został zabezpieczony blokadą przez to przedsiębiorstwo transportowe;</p> <p>k) „karta warsztatowa” oznacza kartę do tachografu wydaną przez organ państwa członkowskiego wyznaczonemu personelowi producenta tachografu, instalatorowi, producentowi pojazdu lub warsztatowi zatwierdzonemu przez to państwo członkowskie, która identyfikuje posiadacza karty i umożliwia sprawdzanie, kalibrację i aktywację tachografów lub pobieranie z nich danych;</p> <p>l) „aktywacja” oznacza fazę, gdy tachograf uzyskuje pełną funkcjonalność i uruchamia wszystkie funkcje, łącznie z funkcjami zabezpieczającymi, z wykorzystaniem karty warsztatowej;</p> <p>m) „kalibracja” tachografu cyfrowego oznacza aktualizację lub potwierdzenie parametrów pojazdu, w tym identyfikację pojazdu i charakterystykę pojazdu, które mają być przechowywane w pamięci danych, z wykorzystaniem karty warsztatowej;</p> <p>n) „pobieranie danych” z tachografu cyfrowego oznacza kopiowanie, wraz z podpisem cyfrowym, części lub kompletnego zestawu pliku danych zapisanych w pamięci</p>				
--	--	--	--	--

<p>danych przyrządu rejestrującego lub w pamięci karty tachografu, pod warunkiem że proces ten nie zmienia ani nie usuwa żadnych zapisanych danych;</p> <p>o) „zdarzenie” oznacza odbiegające od normy działanie wykryte przez tachograf, które może być spowodowane próbą oszustwa;</p> <p>p) „usterka” oznacza odbiegające od normy działanie wykryte przez tachograf cyfrowy, które może być spowodowane wadliwą pracą lub awarią urządzeń;</p> <p>q) „instalacja” oznacza montaż tachografu w pojeździe;</p> <p>r) „karta nieważna” oznacza kartę wykrytą jako wadliwa lub kartę, której wstępne uwierzytelnienie nie jest możliwe lub której okres ważności jeszcze się nie rozpoczął lub już upłynął;</p> <p>s) „przeгляд okresowy” oznacza zespół czynności wykonywanych w celu sprawdzenia, czy tachograf pracuje prawidłowo, czy jego ustawienia odpowiadają parametrom pojazdu i czy do tachografu nie podłączono urządzeń manipulacyjnych;</p> <p>t) „naprawa” oznacza wszelką naprawę czujnika ruchu lub przyrządu rejestrującego, wymagającą odłączenia zasilania lub odłączenia od innych elementów tachografu, lub otwarcia czujnika ruchu lub przyrządu rejestrującego;</p> <p>u) „homologacja typu” oznacza proces zmierzający do potwierdzenia przez państwo członkowskie, zgodnie z art. 13, że tachograf, jego właściwe elementy składowe lub karta do tachografu, które mają być wprowadzone na rynek, spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia;</p> <p>v) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych oraz do wymiany informacji;</p> <p>w) „interfejs” oznacza połączenie między systemami, które zapewnia mechanizmy, za których pośrednictwem systemy te mogą się łączyć i wchodzić w interakcję;</p> <p>x) „pomiar czasu” oznacza cyfrowy zapis uniwersalnej daty skoordynowanej i uniwersalnego czasu skoordynowanego (UTC);</p> <p>y) „korekta czasu” oznacza automatyczną korektę bieżącego czasu dokonywaną w regularnych odstępach i z tolerancją maksymalnie jednej minuty lub korektę dokonaną podczas</p>				
--	--	--	--	--

	kalibracji; z) „otwarty standard” oznacza standard określony w dokumencie specyfikacji standardów dostępnym bezpłatnie lub za symboliczną opłatą, który może być kopiowany, rozpowszechniany lub wykorzystywany bezpłatnie lub za symboliczną opłatą.				
Art. 3 ust. 1	Tachografy są instalowane i użytkowane w pojazdach zarejestrowanych w państwie członkowskim używanych do przewozu drogowego osób lub rzeczy oraz do których zastosowanie ma rozporządzenie (WE) nr 561/2006.	N			
Art. 3 ust. 2	Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pojazdy wymienione w art. 13 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.	T	Art. 62 pkt 1	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 urzędzeń 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.”	
Art. 3 ust. 3	Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pojazdy używane do przewozów podlegającym wyjątkom zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pojazdy używane do przewozów podlegających wyjątkom zgodnie z art. 14 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006; państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.	N			
Art. 3 ust. 4	Piętnaście lat po terminie, od którego obowiązuje wymóg wyposażania nowo rejestrowanych pojazdów w tachograf, zgodnie z art. 8, 9 i 10, pojazdy użytkowane w innym państwie członkowskim niż państwo ich rejestracji muszą być wyposażone w taki tachograf.	N			
Art. 3 ust. 5	W odniesieniu do transportu krajowego państwa członkowskie mogą wymagać instalacji i stosowania tachografów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w	N			

	pojazdach, w których ich instalacja i stosowanie nie jest wymagane na podstawie ust. 1.				
Art. 4 ust. 1	Tachografy, w tym ich zewnętrzne elementy składowe, karty do tachografu i wykresówki, spełniają surowe wymagania techniczne i inne wymagania, by umożliwić właściwe stosowanie niniejszego rozporządzenia.	N			
Art. 4 ust. 2	Tachografy i karty do tachografu spełniają następujące wymogi: - rejestrują dokładne i wiarygodne dane dotyczące kierowcy, czynności kierowcy oraz pojazdu, - są bezpieczne, w szczególności aby gwarantować integralność i pochodzenie źródła danych rejestrowanych przez przyrządy rejestrujące i czujniki ruchu oraz z nich pobieranych, - są interoperacyjne między różnymi generacjami przyrządów rejestrujących i kart do tachografu, - umożliwiają efektywną weryfikację zgodności z niniejszym rozporządzeniem i innymi mającymi zastosowanie aktami prawnymi, - są przyjazne dla użytkownika.	N			
Art. 4 ust. 3	Tachografy cyfrowe rejestrują następujące dane: a) przebytą odległość i prędkość pojazdu; b) pomiar czasu; c) punkty położenia, o których mowa w art. 8 ust. 1; d) tożsamość kierowcy; e) aktywność kierowcy; f) dane dotyczące kontroli, kalibracji i naprawy tachografu, w tym dane identyfikujące warsztat; g) zdarzenia i usterki.	N			
Art. 4 ust. 4	Tachografy analogowe rejestrują co najmniej dane, o których mowa w ust. 3 lit. a), b) i e).	N			
Art. 4 ust. 5	Dostęp do danych przechowywanych w tachografie i na karcie do tachografu jest umożliwiany w dowolnym czasie: a) właściwym organom kontrolnym; b) właściwemu przedsiębiorstwu transportowemu, aby mogło ono wywiązać się z zobowiązań prawnych, określonych w szczególności w art. 32 i 33.	N			
Art. 4 ust. 6	Pobieranie danych odbywa się tak, by opóźnienie dla przedsiębiorstw transportowych lub kierowców było minimalne.	N			

Art. 4 ust. 7	Dane, które mogą być przesyłane z tachografu lub do tachografu w sposób bezprzewodowy lub elektroniczny, są zapisywane przez tachograf w formie publicznie dostępnych protokołów zdefiniowanych w otwartych standardach.	N			
Art.4 ust. 8	Aby zapewnić zgodność tachografów i kart do tachografu z zasadami i wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności w niniejszym artykule, Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje szczegółowe przepisy konieczne do jednolitego stosowania niniejszego artykułu, w szczególności przepisy określające środki techniczne spełnienia tych wymogów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 3.	N			
Art. 4 ust. 9	Przepisy szczegółowe, o których mowa w ust. 8, są w odpowiednich przypadkach oparte na normach i gwarantują interoperacyjność i zgodność między różnymi generacjami przyrządów rejestrujących i wszystkimi kartami do tachografu.	N			
Art. 5	Tachografy cyfrowe zapewniają następujące funkcje: - pomiar prędkości i odległości, - monitorowanie czynności kierowcy i stanu prowadzenia pojazdu, - monitorowanie wkładania i wyjmowania kart do tachografu, - zapisywanie danych wprowadzanych ręcznie przez kierowcę, - kalibrację, - automatyczne zapisywanie punktów położenia, o których mowa w art. 8 ust. 1, - monitorowanie czynności kontrolnych, - wykrywanie i zapisywanie zdarzeń i usterek, - odczytywanie z pamięci danych oraz rejestrowanie i przechowywanie w pamięci danych, - odczytywanie z kart do tachografu oraz zapisywanie i przechowywanie na kartach do tachografu, - wyświetlanie, ostrzeganie i drukowanie danych oraz przesyłanie ich do urządzeń zewnętrznych, - regulację i pomiar czasu, - zdalną komunikację,	N			

	<ul style="list-style-type: none"> - zarządzanie blokadami firmowymi, - testy wbudowane i autotesty. 				
Art. 6 ust. 1	Informacje zawarte w tachografach cyfrowych i na kartach do tachografu, dotyczące aktywności pojazdu, kierowców i współkierowców, są wyświetlane w sposób wyraźny, jednoznaczny i ergonomiczny.	N			
Art. 6 ust. 2	Wyświetlane są następujące informacje: <ul style="list-style-type: none"> a) czas; b) tryb pracy; c) czynności kierowcy: <ul style="list-style-type: none"> - jeżeli jego bieżącą czynnością jest prowadzenie - jego bieżący nieprzerwany czas prowadzenia pojazdu i jego bieżący skumulowany czas przerwy, - jeżeli jego bieżącą czynnością jest gotowość/inna praca/ odpoczynek lub przerwa - bieżący czas trwania tej czynności (od jej wybrania) i jego bieżący skumulowany czas przerwy; d) informacje związane z ostrzeżeniami; e) informacje związane z dostępem do menu. Mogą być wyświetlane również dodatkowe informacje, pod warunkiem że są łatwe do odróżnienia od informacji wymaganych w niniejszym ustępie.	N			
Art. 6 ust. 3	Tachografy cyfrowe ostrzegają kierowców, jeżeli wykryją zdarzenie lub usterkę, a także przed przekroczeniem i w momencie przekroczenia maksymalnego dopuszczalnego nieprzerwanego czasu prowadzenia pojazdu, aby ułatwić przestrzeganie obowiązujących przepisów.	N			
Art. 6 ust. 4	Ostrzeżenia są wizualne oraz mogą też być akustyczne. Ostrzeżenia trwają przez przynajmniej 30 sekund, chyba że są potwierdzone przez użytkownika poprzez wciśnięcie dowolnego przycisku w tachografie. Przyczyna ostrzeżenia jest wyświetlana i pozostaje widoczna aż do potwierdzenia przez użytkownika za pomocą specjalnego przycisku lub polecenia tachografu.	N			
Art. 6 ust. 5	Aby zapewnić zgodność tachografów z wymogami niniejszego artykułu dotyczącymi wyświetlania i ostrzegania, Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje szczegółowe przepisy niezbędne do jednolitego stosowania niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 3.	N			

Art. 7 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobowych w kontekście niniejszego rozporządzenia odbywało się wyłącznie do celów kontroli zgodności z niniejszym rozporządzeniem i z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, zgodnie z dyrektywami 95/46/WE i 2002/58/WE oraz pod nadzorem organu nadzorczego państwa członkowskiego, o którym mowa w art. 28 dyrektywy 95/46/WE.	T	Art. 49	Art. 49. Przetwarzanie danych osobowych w zakresie realizacji rozporządzenia (UE) nr 165/2014 odbywa się wyłącznie do celów kontroli, zgodnie z tym rozporządzeniem i z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 102 z 15.03.2006, str.1, Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1).	
Art. 7 ust. 2	W szczególności państwa członkowskie zapewniają ochronę danych osobowych przed wykorzystaniem w inny sposób niż w ścisłym związku z niniejszym rozporządzeniem i z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, zgodnie z ust. 1, w odniesieniu do: - użytkowania globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) do celów rejestrowania danych dotyczących położenia, o którym mowa w art. 8, - wykorzystania zdalnej komunikacji na potrzeby kontroli, o której mowa w art. 9, - wykorzystania tachografów posiadających interfejs, o którym mowa w art. 10, - elektronicznej wymiany informacji dotyczących kart kierowcy, o której mowa w art. 31, w szczególności transgranicznej wymiany takich informacji z państwami trzecimi, - przechowywania danych przez przedsiębiorstwa transportowe, o których mowa w art. 33.	T	Art. 34	Art. 49. Przetwarzanie danych osobowych w zakresie realizacji rozporządzenia (UE) nr 165/2014 odbywa się wyłącznie do celów kontroli, zgodnie z tym rozporządzeniem i z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 102 z 15.03.2006, str.1, Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1).	
Art. 7 ust. 3	Tachografy cyfrowe projektuje się tak, aby zapewnić prywatność. Przetwarzają one wyłącznie dane, które są niezbędne dla celów niniejszego rozporządzenia.	N			
Art. 7 ust. 4	Właściciele pojazdów, przedsiębiorstwa transportowe oraz inne zainteresowane podmioty spełniają, w stosownych przypadkach, wymogi odpowiednich przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.	T	Art. 49	Art. 49. Przetwarzanie danych osobowych w zakresie realizacji rozporządzenia (UE) nr 165/2014 odbywa się wyłącznie do celów kontroli, zgodnie z tym rozporządzeniem i z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 102 z 15.03.2006, str.1, Dz. Urz. UE L 60 z	

				28.02.2014, str. 1).	
Art. 8 ust. 1	<p>Aby ułatwić sprawdzanie zgodności z właściwymi przepisami, położenie pojazdu jest zapisywane automatycznie w następujących punktach lub w punkcie położonym najbliżej tych miejsc, w którym dostępny jest sygnał satelitarny:</p> <ul style="list-style-type: none"> - punkt początkowy dziennego okresu pracy, - co trzy godziny skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu, - punkt końcowy dziennego okresu pracy. <p>W tym celu pojazdy rejestrowane po raz pierwszy 36 miesięcy po wejściu w życie przepisów szczegółowych, o których mowa w art. 11, są wyposażane w tachograf podłączony do systemu określania położenia opartego na systemie nawigacji satelitarnej.</p>	N			
Art. 8 ust. 2	<p>W odniesieniu do podłączenia tachografu do systemu określania położenia opartego na systemie nawigacji satelitarnej, o którym mowa w ust. 1, wykorzystywane są wyłącznie połączenia z usługami, które pozwalają na korzystanie z usług określania położenia bez ponoszenia opłat. Tachograf nie zapisuje trwale innych danych dotyczących położenia niż dane wyrażone, gdzie to możliwe, we współrzędnych geograficznych określających punkty, o których mowa w ust. 1. Dane dotyczące położenia, które muszą być przechowywane czasowo, aby umożliwić automatyczne zapisywanie punktów, o których mowa w ust. 1, lub aby potwierdzić czujnik ruchu, nie są dostępne dla żadnego użytkownika i są automatycznie usuwane, nie później niż w momencie, gdy nie są już wymagane do tych celów.</p>	N			
Art. 9 ust. 1	<p>W celu ułatwienia przeprowadzania przez właściwe organy kontrolne ukierunkowanych kontroli drogowych tachografy zainstalowane w pojazdach zarejestrowanych po raz pierwszy 36 miesięcy po wejściu w życie przepisów, o których mowa w art. 11, umożliwiają komunikację z tymi organami, gdy pojazd jest w ruchu.</p>	N			
Art. 9 ust. 2	<p>Piętnaście lat po terminie, od którego obowiązuje wymóg wyposażania nowo zarejestrowanych pojazdów w tachograf, zgodnie z niniejszym artykułem i art. 8 i 10 niniejszego</p>	N			

	rozporządzenia, państwa członkowskie wyposażają w odpowiednim zakresie swoje organy kontrolne w urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania niezbędne do umożliwienia przekazywania danych, o których mowa w niniejszym artykule, uwzględniając ich szczegółowe wymogi i strategię egzekwowania prawa. Do tego czasu państwa członkowskie mogą decydować o tym, czy wyposażać swoje organy kontrolne w takie urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania.				
Art. 9 ust. 3	Łączność z tachografem, o której mowa w ust. 1, jest nawiązywana wyłącznie na żądanie wysłane z urządzenia organów kontrolnych. Podlega ona zabezpieczeniu w celu zapewnienia integralności danych oraz uwierzytelnienia urządzeń rejestrujących i kontrolnych. Dostęp do przesyłanych danych ograniczony jest do organów kontrolnych upoważnionych do kontroli naruszeń rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i niniejszego rozporządzenia oraz do warsztatów w zakresie niezbędnym do sprawdzenia poprawnego funkcjonowania tachografu.	N			
Art. 9 ust. 4	Dane przesyłane w trakcie komunikacji ograniczają się do danych niezbędnych na potrzeby ukierunkowanych kontroli drogowych pojazdów wyposażonych w tachografy, które mogły stać się przedmiotem manipulacji lub nadużyć. Takie dane dotyczą następujących zdarzeń lub danych rejestrowanych przez tachograf: <ul style="list-style-type: none"> - ostatnia próba naruszenia zabezpieczenia, - najdłuższa przerwa w zasilaniu, - usterka czujnika, - błąd danych dotyczących ruchu, - konflikt ruchu pojazdu, - prowadzenie pojazdu bez ważnej karty, - włożenie karty podczas prowadzenia pojazdu, - dane dotyczące regulacji czasu, - dane kalibracyjne, w tym daty przeprowadzenia dwóch ostatnich kalibracji, - numer rejestracyjny pojazdu, - prędkość zarejestrowana przez tachograf. 	N			
Art. 9 ust. 5	Przesyłane dane są wykorzystywane wyłącznie do celów weryfikacji przestrzegania niniejszego rozporządzenia. Nie są one przekazywane podmiotom innym niż organy kontrolujące	N			

	okresy prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz organy sądowe w ramach toczącego się postępowania sądowego.				
Art. 9 ust. 6	Dane mogą być przechowywane przez organy kontrolne wyłącznie na czas trwania kontroli drogowej i są usuwane najpóźniej trzy godziny po ich przesłaniu, chyba że ich zawartość wskazuje na możliwość manipulacji lub nadużyć dotyczących tachografu. Jeżeli na dalszym etapie kontroli drogowej manipulacja lub nadużycie nie zostaną potwierdzone, przesłane dane są usuwane.	N			
Art. 9 ust. 7	Przedsiębiorstwa transportowe używające pojazdów są odpowiedzialne za powiadomienie kierowców o możliwości zdalnej komunikacji do celów wczesnego zdalnego wykrywania ewentualnych manipulacji lub nadużyć dotyczących tachografów.	N			
Art. 9 ust. 8	W żadnym przypadku wczesne wykrywanie na odległość, które opisano w niniejszym artykule, nie prowadzi do automatycznego nałożenia mandatu lub grzywny na kierowcę lub przedsiębiorstwo transportowe. Na podstawie przekazanych danych właściwy organ kontrolny może zdecydować o przeprowadzeniu kontroli pojazdu i tachografu. Wyniki zdalnej komunikacji nie stoją na przeszkodzie do przeprowadzania przez organy kontrolne losowych kontroli drogowych w oparciu o system oceny ryzyka wprowadzony na mocy art. 9 dyrektywy 2006/22/WE.	N			
Art. 10	Tachografy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy 36 miesięcy po wejściu w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11, mogą być wyposażone w znormalizowane interfejsy pozwalające na wykorzystywanie przez urządzenie zewnętrzne danych rejestrowanych lub generowanych przez tachograf w trybie operacyjnym, z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków: a) interfejs nie ma wpływu na autentyczność i integralność danych tachografu; b) interfejs spełnia wymogi szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11; c) urządzenie zewnętrzne podłączone do interfejsu uzyskuje dostęp do danych osobowych, w tym do danych dotyczących umiejscowienia, dopiero po udzieleniu przez kierowcę, którego te dane dotyczą, podlegającej weryfikacji zgody.	N			
Art. 11	W celu zapewnienia zgodności inteligentnych tachografów z	N			

	<p>zasadami i wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje szczegółowe przepisy konieczne do jednolitego stosowania art. 8, 9 i 10, z wyłączeniem wszelkich przepisów, które przewidywałyby rejestrowanie przez tachograf dodatkowych informacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 3.</p> <p>Przepisy szczegółowe, o których mowa w akapicie pierwszym:</p> <p>a) w odniesieniu do realizacji funkcji inteligentnego tachografu, o których mowa w niniejszym rozdziale, obejmują wymogi niezbędne do zagwarantowania bezpieczeństwa, dokładności i rzetelności danych wysyłanych do tachografu przez satelitarną usługę pozycjonowania i technologię komunikacji na odległość, o których mowa w art. 8 i 9;</p> <p>b) określają warunki i wymogi dotyczące satelitarnej usługi pozycjonowania i technologii komunikacji na odległość, o których mowa w art. 8 i 9, jako istniejących na zewnątrz lub wbudowanych w tachograf; w przypadku gdy są na zewnątrz - warunki wykorzystywania satelitarnego sygnału pozycjonującego jako drugiego czujnika ruchu;</p> <p>c) określają niezbędne standardy interfejsu, o którym mowa w art. 10. Standardy takie mogą obejmować przepisy dotyczące prawa dostępu dla kierowców, warsztatów oraz przedsiębiorstw transportowych oraz funkcje kontrolne danych rejestrowanych przez tachograf, które to funkcje są oparte na mechanizmie uwierzytelniania/autoryzacji zdefiniowanym dla tego interfejsu, takim jak certyfikat dla każdego poziomu dostępu, z zastrzeżeniem wykonalności technicznej.</p>				
Art. 12 ust. 1	<p>Producenci lub ich przedstawiciele składają organom udzielającym homologacji typu, wyznaczonym do tego celu przez poszczególne państwa członkowskie, wnioski o homologację typu przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki lub karty do tachografu.</p>	T	Art. 4 ust. 1-4	<p>Art. 4.1. Do obrotu lub użytkowania może być wprowadzony tachograf lub element składowy tachografu posiadający świadectwo homologacji typu.</p> <p>2. Prezes GUM na wniosek producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela wydaje, w drodze decyzji, świadectwo homologacji typu.</p> <p>3. Wydając świadectwo homologacji typu Prezes GUM przyznaje znak homologacji typu, o którym</p>	

				<p>mowa w art. 14 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.</p> <p>4. Wniosek o wydanie świadectwa homologacji typu wraz z dołączonymi do niego załącznikami spełnia wymagania określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz aktach wykonawczych do tego rozporządzenia, a ponadto zawiera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) imię i nazwisko oraz miejsce i adres zamieszkania albo firmę, siedzibę i adres wnioskodawcy; 2) określenie przedmiotu homologacji typu; 3) oświadczenie, że wniosek nie został również złożony w innym państwie członkowskim; 4) datę sporządzenia wniosku oraz podpis wnioskodawcy. 	
Art. 12 ust. 2	Państwa członkowskie przekazują Komisji do dnia 2 marca 2015 r. nazwy i dane kontaktowe wyznaczonych organów, o których mowa w ust. 1, a następnie, w miarę potrzeby, przedstawiają ich aktualizacje. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz wyznaczonych organów do spraw homologacji typu i w miarę potrzeb aktualizuje ten wykaz.	N			
Art. 12 ust. 3	Do wniosku o homologację typu dołącza się odpowiednie specyfikacje, w tym niezbędne informacje dotyczące plomb oraz świadectwa bezpieczeństwa, funkcjonalności i interoperacyjności. Świadectwo bezpieczeństwa wydaje uznana jednostka certyfikująca wyznaczona przez Komisję. Świadectwa funkcjonalności wydawane są producentowi przez organ odpowiedzialny za homologację typu. Świadectwa interoperacyjności są wydawane przez jedno laboratorium w imieniu i na odpowiedzialność Komisji.	T	Art. 4 ust. 6-8	<p>6. W przypadku, o którym mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, wnioskodawca dostarcza wyposażenie odpowiednie dla danego typu lub typów tachografów w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia postępowania w sprawie wydania świadectwa homologacji typu.</p> <p>7. Prezes GUM może zażądać od wnioskodawcy dostarczenia dodatkowych informacji niezbędnych do rozstrzygnięcia postępowania w sprawie wydania świadectwa homologacji typu.</p> <p>8. Prezes GUM odmawia, w drodze decyzji, wydania świadectwa homologacji typu, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) złożony wniosek nie spełnia wymagań określonych w ust. 4 lub 5, w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 lub aktach wykonawczych do tego rozporządzenia; 2) wniosek został złożony również w innym państwie członkowskim; 3) wnioskodawca nie dostarczył wyposażenia odpowiedniego dla danego typu lub typów tachografów, o 	

				którym mowa w ust. 6; 4) typ tachografu lub element składowy tachografu nie spełnia wymagań określonych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 lub aktach wykonawczych do tego rozporządzenia.	
Art. 12 ust. 4	W odniesieniu do tachografów, ich elementów składowych i kart do tachografu: a) świadectwo bezpieczeństwa potwierdza poniższe w odniesieniu do przyrządu rejestrującego, kart do tachografu, czujnika ruchu i połączenia z odbiornikiem GNSS, jeżeli GNSS nie jest wbudowany w przyrządy rejestrujące: (i) zgodność z celami bezpieczeństwa; (ii) spełnianie następujących funkcji w zakresie bezpieczeństwa: identyfikacja i uwierzytelnianie, autoryzacja, poufność, odpowiedzialność, integralność, audyt, dokładność i rzetelność usługi; b) świadectwo funkcjonalności potwierdza, że badany element spełnia właściwe wymogi w kategoriach realizowanych funkcji, charakterystyki środowiskowe, charakterystyki kompatybilności elektromagnetycznej, zgodności z wymogami fizycznymi i zgodności z innymi normami mającymi zastosowanie; c) świadectwo interoperacyjności potwierdza, że badany element jest w pełni interoperacyjny z wymaganymi typami tachografów i kartami do tachografu.	N			
Art. 12 ust. 5	O wszelkich modyfikacjach programowych lub sprzętowych tachografu oraz o modyfikacjach rodzaju materiałów użytych do wytworzenia tachografu powiadamia się, przed ich wprowadzeniem, organ, który wydał homologację typu dla urządzenia. Organ ten potwierdza producentowi rozszerzenie homologacji typu lub też może zażądać uaktualnienia lub potwierdzenia stosownych świadectw funkcjonalności, bezpieczeństwa lub interoperacyjności.	T	Art. 6	Art. 6.1. W przypadku powiadomienia, o którym mowa w art. 12 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, Prezes GUM w terminie 30 dni od dnia otrzymania powiadomienia, informuje producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela o konieczności zmiany świadectwa homologacji typu przed wprowadzeniem modyfikacji w tachografie lub elementach składowych tachografu, jeżeli wprowadzane zmiany mogą mieć wpływ na spełnienie przez tachograf lub elementy składowe tachografu wymagań, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 lub aktach wykonawczych do tego rozporządzenia. 2. Po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, modyfikacje w tachografie lub elementach składowych tachografu mogą być wprowadzone pod warunkiem, że	

				Prezes GUM nie poinformował producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, w tym terminie, o konieczności zmiany świadectwa homologacji typu. 3. Świadectwo homologacji typu może być zmienione na wniosek producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela. 4. Prezes GUM zmienia albo odmawia zmiany świadectwa homologacji typu, w drodze decyzji. W postępowaniu w sprawie zmiany świadectwa homologacji typu, stosuje się odpowiednio przepisy art. 4 ust. 4 - 8.	
Art. 12 ust. 6	Wniosek o udzielenie homologacji typu dla danego typu urządzenia rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki lub karty do tachografu można złożyć tylko w jednym państwie członkowskim.	N			
Art. 12 ust. 7	Komisja w drodze aktów wykonawczych przyjmuje szczegółowe przepisy niezbędne do jednolitego stosowania niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 3.	N			
Art. 13	Państwo członkowskie udziela homologacji typu dla każdego typu przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki lub karty do tachografu spełniających wymogi określone w art. 4 i 11, pod warunkiem że to państwo członkowskie ma możliwość sprawdzenia, czy określony produkt jest zgodny z homologowanym wzorem. Wszelkie zmiany lub uzupełnienia homologowanego wzoru wymagają dodatkowej homologacji typu w państwie członkowskim, które udzieliło pierwotnej homologacji typu.	T	Art. 4 ust. 1-3	Art. 4.1. Do obrotu lub użytkowania może być wprowadzony tachograf lub element składowy tachografu posiadający świadectwo homologacji typu. 2. Prezes GUM na wniosek producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela wydaje, w drodze decyzji, świadectwo homologacji typu. 3. Wydając świadectwo homologacji typu Prezes GUM przyznaje znak homologacji typu, o którym mowa w art. 14 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 14	Państwa członkowskie przyznają wnioskodawcy znak homologacji typu, odpowiadający wcześniej ustalonemu wzorowi, dla każdego typu przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki lub karty do tachografu, które zatwierdzają zgodnie z art. 13 i załącznikiem II. Takie wzory są przyjmowane przez Komisję w drodze aktów wykonawczych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 3.	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 15	Właściwe organy państwa członkowskiego, w którym złożono wniosek o homologację typu, w odniesieniu do	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art.	

	każdego typu przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki lub karty do tachografu, który homologują, przesyłają w terminie jednego miesiąca właściwym organom innych państw członkowskich kopię świadectwa homologacji typu wraz z kopią odpowiednich specyfikacji, w tym odnośnie do plomb. W przypadku gdy właściwe organy nie uwzględnią wniosku o udzielenie homologacji typu, powiadamiają organy innych państw członkowskich o odmowie udzielenia homologacji typu oraz podają powody takiej decyzji.			20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 16 ust. 1	Jeżeli państwo członkowskie, które zgodnie z art. 13 udzieliło homologacji typu, stwierdzi, że którykolwiek przyrząd rejestrujący, którykolwiek czujnik ruchu, którakolwiek wykresówka lub karta do tachografu oznaczone przyznaniem przez nie znakiem homologacji typu nie odpowiada homologowanemu typowi, podejmuje niezbędne działania, by zapewnić zgodność produkowanych wzorów z homologowanym typem. W razie konieczności działania te mogą obejmować cofnięcie homologacji typu.	T	Art. 8	Art. 8.1. W celu zapewnienia zgodności z homologowanym typem wprowadzanych do obrotu lub użytkowania tachografów lub elementów składowych tachografu albo usunięcia braków w zabezpieczeniach, o których mowa w art. 20 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, Prezes GUM, w drodze decyzji: 1) nakazuje producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi usunięcie, w wyznaczonym terminie, stwierdzonych niezgodności z homologowanym typem albo braków w zabezpieczeniach; 2) zakazuje producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi wprowadzania do obrotu lub użytkowania tachografów lub elementów składowych tachografu, niezgodnych z homologowanym typem albo z wykrytymi brakami w zabezpieczeniach; 3) nakazuje producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi wycofanie z obrotu lub użytkowania, w wyznaczonym terminie, tachografu lub elementów składowych tachografu, niezgodnych z homologowanym typem albo z wykrytymi brakami w zabezpieczeniach. 2. Prezes GUM stosuje środki, o których mowa w ust. 1, proporcjonalnie do rodzaju stwierdzonej niezgodności i zagrożenia dla wiarygodności danych rejestrowanych przez tachograf oraz mając na celu usunięcie istniejącego zagrożenia w najkrótszym czasie. 3. Decyzja zakazująca producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi wprowadzania do obrotu lub użytkowania tachografów lub elementów składowych tachografu niezgodnych z homologowanym typem albo z wykrytymi brakami w zabezpieczeniach może	

				<p>być uchylona po usunięciu niezgodności z homologowanym typem albo po usunięciu braków w zabezpieczeniach, stwierdzonych w tachografach lub elementach składowych tachografu.</p> <p>4. Jeżeli producent lub jego upoważniony przedstawiciel nie usunie w wyznaczonym terminie stwierdzonych w tachografach lub elementach składowych tachografu niezgodności z homologowanym typem albo braków w zabezpieczeniach, Prezes GUM cofa, w drodze decyzji, świadectwo homologacji typu.</p> <p>5. Decyzje, o których mowa w ust. 1, 3 i 4, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.</p>	
Art. 16 ust. 2	Państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu, cofa homologację typu, jeżeli przyrząd rejestrujący, czujnik ruchu, wykresówka lub karta do tachografu po zatwierdzeniu nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia lub wykazują w użytkowaniu wadę, która powoduje ich nieprzydatność do osiągnięcia celu, dla którego są przeznaczone.	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 16 ust. 3	Jeżeli państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu, zostało powiadomione przez inne państwo członkowskie o jednym z przypadków, o których mowa w ust. 1 lub 2, podejmuje, po przeprowadzeniu konsultacji z powiadamianym państwem członkowskim, działania określone we wspomnianych ustępach, z uwzględnieniem ust. 5.	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 16 ust. 4	Państwo członkowskie, które stwierdzi, że zaistniał jeden z przypadków, o których mowa w ust. 2, może zabronić, aż do odwołania, wprowadzania do obrotu i użytkowania danego przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, danej wykresówki lub karty do tachografu. To samo ma zastosowanie do przypadków, o których mowa w ust. 1, odnośnie do przyrządów rejestrujących, czujników ruchu, wykresówek lub kart do tachografu, które były zwolnione z legalizacji pierwotnej UE, jeżeli producent, po stosownym ostrzeżeniu, nie doprowadzi do zgodności urządzeń z homologowanym wzorem lub z wymogami niniejszego rozporządzenia. W każdym przypadku właściwe organy państw członkowskich powiadamiają się wzajemnie oraz w terminie miesiąca powiadamiają Komisję o każdym przypadku	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	

	cofnięcia homologacji typu lub o jakichkolwiek innych działaniach podjętych zgodnie z ust. 1, 2 lub 3 oraz określają powody podjęcia takiego działania.				
Art. 16 ust. 5	Jeżeli państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu, kwestionuje występowanie któregośkolwiek z przypadków wymienionych w ust. 1 lub 2, o którym zostało powiadomione, zainteresowane państwa członkowskie dążą do rozwiązania sporu, powiadamiając o tym Komisję. Jeżeli w terminie czterech miesięcy od daty powiadomienia, o którym mowa w ust. 3, rozmowy pomiędzy państwami członkowskimi nie zakończą się porozumieniem, Komisja po zasięgnięciu opinii ekspertów ze wszystkich państw członkowskich oraz po rozważeniu wszystkich istotnych czynników, np. ekonomicznych i technicznych, w ciągu sześciu miesięcy od upływu wspomnianego czteromiesięcznego terminu przyjmuje decyzję, którą notyfikuje danym państwu członkowskim i o której jednocześnie powiadamia pozostałe państwa członkowskie. Za każdym razem Komisja określa termin wykonania decyzji.	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 17 ust. 1	Wnioskujący o homologację typu dla wzoru wykresówki określa w formularzu wniosku typ lub typy tachografów analogowych, do których dana wykresówka jest przeznaczona, oraz dostarcza odpowiednie wyposażenie typu lub typów w celu zbadania wykresówki.	N			
Art. 17 ust. 2	Właściwe organy w każdym z państw członkowskich umieszczają w świadectwie homologacji typu wzoru wykresówki typ lub typy tachografów analogowych, w których wykresówka może być używana.	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 18	We wszystkich wydanych na mocy niniejszego rozporządzenia decyzjach dotyczących odmowy udzielenia homologacji typu lub cofnięcia homologacji typu przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki lub karty do tachografu podaje się szczegółowe uzasadnienie ich wydania. Decyzja jest podawana do wiadomości zainteresowanej stronie wraz z informacją o przysługującej możliwości odwołania, zgodnie z prawem właściwego państwa członkowskiego oraz o terminach wniesienia takiego odwołania.	N			
Art. 19	Żadne państwo członkowskie nie może odmówić rejestracji pojazdu wyposażonego w tachograf ani zakazać	N			

	wprowadzenia takiego pojazdu do ruchu bądź jego używania, podając jako przyczynę fakt wyposażenia w takie urządzenie, jeżeli to urządzenie jest oznaczone znakiem homologacji typu, o którym mowa w art. 14 oraz ma tabliczkę instalacyjną, o której mowa w art. 22 ust. 4.				
Art. 20 ust. 1	Producenci projektują, badają i sprawdzają wprowadzone do produkcji przyrządy rejestrujące, czujniki ruchu i karty do tachografu, aby wykryć ich braki w zabezpieczeniach, które mogą powstać na każdym etapie użytkowania produktów i aby zapobiec ich wykorzystaniu bądź je ograniczyć. Częstotliwość tych badań jest określana przez państwo członkowskie, które przyznało świadectwo homologacji typu, przy czym limit ten nie powinien przekraczać dwóch lat.	T	Art. 7	Art. 7. Producenci, co najmniej raz na dwa lata, badają i sprawdzają zgodnie z art. 20 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 przyrządy rejestrujące, czujniki ruchu i karty do tachografu.	
Art. 20 ust. 2	W tym celu producenci przedkładają jednostce certyfikującej, o której mowa w art. 12 ust. 3, dokumentację niezbędną do celów analizy braków w zakresie zabezpieczeń.	N			
Art. 20 ust. 3	Do celów ust. 1 jednostka certyfikująca, o której mowa w art. 12 ust. 3, przeprowadza badania przyrządów rejestrujących, czujników ruchu i kart do tachografu w celu potwierdzenia, że znane braki w zakresie zabezpieczeń nie mogą zostać wykorzystane przez osoby posiadające powszechnie dostępne informacje.	N			
Art. 20 ust. 4	Jeżeli w wyniku badań, o których mowa w ust. 1, zostaną wykryte braki w zakresie zabezpieczeń w elementach systemu (przyrządzie rejestrującym, czujniku ruchu lub karcie do tachografu), elementów tych nie wprowadza się do obrotu. Jeżeli w trakcie badań, o których mowa w ust. 3, zostaną wykryte braki w zakresie zabezpieczeń elementów dostępnych już na rynku, producent lub jednostka certyfikująca informują właściwe organy państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji typu. Te właściwe organy podejmują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić rozwiązanie tego problemu, w szczególności przez producenta i informują niezwłocznie Komisję o wykrytych brakach w zakresie zabezpieczeń, i o planowanych lub zastosowanych środkach, w tym - w razie konieczności - o cofnięciu homologacji typu zgodnie z art. 16 ust. 2.	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 21 ust. 1	Państwa członkowskie mogą zatwierdzić badania eksploatacyjne tachografów, które nie otrzymały jeszcze homologacji typu. Państwa członkowskie wzajemnie uznają	T	Art. 3 ust. 1	Art. 3.1. Jeżeli przepisy rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub aktów wykonawczych do tego rozporządzenia zobowiązują państwo członkowskie do wykonania danych	

	take dopuszczenia do badań eksploatacyjnych.			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 tachografu lub elementów składowych tachografu, c) badań eksploatacyjnych tachografów, o których mowa w art. 21 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, d) prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów.	
Art. 21 ust. 2	Kierowcy i przedsiębiorstwa transportowe uczestniczący w badaniu eksploatacyjnym muszą spełniać wymogi określone w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006. W celu wykazania takiej zgodności kierowcy stosują się do procedur określonych w art. 35 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.	N			
Art. 21 ust. 3	Komisja może przyjmować akty wykonawcze w celu określenia procedur, których należy przestrzegać w celu wykonania badań eksploatacyjnych oraz formularzy, z których należy korzystać w celu monitorowania tych badań eksploatacyjnych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 3.	N			
Art. 22 ust. 1	Instalacji i napraw tachografów mogą dokonywać wyłącznie instalatorzy, warsztaty lub producenci pojazdów zatwierdzeni do tego celu przez właściwe organy państw członkowskich zgodnie z art. 24.	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 22 ust. 2	Upoważnieni instalatorzy, warsztaty lub producenci pojazdów plombują tachograf, zgodnie ze specyfikacjami zawartymi w świadectwie homologacji typu, o którym mowa w art. 15, po zweryfikowaniu prawidłowości jego działania,	N			

	w szczególności w sposób zapewniający, aby żadne urządzenie manipulacyjne nie mogło naruszyć lub zmienić zarejestrowanych danych.				
Art. 22 ust. 3	Zatwierdzony instalator, warsztat lub producent pojazdu umieszcza specjalny znak na zakładanych przez siebie plombach i dodatkowo wprowadza do tachografu cyfrowego elektroniczne dane zabezpieczające w celu uwierzytelnienia wykonanego sprawdzenia. Właściwe organy poszczególnych państw członkowskich przekazują Komisji rejestr użytych znaków oraz elektronicznych danych zabezpieczających i niezbędne informacje dotyczące wykorzystanych elektronicznych danych zabezpieczających. Komisja na żądanie udziela państwom członkowskim dostępu do tych informacji.	T	Art. 13	Art. 13.1. Zezwolenie wydaje się na czas nieokreślony. 2. W zezwoleniu określa się: 1) imię i nazwisko oraz miejsce zamieszkania albo firmę, 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, o której mowa w art. 22 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014; 5) skróconą nazwę podmiotu posiadającego zezwolenie stosowaną na tabliczkach instalacyjnych oraz kartach warsztatowych. 3. Zezwolenie może określać inne informacje niezbędne do prawidłowej identyfikacji producenta pojazdu, instalatora lub warsztatu i wykonywanych przez nich czynności. 4. Zezwolenie jest wydawane na druku zabezpieczonym przed podrobieniem lub przerobieniem.	
Art. 22 ust. 4	W celu poświadczenia, że instalację tachografu wykonano zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia, przytwierdza się tabliczkę instalacyjną w sposób zapewniający jej wyraźną widoczność i dostępność.	N			
Art. 22 ust. 5	Elementy tachografu są zaplombowane, jak wyszczególniono w świadectwie homologacji typu. Wszelkie połączenia z tachografem, które są potencjalnie narażone na ingerencje, w tym połączenie między czujnikiem ruchu a skrzynią biegów, a także w odpowiednich przypadkach, tabliczka instalacyjna, są zaplombowane. Plomba może być usunięta lub naruszona wyłącznie: - przez instalatorów lub warsztaty zatwierdzone przez właściwe organy, zgodnie z art. 24, do celów naprawy, konserwacji lub powtórnej kalibracji tachografu lub przez	N			

	<p>funkcjonariuszy służb kontrolnych odpowiednio przeszkolonych oraz, o ile jest to wymagane upoważnionych, do celów kontroli,</p> <ul style="list-style-type: none"> - do celów naprawy lub modyfikacji pojazdu, która narusza plombę. W takich przypadkach w pojeździe przechowuje się pisemne oświadczenie określające datę i godzinę naruszenia plomby i zawierające uzasadnienie usunięcia plomby. Komisja w drodze aktów wykonawczych opracuje standardowy formularz pisemnego oświadczenia. <p>W każdym przypadku plomby są zakładane na nowo przez zatwierzonego instalatora lub zatwierdzony warsztat bez nieuzasadnionej zwłoki, a najpóźniej w ciągu siedmiu dni od ich zdjęcia.</p> <p>Przed ponownym założeniem plomb zatwierdzony warsztat przeprowadza sprawdzenie i kalibrację tachografu.</p>				
Art. 23 ust. 1	Tachografy poddaje się regularnym przeglądom wykonywanym przez zatwierdzone warsztaty. Przeglądy te przeprowadza się przynajmniej raz na dwa lata.	N			
Art. 23 ust. 2	<p>Zakres przeglądów, o których mowa w ust. 1, obejmuje co najmniej sprawdzenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - czy tachograf jest właściwie zainstalowany i czy jest odpowiedni dla danego pojazdu, - czy tachograf działa prawidłowo, - czy tachograf jest opatrzony znakiem homologacji typu, - czy zamocowana jest tabliczka instalacyjna, - czy wszystkie plomby są nienaruszone i spełniają swoją funkcję, - czy do tachografu nie są podłączone urządzenia manipulacyjne lub czy nie ma śladów użytkowania takich urządzeń, - rozmiaru opon i faktycznego obwodu tocznego opon. 	N			

Art. 23 ust. 3	Warsztaty przeprowadzające przeglądy sporządzają protokół przeglądu, w przypadkach gdy konieczne było usunięcie nieprawidłowego działania tachografu, bez względu na to czy nastąpiło to w efekcie przeglądu okresowego, czy przeglądu przeprowadzonego na konkretne żądanie właściwego organu krajowego. Prowadzą oni wykaz wszystkich sporządzonych protokołów przeglądu.	T	Art. 18 ust. 7 i 9	7. Poza spełnianiem obowiązków, o których mowa w ust. 1 i 3, podmiot posiadający zezwolenie w zakresie przeglądów tachografów jest obowiązany: 1) zapewnić za opłatą przeprowadzenie badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, na żądanie i w terminie wyznaczonym przez podmioty uprawnione do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1 – 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym, przy uwzględnieniu potrzeb kontroli oraz, w miarę możliwości, słusznego interesu podmiotu posiadającego zezwolenie; 2) przechowywać protokoły przeglądów, o których mowa w art. 23 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, przez okres 4 lat od dnia sporządzenia danego protokołu i udostępniać je na żądanie Prezesa GUM lub podmiotów uprawnionych do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1 – 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym. 9. W przypadku cofnięcia lub wygaśnięcia zezwolenia, dokumentację, o której mowa w ust. 1 pkt 5, oraz protokoły przeglądów, o których mowa w art. 23 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, przekazuje się w terminie 30 dni od dnia zakończenia prowadzenia tej działalności właściwemu terytorialnie organowi administracji miar.	
Art. 23 ust. 4	Protokoły przeglądu są przechowywane co najmniej przez dwa lata od czasu sporządzenia protokołu. Państwa członkowskie decydują, czy protokoły przeglądu mają być w tym okresie przechowywane, czy przesyłane właściwemu organowi. Jeżeli warsztat, który sporządził protokoły, przechowuje takie protokoły przeglądu, na żądanie właściwego organu udostępnia protokoły przeglądu i kalibracji wykonanych w tym okresie.	T	Art. 18 ust. 7 i 9	7. Poza spełnianiem obowiązków, o których mowa w ust. 1 i 3, podmiot posiadający zezwolenie w zakresie przeglądów tachografów jest obowiązany: 1) zapewnić za opłatą przeprowadzenie badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, na żądanie i w terminie wyznaczonym przez podmioty uprawnione do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1 – 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym, przy uwzględnieniu potrzeb kontroli oraz, w miarę możliwości, słusznego interesu podmiotu posiadającego zezwolenie; 2) przechowywać protokoły przeglądów, o których mowa w art. 23 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, przez okres 4 lat od dnia sporządzenia danego protokołu i udostępniać je na żądanie Prezesa GUM lub podmiotów uprawnionych do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1 – 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym. 9. W przypadku cofnięcia lub wygaśnięcia zezwolenia,	

				dokumentację, o której mowa w ust. 1 pkt 5, oraz protokoły przeglądów, o których mowa w art. 23 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, przekazuje się w terminie 30 dni od dnia zakończenia prowadzenia tej działalności właściwemu terytorialnie organowi administracji miar.	
Art. 24 ust. 1	Państwa członkowskie zatwierdzają, regularnie kontrolują i certyfikują instalatorów, warsztaty i producentów pojazdów upoważnionych do wykonywania instalacji, sprawdzeń, przeglądów i napraw tachografów.	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 24 ust. 2	Państwa członkowskie zapewniają kompetentność i rzetelność instalatorów, warsztatów i producentów pojazdów. W tym celu ustanawiają i publikują zestaw jasnych procedur krajowych i zapewniają spełnienie następujących minimalnych kryteriów: a) właściwe przeszkolenie pracowników; b) dostępność urzędów niezbędnych do przeprowadzenia odpowiednich badań i zadań; c) nieposzlakowana reputacja instalatorów, warsztatów i producentów pojazdów.	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 24 ust. 3	Audyty zatwierdzonych instalatorów lub warsztatów przeprowadza się w następujący sposób: a) zatwierdzeni instalatorzy lub zatwierdzone warsztaty podlegają co najmniej raz na dwa lata audytowi procedur stosowanych przy obsłudze tachografów. Audyt koncentruje się w szczególności na środkach zabezpieczeń i posługiwaniu się kartami warsztatowymi. Państwa członkowskie mogą wykonywać te audyty bez potrzeby wizyty na miejscu; b) odbywają się również niezapowiedziane audyty techniczne zatwierdzonych instalatorów lub warsztatów w celu skontrolowania wykonywanych kalibracji, przeglądów i instalacji. Audyty te obejmują rocznie co najmniej 10 % zatwierdzonych instalatorów i warsztatów.	N			
Art. 24 ust. 4	Państwa członkowskie i ich właściwe organy podejmują odpowiednie środki w celu zapobiegania konfliktom interesów pomiędzy instalatorami lub warsztatami a przedsiębiorstwami transportowymi. W szczególności w przypadku poważnego ryzyka konfliktu interesów podejmuje się szczególne dodatkowe środki w celu zapewnienia przestrzegania niniejszego rozporządzenia przez instalatora	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	

	lub warsztat.				
Art. 24 ust. 5	Właściwe organy państw członkowskich przesyłają Komisji co roku, w miarę możliwości drogą elektroniczną, wykazy zatwierdzonych instalatorów i warsztatów oraz kart im wydanych. Komisja publikuje te wykazy na swojej stronie internetowej.	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 24 ust. 6	Właściwe organy państw członkowskich cofają zatwierdzenia, czasowo lub na stałe, instalatorom, warszatom oraz producentom pojazdów niewykonującym swoich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 25 ust. 1	Okres ważności kart warsztatowych nie przekracza jednego roku. Przy przedłużaniu karty warsztatowej właściwy organ zapewnia spełnianie przez instalatora, warsztat lub producenta pojazdów kryteriów wymienionych w art. 24 ust. 2.	T	Art. 46 ust. 1	Art. 46.1. Podmiot wydający karty: 1) sprawdza prawdziwość danych zawartych we wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty kierowcy lub karty warsztatowej, korzystając z: a) Tachonetu, b) Europejskiej Sieci Praw Jazdy, c) centralnej ewidencji kierowców, d) ewidencji, o której mowa w art. 27 ust. 1, udostępnianej w bezpiecznej formie przez Prezesa GUM; 2) w przypadku braku możliwości sprawdzenia prawdziwości danych zawartych we wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę 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 zgodności oświadczenia, o którym mowa w art. 44 ust. 3 pkt 1 lit. d, ze stanem faktycznym, może podjąć działania, o których mowa w art. 26 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 25 ust. 2	Właściwy organ przedłuża kartę warsztatową w ciągu 15 dni roboczych od otrzymania ważnego wniosku o przedłużenie i całej niezbędnej dokumentacji. Jeżeli karta warsztatowa została uszkodzona, działa wadliwie lub została zagubiona albo skradziona, właściwy organ wydaje kartę zastępczą w ciągu pięciu dni roboczych od dnia otrzymania szczegółowego wniosku o jej wydanie. Właściwe organy prowadzą rejestr kart zagubionych, skradzionych lub uszkodzonych.	T	Art. 42 ust. 1 i 2	Art. 42.1. Tworzy się ewidencję kart zawierającą zbiór danych i informacji dotyczących wydanych, przedłużonych, wymienionych, w tym uszkodzonych, unieważnionych, zawieszonych i utraconych, w tym skradzionych kart, dane zawarte we wnioskach o ich wydanie, przedłużenie lub wymianę oraz informacje o wnioskach odmownie załatwionych. Ewidencja kart jest prowadzona w postaci elektronicznej. 2. Minister właściwy do spraw transportu: 1) jest administratorem danych w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2016/679 zawartych w ewidencji kart;	

				<p>2) powierza, w drodze umowy, podmiotowi wydającemu karty:</p> <p>a) przetwarzanie danych zawartych w ewidencji kart,</p> <p>b) narodowe klucze kryptograficzne,</p> <p>c) wymianę z krajowymi i zagranicznymi organami i instytucjami wydającymi karty oraz uprawnionymi służbami kontrolnymi danych oraz informacji niezbędnych w procesach wydawania kart i kontroli stosowania tachografów cyfrowych w transporcie drogowym.</p>	
Art. 25 ust. 3	W przypadku gdy państwo członkowskie cofa upoważnienie dla instalatora, warsztatu lub producenta pojazdu zgodnie z art. 24, cofa również wydane im karty warsztatowe.	T	Art. 47 ust. 3 i 4	<p>3. Podmiot wydający karty po otrzymaniu informacji o:</p> <p>1) cofnięciu, czasowym cofnięciu albo wygaśnięciu zezwolenia,</p> <p>2) cofnięciu certyfikatu technika warsztatu – umieszcza w ewidencji kart informację o unieważnieniu tej karty i wzywa podmiot posiadający zezwolenie do jej zwrotu w terminie 14 dni od dnia doręczenia wezwania. W przypadku gdy karta nie została zwrócona w wyznaczonym terminie, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji dotyczącym obowiązków o charakterze niepieniężnym.</p> <p>4. Podmiot wydający karty po otrzymaniu informacji o:</p> <p>1) zawieszeniu prowadzenia działalności przez podmiot posiadający zezwolenie,</p> <p>2) zawieszeniu certyfikatu technika warsztatu – umieszcza w ewidencji kart informację o zawieszeniu karty warsztatowej.</p>	
Art. 25 ust. 4	Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne działania, aby zabezpieczyć karty warsztatowe przekazywane zatwierdzonym instalatorom, warsztatom oraz producentom pojazdów przed możliwością ich sfałszowania.	T	Art. 43	<p>Art. 43. Podmiot wydający karty, z uwzględnieniem wymagań, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 i aktach wykonawczych do tego rozporządzenia:</p> <p>1) prowadzi krajowe centrum certyfikacji elektronicznej właściwe do wydawania kluczy i elektronicznych zabezpieczeń;</p> <p>2) wytwarza klucze i elektroniczne zabezpieczenia dla krajowych producentów tachografów i elementów składowych tachografów oraz prowadzi ewidencję tych kluczy i elektronicznych zabezpieczeń,</p> <p>3) produkuje lub kupuje blankiety kart;</p> <p>4) realizuje proces wydawania kart, a w szczególności: przyjmuje wnioski o wydanie, przedłużenie</p>	

				<p>lub wymianę kart, personalizuje karty i wydaje, przedłuża lub wymienia karty, zapewniając właściwą organizację ich odbioru na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;</p> <p>5) prowadzi:</p> <p>a) ewidencję kart,</p> <p>b) wymianę, z krajowymi i zagranicznymi organami i instytucjami wydającymi karty oraz uprawnionymi służbami kontrolnymi danych i informacji zawartych w ewidencji kart, w szczególności za pośrednictwem Tachonetu;</p> <p>6) upowszechnia wzory formularzy wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart, załączników do wniosków, zgłoszenia reklamacyjnego, informacje dotyczące warunków, trybów i terminów wydawania, przedłużania oraz wymiany kart oraz okresów ich ważności, publikuje i organizuje dystrybucję materiałów informacyjnych o warunkach stosowania i użytkowania kart oraz sankcjach przewidzianych za naruszenie przepisów w tym zakresie.</p>	
Art. 26 ust. 1	Karty kierowcy są wydawane na wniosek kierowcy przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym kierowca posiada swoje miejsce normalnego zamieszkania. Wydaje się je w ciągu miesiąca od otrzymania przez właściwy organ wniosku i wszelkich niezbędnych dokumentów.	N			
Art. 26 ust. 2	Do celów niniejszego artykułu "miejsce normalnego zamieszkania" oznacza miejsce, w którym dana osoba zwykle przebywa, to znaczy przez co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym, ze względu na więzi osobiste i zawodowe, a w przypadku osoby niezwiązanej z danym miejscem zawodowo, ze względu na więzi osobiste, które wskazują na istnienie ścisłych związków pomiędzy tą osobą a miejscem, w którym mieszka. Jednakże za miejsce normalnego zamieszkania danej osoby, której więzi zawodowe są w innym miejscu niż więzi osobiste i która w konsekwencji mieszka na przemian w różnych miejscach położonych w dwóch lub więcej państwach członkowskich, uznaje się miejsce, na które wskazują jej więzi osobiste, pod warunkiem że powraca ona tam regularnie. Ten ostatni warunek nie musi być spełniony	N			

	w przypadku, gdy osoba ta przebywa w jednym z państw członkowskich w celu realizacji umowy zawartej na czas określony.				
Art. 26 ust. 3	Kierowcy przedstawiają dowód potwierdzający miejsce ich normalnego zamieszkania poprzez okazanie jakiegokolwiek właściwego środka, takiego jak dowód tożsamości lub innego ważnego dokumentu. W przypadku gdy właściwe organy państwa członkowskiego wydające kartę kierowcy mają wątpliwość co do ważności oświadczenia dotyczącego normalnego miejsca zamieszkania, jak również do celów szczegółowych kontroli, mogą zażądać dodatkowych informacji i dowodów.	T	Art. 46 ust. 1	Art. 46.1. Podmiot wydający karty: 1) sprawdza prawdziwość danych zawartych we wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty kierowcy lub karty warsztatowej, korzystając z: a) Tachonetu, b) Europejskiej Sieci Praw Jazdy, c) centralnej ewidencji kierowców, d) ewidencji, o której mowa w art. 27 ust. 1, udostępnianej w bezpiecznej formie przez Prezesa GUM; 2) w przypadku braku możliwości sprawdzenia prawdziwości danych zawartych we wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę 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 zgodności oświadczenia, o którym mowa w art. 44 ust. 3 pkt 1 lit. d, ze stanem faktycznym, może podjąć działania, o których mowa w art. 26 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 26 ust. 4	W odpowiednio uzasadnionych i wyjątkowych przypadkach państwa członkowskie mogą wydać czasową i nieodnawialną kartę kierowcy, na okres nieprzekraczający 185 dni, kierowcy, który nie ma normalnego miejsca zamieszkania w państwie członkowskim lub w państwie, które jest umawiającą się stroną Umowy AETR, pod warunkiem że kierowcę takiego łączy stosunek pracy z przedsiębiorstwem transportowym mającym siedzibę w państwie członkowskim wydania oraz, o ile zastosowanie ma rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009(16), przedstawi świadectwo kierowcy, o którym mowa w tym rozporządzeniu. Komisja, na podstawie danych przesłanych przez państwa członkowskie, ściśle monitoruje stosowanie niniejszego ustępu. Co dwa lata Komisja przedstawia swoje ustalenia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie i analizuje, w szczególności czy czasowe karty kierowcy wywierają negatywny wpływ na rynek pracy i czy czasowe karty kierowcy są w trybie zwykłym wydawane więcej niż jeden	T	Art. 44 ust. 3 pkt 1	3. Do wniosku o wydanie, przedłużenie i wymianę karty dołącza się: 1) w przypadku karty kierowcy: a) aktualną fotografię odzwierciedlającą, w sposób niebudzący uzasadnionych wątpliwości, wizerunek kierowcy, b) kopię prawa jazdy, jeżeli dokument ten był wydany w innym państwie niż Rzeczpospolita Polska, c) kopię karty kierowcy wydanej w innym państwie niż Rzeczpospolita Polska – w przypadku przedłużenia tej karty, d) oświadczenie kierowcy złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, że posiada swoje miejsce normalnego zamieszkania, w rozumieniu art. 26 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w przypadku, o którym mowa w art. 26 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, e) oświadczenie kierowcy złożone pod rygorem	

	raz kierowcom znanym z nazwiska. W takich przypadkach Komisja może przedstawić odpowiedni wniosek legislacyjny dotyczący zmiany niniejszego ustępu.			odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, że posiada ważne prawo jazdy, w przypadku, w którym nie ma obowiązku dołączania kopii prawa jazdy, f) oprócz kopii świadectwa kierowcy, o którym mowa w art. 32a ustawy o transporcie drogowym, oświadczenie przedsiębiorcy mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, potwierdzające spełnienie wymagania istnienia stosunku pracy z kierowcą – w przypadku wydania czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy, o której mowa w art. 26 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;	
Art. 26 ust. 5	Właściwe organy wydającego państwa członkowskiego przyjmują odpowiednie środki w celu zapewnienia, by wnioskodawca nie posiadał już ważnej karty kierowcy, oraz dokonują personalizacji karty kierowcy, zapewniając, by zawarte na niej dane były widoczne i bezpieczne.	T	Art. 46 ust. 1	Art. 46.1. Podmiot wydający karty: 1) sprawdza prawdziwość danych zawartych we wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty kierowcy lub karty warsztatowej, korzystając z: a) Tachonetu, b) Europejskiej Sieci Praw Jazdy, c) centralnej ewidencji kierowców, d) ewidencji, o której mowa w art. 27 ust. 1, udostępnianej w bezpiecznej formie przez Prezesa GUM; 2) w przypadku braku możliwości sprawdzenia prawdziwości danych zawartych we wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę 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 zgodności oświadczenia, o którym mowa w art. 44 ust. 3 pkt 1 lit. d, ze stanem faktycznym, może podjąć działania, o których mowa w art. 26 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 26 ust. 6	Okres ważności wydanej karty kierowcy nie przekracza pięciu lat.	T	Art. 46 ust. 3	3. Po pozytywnej weryfikacji danych, o których mowa w ust. 1, podmiot wydający karty wydaje kartę na okres: 1) 5 lat – w przypadku karty kierowcy, z wyjątkiem karty, o której mowa w art. 26 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014; 2) 5 lat – w przypadku karty przedsiębiorstwa; 3) roku – w przypadku karty warsztatowej; 4) 2 lat – w przypadku karty kontrolnej.	
Art. 26	Karta kierowcy nie może, w okresie swojej ważności, zostać	T	Art.47	7. Kartę zatrzymaną na podstawie art. 26 ust. 7	

ust. 7	cofnięta ani zawieszona, chyba że zostanie uznana przez właściwe organy państwa członkowskiego za sfalszowaną lub gdy kierowca korzysta z karty, której nie jest posiadaczem, lub gdy karta, w której posiadaniu jest kierowca, została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfalszowanych dokumentów. Jeżeli takie zawieszenie lub cofnięcie karty zostało dokonane przez państwo członkowskie inne niż państwo, które wydało kartę, państwo członkowskie, które zawiesiło lub cofnęło kartę, jak najszybciej zwraca ją organom państwa członkowskiego, które wydało kartę oraz wskazuje powody cofnięcia lub zawieszenia. 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.		ust. 7 i 8	rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub w przypadkach, o których mowa w art. 11 ust. 4 lit. c 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), podmiot uprawniony do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1 - 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym zwraca podmiotowi wydającemu karty. 8. Po otrzymaniu karty zwróconej przez organ kontrolny zgodnie z art. 26 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, podmiot wydający karty: 1) umieszcza w ewidencji kart informację o unieważnieniu tej karty i niszczy tę kartę – w przypadku gdy karta została wydana przez podmiot wydający karty; 2) umieszcza w ewidencji kart informację o unieważnieniu tej karty i przekazuje tę kartę właściwemu podmiotowi w państwie, w którym karta została wydana.	
Art. 26 ust. 8	Państwa członkowskie podejmują wszelkie działania, aby zapobiec fałszowaniu kart kierowcy.	T	Art. 43	Art. 43. Podmiot wydający karty, z uwzględnieniem wymagań, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 i aktach wykonawczych do tego rozporządzenia: 1) prowadzi krajowe centrum certyfikacji elektronicznej właściwe do wydawania kluczy i elektronicznych zabezpieczeń; 2) wytwarza klucze i elektroniczne zabezpieczenia dla krajowych producentów tachografów i elementów składowych tachografów oraz prowadzi ewidencję tych kluczy i elektronicznych zabezpieczeń, 3) produkuje lub kupuje blankiety kart; 4) realizuje proces wydawania kart, a w szczególności: przyjmuje wnioski o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart, personalizuje karty i wydaje, przedłuża lub wymienia karty, zapewniając właściwą organizację ich odbioru na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 5) prowadzi: a) ewidencję kart, b) wymianę, z krajowymi i zagranicznymi organami i instytucjami wydającymi karty oraz uprawnionymi służbami kontrolnymi danych i informacji zawartych w ewidencji kart, w szczególności za pośrednictwem Tachonetu;	

				6) upowszechnia wzory formularzy wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart, załączników do wniosków, zgłoszenia reklamacyjnego, informacje dotyczące warunków, trybów i terminów wydawania, przedłużania oraz wymiany kart oraz okresów ich ważności, publikuje i organizuje dystrybucję materiałów informacyjnych o warunkach stosowania i użytkowania kart oraz sankcjach przewidzianych za naruszenie przepisów w tym zakresie.	
Art. 26 ust. 9	Niniejszy artykuł jest bez uszczerbku dla możliwości wydania przez państwo członkowskie karty kierowcy, który ma miejsce normalnego zamieszkania w takiej części terytorium odnośnego państwa członkowskiego, do której nie mają zastosowania Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, pod warunkiem że w takich przypadkach stosowane są właściwe przepisy niniejszego rozporządzenia.	N			
Art. 27 ust. 1	Karta kierowcy jest imienna.	N			
Art. 27 ust. 2	Kierowca może posiadać nie więcej niż jedną ważną kartę kierowcy i jest uprawniony do posługiwania się jedynie jego własną imienną kartą kierowcy. Kierowca nie może posługiwać się kartą uszkodzoną lub kartą, której okres ważności upłynął.	T		Wdrożono w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC 90)	
Art. 28 ust. 1	W przypadku gdy kierowca zamierza przedłużyć swoją kartę kierowcy, składa wniosek do właściwych organów w państwie członkowskim swojego normalnego miejsca zamieszkania nie później niż na 15 dni roboczych przed upływem okresu ważności karty.	N			
Art. 28 ust. 2	Jeżeli państwo członkowskie normalnego miejsca zamieszkania kierowcy jest inne niż to, które wydało aktualną kartę, oraz gdy organy państwa członkowskiego normalnego miejsca zamieszkania otrzymały wniosek o przedłużenie karty kierowcy, powiadamiają organy, które wydały poprzednią kartę, o powodach jej przedłużenia.	N			
Art. 28 ust. 3	W przypadku złożenia wniosku o przedłużenie karty, która wkrótce utraci ważność, właściwy organ wydaje nową kartę przed dniem upływu okresu ważności starej karty, pod warunkiem że wniosek został przesłany w terminie określonym ust. 1.	N			

Art. 29 ust. 1	Organy wydające karty kierowcy prowadzą rejestr kart wydanych, skradzionych, zagubionych lub uszkodzonych w okresie odpowiadającym przynajmniej okresowi ich ważności.	T	Art. 42 ust. 1 i 2	<p>Art. 42.1. Tworzy się ewidencję kart zawierającą zbiór danych i informacji dotyczących wydanych, przedłużonych, wymienionych, w tym uszkodzonych, unieważnionych, zawieszonych i utraconych, w tym skradzionych kart, dane zawarte we wnioskach o ich wydanie, przedłużenie lub wymianę oraz informacje o wnioskach odmownie załatwionych. Ewidencja kart jest prowadzona w postaci elektronicznej.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw transportu:</p> <p>1) jest administratorem danych w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2016/679 zawartych w ewidencji kart;</p> <p>2) powierza, w drodze umowy, podmiotowi wydającemu karty:</p> <p>a) przetwarzanie danych zawartych w ewidencji kart,</p> <p>b) narodowe klucze kryptograficzne,</p> <p>c) wymianę z krajowymi i zagranicznymi organami i instytucjami wydającymi karty oraz uprawnionymi służbami kontrolnymi danych oraz informacji niezbędnych w procesach wydawania kart i kontroli stosowania tachografów cyfrowych w transporcie drogowym.</p>	
Art. 29 ust. 2	W przypadku gdy karta kierowcy zostanie uszkodzona lub działa wadliwie, kierowca zwraca ją do właściwego organu państwa członkowskiego jego normalnego miejsca zamieszkania. Kradzież karty kierowcy musi zostać formalnie zgłoszona właściwemu organowi państwa, w którym dokonano kradzieży.	T	Art. 47 ust. 1 i 2	<p>Art. 47.1. Karta stanowi własność podmiotu wydającego karty.</p> <p>2. Podmiot, któremu wydano kartę jest obowiązany:</p> <p>1) niezwłocznie zawiadomić o jej utracie lub uszkodzeniu podmiot wydający karty;</p> <p>2) zwrócić kartę do podmiotu wydającego karty, w przypadku:</p> <p>a) uszkodzenia karty,</p> <p>b) upływu terminu, na jaki karta została wydana,</p> <p>c) wymiany karty,</p> <p>d) ustania stosunku pracy technika warsztatu – w przypadku karty warsztatowej,</p> <p>e) zaprzestania wykonywania zawodu przez technika warsztatu – w przypadku karty warsztatowej,</p> <p>f) cofnięcia certyfikatu technika warsztatu – w przypadku karty warsztatowej,</p> <p>g) cofnięcia, czasowego cofnięcia albo wygaśnięcia zezwolenia – w przypadku karty warsztatowej,</p> <p>h) ustania stosunku pracy z posiadaczem imiennej karty kontrolnej.</p>	

Art. 29 ust. 3	Zaginięcie karty kierowcy musi zostać zgłoszone w drodze formalnego zawiadomienia właściwych organów państwa członkowskiego, które ją wydało oraz właściwych organów państwa członkowskiego, które stanowi normalne miejsce zamieszkania kierowcy, o ile są to różne państwa.	T	Art. 47 ust. 1 i 2	Art. 47.1. Karta stanowi własność podmiotu wydającego karty. 2. Podmiot, któremu wydano kartę jest obowiązany: 1) niezwłocznie zawiadomić o jej utracie lub uszkodzeniu 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, d) ustania stosunku pracy technika warsztatu – w przypadku karty warsztatowej, e) zaprzestania wykonywania zawodu przez technika warsztatu – w przypadku karty warsztatowej, f) cofnięcia certyfikatu technika warsztatu – w przypadku karty warsztatowej, g) cofnięcia, czasowego cofnięcia albo wygaśnięcia zezwolenia – w przypadku karty warsztatowej, h) ustania stosunku pracy z posiadaczem imiennej karty kontrolnej.	
Art. 29 ust. 4	W przypadku gdy karta kierowcy została uszkodzona, działa wadliwie, została zagubiona lub skradziona, kierowca musi w terminie siedmiu dni kalendarzowych wystąpić o kartę zastępczą do właściwych organów w państwie członkowskim swojego normalnego miejsca zamieszkania. Organy te wydają kartę zastępczą w ciągu ośmiu dni roboczych od dnia otrzymania szczegółowego wniosku o jej wydanie.	N			
Art. 29 ust. 5	W sytuacjach określonych w ust. 4 kierowca może kontynuować jazdę bez karty kierowcy przez maksymalnie 15 dni kalendarzowych lub w dłuższym okresie, jeśli konieczny jest powrót pojazdu do bazy, pod warunkiem że kierowca może wykazać brak możliwości przedstawienia lub użycia karty podczas tego okresu.	N			
Art. 30 ust. 1	Karty kierowcy wydane przez państwa członkowskie są wzajemnie uznawane.	N			
Art. 30 ust. 2	W przypadku gdy posiadacz ważnej karty kierowcy wydanej przez państwo członkowskie zmienił państwo członkowskie swojego normalnego miejsca zamieszkania, może on ubiegać	N			

	się o wymianę swojej dotychczasowej karty kierowcy na jej odpowiednik. Państwo członkowskie, które dokonuje wymiany, ponosi odpowiedzialność za sprawdzenie, czy przedstawiona karta jest nadal ważna.				
Art. 30 ust. 3	Państwa członkowskie dokonujące wymiany zwracają starą kartę organom państwa członkowskiego, w którym karta została wydana oraz wskazują powody tego zwrotu.				
Art. 30 ust. 4	W przypadku gdy państwo członkowskie dokonuje zastąpienia albo wymiany karty kierowcy, zastąpienie lub wymiana i inne dalsze zastąpienia oraz wymiany są rejestrowane w tym państwie członkowskim.	T	Art. 42 ust. 1 i 2	Art. 42.1. Tworzy się ewidencję kart zawierającą zbiór danych i informacji dotyczących wydanych, przedłużonych, wymienionych, w tym uszkodzonych, unieważnionych, zawieszonych i utraconych, w tym skradzionych kart, dane zawarte we wnioskach o ich wydanie, przedłużenie lub wymianę oraz informacje o wnioskach odmownie załatwionych. Ewidencja kart jest prowadzona w postaci elektronicznej. 2. Minister właściwy do spraw transportu: 1) jest administratorem danych w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2016/679 zawartych w ewidencji kart; 2) powierza, w drodze umowy, podmiotowi wydającemu karty: a) przetwarzanie danych zawartych w ewidencji kart, b) narodowe klucze kryptograficzne, c) wymianę z krajowymi i zagranicznymi organami i instytucjami wydającymi karty oraz uprawnionymi służbami kontrolnymi danych oraz informacji niezbędnych w procesach wydawania kart i kontroli stosowania tachografów cyfrowych w transporcie drogowym.	
Art. 31 ust. 1	Aby wykluczyć możliwość, w której wnioskodawca posiada już ważną kartę kierowcy, o czym mowa w art. 26, państwa członkowskie prowadzą krajowe elektroniczne rejestry zawierające następujące informacje dotyczące kart kierowcy, łącznie z informacjami, o których mowa w art. 26 ust. 4, w okresie co najmniej równoważnym z okresem ich ważności: - nazwisko i imię kierowcy, - data i - jeśli ta informacja jest dostępna - miejsce urodzenia kierowcy, - numer ważnego prawa jazdy i kraj wydający prawo jazdy (w stosownych przypadkach), - status karty kierowcy, - numer karty kierowcy.	T	Art. 42 ust. 1 i 2	Art. 42.1. Tworzy się ewidencję kart zawierającą zbiór danych i informacji dotyczących wydanych, przedłużonych, wymienionych, w tym uszkodzonych, unieważnionych, zawieszonych i utraconych, w tym skradzionych kart, dane zawarte we wnioskach o ich wydanie, przedłużenie lub wymianę oraz informacje o wnioskach odmownie załatwionych. Ewidencja kart jest prowadzona w postaci elektronicznej. 2. Minister właściwy do spraw transportu: 1) jest administratorem danych w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2016/679 zawartych w ewidencji kart; 2) powierza, w drodze umowy, podmiotowi wydającemu karty:	

				<ul style="list-style-type: none"> a) przetwarzanie danych zawartych w ewidencji kart, b) narodowe klucze kryptograficzne, c) wymianę z krajowymi i zagranicznymi organami i instytucjami wydającymi karty oraz uprawnionymi służbami kontrolnymi danych oraz informacji niezbędnych w procesach wydawania kart i kontroli stosowania tachografów cyfrowych w transporcie drogowym. 	
Art. 31 ust. 2	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, o którym mowa w zaleceniu 2010/19/UE lub systemu z nim kompatybilnego. W przypadku stosowania systemu kompatybilnego wymiana danych elektronicznych ze wszystkimi pozostałymi państwami członkowskimi musi być możliwa za pośrednictwem systemu informacyjnego TACHOnet.	N			
Art. 31 ust. 3	W każdym przypadku wydawania, wymiany lub, w razie konieczności, przedłużenia karty kierowcy państwa członkowskie sprawdzają przy pomocy elektronicznej wymiany danych, czy kierowca nie posiada już innej ważnej karty kierowcy. Przekazywane dane ograniczają się do danych niezbędnych na potrzeby takiej weryfikacji.	T	Art. 46 ust. 1	<p>Art. 46.1. Podmiot wydający karty:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) sprawdza prawdziwość danych zawartych we wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty kierowcy lub karty warsztatowej, korzystając z: <ul style="list-style-type: none"> a) Tachonetu, b) Europejskiej Sieci Praw Jazdy, c) centralnej ewidencji kierowców, d) ewidencji, o której mowa w art. 27 ust. 1, udostępnianej w bezpiecznej formie przez Prezesa GUM; 2) w przypadku braku możliwości sprawdzenia prawdziwości danych zawartych we wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę 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 zgodności oświadczenia, o którym mowa w art. 44 ust. 3 pkt 1 lit. d, ze stanem faktycznym, może podjąć działania, o których mowa w art. 26 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014. 	
Art. 31 ust. 4	Funkcjonariusze służb kontrolnych mogą mieć dostęp do rejestru elektronicznego w celu sprawdzenia statusu karty kierowcy.	N			
Art. 31 ust. 5	Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia wspólnych procedur i specyfikacji niezbędnych dla	N			

	wzajemnych połączeń, o których mowa w ust. 2, z uwzględnieniem formatu wymiany danych, procedur technicznych do celów konsultacji elektronicznych w krajowych rejestrach elektronicznych, procedur dostępu i mechanizmów zabezpieczenia. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 3.				
Art. 32 ust. 1	Przedsiębiorstwa transportowe oraz kierowcy zapewniają poprawne działanie i właściwe użytkowanie tachografów i kart kierowcy. Przedsiębiorstwa transportowe oraz kierowcy stosujący tachografy analogowe zapewniają ich poprawne działanie i prawidłowe stosowanie wykresówek.	N			
Art. 32 ust. 2	Tachografy cyfrowe nie mogą być ustawione w sposób powodujący automatyczne przełączanie się na konkretną kategorię czynności po wyłączeniu silnika lub zapłonu pojazdu, chyba że kierowca ma w dalszym ciągu możliwość ręcznego wyboru odpowiedniej kategorii czynności.	N			
Art. 32 ust. 3	Zabrania się fałszowania, ukrywania, likwidowania i niszczenia danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych w tachografie lub na karcie kierowcy albo zarejestrowanych na wydrukach z tachografu. Każda forma manipulowania tachografem, wykresówką lub kartą kierowcy, która mogłaby spowodować sfałszowanie, zlikwidowanie lub zniszczenie danych lub informacji wydrukowanych jest zabroniona. W pojeździe nie może znajdować się żadne urządzenie, które mogłoby zostać użyte w powyższych celach.	T		Wdrożono w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC 90)	
Art. 32 ust. 4	W pojazdach nie instaluje się więcej niż jednego tachografu, chyba że do celów badań eksploatacyjnych, o których mowa w art. 21.	N			
Art. 32 ust. 5	Państwa członkowskie zabraniają produkcji, dystrybucji, reklamy lub sprzedaży urządzeń wykonanych lub przeznaczonych do celów manipulowania tachografami.	T	Art. 25 i art. 50	Art. 25. Zabrania się produkcji, dystrybucji, reklamy, sprzedaży lub udostępniania w inny sposób urządzeń, przedmiotów lub oprogramowania wykonanych lub przeznaczonych do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf. Art. 50. Kto, wbrew art. 25, produkuje, dystrybuuje, reklamuje, sprzedaje lub w inny sposób udostępnia urządzenia, przedmioty lub oprogramowanie wykonane lub przeznaczone do celów podrabiania lub przerabiania	

				danych rejestrowanych przez tachograf – podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.	
Art. 33 ust. 1	<p>Przedsiębiorstwa transportowe są odpowiedzialne za zapewnienie, by ich kierowcy byli właściwie wyszkoleni i poinstruowani w zakresie prawidłowego działania tachografów, zarówno cyfrowych, jak i analogowych, przeprowadzają regularne kontrole, by zapewnić właściwe użytkowanie tachografów przez swoich kierowców i nie udzielają kierowcom żadnych bezpośrednich ani pośrednich zachęt, które mogłyby skłaniać ich do niewłaściwego używania tachografów.</p> <p>Przedsiębiorstwa transportowe wydają wystarczającą liczbę wykresówek kierowcom pojazdów wyposażonych w tachografy analogowe, mając na uwadze indywidualny charakter wykresówki, długość okresu pracy i możliwość zaistnienia konieczności ich wymiany, w przypadku gdy zostaną zniszczone lub zatrzymane przez upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych. Przedsiębiorstwa transportowe wydają kierowcom tylko wykresówki zgodne z homologowanym wzorem i odpowiednie do użycia w urządzeniu zainstalowanym w pojeździe.</p> <p>W przypadku gdy pojazd wyposażony jest w tachograf cyfrowy, przedsiębiorstwo transportowe i kierowca zapewniają, biorąc pod uwagę długość okresu pracy, by drukowanie danych z tachografu na żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych mogło być prawidłowo przeprowadzone w razie kontroli.</p>	N			
Art. 33 ust. 2	<p>Przedsiębiorstwa transportowe przechowują wykresówki i wydruki, w każdym przypadku sporządzenia wydruków zgodnie z art. 35, w porządku chronologicznym oraz w czytelnej formie, przez co najmniej rok po ich użyciu oraz wydają ich kopie zainteresowanym kierowcom na ich wnioski. Przedsiębiorstwa transportowe wydają także zainteresowanym kierowcom na ich wnioski kopie danych pobranych z kart kierowcy oraz ich wydruki na papierze. Wykresówki, wydruki oraz wczytane dane okazuje się lub doręcza na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.</p>	N			

Art. 33 ust. 3	Przedsiębiorstwa transportowe są odpowiedzialne za naruszenia niniejszego rozporządzenia popełnione przez swoich kierowców lub kierowców będących w ich dyspozycji. Państwa członkowskie mogą jednak uzależnić taką odpowiedzialność od naruszenia przez przedsiębiorstwo transportowe ust. 1 akapit pierwszy niniejszego artykułu i art. 10 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.	N			
Art. 34 ust. 1	Kierowcy stosują wykresówki lub karty kierowcy w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd, począwszy od przejęcia pojazdu. Nie wyjątku się wykresówki ani karty kierowcy z urządzenia rejestrującego przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów. Wykresówka lub karta kierowcy nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona.	N			
Art. 34 ust. 2	Kierowcy odpowiednio chronią wykresówki lub karty kierowcy i nie używają zabrudzonych lub uszkodzonych wykresówek lub kart kierowcy.	N			
Art. 34 ust. 3	Jeżeli w wyniku oddalenia się od pojazdu kierowca nie jest w stanie używać tachografu zainstalowanego w pojeździe, to okresy, o których mowa w ust. 5 lit. b) ppkt (ii), (iii) oraz (iv): a) jeśli pojazd wyposażony jest w tachograf analogowy - wprowadza się na wykresówkę ręcznie, w drodze automatycznej rejestracji lub innym sposobem, czytelnie i nie brudząc wykresówki; lub b) jeśli pojazd wyposażony jest w tachograf cyfrowy - wprowadza się na kartę kierowcy przy użyciu urządzenia do manualnego wprowadzania danych, w jakie wyposażony jest tachograf. Państwa członkowskie nie nakładają na kierowców obowiązku przedkładania formularzy potwierdzających ich czynności w trakcie oddalenia się od pojazdu.	N			
Art. 34 ust. 4	Jeżeli w pojeździe wyposażonym w tachograf cyfrowy znajduje się więcej niż jeden kierowca, kierowcy ci zapewniają, aby ich karty kierowcy zostały włożone w odpowiednie czytniki tachografu. Jeżeli w pojeździe wyposażonym w tachograf analogowy znajduje się więcej niż jeden kierowca, kierowcy zmieniają odpowiednio wykresówki, aby właściwe informacje były	N			

	zapisywane na wykresówce kierowcy prowadzącego pojazd.				
Art. 34 ust. 5	<p>Kierowcy:</p> <p>a) zapewniają zgodność czasu zapisywanego na wykresówce z czasem urzędowym/oficjalnym kraju rejestracji pojazdu;</p> <p>b) obsługują przełączniki umożliwiające osobną i wyraźną rejestrację następujących okresów:</p> <p>(i) pod symbolem grafika : czas prowadzenia pojazdu;</p> <p>(ii) pod symbolem grafika: "inna praca", która oznacza wszelkie czynności inne niż prowadzenie pojazdu, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE, a także wszelkie prace wykonywane dla tego samego lub innego pracodawcy w sektorze transportowym lub poza nim;</p> <p>(iii) pod symbolem grafika: "okresy gotowości" zgodnie z definicją w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE;</p> <p>(iv) pod symbolem grafika: przerwy lub odpoczynek.</p>	N			
Art. 34 ust. 6	<p>Każdy kierowca pojazdu wyposażonego w analogowy tachograf nanosi na swoją wykresówkę następujące informacje:</p> <p>a) na początku używania wykresówki - swoje nazwisko i imię;</p> <p>b) datę i miejsce rozpoczęcia używania wykresówki oraz datę i miejsce zakończenia jej używania;</p> <p>c) numer rejestracyjny każdego pojazdu, do którego został przydzielony kierowca, zarówno na początku pierwszej jazdy zapisanej na wykresówce, jak i następnych, w przypadku zmiany pojazdu, w czasie używania tej samej wykresówki;</p> <p>d) wskazania licznika długości drogi:</p> <p>(i) przy rozpoczęciu pierwszej jazdy zarejestrowanej na wykresówce;</p> <p>(ii) przy zakończeniu ostatniej jazdy zarejestrowanej na wykresówce;</p> <p>(iii) w razie zmiany pojazdu w ciągu dnia pracy - wskazanie licznika w pierwszym pojeździe, do którego kierowca był przydzielony oraz wskazanie licznika w kolejnym pojeździe;</p> <p>e) czas, kiedy miała miejsce zmiana pojazdu.</p>	N			
Art. 34 ust. 7	<p>Kierowca wprowadza w tachografie cyfrowym symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy. Jednak państwo członkowskie może wymagać od kierowców pojazdów używanych w działalności transportowej prowadzonej na jego terytorium dodatkowych, bardziej</p>	N			

	szczegółowych niż symbol państwa, danych geograficznych, pod warunkiem że państwo członkowskie powiadomiło o tym Komisję przed dniem 1 kwietnia 1998 r. Kierowcy nie muszą wprowadzać informacji, o których mowa w pierwszym zdaniu akapitu pierwszego, jeśli tachograf rejestruje automatycznie dane dotyczące lokalizacji zgodnie z art. 8.				
Art. 35 ust. 1	W przypadku uszkodzenia wykresówki zawierającej zapis lub karty kierowcy, kierowcy przechowują uszkodzoną wykresówkę lub kartę kierowcy wraz z zapasową wykresówką zastępującą ją.	N			
Art. 35 ust. 2	W przypadku uszkodzenia karty kierowcy, jej nieprawidłowego działania, zagubienia lub kradzieży kierowca: a) na początku trasy drukuje dane prowadzonego przez siebie pojazdu i wpisuje na tym wydruku: (i) dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy), wraz z podpisem; (ii) okresy, o których mowa w art. 34 ust. 5 lit. b) ppkt (ii), (iii) oraz (iv); b) na końcu trasy drukuje informacje odnoszące się do okresów zarejestrowanych przez tachograf, zapisuje wszystkie okresy innej pracy, okresy gotowości i odpoczynku, od sporządzenia wydruku na początku trasy, które nie zostały zarejestrowane przez tachograf oraz zaznacza na tym dokumencie dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy), wraz ze swoim podpisem.	N			
Art. 36 ust. 1	Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w tachograf analogowy, musi być on w stanie okazać, na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych: (i) wykresówki z bieżącego dnia oraz wykresówki używane przez kierowcę w ciągu poprzednich 28 dni; (ii) kartę kierowcy, jeśli ją posiada; oraz (iii) wszelkie zapisy odręczne oraz wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006.	N			
Art. 36 ust. 2	Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w tachograf cyfrowy, musi być w stanie okazać, na każde żądanie	N			

	<p>upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych:</p> <p>(i) swoją kartę kierowcy;</p> <p>(ii) wszelkie zapisy odręczne oraz wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006;</p> <p>(iii) wykresówki odpowiadające okresowi, o którym mowa w ppkt (ii), w trakcie którego prowadził on pojazd wyposażony w tachograf analogowy.</p>				
Art. 36 ust. 3	<p>Upoważniony funkcjonariusz służb kontrolnych może sprawdzić przestrzeganie przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 poprzez analizę wykresówek, wyświetlonych, wydrukowanych lub pobranych danych zapisanych przez tachograf na karcie kierowcy, lub w przypadku ich braku, wszelkich innych dokumentów pomocniczych, usprawiedliwiających nieprzestrzeganie przepisów, jak określono między innymi w art. 29 ust. 2 i w art. 37 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.</p>	N			
Art. 37 ust. 1	<p>W razie awarii lub wadliwego działania tachografu przedsiębiorstwo transportowe zobowiązane jest do jego naprawy przez zatwierdzonego instalatora lub zatwierdzony warsztat, tak szybko jak pozwalają na to okoliczności. Jeżeli sprowadzenie pojazdu do bazy przedsiębiorstwa transportowego nie jest możliwe w ciągu tygodnia, licząc od dnia uszkodzenia lub wykrycia wadliwego działania, wówczas naprawy dokonuje się w drodze.</p> <p>Środki przyjęte przez państwa członkowskie zgodnie z art. 41 upoważniają właściwe organy do wydania zakazu używania pojazdu w przypadku, gdy awaria lub wadliwe działanie nie zostało naprawione zgodnie z akapitami pierwszym i drugim niniejszego ustępu, w zakresie, w jakim jest to zgodne z przepisami krajowymi w danym państwie członkowskim.</p>	N			
Art. 37 ust. 2	<p>W czasie gdy tachograf nie działa lub działa wadliwie, kierowca zaznacza dane umożliwiające jego identyfikację (nazwisko, numer karty kierowcy lub numer prawa jazdy) wraz z podpisem, jak również informacje dotyczące różnych okresów, które nie były poprawnie rejestrowane lub drukowane przez tachograf:</p> <p>a) na wykresówce bądź wykresówkach; lub</p> <p>b) na tymczasowej wykresówce dołączanej do wykresówki</p>	N			

	lub karty kierowcy.				
Art. 38 ust. 1	W celu skutecznego monitorowania zgodności z niniejszym rozporządzeniem upoważnionym funkcjonariuszom służb kontrolnych udostępnia się wystarczający sprzęt i nadaje się odpowiednie uprawnienia, aby umożliwić im wykonywanie ich obowiązków zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Sprzęt ten obejmuje w szczególności: a) karty kontrolne umożliwiające dostęp do danych zapisanych w tachografach i na kartach do tachografu, a opcjonalnie - na kartach warsztatowych; b) niezbędne narzędzia, do pobierania plików z danymi z przyrządów rejestrujących i kart do tachografu; analizy takich plików z danymi i wydruków pochodzących z tachografów cyfrowych w połączeniu z wykresówkami pochodzącymi z tachografów analogowych.	N			
Art. 38 ust. 2	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.	T	Art. 26	Art. 26.1. Podmiot uprawniony do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1 – 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym, może skierować pojazd do warsztatu, w celu przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, i doprowadzenia do prawidłowego działania badanego tachografu. Badania są przeprowadzane odpłatnie. 2. W przypadku stwierdzenia podłączenia do tachografu urządzenia lub przedmiotu albo zainstalowania oprogramowania, wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf opłaty, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 6, uiszcza podmiot wykonujący przewozy drogowe. Opłaty te uiszcza się przed zakończeniem kontroli prowadzonej przez podmiot uprawniony do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1 – 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym. W przypadku nieuiszczenia opłat stosuje się odpowiednio art. 95 ustawy o transporcie drogowym. 3. W przypadku stwierdzenia braku podłączenia do tachografu urządzenia lub przedmiotu albo zainstalowania oprogramowania, wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf opłaty, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 6, uiszcza właściwy ze	

				<p>względu na miejsce kontroli wojewoda.</p> <p>4. W przypadku odmowy przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 przez warsztat, podmiot uprawniony do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1 – 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym niezwłocznie przekazuje informację o odmowie Prezesowi GUM.</p> <p>5. Łączna wysokość opłat za czynności związane z przeprowadzeniem badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, i doprowadzeniem do prawidłowego działania badanego tachografu, nie może być wyższa niż 15 000 zł.</p> <p>6. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje czynności związane z przeprowadzaniem badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, i doprowadzeniem do prawidłowego działania tachografu oraz wysokość opłat za te czynności, kierując się koniecznością przeprowadzenia niezbędnych badań związanych ze sprawdzeniem czy do tachografu podłączono urządzenie lub przedmiot albo zainstalowano oprogramowanie, wykonane lub przeznaczone do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf oraz wykonania naprawy tego tachografu.</p>	
Art. 38 ust. 3	<p>Funkcjonariusze służb kontrolnych są uprawnieni do polecenia zatwierdzonym warszatom przeprowadzenia badania, o którym mowa w ust. 2, 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.</p>	T	Art. 18 ust. 7 pkt 1	<p>7. Poza spełnianiem obowiązków, o których mowa w ust. 1 i 3, podmiot posiadający zezwolenie w zakresie przeglądów tachografów jest obowiązany:</p> <p>1) zapewnić za opłatą przeprowadzenie badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, na żądanie i w terminie wyznaczonym przez podmioty uprawnione do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1 – 4 i 6 ustawy o transporcie drogowym, przy uwzględnieniu potrzeb kontroli oraz, w miarę możliwości, słusznego interesu podmiotu posiadającego zezwolenie;</p>	
Art. 38 ust. 4	<p>Funkcjonariusze służb kontrolnych korzystają, w odpowiednich przypadkach, z możliwości kontrolowania tachografów i kart kierowcy, które znajdują się w pomieszczeniach przedsiębiorstw podczas przeprowadzania kontroli na miejscu.</p>	N			

Art. 39 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają odpowiedni stopień przeszkolenia funkcjonariuszy służb kontrolnych na potrzeby analizy zarejestrowanych danych i sprawdzenia tachografów, tak aby kontrole i egzekwowanie przepisów przebiegały w sposób sprawny i zharmonizowany.	T		Wdrożone w ustawie o transporcie drogowym - art. 76 (rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie programów kursów specjalistycznych i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych). Nowelizacja nastąpi po wejściu w życie rozporządzeń wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014	
Art. 39 ust. 2	Państwa członkowskie powiadają Komisję o wymogach w zakresie szkoleń dla funkcjonariuszy służb kontrolnych do dnia 2 września 2016 r.	N			
Art. 39 ust. 3	Komisja w drodze aktów wykonawczych przyjmuje środki dotyczące treści szkoleń wstępnych i ustawicznych dla funkcjonariuszy służb kontrolnych, w tym szkoleń z zakresu technik kontroli ukierunkowanych, wykrywania urządzeń manipulacyjnych i oszustw. Środki te obejmują wytyczne ułatwiające wykonywanie odnośnych przepisów niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 3.	N			
Art. 39 ust. 4	Państwa członkowskie uwzględniają w szkoleniach funkcjonariuszy służb kontrolnych treści wyszczególnione przez Komisję.	N		Nowelizacja przepisów nastąpi po wejściu w życie rozporządzeń wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 40	Państwa członkowskie wspomagają się wzajemnie w wykonywaniu niniejszego rozporządzenia oraz w kontrolowaniu zgodności działania z niniejszym rozporządzeniem. W ramach tej wzajemnej pomocy właściwe organy państw członkowskich, w szczególności przesyłają sobie regularnie wszystkie dostępne informacje dotyczące przypadków naruszeń niniejszego rozporządzenia przez instalatorów oraz warsztaty, rodzajów praktyk manipulacyjnych oraz wszelkich kar nakładanych z tytułu takich naruszeń.	T	Art. 3 ust. 2	2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.	
Art. 41 ust. 1	Państwa członkowskie ustanawiają zgodnie z krajowym prawem przepisy dotyczące sankcji nakładanych za naruszenia niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie konieczne środki, by zapewnić ich wykonywanie. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące oraz muszą być zgodne z kategoriami naruszeń określonymi w dyrektywie 2006/22/WE.	T	Rozdział 7 art. 50-57	Rozdział 7 Przepisy karne oraz przepisy o karach pieniężnych	

Art. 41 ust. 2	Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych środkach oraz przepisach dotyczących sankcji do dnia 2 marca 2016 r. Powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych zmianach tych środków.	N			
Art. 42 ust. 1	Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	T	Art. 61 pkt 2 lit. b	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;”;	
Art. 42 ust. 2	W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N			
Art. 42 ust. 3	W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N			

	W przypadku gdy komitet nie przedstawi opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, jeżeli przed upływem terminu na wydanie opinii zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.				
Art. 43 ust. 1	Forum do spraw tachografów ustanawia się w celu wspierania dialogu w zakresie kwestii technicznych dotyczących tachografów w gronie ekspertów z państw członkowskich, członków komitetu, o którym mowa w art. 42, i ekspertów z tych państw trzecich, które używają tachografów zgodnie z Umową AETR.	N			
Art. 43 ust. 2	Państwa członkowskie powinny oddelegować do uczestnictwa w forum do spraw tachografów ekspertów uczestniczących w pracach komitetu, o którym mowa w art. 42.	T	Art. 61 pkt 2 lit. b	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;”;	
Art. 43 ust. 3	Forum do spraw tachografów jest otwarte na uczestnictwo ekspertów z zainteresowanych państw trzecich, które są stronami Umowy AETR.	N			
Art. 43 ust. 4	Zainteresowane strony, przedstawiciele producentów pojazdów, producenci tachografów, partnerzy społeczni i Europejski Inspektor Ochrony Danych są zapraszani do udziału w forum do spraw tachografów.	N			
Art. 43 ust. 5	Forum do spraw tachografów przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.	N			
Art. 43 ust. 6	Posiedzenia forum do spraw tachografów zwołuje się co najmniej raz na rok.	N			
Art. 44	Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów	N			

	ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszym rozporządzeniem, nie później niż 30 dni od daty przyjęcia tych przepisów, a po raz pierwszy do dnia 2 marca 2015 r.				
Art. 45	<p>W rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 3 po lit. a) dodaje się literę w brzmieniu: "aa) pojazdami lub zespołami pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy, które to pojazdy są używane wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy.";</p> <p>2) w art. 13 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) w lit. d), f) i p) wyrazy "50 km" zastępuje się wyrazami "100 km";</p> <p>b) lit. d) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie: "d) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używanymi przez operatorów świadczących usługi powszechne określone w art. 2 ust. 13 dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług(*) do dostarczania przesyłek w ramach usług powszechnych."</p>	N			
Art. 46	W zakresie aktów wykonawczych wspomnianych w niniejszym rozporządzeniu, które nie zostały przyjęte i nie mogą być stosowane od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, nadal obowiązują przejściowo - do daty wejścia w życie aktów wykonawczych wspomnianych w niniejszym rozporządzeniu - przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, w tym przepisy załącznika IB do tego rozporządzenia.	N			
Art. 47	Niniejszym uchyla się rozporządzenie (EWG) nr 3821/85. Odesłania do uchylonego rozporządzenia uznaje się za odesłania do niniejszego rozporządzenia.	N			
Art. 48	Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z następnego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N			

	<p>Z zastrzeżeniem środków przejściowych, o których mowa w art. 46, niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie od dnia 2 marca 2016 r.</p> <p>Jednakże art. 24, 34 i 45 mają zastosowanie od dnia 2 marca 2015 r.</p> <p>Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.</p>				
Załącznik I	<p>I Definicje</p> <p>W niniejszym załączniku:</p> <p>a) „urządzenie rejestrujące” lub „tachograf analogowy” oznacza: urządzenie przeznaczone do instalowania w pojazdach w celu wskazywania i automatycznego lub półautomatycznego rejestrowania szczegółowych danych dotyczących ruchu takich pojazdów oraz szczegółowych danych dotyczących określonych okresów aktywności ich kierowców;</p> <p>b) „stała urządzenia rejestrującego” oznacza: wielkość liczbową określającą liczbę sygnałów wejściowych niezbędną do wskazania i zarejestrowania przejechanej odległości jednego kilometra; stała ta musi być wyrażona w obrotach na kilometr ($k = \dots \text{ obr./km}$) albo w impulsach na kilometr ($k = \dots \text{ imp./km}$);</p> <p>c) „współczynnik charakterystyczny pojazdu” oznacza: wielkość liczbową określającą liczbę sygnałów dostarczanych przez element pojazdu podłączony do urządzenia rejestrującego (wał główny skrzyni biegów lub oś) w czasie, gdy pojazd przebywa drogę o długości jednego kilometra mierzoną w warunkach odniesienia (patrz: niniejszy załącznik część VI pkt 4). Współczynnik charakterystyczny pojazdu wyrażony jest w obrotach na kilometr ($w = \dots \text{ obr./km}$) albo w impulsach na kilometr ($w = \dots \text{ imp./km}$);</p> <p>d) „obwód tocny opon kół pojazdu” oznacza: wartość średnią długości drogi przebytej przez koła (napędowe) poruszającego się pojazdu podczas jednego pełnego obrotu. Pomiar tych długości drogi musi odbywać się w normalnych warunkach odniesienia (zob. niniejszy załącznik część VI pkt 4) i wyrażony w postaci: $l = \dots \text{ mm}$.</p>	N			

Załącznik I	<p>II Charakterystyka ogólna i funkcje urządzenia rejestrującego</p> <p>Urządzenie musi być w stanie zapisywać następujące wielkości:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. długość przebytej przez pojazd drogi; 2. prędkość pojazdu; 3. czas prowadzenia pojazdu; 4. inne okresy pracy lub gotowości kierowcy; 5. przerwy w pracy i okresy dziennego odpoczynku; 6. otwarcie obudowy zawierającej wykresówkę; 7. w elektronicznym urządzeniu rejestrującym, które jest sterowane sygnałami elektrycznymi przesyłanymi z czujnika pomiaru odległości i prędkości, każde przekraczające 100 milisekund przerwanie zasilania urządzenia rejestrującego (z wyjątkiem oświetlenia) lub przerwanie zasilania czujnika prędkości i odległości lub przerwanie sygnału czujnika pomiaru prędkości i odległości. <p>Jeżeli pojazd prowadzony jest przez dwóch kierowców, wówczas urządzenie musi być w stanie rejestrować jednocześnie, a przy tym wyraźnie i na dwóch oddzielnych wykresówkach, dane dotyczące okresów wymienionych w pkt 3, 4 i 5 akapitu pierwszego.</p>	N			
Załącznik I	<p>III Wymagania dotyczące konstrukcji urządzenia rejestrującego</p> <p>a) Wymagania ogólne</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. W skład urządzenia rejestrującego wchodzi: <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Przyrządy wskazujące: <ul style="list-style-type: none"> — długość przebytej drogi (drogomierz), — prędkość (prędkościomierz), — czas (zegar). 1.2. Przyrządy rejestrujące, w tym: <ul style="list-style-type: none"> — rejestrator długości przebytej drogi, — rejestrator prędkości, — jeden lub więcej rejestratorów czasu, spełniających wymagania określone w lit. c) pkt 4. 1.3. Urządzenia zaznaczające na wykresówce, indywidualnie: <ul style="list-style-type: none"> — każde otwarcie obudowy zawierającej wykresówkę, — dla elektronicznych urządzeń rejestrujących, zdefiniowanych w części II akapit pierwszy pkt 7, każde przekraczające 100 milisekund przerwanie 	N			

	<p>zasilania urządzenia rejestrującego (z wyjątkiem oświetlenia), nie później niż przy ponownym załączeniu zasilania,</p> <p>—dla elektronicznych urządzeń rejestrujących, zdefiniowanych w części II akapit pierwszy pkt 7, każde przekraczające 100 milisekund przerwanie zasilania czujnika prędkości i odległości lub przerwanie sygnału czujnika prędkości i odległości.</p> <p>2.Dodanie do urządzeń jakichkolwiek urządzeń dodatkowych niewymienionych w pkt 1 nie może zakłócać prawidłowego działania urządzeń obowiązkowych ani ich wskazań. Urządzenie jest zgłaszane do homologacji typu wraz z ewentualnymi urządzeniami dodatkowymi.</p> <p>3. Materiały</p> <p>3.1.Wszystkie części składowe urządzenia rejestrującego muszą być wykonane z materiałów o dostatecznej trwałości i wytrzymałości mechanicznej oraz o stabilnych właściwościach elektrycznych i magnetycznych.</p> <p>3..2. Jakikolwiek zmiany części składowych urządzenia lub materiałów użytych do jego produkcji są, przed wprowadzeniem do produkcji, przedstawiane do zatwierdzenia przez organy, które homologowały typ urządzenia.</p> <p>4. Pomiar przebytej drogi Długość przebytej drogi może być mierzona i rejestrowana w taki sposób, by albo: — obejmować ruch pojazdu do przodu lub do tyłu, albo — obejmować ruch pojazdu tylko do przodu. Żaden zapis ruchu do tyłu nie może w żadnym wypadku wpływać na czytelność i dokładność pozostałych zapisów.</p> <p>5. Pomiar prędkości</p> <p>5.1.Zakres pomiarowy prędkości jest określony w świadectwie homologacji typu.</p> <p>5.2.Częstotliwość drgań własnych i tłumienie drgań urządzenia mierzącego muszą być takie, aby przyrządy wskazujące i rejestrujące były zdolne, w zakresie pomiarowym, do nadążania za zmianami przyśpieszenia do wartości 2 m/s^2, nie przekraczając dopuszczalnych błędów.</p> <p>6. Pomiar czasu (zegar)</p> <p>6.1.Mechanizm służący do nastawiania zegara musi się</p>				
--	---	--	--	--	--

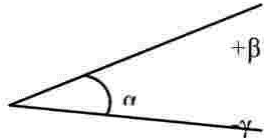
<p>znajdować wewnątrz obudowy zawierającej wykresówkę; każde otwarcie tej obudowy musi być automatycznie rejestrowane na wykresówce.</p> <p>6.2. Jeżeli mechanizm napędzający wykresówkę jest sterowany zegarem, to czas poprawnej pracy zegara, po jego całkowitym nakręceniu, musi być dłuższy o przynajmniej 10 % od najdłuższego okresu, który może być zarejestrowany na wykresówce.</p> <p>7. Oświetlenie i zabezpieczenie</p> <p>7.1. Przyrządy wskazujące urządzenia są wyposażone we właściwe i niepowodujące oślepienia oświetlenie.</p> <p>7.2. W normalnych warunkach użytkowania wszystkie wewnętrzne części urządzenia muszą być zabezpieczone przed wilgocią i kurzem. Ponadto, aby zapobiec ewentualnym ingerencjom, muszą być one zabezpieczone za pomocą obudów, które można zaplombować.</p> <p>b) Przyrządy wskazujące</p> <p>1. Licznik długości drogi (drogomierz)</p> <p>1.1. Wartość działki elementarnej licznika długości drogi musi wynosić 0,1 kilometra. Cyfry wskazujące hektometry powinny być łatwo odróżnialne od cyfr wskazujących pełne kilometry.</p> <p>1.2. Cyfry licznika długości drogi muszą być łatwe do odczytania, a ich widoczna wysokość wynosić co najmniej 4 mm.</p> <p>1.3 Zakres pomiarowy licznika wynosi co najmniej 99 999,9 kilometra.</p> <p>2. Prędkościomierz</p> <p>2.1. W zakresie pomiarowym podziałka musi mieć równomiernie naniesione wskaźy prędkości co 1, 2, 5 lub 10 kilometrów na godzinę. Wartość działki elementarnej prędkości (odległość między dwoma sąsiednimi wskazami podziałki) nie może być większa niż 10 % górnej granicy zakresu pomiarowego.</p> <p>2.2. Zakres wskazań poza zakresem pomiarowym nie musi mieć oznaczeń liczbowych prędkości.</p> <p>2.3. Odległość między dwoma wskazami podziałki odpowiadająca różnicy prędkości wynoszącej dziesięć</p>				
---	--	--	--	--

<p>· kilometrów na godzinę nie może być mniejsza niż dziesięć milimetrów.</p> <p>· 2.4. Jeżeli prędkość jest wskazywana za pomocą wskazówki, to odległość między wskazówką a podzielną nie może być większa niż trzy milimetry.</p> <p>·</p> <p>3. Zegar</p> <p>Przyrząd wskazujący czas musi być widoczny z zewnątrz urządzenia, a jego wskazania muszą być łatwo czytelne, zrozumiałe i jednoznaczne.</p> <p>c) Przyrządy rejestrujące</p> <p>1. Wymagania ogólne</p> <p>1. Wszystkie przyrządy, bez względu na rodzaj stosowanych</p> <p>1. w nich wykresówek (taśmy lub tarcze), muszą być opatrzone oznaczeniem umożliwiającym prawidłowe włożenie wykresówek, tak aby czas wskazywany przez zegar odpowiadał oznaczeniu czasu na wykresówce.</p> <p>1. Mechanizm napędzający wykresówkę musi zapewniać jej</p> <p>2. przesuw bez powstawania luzów i umożliwiać łatwe jej wkładanie i wyjmowanie.</p> <p>1. W przypadku wykresówek w postaci tarcz mechanizm</p> <p>3. napędzający powinien być sterowany przez mechanizm zegarowy. W tym przypadku ruch obrotowy wykresówki musi być ciągły i równomierny, przy czym minimalna prędkość przesuwu, mierzona na wewnętrznym okręgu pola przeznaczonego do rejestracji prędkości, musi wynosić siedem milimetrów na godzinę. W urządzeniach z wykresówką w postaci taśmy, w których mechanizm przesuwający taśmę do przodu jest sterowany mechanizmem zegarowym, prędkość prostoliniowego ruchu do przodu musi wynosić co najmniej 10 milimetrów na godzinę.</p> <p>1. Zapis przebytej długości drogi, prędkości pojazdu oraz</p> <p>4. każdego otwarcia obudowy zawierającej wykresówkę lub wykresówki musi być automatyczny.</p> <p>2. Zapis długości przebytej drogi</p> <p>2. Każdy kilometr przebytej drogi musi być w zapisie</p> <p>1. przedstawiony przez zmianę o długości wynoszącej co najmniej jeden milimetr na odpowiedniej współrzędnej.</p> <p>2. Nawet przy prędkościach zbliżonych do górnej granicy</p>				
--	--	--	--	--

<p>2. zakresu pomiarowego zapis długości drogi musi być wyraźnie czytelny.</p> <p>3. Rejestracja prędkości</p> <p>3. Niezależnie od rodzaju wykresówki pisak rejestrujący</p> <p>1. prędkość musi normalnie przesuwać się po linii prostej i pod kątem prostym w stosunku do kierunku przesuwu wykresówki. Ruch pisaka może jednak być krzywoliniowy, jeżeli spełnione są następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> —linia drogi pisaka jest prostopadła do średniego obwodu (w przypadku wykresówek w formie tarcz) lub do osi (w przypadku wykresówek w formie taśmy) pola rejestracji prędkości, —stosunek promienia krzywizny drogi pisaka do szerokości pola rejestracji prędkości jest nie mniejszy niż 2,4:1, bez względu na rodzaj wykresówki, —wskazy podziałki czasu przecinają pole rejestracji wzdłuż krzywej o takim samym promieniu jak droga przebywana przez pisak. Odległości między sąsiednimi oznaczeniami podziałki czasu odpowiadają okresowi nie większemu niż jedna godzina. <p>3. Każda zmiana prędkości o dziesięć kilometrów na</p> <p>2. godzinę musi być zarejestrowana przez zmianę o co najmniej 1,5 milimetra na odpowiedniej współrzędnej.</p> <p>4. Rejestracja czasu</p> <p>4. Przyrząd rejestrujący jest tak skonstruowany, aby okres</p> <p>1. prowadzenia pojazdu był zawsze rejestrowany automatycznie i aby możliwa była – w razie potrzeby za pomocą przełącznika – automatyczna i oddzielna rejestracja pozostałych okresów aktywności wymienionych w art. 34 ust. 5 lit. b) ppkt (ii), (iii) i (iv) niniejszego rozporządzenia.</p> <p>4. Wyraźne rozróżnienie różnych okresów aktywności musi</p> <p>2. być możliwe na podstawie cech wykreślonych linii, ich wzajemnego położenia i, o ile zachodzi potrzeba, również symboli określonych w art. 34 niniejszego rozporządzenia. Zapisy różnych okresów aktywności powinny różnić się między sobą różną grubością wykreślonych dla nich linii lub w inny sposób, który jest co najmniej tak samo skuteczny z punktu widzenia czytelności i łatwości interpretowania zapisu.</p>				
---	--	--	--	--

<p>4. Jeżeli pojazd obsługuje załoga składająca się z więcej niż jednego kierowcy, wówczas zapisy przewidziane w pkt 4.1 są wykonywane na oddzielnych wykresówkach, tzn. każdy kierowca ma swoją własną wykresówkę. W takim przypadku przesuw oddzielnych wykresówek jest realizowany albo przez pojedynczy mechanizm albo przez oddzielne, zsynchronizowane mechanizmy.</p> <p>d) Urządzenie zamykające</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Obudowa zawierająca wykresówkę lub wykresówki oraz mechanizm do nastawiania zegara jest wyposażona w zamek. 2. Każde otwarcie obudowy zawierającej wykresówkę lub wykresówki oraz mechanizm do nastawiania zegara jest automatycznie rejestrowane na wykresówce lub wykresówkach. <p>e) Oznaczenia</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Na płycie czołowej przyrządu muszą być umieszczone następujące oznaczenia: <ul style="list-style-type: none"> — w pobliżu cyfr licznika długości przebytej drogi jednostka długości oznaczona skrótem „km”, — w pobliżu podziałki prędkości oznaczenie „km/h”, — zakres pomiarowy prędkościomierza w postaci „V_{\min} ... km/h, V_{\max} ... km/h”. Oznaczenie to nie jest wymagane, jeżeli znajduje się na tabliczce znamionowej przyrządu. <p>Wymagania te nie dotyczą urządzeń rejestrujących zatwierdzonych przed dniem 10 sierpnia 1970 r.</p> 2. Tabliczka znamionowa jest wbudowana w przyrząd i zawiera następujące oznaczenia, które muszą być widoczne po zainstalowaniu przyrządu: <ul style="list-style-type: none"> — nazwa i adres producenta urządzenia, — numer seryjny i rok produkcji, — znak homologacji typu, — stała przyrządu w postaci „k = ... obr./km” lub „k = ... imp./km”; — ewentualnie: zakres pomiarowy prędkości w formie podanej w pkt 1, — w przypadku gdy urządzenie rejestrujące jest wrażliwe na kąt pochylenia w takim stopniu, że na skutek zmiany pochylenia jego wskazania mogą przekroczyć błędy dopuszczalne, wówczas dopuszczalny kąt pochylenia 				
--	--	--	--	--

podany jest w sposób następujący:



gdzie α oznacza kąt między poziomem a płaszczyzną płyty czołowej urządzenia (ustawionego w prawidłowym położeniu), przy którym urządzenie jest kalibrowane, natomiast β i γ oznaczają odpowiednio maksymalne dopuszczalne odchylenia do góry i do dołu od kąta kalibracji α .

f) Błędy graniczne dopuszczalne (przyrządów wskazujących i rejestrujących)

. Na stanowisku pomiarowym przed zainstalowaniem:

a) długość przebytej drogi:

1 % więcej lub mniej od rzeczywistej długości drogi, przy czym długość ta wynosi co najmniej jeden kilometr;

b) prędkość:

3 km/h więcej lub mniej od rzeczywistej prędkości;

c) czas:

\pm dwie minuty na dobę, a maksymalnie 10 minut na siedem dni, w przypadkach gdy okres ciągłej pracy zegara po nakręceniu nie jest krótszy od tego okresu.

2 Przy instalacji:

. a) długość przebytej drogi:

2 % więcej lub mniej od rzeczywistej długości drogi, przy czym długość ta wynosi co najmniej jeden kilometr;

b) prędkość:

4 km/h więcej lub mniej od rzeczywistej prędkości;

c) czas:

\pm dwie minuty na dobę, lub
 \pm 10 minut na siedem dni.

3 W użytkowaniu:

. a) długość przebytej drogi:

4 % więcej lub mniej od rzeczywistej długości drogi, przy czym długość ta wynosi co najmniej jeden kilometr;

b) prędkość:

	<p>6 km/h więcej lub mniej od rzeczywistej prędkości;</p> <p>c) czas: ± dwie minuty na dobę, lub ± 10 minut na siedem dni.</p> <p>4. Błędy graniczne dopuszczalne podane w pkt 1-3 . obowiązują dla temperatur w zakresie pomiędzy 0 °C a 40 °C, przy czym temperatura musi być mierzona w pobliżu urządzenia.</p> <p>5. Błędy graniczne dopuszczalne, podane w pkt 2 i 3, są . wyznaczane w warunkach określonych w części VI.</p>				
Za łącznik I	<p>IV. Wykresówki</p> <p>a) Wymagania ogólne</p> <p>1 Wykresówki muszą być tak wykonane, aby nie . przeszkadzały w normalnym działaniu przyrządu kontrolnego i aby dokonane na nich zapisy nie dawały się zetrzeć, były łatwo czytelne i łatwe do zidentyfikowania. Wykresówki muszą zachowywać swoje wymiary i wszelkie dokonane na nich zapisy w normalnych warunkach wilgotności i temperatury powietrza. Ponadto musi być możliwe dokonywanie na nich zapisów bez uszkodzania ich i bez wpływu na czytelność zapisu informacji określonych w art. 34 niniejszego rozporządzenia. W normalnych warunkach przechowywania zapisy muszą pozostać wyraźnie czytelne przez okres co najmniej roku.</p> <p>2 Minimalna pojemność zapisu wykresówek, bez względu na . ich rodzaj, wynosi 24 godziny. Jeżeli kilka tarcz jest łączonych razem w celu zwiększenia pojemności ciągłego zapisu bez ingerencji personelu, wówczas połączenia między poszczególnymi tarczami są wykonane w taki sposób, aby w punkcie przejścia z jednej tarczy na drugą nie powstawały przerwy zapisów ani zapisy nie nakładały się na siebie.</p> <p>b) Pola rejestracji i ich podziały</p> <p>1. Wykresówki zawierają następujące pola rejestracji: . —pole przeznaczone wyłącznie do rejestracji danych o prędkości, —pole przeznaczone wyłącznie do rejestracji danych o długości przebytej drogi,</p>	N			

<p>—jedno lub więcej pól do rejestracji danych dotyczących czasu kierowania pojazdem, innych okresów pracy i gotowości kierowców, przerw w pracy i okresów odpoczynku kierowców.</p> <p>2. Pole do rejestrowania prędkości musi mieć podziałkę prędkości o wartości działki elementarnej 20 kilometrów na godzinę lub mniejszej. Każdy wskaz podziałki prędkości musi być oznaczony odpowiadającą jej prędkością za pomocą cyfr umieszczonych na wprost wskazu. Oznaczenie jednostki prędkości w postaci „km/h” musi być umieszczone przynajmniej w jednym miejscu pola rejestracji prędkości. Ostatni wskaz podziałki prędkości musi odpowiadać górnej granicy zakresu pomiarowego.</p> <p>3. Pole do rejestrowania długości przebytej drogi musi być wykonane w taki sposób, aby bez trudu można było odczytać liczbę przebytych kilometrów.</p> <p>4. Pole lub pola do rejestracji okresów aktywności, o których mowa w pkt 1, muszą być oznaczone w taki sposób, aby różne okresy aktywności były łatwo rozróżnialne.</p> <p>c) Informacje drukowane na wykresówkach</p> <p>Na każdej wykresówce są drukowane następujące informacje:</p> <ul style="list-style-type: none"> — nazwisko i adres producenta lub znak handlowy producenta, — znak homologacji typu wzoru wykresówki, — znak homologacji typu lub typów urządzeń rejestrujących, których wykresówka może być używana, — górna granica zakresu pomiarowego prędkości w kilometrach na godzinę. <p>Minimalnym wymaganiem dodatkowym jest, aby każda wykresówka miała naniesioną w formie wydruku podziałkę czasu, wyskalowaną w taki sposób, aby można było odczytać wskazanie czasu bezpośrednio w odstępach piętnastominutowych, przy czym każdy przedział pięciominutowy dawał się łatwo określić.</p> <p>d) Wolne miejsce na dopiski odręczne</p> <p>Na wykresówkach pozostawia się wolne miejsce na dopiski odręczne, tak aby kierowcy mogli wpisać co najmniej następujące dane:</p> <ul style="list-style-type: none"> — nazwisko i imię kierowcy, — data i miejsce rozpoczęcia używania tej wykresówki oraz data i miejsce zakończenia jej używania, 				
---	--	--	--	--

	<p>—numer lub numery rejestracyjne pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony w czasie używania tej wykresówki,</p> <p>—wskazania licznika przebytej drogi pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony podczas używania tej wykresówki,</p> <p>— data i czas zmiany pojazdu.</p>				
Załącznik I	<p>V. Instalacja urządzenia rejestrującego</p> <p>1. Urządzenie rejestrujące jest umieszczane w pojeździe w taki sposób, aby kierowca mógł ze swojego miejsca wyraźnie widzieć prędkościomierz, drogomierz i zegar, a jednocześnie by wszystkie części tych przyrządów, wraz z elementami napędzającymi, były zabezpieczone przed przypadkowym uszkodzeniem.</p> <p>2. Musi być możliwe dopasowanie stałej urządzenia rejestrującego do współczynnika charakterystycznego pojazdu za pomocą odpowiedniego urządzenia, znanego pod nazwą adaptera.</p> <p>Pojazdy posiadające dwa lub więcej współczynników przełożeń tylnej osi są wyposażone w urządzenie przełączające, dzięki któremu różne przełożenia mogą być automatycznie dopasowane do przełożenia, dla którego urządzenie rejestrujące zostało dopasowane do pojazdu.</p> <p>3. Po zainstalowaniu i sprawdzeniu urządzenia w pojeździe, obok lub wewnątrz urządzenia rejestrującego, zamocowana musi być tabliczka instalacyjna, w taki sposób, aby była łatwo widoczna. Po każdej kontroli przeprowadzonej przez zatwierdzonego instalatora lub zatwierdzony warsztat, która wykaze konieczność zmiany ustawień instalacyjnych przyrządu, zamocowana musi zostać nowa tabliczka instalacyjna w miejsce starej.</p> <p>Tabliczka instalacyjna zawiera co najmniej następujące dane:</p> <ul style="list-style-type: none"> —nazwa, adres lub nazwa handlowa zatwierdzonego instalatora, warsztatu lub producenta pojazdu, —współczynnik charakterystyczny pojazdu, w postaci „w = ... obr./km” lub „w = ... imp./km”; — obwód toczny kół pojazdu w postaci „l = ... mm”; —datę (daty) wyznaczenia współczynnika charakterystycznego pojazdu oraz zmierzenia obwodu tocznego kół. 	N			

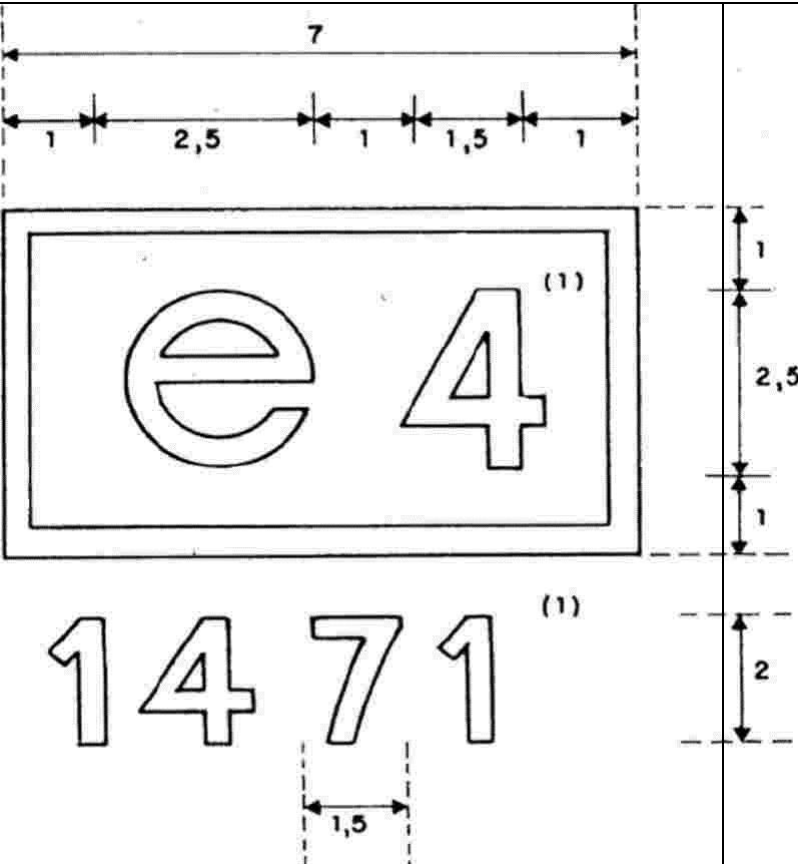
	<p>4. Plombowanie</p> <p>Następujące części są plombowane:</p> <p>a).tabliczka instalacyjna, chyba że jest przymocowana w taki sposób, że nie można jej usunąć bez uszkodzenia wykonanych na niej oznaczeń;</p> <p>b). oba zakończenia połączenia między urządzeniem rejestrującym a pojazdem;</p> <p>c).sam adapter oraz punkt jego włączenia w tor połączenia;</p> <p>d). mechanizm przełączający w pojazdach o dwóch lub więcej przełożeniach osi;</p> <p>e). połączenia łączące adapter i mechanizm przełączający z resztą urządzenia;</p> <p>f). obudowy wymagane zgodnie z częścią III lit. a) ppkt 7.2.</p> <p>g). jakakolwiek osłona dająca dostęp do środków dostosowujących stałą urządzenia rejestrującego do współczynnika charakterystycznego pojazdu.</p> <p>W niektórych przypadkach homologacja typu może wymagać dodatkowego plombowania i wówczas homologacja typu musi określać, w których miejscach te plomby mają być nakładane.</p> <p>Plomby wymienione w lit. b), c) oraz e) akapitu pierwszego mogą być usunięte:</p> <p>— w nagłym wypadku,</p> <p>—do celów zainstalowania, wyregulowania lub naprawy ogranicznika prędkości lub innego urządzenia przyczyniającego się do bezpieczeństwa ruchu drogowego,</p> <p>z zastrzeżeniem, że urządzenie rejestrujące nadal pracuje niezawodnie i prawidłowo i zostanie powtórnie zaplombowane przez zatwierzonego instalatora lub zatwierdzony warsztat niezwłocznie po zamontowaniu ogranicznika prędkości lub każdego innego urządzenia przyczyniającego się do bezpieczeństwa ruchu drogowego lub w ciągu siedmiu dni w innych przypadkach; każdy przypadek naruszenia takich plomb wymaga sporządzenia pisemnego oświadczenia podającego powody takiego działania, a oświadczenie to powinno być dostępne dla właściwego organu.</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>5. Kable łączące urządzenie rejestrujące z nadajnikiem impulsów muszą być zabezpieczone za pomocą ciągłego, pokrytego osłoną z tworzywa sztucznego, zabezpieczonego przed korozją stalowego pancerza wyposażonego w zaciskane zakończenia, z wyjątkiem sytuacji, gdy przy użyciu innych środków zagwarantowana jest równoważna ochrona przed manipulacją (na przykład przy użyciu elektronicznego monitorowania, takiego jak kodowanie sygnału), zdolna wykryć obecność jakiegokolwiek urządzenia niepotrzebnego dla prawidłowej pracy urządzenia rejestrującego, a mającego za zadanie zakłócanie prawidłowej pracy urządzenia rejestrującego poprzez zwieranie, przerywanie lub modyfikację elektronicznych sygnałów z czujnika prędkości i drogi. Połączenie, zawierające zaplombowane złącza, jest uważane za ciągłe w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.</p> <p>Wymieniony wyżej system monitorowania elektronicznego może być zastąpiony przez układ elektroniczny, który zapewni, że urządzenie rejestrujące będzie w stanie zarejestrować każdy ruch pojazdu, niezależnie od sygnału z czujnika prędkości i odległości.</p> <p>Do celów stosowania niniejszego punktu pojazdy kategorii M1 i N1 są pojazdami określonymi w załączniku II część A dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. W tych pojazdach wyposażonych w tachografy zgodne z niniejszym rozporządzeniem, i które nie są projektowane z myślą o instalowaniu opancerzonych kabli pomiędzy czujnikami drogi i prędkości a urządzeniem rejestrującym, adapter powinien być montowany możliwie jak najbliżej czujników drogi i prędkości.</p> <p>Kabel opancerzony zakłada się między adapterem a urządzeniem rejestrującym.</p>				
Załącznik I	<p>VI. Sprawdzenia i przeglądy</p> <p>Państwa członkowskie wyznaczają podmioty, które przeprowadzają sprawdzenia i przeglądy.</p> <p>1. Certyfikacja nowych i naprawionych urządzeń</p> <p>Każde urządzenie, zarówno nowe jak i naprawione, podlega certyfikacji w zakresie poprawności swojego działania oraz dokładności wskazań i rejestracji, w granicach błędów</p>	T	Art. 3	<p>Art. 3.1. Jeżeli przepisy rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub aktów wykonawczych do tego rozporządzenia zobowiązują państwo członkowskie do wykonania danych czynności, w przypadku gdy nie zostało to odmiennie określone w przepisach niniejszej ustawy, czynności te wykonują:</p> <p>1) minister właściwy do spraw transportu – w</p>	

<p>określonych w części III lit. f) pkt 1, za pomocą plombowania zgodnie z częścią V pkt 4 akapit pierwszy lit. f).</p> <p>W tym celu państwa członkowskie mogą ustanowić legalizację pierwotną obejmującą sprawdzenie i potwierdzenie zgodności nowego lub naprawionego urządzenia z homologowanym typem lub wymaganiami niniejszego rozporządzenia lub mogą przekazać uprawnienia do poświadczania producentom lub ich upoważnionym przedstawicielom.</p> <p>2. Instalacja</p> <p>Po zamontowaniu w pojeździe urządzenie oraz cała instalacja muszą być zgodne z przepisami dotyczącymi maksymalnych dopuszczalnych błędów określonych w części III lit. f) pkt 2. Sprawdzenia są wykonywane przez zatwierzonego instalatora lub zatwierdzony warsztat na ich odpowiedzialność.</p> <p>3. Przeglądy okresowe</p> <p>a) Przeglądy okresowe urządzeń zamontowanych w pojazdach) są przeprowadzane co dwa lata, przy czym mogą być przeprowadzane przy okazji okresowego badania technicznego.</p> <p>Przeglądy te obejmują:</p> <ul style="list-style-type: none"> — sprawdzenie, czy urządzenie działa prawidłowo, — sprawdzenie, czy urządzenie opatrzone jest znakiem homologacji typu, — sprawdzenie, czy zamocowana jest tabliczka instalacyjna, — sprawdzenie czy plomby na urządzeniu i na innych częściach instalacji są w stanie nienaruszonym, — wyznaczenie faktycznego obwodu tocznego kół. <p>b) Przegląd mający na celu stwierdzenie zgodności z lit. f) pkt 3 części III dotyczący granicznych dopuszczalnych błędów jest przeprowadzany co najmniej raz na sześć lat, przy czym każde państwo członkowskie może ustalić krótszy odstęp między takimi przeglądami, dotyczący pojazdów zarejestrowanych na swoim terytorium. Takie przeglądy obejmują wymianę tabliczki instalacyjnej.</p> <p>4. Wyznaczanie błędów</p> <p>Wyznaczanie błędów po zainstalowaniu i podczas użytkowania jest wykonywane w następujących warunkach,</p>		<p>sprawach:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) wydawania kart, b) przekazywania Komisji Europejskiej wykazu kart warsztatowych; <p>2) Prezes Głównego Urzędu Miar, zwany dalej „Prezesem GUM”, w sprawach:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) homologacji typu tachografu lub elementów składowych tachografu, b) wydawania świadectw funkcjonalności tachografu lub elementów składowych tachografu, c) badań eksploatacyjnych tachografów, o których mowa w art. 21 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, d) prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów. <p>2. Prezes GUM wykonuje czynności, o których mowa w art. 14, art. 15, art. 16 ust. 2 - 5, art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 4, art. 22 ust. 3, art. 24 oraz art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.</p> <p>3. Jeżeli przepisy rozdziału V rozporządzenia (UE) nr 165/2014 zobowiązują do wykonania danych czynności organy państwa członkowskiego, państwo członkowskie lub właściwe organy, w przypadku gdy nie zostało to odmiennie określone w przepisach niniejszej ustawy, czynności te wykonuje podmiot wydający karty.</p>	
--	--	---	--

	<p>które stanowią warunki odniesienia:</p> <ul style="list-style-type: none"> —pojazd bez ładunku w stanie jak przy normalnym użytkowaniu, —ciśnienie w ogumieniu zgodne z instrukcjami producenta, —zużycie ogumienia w granicach dopuszczonych w obowiązujących przepisach, —przemieszczanie pojazdu: pojazd porusza się napędzany własnym silnikiem, po linii prostej i po poziomej powierzchni, z prędkością 50 ± 5 km/h. Badanie może być również przeprowadzone na stanowisku warsztatowym, pod warunkiem że zapewni ono porównywalną dokładność. 																																																
Załącznik II	<p>Znak i świadectwo homologacji typu</p> <p>I. Znak homologacji typu</p> <p>1 Znak homologacji typu składa się z:</p> <p>a). prostokąta, wewnątrz którego jest umieszczona litera „e”, po której następuje liczba lub litera oznaczająca państwo, które wydało homologację, zgodnie z następującymi umownymi znakami:</p> <table style="margin-left: 20px;"> <tr><td>Belgia</td><td>6,</td></tr> <tr><td>Bułgaria</td><td>34,</td></tr> <tr><td>Republika Czeska</td><td>8,</td></tr> <tr><td>Dania</td><td>18,</td></tr> <tr><td>Niemcy</td><td>1,</td></tr> <tr><td>Estonia</td><td>29,</td></tr> <tr><td>Irlandia</td><td>24,</td></tr> <tr><td>Grecja</td><td>23,</td></tr> <tr><td>Hiszpania</td><td>9,</td></tr> <tr><td>Francja</td><td>2,</td></tr> <tr><td>Chorwacja</td><td>25,</td></tr> <tr><td>Włochy</td><td>3,</td></tr> <tr><td>Cypr</td><td>CY</td></tr> <tr><td>Łotwa</td><td>32,</td></tr> <tr><td>Litwa</td><td>36,</td></tr> <tr><td>Luksemburg</td><td>13,</td></tr> <tr><td>Węgry</td><td>7,</td></tr> <tr><td>Malta</td><td>MT,</td></tr> <tr><td>Niderlandy</td><td>4,</td></tr> <tr><td>Austria</td><td>12,</td></tr> <tr><td>Polska</td><td>20,</td></tr> <tr><td>Portugalia</td><td>21,</td></tr> </table>	Belgia	6,	Bułgaria	34,	Republika Czeska	8,	Dania	18,	Niemcy	1,	Estonia	29,	Irlandia	24,	Grecja	23,	Hiszpania	9,	Francja	2,	Chorwacja	25,	Włochy	3,	Cypr	CY	Łotwa	32,	Litwa	36,	Luksemburg	13,	Węgry	7,	Malta	MT,	Niderlandy	4,	Austria	12,	Polska	20,	Portugalia	21,	N			
Belgia	6,																																																
Bułgaria	34,																																																
Republika Czeska	8,																																																
Dania	18,																																																
Niemcy	1,																																																
Estonia	29,																																																
Irlandia	24,																																																
Grecja	23,																																																
Hiszpania	9,																																																
Francja	2,																																																
Chorwacja	25,																																																
Włochy	3,																																																
Cypr	CY																																																
Łotwa	32,																																																
Litwa	36,																																																
Luksemburg	13,																																																
Węgry	7,																																																
Malta	MT,																																																
Niderlandy	4,																																																
Austria	12,																																																
Polska	20,																																																
Portugalia	21,																																																

	<p>Rumunia 19, Słowenia 26, Słowacja 27, Finlandia 17, Szwecja 5, Zjednoczone Królestwo 11, oraz</p> <p>b). numeru homologacji typu odpowiadającego numerowi świadectwa homologacji typu wydanego dla prototypu urządzenia rejestrującego lub wykresówki, lub karty do tachografu, umieszczonego bezpośrednio obok tego prostokąta.</p> <p>2. Znak homologacji typu jest umieszczony na tabliczce znamionowej każdego urządzenia oraz na każdej wykresówce 1 i na każdej karcie do tachografu. Musi być nieusuwalny i zawsze wyraźnie czytelny.</p> <p>3). Wymiary narysowanego poniżej znaku homologacji typu wyrażone są w milimetrach, przy czym są to wymiary minimalne. Zachowuje się proporcje między wymiarami.</p>				
--	--	--	--	--	--

					
Załącznik II	<p>II. Świadectwo homologacji typu dla tachografów analogowych</p> <p>Państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu, wydaje wnioskodawcy świadectwo homologacji, którego wzór przedstawiono poniżej. Informując inne państwa członkowskie o wydanej lub ewentualnie cofniętej homologacji typu, państwo członkowskie musi posługiwać się kopią tego świadectwa.</p> <p>ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU</p> <p>Nazwa właściwej jednostki administracyjnej ...</p> <p>Zgłoszenie dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> — homologacji typu urządzenia rejestrującego — cofnięcia homologacji typu urządzenia rejestrującego — homologacji typu wzoru wykresówki — cofnięcia homologacji typu wzoru wykresówki 	N			

	<p>...Homologacja typu nr ...</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Znak handlowy lub nazwa handlowa ... 2. Nazwa typu lub wzoru ... 3. Nazwa producenta ... 4. Adres producenta ... 5. Zgłoszono do homologacji typu w dniu ... 6. Zbadano w ... 7. Data i numer badania/badań ... 8. Data homologacji typu ... 9. Data cofnięcia homologacji typu ... <p>1 Typ lub typy urządzeń rejestrujących, dla których 0. przeznaczona jest wykresówka ...</p> <ol style="list-style-type: none"> 11. Miejscowość ... 12. Data ... 13. Załączone dokumenty opisowe ... 14. Uwagi (w tym, w odpowiednich przypadkach, o . umiejscowieniu plomb) <p>... (Podpis)</p>						
Załącznik II	<p>III. Świadczenie homologacji typu dla tachografów cyfrowych</p> <p>Państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu, wystawia wnioskodawcy świadectwo homologacji typu, którego wzór przedstawiono poniżej. Informując inne państwa członkowskie o wydanej lub ewentualnie cofniętej homologacji typu, państwo członkowskie musi posługiwać się kopią tego świadectwa.</p> <p>ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU DLA TACHOGRAFÓW CYFROWYCH</p> <p>Nazwa właściwej jednostki administracyjnej ...</p> <p>Zgłoszenie dotyczące_:</p> <table border="1" data-bbox="264 1129 990 1165"> <tr> <td><input type="checkbox"/> homologacji typu:</td> <td><input type="checkbox"/> cofnięcia homologacji typu:</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> wzoru urządzenia rejestrującego <input type="checkbox"/> elementu składowego urządzenia rejestrującego_ <input type="checkbox"/> karty kierowcy <input type="checkbox"/> karty warsztatowej <input type="checkbox"/> karty przedsiębiorstwa <input type="checkbox"/> karty kontrolera <p>...Homologacja typu nr ...</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Znak handlowy lub nazwa handlowa ... 	<input type="checkbox"/> homologacji typu:	<input type="checkbox"/> cofnięcia homologacji typu:	N			
<input type="checkbox"/> homologacji typu:	<input type="checkbox"/> cofnięcia homologacji typu:						

2. Nazwa wzoru ... 3. Nazwa producenta ... 4. Adres producenta ... 5. Zgłoszono do homologacji typu w dniu ... 6. Laboratorium/laboratoria ... 7. Data i numer protokołu badań ... 8. Data homologacji typu ... 9. Data cofnięcia homologacji typu ... 1 Model urządzenia rejestrującego/urządzeń rejestrujących, z 0. którym(-i) ma współpracować element składowy ... 11. Miejscowość ... 12. Data ... 13. Załączone dokumenty opisowe ... 14. Uwagi ... (Podpis)				
--	--	--	--	--

¹⁾ w wypadku projektu usuwającego naruszenie Komisji należy wpisać nr naruszenia, zaś w wypadku wykonywania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości (czy to w trybie prejudycjalnym czy skargowym) należy podać datę wyroku i sygnaturę sprawy

²⁾ tabelę zbieżności dla przepisów Unii Europejskiej można wygenerować przy pomocy systemu e-step (www.e-step.pl/urzednik). W wypadku konieczności dodania uzasadnienia dla przekroczenia minimum europejskiego należy dodać odpowiednią kolumnę

³⁾ w tej części należy wskazać przepisy dyrektywy, decyzji ramowej, przepisy prawa UE, których naruszenie wskazała Komisja lub których wykładni dokonał Trybunał Sprawiedliwości

⁴⁾ w tej części należy wskazać wszystkie przepisy projektu aktu prawnego, które nie zostały wymienione w pierwszej części tabeli. Ze względu na konieczność ograniczenia projektów implementujących prawo UE do przepisów wyłącznie i ściśle dostosowawczych przepisy wykraczające poza ten zakres powinny mieć charakter wyjątkowy i być opatrzone uzasadnieniem konieczności ich wprowadzenia .

(*) jeżeli do wdrożenia danego przepisu UE potrzebne jest oprócz przepisu przenoszącego treść, także wprowadzenie przepisów zapewniających stosowanie (np. przepisy proceduralne, przepisy karne itp.), w tabeli powinny znaleźć się wszystkie te przepisy wraz z oznaczeniem ich jednostek redakcyjnych

(**) w wypadku wprowadzenia przepisów, które przekraczają minimum ustanowione przepisami UE (o ile jest to dopuszczalne) konieczne jest uzasadnienie zastosowania takiej normy

RKP-32002-2018

Warszawa, 4 kwietnia 2018 r.



Minister
Spraw Zagranicznych

KPRM



DPUE.920.976.2016 / 25/JS

dot.: RM-10-55-18 z 30.03.2018 r.

Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o tachografach, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Piotr Wawrzyc
F. Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

**Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury**

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Departament Rady Ministrów

wpłynęło: 04-04-2018

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII¹⁾

z dnia

**w sprawie zezwoleń na prowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzania,
przeглядów i napraw tachografów**

Na podstawie art. 19 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzory:
 - a) wniosku o wydanie zezwolenia,
 - b) zezwolenia,
 - c) specjalnej cechy nadawanej do poświadczania wykonywania czynności objętej zezwoleniem;
- 2) rodzaje zabezpieczeń druków zezwoleń przed przerobieniem lub podrobieniem.

§ 2. Wzór wniosku o wydanie zezwolenia określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. 1. Wzór zezwolenia określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

2. Druk zezwolenia zawiera następujące zabezpieczenia przed przerobieniem lub podrobieniem:

- 1) w papierze:
 - a) dwutonowy znak wodny,
 - b) włókna zabezpieczające, aktywne w promieniowaniu UV,
 - c) włókna widoczne w świetle dziennym,
 - d) zabezpieczenia chemiczne przed próbami usuwania lub dokonywania zmian zapisów w dokumencie;
 - 2) hologram typu „sticker”, rozmiar 22 mm na 24 mm, częściowo demetalizowany na podłożu samoniszcującym, numerowany laserowo.
3. Druki zezwoleń na prowadzenie warsztatu są drukami ścisłego zarachowania.

§ 4. Wzór specjalnej cechy nadawanej do poświadczania wykonywania czynności objętej zezwoleniem określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

¹⁾ Minister Przedsiębiorczości i Technologii kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Przedsiębiorczości i Technologii (Dz. U. poz. 93).

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

MINISTER
PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Przedsiębiorczości i Technologii
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR WNIOSKU O WYDANIE ZEZWOLENIA

1. Imię i nazwisko lub nazwa wnioskodawcy:
2. Miejsce i adres zamieszkania lub siedziba i adres wnioskodawcy:
3. Numer wnioskodawcy w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej:
4. Numer ewidencji podatkowej (NIP):
5. Zakres działalności:

1) instalacja:	
– tachografów analogowych	
– tachografów cyfrowych	
2) instalacja i sprawdzanie:	
– tachografów analogowych	
– tachografów cyfrowych	
3) instalacja, sprawdzanie, przeglądy i naprawa:	
– tachografów analogowych	
– tachografów cyfrowych	

6. Miejsce prowadzenia działalności:
7. Skrócona nazwa wnioskodawcy stosowana na tabliczkach instalacyjnych oraz kartach warsztatowych:

8. Technik warsztatu:

Lp.	Imię i nazwisko technika warsztatu	Numer PESEL albo numer i nazwa dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument	Numer certyfikatu technika warsztatu
1			
2			
3			
...			

9. Załączniki:

1) wykaz posiadanych urządzeń:

2) procedury:

3) oświadczenia wnioskodawcy:

10. Data sporządzenia wniosku:

DD	MM	RRRR
----	----	------

11. Podpis wnioskodawcy:

WZÓR ZEZWOLENIA

PREZES
GŁÓWNEGO URZĘDU MIAR

DECYZJA Nr ...

Na podstawie art. 12 ust. 1 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...)

UDZIELAM

(nazwa podmiotu)

ZEZWOLENIA NA PROWADZENIE DZIAŁALNOŚCI W ZAKRESIE:

(zakres działalności)

W NASTĘPUJĄCYCH MIEJSCACH PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI:

(określenie miejsca albo miejsc prowadzenia działalności)

Osobie posiadającej niniejsze zezwolenie nadaje się specjalną cechę do poświadczenia wykonania czynności objętych zezwoleniem o wizerunku:

(wizerunek cechy)

Osoba posiadająca niniejsze zezwolenie może stosować na tabliczkach instalacyjnych i kartach warsztatowych następującą skróconą nazwę:

(skrócona nazwa)

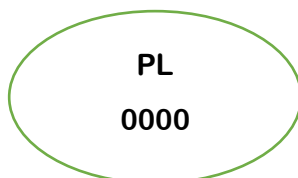
Informacje dodatkowe:

Pieczęć okrągła

Podpis i pieczęć Prezesa

**WZÓR SPECJALNEJ CECHY NADAWANEJ DO POŚWIADCZENIA WYKONYWANIA
CZYNNOŚCI OBJĘTEJ ZEZWOLENIEM**

1. Wzór specjalnej cechy nadawanej do poświadczenia wykonywania czynności objętej zezwoleniem określa rysunek nr 1.



Rysunek nr 1

2. Cecha, o której mowa w ust. 1, składa się z dwóch elementów:

- 1) dużych liter „PL” ustalonych jako oznaczenie Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) umieszczonego poniżej numeru złożonego z cyfr od 0001 do 9999.

3. Litery i cyfry cechy mają krój arial pogrubiony. Minimalna wysokość liter i cyfr wynosi 1,5 mm, proporcje wymiarów powinny być zachowane.

4. Wielkość cechy powinna być odpowiednio dopasowana do miejsc ich nakładania.

UZASADNIENIE

Przedstawiany projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego art. 19 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którym minister właściwy do spraw gospodarki określi w drodze rozporządzenia:

- 1) wzory:
 - a) wniosku o wydanie zezwolenia,
 - b) zezwolenia,
 - c) specjalnej cechy nadawanej do poświadczania wykonywania czynności objętej zezwoleniem;
- 2) rodzaje zabezpieczeń druków zezwoleń przed przerobieniem lub podrobieniem.

Przy wydaniu rozporządzenia organ wydający kieruje się potrzebą zapewnienia jednolitości i przejrzystości wniosków, nadzoru nad wydawaniem zezwoleń oraz koniecznością zagwarantowania odpowiedniego zabezpieczenia przed przerobieniem lub podrobieniem tych dokumentów, a także nadawanej cechy.

Wzór wniosku określony jest w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

Wzór zezwolenia określony jest w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

Wzór specjalnej cechy nadawanej do poświadczania wykonywania czynności objętej zezwoleniem określony jest w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

Przedmiotowe wzory zawierają dane wynikające z ustawy i zapewniają ich jednolitość oraz przejrzystość.

Zabezpieczenia przed przerobieniem lub podrobieniem określa § 3 ust. 2 projektowanego rozporządzenia. Wymagania te oparte są na wymaganiach obowiązujących obecnie dla zezwoleń wydawanych na prowadzenie działalności tachografów cyfrowych.

Druki zezwoleń na prowadzenie warsztatu są drukami ścisłego zarachowania.

Wzór specjalnej cechy nadawanej do poświadczania wykonywania czynności objętej zezwoleniem określa załącznik nr 3 do rozporządzenia. Wzór ten oparty jest na dotychczas stosowanych wzorach.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r., tj. równocześnie z dniem wejścia w życie ustawy.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji 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 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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.) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą skierowania projektu rozporządzenia do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, przedmiotowy projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii w sprawie zezwoleń na prowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii Główny Urząd Miar</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło Art. 19 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...)</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z art. 19 ustawy z dnia ... o tachografach, minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzory:
 - a) wniosku o wydanie zezwolenia,
 - b) zezwolenia,
 - c) specjalnej cechy nadawanej do poświadczania wykonywania czynności objętej zezwoleniem,
- 2) rodzaje zabezpieczeń druków zezwoleń przed przerobieniem lub podrobieniem
 - kierując się potrzebą zapewnienia jednolitości i przejrzystości wniosków, nadzoru nad wydawaniem zezwoleń oraz koniecznością zagwarantowania odpowiedniego zabezpieczenia przed przerobieniem lub podrobieniem tych dokumentów, a także nadawanej cechy.

Określenie powyższych wzorów jest niezbędne do zapewnienia właściwego funkcjonowania systemu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów.

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

Jedynym rozwiązaniem, jakie może być zastosowane jest wydanie aktów wykonawczych do ustawy z dnia ... o tachografach.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zasady prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów określa rozporządzenie 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). Rozporządzenie to jednak nie określa wzorów dokumentów objętych przedmiotowym projektem. Wymaganiem wynikającym z rozporządzenia jest to, aby podmiot prowadzący działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów. umieszczał specjalny znak na zakładanych przez siebie plombach.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Warsztaty prowadzące działalność w zakresie: – tachografów cyfrowych – tachografów analogowych	726 podmiotów 343 podmioty	Główny Urząd Miar	Podmioty będą zobowiązane do stosowania wzorów określonych projektowanym rozporządzeniem.
Główny Urząd Miar	1	Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. –	GUM będzie zobowiązany do wydawania zezwoleń o określonym wzorze oraz nadawania podmiotom

		Prawo o miarach	prowadzącym działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów.
Inspekcja Transportu Drogowego, Policja, Straż Graniczna, służba celna		Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Organy kontroli będą sprawdzać czy dane czynności przy instalacji, sprawdzeniu, przeglądach lub naprawach tachografów, wykonane zostały przez podmiot posiadający zezwolenie – na podstawie cechy identyfikującej ten podmiot, umieszczonej na tachografie.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy zostanie skonsultowany z organami administracji miar, producentami tachografów, przewoźnikami drogowymi podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów oraz stowarzyszeniami tych podmiotów.

Projektowany dokument zostanie opublikowany na stronie BIP RCL oraz na platformie www.konsultacje.gov.pl.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Rozporządzenie nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa	0	0	0	0	0	0	0	

	domowe	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne		

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Projektowane przepisy nie mają wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe w ujęciu pieniężnym.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

X nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
nie dotyczy

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

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

tak
 nie
nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane zmiany prawa nie mają wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 powinno nastąpić po wejściu w życie proponowanych przepisów prawa.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się przygotowania oceny funkcjonowania proponowanych przepisów ex-post.

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

Bez załączników.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII¹⁾

z dnia

w sprawie urządzeń niezbędnych do instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów oraz dokumentowania czynności przy wykonywaniu tych czynności

Na podstawie art. 20 ustawy z dnia o tachografach (Dz. U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz urządzeń niezbędnych do instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych i tachografów cyfrowych 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 instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych i tachografów cyfrowych;
- 4) zakres i sposób pobierania danych dotyczących każdego użycia karty warsztatowej oraz przechowywania tych danych w formie elektronicznej.

§ 2. Wykaz urządzeń niezbędnych do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych oraz wymagania, które muszą być spełnione przez te urządzenia określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Wykaz urządzeń niezbędnych do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych oraz wymagania, które muszą być spełnione przez te urządzenia określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. Dokumentami potwierdzającymi spełnianie wymagań przez urządzenia określone w załączniku 1 i 2 są:

- 1) ważne świadectwa legalizacji przyrządów pomiarowych stosowanych podczas sprawdzania tachografów, podlegających prawnej kontroli metrologicznej;
- 2) świadectwa wzorcowania wydane nie wcześniej niż 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku, przez administrację miar lub akredytowane laboratoria, przyrządów

¹⁾ Minister Przedsiębiorczości i Technologii kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Przedsiębiorczości i Technologii (Dz. U. poz. 93).

pomiarowych stosowanych podczas sprawdzania tachografów, niepodlegających prawnej kontroli metrologicznej;

- 3) świadectwa ekspertyzy stanowisk pomiarowych;
- 4) deklaracja producenta o spełnianiu obowiązujących wymagań;
- 5) dokument potwierdzający prawo do korzystania z bazy drogowej.

§ 5. 1. Podmiot prowadzący działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów dokumentuje wykonane czynności w księdze rejestrowej prowadzonej w postaci papierowej lub elektronicznej i archiwizuje tę dokumentację w sposób zapewniający integralność, trwałość, poufność i bezpieczeństwo przechowywanych danych.

2. W księdze rejestrowej zamieszcza się:

- 1) datę przyjęcia i wydania tachografu;
- 2) imię i nazwisko oraz adres albo nazwę i siedzibę zleceniodawcy;
- 3) dane identyfikujące pojazd, w którym tachograf jest zainstalowany oraz właściciela tego pojazdu;
- 4) informacje o zakresie wykonanych czynności;
- 5) dane identyfikujące tachograf;
- 6) informacje o miejscach nałożenia cech i znajdujących się na nich danych identyfikacyjnych, przy przyjęciu i wydaniu tachografu;
- 7) informacje o wykrytych urządzeniach do podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf lub poświadczenie ich nie wykrycia;
- 8) podpis pracownika odpowiedzialnego za wykonane czynności, jeżeli księga jest prowadzona w postaci papierowej, lub dane identyfikujące tego pracownika, jeżeli księga jest prowadzona w postaci elektronicznej.

3. Do dokumentacji wykonanych czynności dołącza się wydruki z tachografu, w szczególności wydruki techniczne wykonane przy przyjęciu i wydaniu tachografu albo wykresówki.

§ 6. 1. Po każdym użyciu karty warsztatowej, zapisane na karcie dane dotyczące jej użycia, powinny być skopiowane na inny nośnik.

2. Minimalna częstotliwość kopiowania powinna uwzględniać rzeczywistą możliwość gromadzenia danych na kartach.

3. Zakres i sposób pobierania danych dotyczących każdego użycia karty warsztatowej oraz przechowywania tych danych w postaci elektronicznej określa instrukcja zatwierdzona przez Prezesa Głównego Urzędu Miar na wniosek podmiotu prowadzącego działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów cyfrowych.

4. Dane są przechowywane w sposób zabezpieczający przed ich utratą oraz dostępem osób nieuprawnionych.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

**MINISTER
PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII**

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Przedsiębiorczości i Technologii
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WYKAZ URZĄDZEŃ NIEZBĘDNYCH DO INSTALACJI, SPRAWDZANIA,
PRZEGLĄDÓW I NAPRAW TACHOGRAFÓW ANALOGOWYCH ORAZ
WYMAGANIA, KTÓRE MUSZĄ BYĆ SPEŁNIONE PRZEZ TE URZĄDZENIA

Lp.	Rodzaj urządzenia	Wymagania
1	2	3
1	Stanowisko pomiarowe do wyznaczania błędów drogi, prędkości i czasu	Świadectwo ekspertyzy wydane przez organ administracji miar albo świadectwo sprawdzenia (lub wzorcowania) przyrządu przez producenta w użytkowanym zakresie – wykonane nie rzadziej niż raz w przedziale dwóch lat
2	Stanowisko pomiarowe lub zespół urządzeń do wyznaczania współczynnika charakterystycznego pojazdu	Świadectwo ekspertyzy wydane przez organ administracji miar albo świadectwo sprawdzenia (lub wzorcowania) przyrządu przez producenta w użytkowanym zakresie – wykonane nie rzadziej niż raz w przedziale dwóch lat
3	Manometr do pomiaru ciśnienia w oponach kół pojazdów	Dowód prawnej kontroli metrologicznej w przypadku przyrządu podlegającego tej kontroli lub świadectwo ekspertyzy
4	Stanowisko pomiarowe do wyznaczania obwodu tocznego kół pojazdu	Świadectwo ekspertyzy wydane przez organ administracji miar, albo dowód prawnej kontroli metrologicznej w przypadku przyrządu podlegającego tej kontroli
5	Kontrolny odcinek pomiarowy (baza drogowa)	Świadectwo ekspertyzy wydane przez organ administracji miar oraz dokument potwierdzający prawo do korzystania z terenu na którym odcinek został wytyczony
6	Kanał, najazd lub podnośnik samochodowy umożliwiający swobodny dostęp do podwozia	Dokumenty potwierdzający prawo przedsiębiorcy do korzystania z terenu

	pojazdów	na którym się znajduje
--	----------	------------------------

Załącznik nr 2

WYKAZ URZĄDZEŃ NIEZBĘDNYCH DO INSTALACJI, SPRAWDZANIA, PRZEGLĄDÓW I NAPRAW TACHOGRAFÓW CYFROWYCH ORAZ WYMAGANIA, KTÓRE MUSZĄ BYĆ SPEŁNIONE PRZEZ TE URZĄDZENIA

Lp.	Rodzaj urządzenia	Wymagania
1	2	3
1	Stanowisko pomiarowe do wyznaczania błędów drogi, prędkości i czasu	Świadectwo ekspertyzy wydane przez organ administracji miar albo świadectwo sprawdzenia (lub wzorcowania) przyrządu przez producenta w użytkowanym zakresie – wykonane nie rzadziej niż raz w przedziale dwóch lat
2	Stanowisko pomiarowe lub zespół urządzeń do wyznaczania współczynnika charakterystycznego pojazdu	Świadectwo ekspertyzy wydane przez organ administracji miar albo świadectwo sprawdzenia (lub wzorcowania) przyrządu przez producenta w użytkowanym zakresie – wykonane nie rzadziej niż raz w przedziale dwóch lat
3	Manometr do pomiaru ciśnienia w oponach kół pojazdów	Dowód prawnej kontroli metrologicznej w przypadku przyrządu podlegającego tej kontroli lub świadectwo ekspertyzy
4	Stanowisko pomiarowe do wyznaczania obwodu tocznego kół pojazdu	Świadectwo ekspertyzy wydane przez organ administracji miar, albo dowód prawnej kontroli metrologicznej w przypadku przyrządu podlegającego tej kontroli
5	Kontrolny odcinek pomiarowy (baza drogowa)	Świadectwo ekspertyzy wydane przez organ administracji miar oraz dokument potwierdzający prawo do korzystania z terenu na którym odcinek został wytyczony
6	Urządzenie umożliwiające przeprowadzenie kalibracji tachografów cyfrowych	Deklaracja producenta w zakresie możliwości przeprowadzenia kalibracji określonych typów tachografów cyfrowych

7	Urządzenie do pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart do tachografów	Deklaracja producenta w zakresie możliwości wykorzystania do pobierania i archiwizowania danych z zachowaniem ich integralności i bezpieczeństwa
8	Kanał, najazd lub podnośnik samochodowy umożliwiający swobodny dostęp do podwozia pojazdów	Dokumenty potwierdzający prawo przedsiębiorcy do korzystania z terenu na którym się znajduje

UZASADNIENIE

Przedstawiany projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego art. 20 ustawy z dnia o tachografach (Dz. U. poz.), zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którym minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wykaz urządzeń niezbędnych do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych lub cyfrowych oraz szczegółowe 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 w zakresie posiadanego zezwolenia;
- 4) zakres i sposób pobierania danych dotyczących każdego użycia karty warsztatowej oraz przechowywania tych danych w postaci elektronicznej.

Przy wydaniu rozporządzenia organ wydający kieruje się koniecznością zagwarantowania stosowania urządzeń umożliwiających prawidłowe wykonywanie czynności objętych zezwoleniem oraz mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitego i należytego dokumentowania czynności objętych zezwoleniem, zagwarantowania regularnego pobierania danych z karty warsztatowej i przechowywania tych danych przez podmiot posiadający zezwolenie.

Wykaz urządzeń niezbędnych do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych oraz wymagania, które muszą być spełnione przez te urządzenia określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

Wykaz urządzeń niezbędnych do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych oraz wymagania, które muszą być spełnione przez te urządzenia określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

Urządzenia te są niezbędne do zagwarantowania właściwych i bezpiecznych warunków pracy zatrudnionych osób, stosowania urządzeń umożliwiających wykonywanie czynności objętych zezwoleniem w sposób zgodny z wymaganiami zawartymi w przepisach ustawy, rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 i aktach wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

Zgodnie z projektowanym § 4 rozporządzenia, dokumentami potwierdzającymi spełnianie wymagań przez urządzenia określone w załączniku 1 i 2 są:

- 1) ważne świadectwa legalizacji przyrządów pomiarowych stosowanych podczas sprawdzania tachografów, podlegających prawnej kontroli metrologicznej;

- 2) świadectwa wzorcowania wydane nie wcześniej niż 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku, przez administrację miar lub akredytowane laboratoria, przyrządów pomiarowych stosowanych podczas sprawdzania tachografów, niepodlegających prawnej kontroli metrologicznej;
- 3) świadectwa ekspertyzy stanowisk pomiarowych;
- 4) deklaracja producenta o spełnianiu obowiązujących wymagań;
- 5) dokument potwierdzający prawo do korzystania z bazy drogowej.

Zgodnie z projektowanym § 5 rozporządzenia podmiot prowadzący działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów dokumentuje wykonane czynności w księdze rejestrowej prowadzonej w formie pisemnej lub elektronicznej i archiwizuje tę dokumentację w sposób zapewniający integralność, trwałość, poufność i bezpieczeństwo przechowywanych danych. Projekt rozporządzenia określa szczegółowy zakres danych gromadzonych w księdze rejestrowej.

Zgodnie z projektowanym § 6 rozporządzenia każde użycie karty warsztatowej jest rejestrowane, a po każdym użyciu karty warsztatowej, zapisane na karcie dane dotyczące jej użycia, powinny być skopiowane na inny nośnik. Minimalna częstotliwość kopiowania powinna uwzględniać rzeczywistą możliwość gromadzenia danych na kartach. Zakres i sposób pobierania danych dotyczących każdego użycia karty warsztatowej oraz przechowywania tych danych w formie elektronicznej określa instrukcja zatwierdzona przez Prezesa Głównego Urzędu Miar na wniosek podmiotu prowadzącego działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów cyfrowych. Dane są przechowywane w sposób zabezpieczający przed ich utratą oraz dostępem osób nieuprawnionych.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r., tj. równocześnie z dniem wejścia w życie ustawy.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji 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 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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.) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą skierowania projektu rozporządzenia do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, przedmiotowy projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii w sprawie urządzeń niezbędnych do instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów oraz dokumentowania czynności przy wykonywaniu tych czynności	Data sporządzenia
Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii Główny Urząd Miar	Źródło Art. 20 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz.)
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu	Nr w wykazie prac
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu	

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z art. 20 ustawy z dnia ... o tachografach, minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wykaz urządzeń niezbędnych do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych i tachografów cyfrowych 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 stosowania urządzeń umożliwiających prawidłowe wykonywanie czynności objętych zezwoleniem oraz mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitego i należytego dokumentowania czynności objętych zezwoleniem, zagwarantowania regularnego pobierania danych z karty warsztatowej i przechowywania tych danych przez podmiot posiadający zezwolenie.

Określenie urządzeń niezbędnych do wykonywania instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych i tachografów cyfrowych oraz wymagania, które muszą być spełnione przez te urządzenia oraz zakresu i sposobu dokumentowania czynności przy wykonywaniu czynności objętych zezwoleniem i zakresu oraz sposobu pobierania danych dotyczących każdego użycia karty warsztatowej oraz przechowywania tych danych w formie elektronicznej, jest niezbędne do zapewnienia właściwego funkcjonowania systemu instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów.

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

Jedynym rozwiązaniem, jakie może być zastosowane jest wydanie aktów wykonawczych do ustawy z dnia o tachografach.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zasady prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów określa rozporządzenie 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). Rozporządzenie to nie określa szczegółowych zasad prowadzenia tej działalności, pozostawiając to regulacjom krajowym poszczególnych państw członkowskich Unii Europejskiej.

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje,
w tym wskazanie
źródeł danych
i przyjętych do obliczeń
założeń

Projektowane przepisy nie mają wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe w ujęciu pieniężnym.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

X nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie
wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli
zgodności).

tak
 nie
nie dotyczy

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

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich
elektronizacji.

tak
 nie
nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane zmiany prawa nie mają wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 powinno nastąpić po wejściu w życie proponowanych przepisów prawa.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się przygotowania oceny funkcjonowania proponowanych przepisów ex-post.

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

Bez załączników.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII¹⁾

z dnia

**w sprawie przeprowadzenia dodatkowych badań i doprowadzenia do prawidłowego
działania badanego tachografu**

Na podstawie art. 26 ust. 6 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) rodzaje czynności związanych z przeprowadzeniem badań tachografu i doprowadzeniem do prawidłowego działania badanego tachografu;
- 2) wysokość opłat za czynności, o których mowa w pkt 1.

§ 2. 1. Rodzaje czynności związanych z przeprowadzeniem badań tachografu i doprowadzeniem do prawidłowego działania badanego tachografu oraz wysokość opłat za poszczególne czynności określa załącznik do rozporządzenia.

2. Do opłat określonych w załączniku dolicza się podatek od towarów i usług.

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

MINISTER
PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII

¹⁾ Minister Przedsiębiorczości i Technologii kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Przedsiębiorczości i Technologii (Dz. U. poz. 93).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Przedsiębiorczości i Technologii
z dnia ... (poz. ...)

RODZAJE CZYNNOŚCI ZWIĄZANYCH Z PRZEPROWADZENIEM BADAŃ TACHOGRAFU
I DOPROWADZENIEM DO PRAWIDŁOWEGO DZIAŁANIA BADANEGO TACHOGRAFU ORAZ
WYSOKOŚĆ OPŁAT ZA POSZCZEGÓLNE CZYNNOŚCI

Lp.	Rodzaj czynności	Wysokość opłaty w zł
1	Oględziny tachografu	125
2	Oględziny czujnika ruchu	250
3	Oględziny wiązki elektrycznej	500
4	Analiza błędów zarejestrowanych w pojeździe	300
5	Analiza błędów zarejestrowanych w tachografie	125
6	Sprawdzenie i kalibracja tachografu	300
7	Dostosowanie tachografu do wymagań	3 200
8	Dostosowanie czujnika ruchu do wymagań	800
9	Dostosowanie wiązki czujnika ruchu do wymagań	1 100
10	Dostosowanie wiązki adaptera do wymagań	460
11	Dostosowanie wiązki kabiny kierowcy do wymagań	1 200
12	Dostosowanie wiązki panelu do wymagań	480
13	Dostosowanie niezależnego źródła do wymagań	1 100
14	Montaż tachografu	750

UZASADNIENIE

Przedstawiany projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego art. 26 ust. 6 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którym minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje czynności związane z przeprowadzaniem badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, i doprowadzeniem do prawidłowego działania tachografu oraz wysokość opłat za te czynności.

Przy wydaniu rozporządzenia organ wydający ma na uwadze konieczność przeprowadzenia niezbędnych badań związanych ze sprawdzeniem podłączenia do tachografu urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf oraz wykonania naprawy tego tachografu.

Rodzaje czynności i wysokość opłat została określona na podstawie danych przedstawionych przez podmioty prowadzące działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów, o wysokości opłat stosowanych w tych podmiotach za wykonanie poszczególnych czynności w zakresie sprawdzenia i dostosowania tachografu do wymagań prawa.

Przedmiotowe opłaty podzielone zostały na dwie grupy opłat:

- 1) za poszczególne czynności podejmowane w celu sprawdzenia tachografu;
- 2) za poszczególne czynności podejmowane w celu dostosowania tachografu do wymagań.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji 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 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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.)

projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą skierowania projektu rozporządzenia do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, przedmiotowy projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii w sprawie przeprowadzenia dodatkowych badań i doprowadzenia do prawidłowego działania badanego tachografu</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii Główny Urząd Miar</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło Art. 26 ust. 6 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...)</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z art. 26 ust. 6 ustawy z dnia ... o tachografach, minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje czynności związane z przeprowadzaniem badań, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, i doprowadzeniem do prawidłowego działania tachografu oraz wysokość opłat za te czynności, kierując się koniecznością przeprowadzenia niezbędnych badań związanych ze sprawdzeniem podłączenia do tachografu urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf oraz wykonania naprawy tego tachografu.

Określenie tych czynności i wysokości opłat za przedmiotowe czynności umożliwi właściwym podmiotom zlecenie 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, co jest niezbędne do zapewnienia właściwego funkcjonowania systemu tachografów.

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

Jedynym rozwiązaniem, jakie może być zastosowane jest wydanie aktów wykonawczych do ustawy z dnia... o tachografach.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zasady prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów określa rozporządzenie 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). Zgodnie z art. 38 ust. 2 tego rozporządzenia 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.

Rozporządzenie to nie określa szczegółowych zasad zlecenia takich czynności, pozostawiając to regulacjom krajowym poszczególnych państw członkowskich Unii Europejskiej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Warsztaty prowadzące działalność w zakresie: – tachografów cyfrowych – tachografów analogowych	726 podmiotów 343 podmioty	Główny Urząd Miar	Podmioty będą zobowiązane do dokonywania zlecanych czynności.
Inspekcja Transportu Drogowego	1 GITD 16 WITD	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Podmioty będą mogły zlecać dokonanie badania tachografu.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane przepisy nie mają wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe w ujęciu pieniężnym.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
X nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane zmiany prawa nie mają wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 powinno nastąpić po wejściu w życie proponowanych przepisów prawa.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się przygotowania oceny funkcjonowania proponowanych przepisów ex-post.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Bez załączników.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru certyfikatu technika warsztatu

Na podstawie art. 28 ust. 8 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór certyfikatu technika warsztatu;
- 2) rodzaje zabezpieczeń druku certyfikatu przed jego podrobieniem lub przerobieniem.

§ 2. Wzór certyfikatu technika warsztatu określa załącznik do rozporządzenia.

§ 3. Druk certyfikatu technika warsztatu zawiera następujące zabezpieczenia przed podrobieniem lub przerobieniem:

- 1) w papierze:
 - a) dwutonowy znak wodny,
 - b) włókna zabezpieczające, aktywne w promieniowaniu UV,
 - c) włókna widoczne w świetle dziennym,
 - d) zabezpieczenia chemiczne przed próbami usuwania lub dokonywania zmian zapisów w dokumencie;
- 2) hologram typu „sticker”, o rozmiarach 22 mm na 24 mm, częściowo demetalizowany na podłożu samoniszczącym, numerowany laserowo.
3. Druki zaświadczeń, o których mowa w ust. 1, są drukami ścisłego zarachowania.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

MINISTER
PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII

¹⁾ Minister Przedsiębiorczości i Technologii kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Przedsiębiorczości i Technologii (Dz. U. poz. 93).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Przedsiębiorczości i Technologii
z dnia ... (poz. ...)

WZÓR CERTYFIKATU TECHNIKA WARSZTATU

PREZES
GŁÓWNEGO URZĘDU MIAR

CERTYFIKAT TECHNIKA WARSZTATU Nr

Na podstawie art. 28 ust. 1 ustawy z dnia o tachografach (Dz. U. poz.),

wydaję

Panu/Pani

(imię i nazwisko)

zamieszkałemu/łej w

(adres miejsca zamieszkania)

PESEL

(numer ewidencyjny PESEL albo numer i nazwa dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument)

CERTYFIKAT TECHNIKA WARSZTATU W ZAKRESIE:

A. TACHOGRAFÓW ANALOGOWYCH*

B. TACHOGRAFÓW CYFROWYCH*

Informacje dodatkowe:

Pieczęć okrągła

Podpis i pieczęć Prezesa

* *Niepotrzebne skreślić.*

UZASADNIENIE

Przedstawiany projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego art. 28 ust. 8 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz.), zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którym minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wzór certyfikatu technika warsztatu oraz rodzaje zabezpieczeń druku certyfikatu przed podrobieniem lub przerobieniem, kierując się koniecznością zapewnienia jednolitości i przejrzystości certyfikatów technika warsztatu i potrzebą ich odpowiedniego zabezpieczenia przed podrobieniem lub przerobieniem.

Wzór certyfikatu technika warsztatu określa załącznik do rozporządzenia.

Zgodnie z projektowanym § 3 rozporządzenia druk certyfikatu powinien zawierać określone w rozporządzeniu zabezpieczenia przed podrobieniem lub przerobieniem.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r., tj. równocześnie z dniem wejścia w życie ustawy.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji 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 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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.) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą skierowania projektu rozporządzenia do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, przedmiotowy projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii w sprawie wzoru certyfikatu technika warsztatu</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii Główny Urząd Miar</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło Art. 28 ust. 8 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...)</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z art. 27 ust. 8 ustawy z dnia ... o tachografach, minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wzór certyfikatu technika warsztatu oraz rodzaje zabezpieczeń druku certyfikatu przed podrobieniem lub przerobieniem, kierując się koniecznością zapewnienia jednolitości i przejrzystości certyfikatów technika warsztatu i potrzebą ich odpowiedniego zabezpieczenia przed podrobieniem lub przerobieniem.

Określenie zakresu i trybu przeprowadzania egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub tachografów cyfrowych jest niezbędne do zapewnienia właściwego przygotowania techników warsztatu do prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów.

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

Jedynym rozwiązaniem, jakie może być zastosowane jest wydanie aktów wykonawczych do ustawy z dnia ... o tachografach.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zasady prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów określa rozporządzenie 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). Rozporządzenie to nie określa szczegółowych zasad prowadzenia takiej działalności, pozostawiając to regulacjom krajowym poszczególnych państw członkowskich Unii Europejskiej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Warsztaty prowadzące działalność w zakresie: - tachografów cyfrowych - tachografów analogowych	726 podmiotów 343 podmioty	Główny Urząd Miar	Podmioty będą zobowiązane do zapewnienia udziału w egzaminach techników warsztatu.
Technicy warsztatów (analogowych)	700 osób	Główny Urząd Miar	Osoby będą zobowiązane do udziału w egzaminach techników warsztatu.

Główny Urząd Miar	1	Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach	GUM będzie zobowiązany do wydawania certyfikatów technika warsztatu.
-------------------	---	---	--

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy zostanie skonsultowany z organami administracji miar, producentami tachografów, przewoźnikami drogowymi podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów oraz stowarzyszeniami tych podmiotów.

Projektowany dokument zostanie opublikowany na stronie BIP RCL oraz na platformie www.konsultacje.gov.pl.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Rozporządzenie nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	

	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane przepisy nie mają wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe w ujęciu pieniężnym.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

X nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane zmiany prawa nie mają wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 powinno nastąpić po wejściu w życie proponowanych przepisów prawa.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się przygotowania oceny funkcjonowania proponowanych przepisów *ex-post*.

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

Bez załączników.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII¹⁾

z dnia

**w sprawie egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub
tachografów cyfrowych**

Na podstawie art. 30 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy zakres i tryb przeprowadzania egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub cyfrowych;
- 2) szczegółowy tryb działania komisji egzaminacyjnej;
- 3) wysokość wynagrodzenia przewodniczącego i członków komisji egzaminacyjnej;
- 4) wzór zaświadczenia potwierdzającego złożenie egzaminu z wynikiem pozytywnym.

§ 2. 1. Egzamin z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów, zwany dalej „egzaminem”, składa się z trzech części: pisemnej, ustnej i praktycznej.

2. Egzamin organizuje się dla grup kandydatów na technika warsztatu, zwanych dalej „kandydatami”, liczących od 10 do 20 osób. Prezes Głównego Urzędu Miar, zwany dalej „Prezesem”, może przeprowadzić egzamin dla mniejszej liczby kandydatów.

3. Kandydat składa wniosek o dopuszczenie do egzaminu bezpośrednio w siedzibie Prezesa albo drogą pocztową pod adresem Głównego Urzędu Miar z dopiskiem „egzamin”.

§ 3. 1. Zakres przedmiotowy części pisemnej i ustnej egzaminu obejmuje:

- 1) znajomość przepisów prawnych o tachografach w zakresie niezbędnym do wykonywania sprawdzeń i przeglądów tachografów:
 - a) ustawy z dnia ... o tachografach i aktów wykonawczych do niej,
 - b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym

¹⁾ Minister Przedsiębiorczości i Technologii kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Przedsiębiorczości i Technologii (Dz. U. poz. 93).

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) i aktów wykonawczych wydanych na podstawie tego rozporządzenia;

- 2) znajomość wymagań technicznych i funkcjonalnych określonych dla tachografów;
- 3) wiedzę z zakresu czynności wykonywanych przy uruchamianiu, sprawdzaniu, kalibracji oraz potwierdzaniu zgodności z homologowanym typem tachografu;
- 4) znajomość metod wykonywania pomiarów oraz wymagań określonych dla przyrządów pomiarowych oraz umiejętność analizy i ocen wyników sprawdzenia;
- 5) znajomość kryteriów oceny wyników sprawdzenia oraz oceny poprawności stosowanych metod pomiarowych;
- 6) archiwizowanie danych zapisanych na kartach warsztatowych;
- 7) znajomość zasady pobierania, przechowywania i przekazywania danych zapisywanych w pamięci tachografu cyfrowego;
- 8) znajomość mechanizmów i zasad postępowania zapewniających bezpieczeństwo systemu tachografów.

2. Część praktyczna egzaminu obejmuje sprawdzenie umiejętności w zakresie:

- 1) obsługi tachografów;
- 2) obsługi przyrządów pomiarowych;
- 3) przeprowadzania czynności sprawdzenia poprawności działania tachografów;
- 4) wykonywania pomiarów, obliczeń i oceny wyników;
- 5) odczytu i interpretacji wskazań i wydruków uzyskiwanych z tachografów;
- 6) przeprowadzania kalibracji tachografów;
- 7) dokumentowania wykonanych czynności;
- 8) posługiwania się programami do archiwizacji danych dotyczących sprawdzania oraz danych pobieranych z tachografu cyfrowego.

§ 4. 1. Część pisemną egzaminu prowadzi się w formie testu jednokrotnego wyboru, który składa się z 20 pytań. Za każdą prawidłową odpowiedź kandydat otrzymuje jeden punkt, za brak odpowiedzi lub odpowiedź nieprawidłową - zero punktów.

2. Część pisemną egzaminu uznaje się za zaliczoną w przypadku prawidłowej odpowiedzi na co najmniej 15 pytań.

3. Część pisemna egzaminu trwa 40 minut.

§ 5. 1. Część ustna egzaminu polega na udzieleniu odpowiedzi na cztery pytania wylosowane przez kandydata z zestawów pytań.

2. Część ustną egzaminu uznaje się za zaliczoną w przypadku prawidłowej odpowiedzi na co najmniej 3 pytania.

§ 6. 1. Część praktyczna egzaminu polega na wykonaniu zadania egzaminacyjnego, mającego na celu wykazanie praktycznych umiejętności kandydata w zakresie sprawdzania i przeglądów tachografów, wylosowanego przez kandydata spośród zestawu zadań.

2. Część praktyczną egzaminu uznaje się za zaliczoną w przypadku bezbłędnego wykonania zadania.

§ 7. 1. Zbiory testów, pytań i zadań egzaminacyjnych opracowuje zespół powołany przez Prezesa.

2. Zbiory testów, pytań i zadań egzaminacyjnych zatwierdza Prezes.

3. Test, zestawy pytań oraz zestaw zadań egzaminacyjnych na potrzeby danego egzaminu przygotowuje komisja egzaminacyjna na podstawie zbiorów, o których mowa w ust. 1.

4. Testy, pytania oraz zadania egzaminacyjne, o których mowa w ust. 1 i 3, przygotowuje się, przechowuje oraz przekazuje w sposób i w warunkach uniemożliwiających ich nieuprawnione ujawnienie.

§ 8. 1. Prezes wyznacza przewodniczącego komisji egzaminacyjnej oraz termin i miejsce przeprowadzenia poszczególnych części egzaminu.

2. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej:

- 1) czuwa nad prawidłowym przygotowaniem i przeprowadzeniem egzaminu;
- 2) kieruje pracą komisji egzaminacyjnej;
- 3) dokumentuje przebieg egzaminu oraz jego wynik w protokole egzaminu;
- 4) po zakończeniu egzaminu niezwłocznie przekazuje jeden egzemplarz protokołu egzaminu Prezesowi.

3. Protokół egzaminu sporządza się w dwóch egzemplarzach. Protokół egzaminu powinien być podpisany przez wszystkich członków komisji egzaminacyjnej oraz opatrzony datą.

4. Szczegółowy tryb pracy komisji egzaminacyjnej określa regulamin zatwierdzony przez Prezesa.

5. Ogłoszenie o terminie i miejscu przeprowadzenia egzaminu Prezes zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na stronie internetowej Głównego Urzędu Miar co najmniej na 14 dni przed terminem egzaminu.

6. O terminie i miejscu przeprowadzenia egzaminu Prezes zawiadamia kandydata na piśmie co najmniej na 7 dni przed terminem egzaminu.

§ 9. 1. Komisja egzaminacyjna ocenia każdą część egzaminu odrębnie.

2. Warunkiem dopuszczenia kandydata na technika warsztatu do części ustnej jest zaliczenie części pisemnej.

3. Warunkiem dopuszczenia kandydata do części praktycznej egzaminu jest zaliczenie części pisemnej i części ustnej.

§ 10. 1. Przed wejściem do sali egzaminacyjnej kandydat okazuje dokument potwierdzający tożsamość.

2. Przed rozpoczęciem egzaminu lub jego części członek komisji egzaminacyjnej informuje kandydatów o warunkach organizacyjnych przeprowadzania egzaminu oraz o zasadach dokonywania oceny udzielonych odpowiedzi.

3. Kandydat otrzymuje materiały i arkusze odpowiedzi opatrzone pieczęcią Prezesa. Uwzględnia się jedynie odpowiedzi udzielone na arkuszach opatrzonych tą pieczęcią.

4. W czasie egzaminu zabronione jest korzystanie z materiałów pomocniczych innych niż dostarczone przez komisję egzaminacyjną oraz porozumiewanie się z innymi osobami.

5. Członek komisji egzaminacyjnej wyklucza z udziału w danej części egzaminu kandydata, który podczas egzaminu posługiwał się materiałami innymi niż dostarczone przez komisję, porozumiewał się z innymi osobami lub zakłócał przebieg postępowania egzaminacyjnego. W takim przypadku egzamin uznaje się za niezdany. Informację o takim przypadku przewodniczący komisji odnotowuje w protokole egzaminu.

§ 11. 1. W przypadku niezdania egzaminu w całości albo niezaliczenia części ustnej lub części praktycznej, kandydatowi przysługuje prawo do jednego egzaminu poprawkowego, odpowiednio z całości lub części egzaminu.

2. Termin i miejsce egzaminu poprawkowego wyznacza Prezes, nie wcześniej jednak niż po upływie dwóch tygodni od daty egzaminu.

3. Egzamin poprawkowy przeprowadza komisja egzaminacyjna w składzie powołanym przez Prezesa do przeprowadzenia egzaminu.

4. W zakresie nieuregulowanym w ust. 1-3 do egzaminu poprawkowego stosuje się przepisy § 2–10.

§ 12. 1. Wysokość wynagrodzenia członka komisji egzaminacyjnej za udział w przeprowadzonym egzaminie wynosi 250 zł.

2. Jeżeli liczba egzaminowanych osób przewyższa 10 osób, wysokość wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, zwiększa się o:

- 1) 5 zł za każdą osobę uczestniczącą wyłącznie w części pisemnej lub ustnej egzaminu;
- 2) 10 zł za każdą osobę uczestniczącą we wszystkich częściach egzaminu.

3. W przypadku egzaminu poprawkowego członkom komisji przysługuje wynagrodzenie w wysokości 50% kwoty określonej w ust. 1, niezależnie od liczby egzaminowanych.

4. Przewodniczący komisji otrzymuje dodatek w wysokości 100 zł, a w przypadku egzaminu poprawkowego – w wysokości 50 zł.

§ 13. Wzór zaświadczenia potwierdzającego złożenie egzaminu z wynikiem pozytywnym określa załącznik do rozporządzenia.

§ 14. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

MINISTER

PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Przedsiębiorczości i Technologii
z dnia ... (poz. ...)

WZÓR ZAŚWIADCZENIA POTWIERDZAJĄCEGO ZDANIE EGZAMINU

PREZES
GŁÓWNEGO URZĘDU MIAR

ZAŚWIADCZENIE Nr

Na podstawie art. 29 ust. 9 ustawy z dnia o tachografach (Dz. U. poz.),

wydaję

Panu/Pani

(imię i nazwisko)

zamieszkałemu/łej w

(adres miejsca zamieszkania)

PESEL

*(numer ewidencyjny PESEL albo numer i nazwa dokumentu potwierdzającego tożsamość
oraz nazwę organu, który wydał ten dokument)*

ZAŚWIADCZENIE POTWIERDZAJĄCE ZDANIE EGZAMINU Z ZAKRESU
SPRAWDZANIA I PRZEGLĄDÓW

A. TACHOGRAFÓW ANALOGOWYCH*

B. TACHOGRAFÓW CYFROWYCH*

Data egzaminu:

Informacje dodatkowe:

*Podpis Przewodniczącego
Komisji Egzaminacyjnej*

* *Niepotrzebne skreślić.*

UZASADNIENIE

Przedstawiany projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego art. 30 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którym minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy zakres i tryb przeprowadzania egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub cyfrowych;
- 2) szczegółowy tryb działania komisji egzaminacyjnej;
- 3) wysokość wynagrodzenia przewodniczącego i członków komisji egzaminacyjnej;
- 4) wzór zaświadczenia potwierdzającego złożenie egzaminu z wynikiem pozytywnym.

Przy wydaniu rozporządzenia organ wydający kieruje się potrzebą zapewnienia kompetencji techników warsztatu do wykonywania czynności w zakresie sprawdzania i przeglądów tachografów, właściwej organizacji egzaminu, rodzajem wykonywanych czynności i nakładem pracy przewodniczącego i członków komisji egzaminacyjnej oraz koniecznością zapewnienia jednolitości i przejrzystości zaświadczeń.

Zgodnie z projektowanym § 2 rozporządzenia egzamin z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów, składa się z trzech części: pisemnej, ustnej i praktycznej. Rozporządzenie określa zakres przedmiotowy części pisemnej i ustnej egzaminu oraz tryb przeprowadzenia części praktycznej egzaminu.

Rozporządzenie określa tryb przeprowadzenia egzaminu pisemnego (test jednokrotnego wyboru, który składa się z 20 pytań, konieczność uzyskania prawidłowej odpowiedzi na co najmniej 15 pytań, czas trwania 40 minut) oraz egzaminu ustnego (odpowiedzi na cztery pytania wylosowane przez kandydata z zestawów pytań, konieczność udzielenia prawidłowej odpowiedzi na co najmniej 3 pytania). Część praktyczna egzaminu polega na wykonaniu zadania egzaminacyjnego, mającego na celu wykazanie praktycznych umiejętności kandydata w zakresie sprawdzania i przeglądów tachografów, wylosowanego przez kandydata spośród zestawu zadań. Część praktyczną egzaminu uznaje się za zaliczoną w przypadku bezbłędnego wykonania zadania.

Zbiory testów, pytań i zadań egzaminacyjnych opracowuje zespół powołany przez Prezesa. Zbiory testów, pytań i zadań egzaminacyjnych zatwierdza Prezes.

Egzamin przeprowadza komisja egzaminacyjna powoływana przez Prezesa GUM. Prezes wyznacza przewodniczącego komisji egzaminacyjnej oraz termin i miejsce przeprowadzenia poszczególnych części egzaminu. Protokół egzaminu powinien być podpisany przez wszystkich członków komisji egzaminacyjnej oraz opatrzony datą. Szczegółowy tryb pracy komisji egzaminacyjnej określa regulamin zatwierdzony przez Prezesa.

Wysokości wynagrodzenia za przeprowadzenie egzaminu są oparte na dotychczasowych stawkach. Wartości te nie przekraczają określonych w ustawie maksymalnych wartości.

Wzór zaświadczenia określa załącznik do rozporządzenia.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r., tj. równocześnie z dniem wejścia w życie ustawy.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji 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 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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.) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą skierowania projektu rozporządzenia do uzgodnień

międzyresortowych i konsultacji publicznych, przedmiotowy projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii w sprawie egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub tachografów cyfrowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii Główny Urząd Miar</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło Art. 30 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz.)</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z art. 30 ustawy z dnia ... o tachografach, minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy zakres i tryb przeprowadzania egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub cyfrowych,
- 2) szczegółowy tryb działania komisji egzaminacyjnej,
- 3) wysokość wynagrodzenia przewodniczącego i członków komisji egzaminacyjnej,
- 4) wzór zaświadczenia potwierdzającego złożenie egzaminu z wynikiem pozytywnym
 - kierując się potrzebą zapewnienia kompetencji techników warsztatu do wykonywania czynności w zakresie sprawdzania i przeglądów tachografów, właściwej organizacji egzaminu, rodzajem wykonywanych czynności i nakładem pracy przewodniczącego i członków komisji egzaminacyjnej oraz koniecznością zapewnienia jednolitości i przejrzystości zaświadczeń.

Określenie zakresu i trybu przeprowadzania egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub tachografów cyfrowych jest niezbędne do zapewnienia właściwego przygotowania techników warsztatu do prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów.

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

Jedynym rozwiązaniem, jakie może być zastosowane jest wydanie aktów wykonawczych do ustawy z dnia ... o tachografach.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zasady prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów określa rozporządzenie 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). Rozporządzenie to nie określa szczegółowych zasad prowadzenia takiej działalności, pozostawiając to regulacjom krajowym poszczególnych państw członkowskich Unii Europejskiej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Warsztaty prowadzące działalność w zakresie: – tachografów cyfrowych – tachografów analogowych	726 podmiotów 343 podmioty	Główny Urząd Miar	Podmioty będą zobowiązane do zapewnienia udziału w egzaminach techników warsztatu.
Technicy warsztatów (analogowych)	700 osób	Główny Urząd Miar	Osoby będą zobowiązane do udziału w egzaminach techników warsztatu.
Główny Urząd Miar	1	Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach	GUM będzie zobowiązany do organizacji egzaminów dla techników warsztatów.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane przepisy nie mają wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe w ujęciu pieniężnym.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
X nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie Nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane zmiany prawa nie mają wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 powinno nastąpić po wejściu w życie proponowanych przepisów prawa.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się przygotowania oceny funkcjonowania proponowanych przepisów ex-post.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Bez załączników.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII¹⁾

z dnia

w sprawie szkoleń dla techników warsztatu

Na podstawie art. 39 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania dotyczące wyposażenia dydaktycznego, jakie powinien posiadać podmiot szkolący;
- 2) szczegółowe wymagania dotyczące wiedzy teoretycznej i doświadczenia praktycznego wykładowcy prowadzącego podstawowe szkolenia i okresowe szkolenia;
- 3) szczegółowe programy i warunki techniczno-organizacyjne podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń;
- 4) wzór zaświadczenia o ukończeniu podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń.

§ 2. Podmiot szkolący posiada następujące wyposażenie dydaktyczne:

- 1) urządzenia niezbędne do instalacji, sprawdzeń, przeglądów i napraw tachografów;
- 2) 4 typy tachografów cyfrowych i 2 typy tachografów analogowych;
- 3) zbiór aktów prawnych w zakresie tachografów;
- 4) instrukcje producentów w zakresie instalacji i napraw tachografów;
- 5) pojazd przeznaczony do instalacji tachografów.

§ 3. Wykładowca prowadzący szkolenie posiada:

- 1) wykształcenie wyższe,
- 2) odpowiednią wiedzę teoretyczną i doświadczenie praktyczne, umożliwiające prowadzenie szkoleń, w szczególności posiada udokumentowaną:
 - a) co najmniej 6-miesięczną praktykę dydaktyczną,
 - b) co najmniej 12-miesięczną praktykę w wykonywaniu przeglądów i napraw tachografów.

¹⁾ Minister Przedsiębiorczości i Technologii kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Przedsiębiorczości i Technologii (Dz. U. poz. 93).

§ 4. 1. Szczegółowe programy podstawowych szkoleń z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych lub tachografów cyfrowych określa załącznik nr 1.

2. Szczegółowe programy okresowych szkoleń z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych lub tachografów cyfrowych określa załącznik nr 2.

§ 5. Podmiot szkolący w terminie 7 dni przed datą szkolenia przekazuje Prezesowi informacje o:

- 1) terminie szkolenia;
- 2) czasie trwania szkolenia;
- 3) formie szkolenia;
- 4) programie szkolenia przedstawionym w formie prezentacji lub szczegółowego opisu.

§ 6. Szkolenia są realizowane w formie wykładów i ćwiczeń.

§ 7. 1. Wykłady, polegające na przekazaniu wiedzy teoretycznej, mogą być prowadzone z wykorzystaniem środków multimedialnych.

2. Ćwiczenia mają formę zajęć praktycznych, realizowanych z wykorzystaniem przygotowanych wzorców formularzy, pomocy dydaktycznych oraz zagadnień problemowych, wymagających pracy zespołowej, z uwzględnieniem tematyki prowadzonego wykładu i polegają na praktycznym zweryfikowaniu zakresu zrozumienia wiedzy teoretycznej przekazanej podczas wykładów oraz umiejętności jej praktycznego zastosowania przez osobę szkoloną.

3. Wykładowca prowadzący szkolenie:

- 1) odpowiednio dobiera środki metodyczne, stosowne do celu, treści i rodzaju szkolenia, a także dostosowuje je do poziomu wiedzy i umiejętności uczestników szkolenia;
- 2) przygotowuje pomoce dydaktyczne;
- 3) dba o właściwą formę oraz wysoki poziom prowadzonego szkolenia;
- 4) stosuje, w miarę potrzeb, aktywizujące formy szkolenia w postaci dyskusji oraz ćwiczeń grupowych;
- 5) dokonuje bieżącej oceny postępów osób szkolonych, prowadzonej między innymi w formie pytań sprawdzających opanowanie materiału szkoleniowego;
- 6) opracowuje i stosuje obiektywne metody pomiaru efektywności szkolenia;
- 7) zapewnia poufność indywidualnych ocen osób szkolonych.

§ 8. Podmiot szkolący prowadzi dokumentację przeprowadzonych szkoleń.

§ 9. Wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia określa załącznik nr 3.

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

MINISTER

PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Przedsiębiorczości i Technologii
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

SZCZEGÓŁOWE PROGRAMY SZKOLEŃ Z ZAKRESU INSTALACJI, SPRAWDZANIA,
PRZEGLĄDÓW I NAPRAW TACHOGRAFÓW ANALOGOWYCH LUB
TACHOGRAFÓW CYFROWYCH

Lp.	Przedmiot szkolenia	Czas szkolenia
1	Przepisy prawa o tachografach: a) ustawa z dnia ... o tachografach i aktów wykonawczych do niej, b) rozporządzenie 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) i aktów wykonawczych wydanych na podstawie tego rozporządzenia	8 godzin
2	Wymagania techniczne i funkcjonalne dla tachografów	8 godzin
3	Czynności wykonywane przy instalacji, sprawdzaniu, kalibracji, przeglądach oraz potwierdzaniu zgodności z homologowanym typem tachografu	4 godziny
4	Metody wykonywania pomiarów, wymagania dla przyrządów pomiarowych oraz analiza i ocena wyników pomiarów	4 godziny

5	Kryteria oceny wyników sprawdzenia oraz oceny poprawności stosowanych metod pomiarowych	4 godziny
6	Archiwizowanie danych zapisanych na kartach warsztatowych	4 godziny
7	Zasady pobierania, przechowywania i przekazywania danych zapisywanych w pamięci tachografu cyfrowego	4 godziny
8	Mechanizmy i zasady postępowania zapewniające bezpieczeństwo systemu tachografów	8 godzin
9	Podrabianie i przerabianie danych rejestrowanych przez tachograf	8 godzin
10	Dokumentowanie wykonanych czynności	4 godziny

SZCZEGÓLWE PROGRAMY OKRESOWYCH SZKOLEŃ Z ZAKRESU INSTALACJI, SPRAWDZANIA, PRZEGLĄDÓW I NAPRAW TACHOGRAFÓW ANALOGOWYCH LUB TACHOGRAFÓW CYFROWYCH

Lp.	Przedmiot szkolenia	Czas szkolenia
1	Przepisy prawa o tachografach: a) ustawa z dnia ... o tachografach i aktów wykonawczych do niej, b) rozporządzenie 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) i aktów wykonawczych wydanych na podstawie tego rozporządzenia	8 godzin
2	Wymagania techniczne i funkcjonalne dla tachografów	8 godzin
3	Mechanizmy i zasady postępowania zapewniające bezpieczeństwo systemu tachografów	8 godzin
4	Podrabianie i przerabianie danych rejestrowanych przez tachograf	8 godzin
5	Dokumentowanie wykonanych czynności	4 godziny

WZÓR ZAŚWIADCZENIA O UKOŃCZENIU SZKOLENIA

(PODMIOT SZKOLACY)

ZAŚWIADCZENIE Nr

Niniejszym stwierdzam, że:

Pan/Pani

(imię i nazwisko)

zamieszkały/a w

(adres miejsca zamieszkania)

PESEL

(numer ewidencyjny PESEL albo numer i nazwa dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument)

ukończył/a

PODSTAWOWE SZKOLENIE Z ZAKRESU INSTALACJI, SPRAWDZANIA,
PRZEGLĄDÓW I NAPRAW TACHOGRAFÓW *

OKRESOWE SZKOLENIE Z ZAKRESU INSTALACJI, SPRAWDZANIA,
PRZEGLĄDÓW I NAPRAW TACHOGRAFÓW *

Okres, w jakim zrealizowano szkolenie:

Informacje dodatkowe:

Data wydania zaświadczenia

Podpis

** Niepotrzebne skreślić.*

UZASADNIENIE

Przedstawiany projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 39 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którym minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania dotyczące wyposażenia dydaktycznego, jakie powinien posiadać podmiot szkolący;
- 2) szczegółowe wymagania dotyczące wiedzy teoretycznej i doświadczenia praktycznego wykładowcy prowadzącego podstawowe szkolenia i okresowe szkolenia;
- 3) szczegółowe programy i warunki techniczno-organizacyjne podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń;
- 4) wzór zaświadczenia o ukończeniu podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń.

Przy wydaniu rozporządzenia organ wydający kieruje się koniecznością podniesienia kompetencji i rzetelności techników warsztatu, wykrywania podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf, potrzebą zmniejszenia ryzyka popełniania błędów przez techników warsztatu, potrzebą zapewnienia wysokiego poziomu merytorycznego prowadzonego podstawowego szkolenia i okresowego szkolenia, należytej ochrony dokumentacji, jednolitości i przejrzystości zaświadczeń o ukończeniu tych szkoleń oraz ograniczenia kosztów rzeczowych związanych z prowadzeniem tych szkoleń.

W projektowanym rozporządzeniu określone zostały wymagania dotyczące wyposażenia dydaktycznego, jakie powinien posiadać podmiot szkolący oraz minimalne wymagania dotyczące wiedzy teoretycznej i doświadczenia praktycznego wykładowcy prowadzącego szkolenia.

Szczegółowe programy szkoleń z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych lub tachografów cyfrowych określa załącznik nr 1.

Szczegółowe programy okresowych szkoleń z zakresu instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych lub tachografów cyfrowych określa załącznik nr 2.

Podmiot szkolący w terminie 7 dni przed datą szkolenia przekazuje Prezesowi określone informacje o egzaminie.

Podmiot szkolący prowadzi dokumentację ze zrealizowanych szkoleń. Szkolenia prowadzą wykładowcy, którzy powinni posiadać odpowiednią wiedzę i doświadczenie w zakresie tachografów.

Wzór zaświadczenia o ukończeniu szkoleń określa załącznik nr 3.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji 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 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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.) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą skierowania projektu rozporządzenia do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, przedmiotowy projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii w sprawie szkoleń dla techników warsztatu</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii Główny Urząd Miar</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło Art. 39 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...)</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z art. 39 ustawy z dnia ... o tachografach, minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania dotyczące wyposażenia dydaktycznego, jakie powinien posiadać podmiot szkolący,
- 2) szczegółowe wymagania dotyczące wiedzy teoretycznej i doświadczenia praktycznego wykładowcy prowadzącego podstawowe szkolenia i okresowe szkolenia,
- 3) szczegółowe programy i warunki techniczno-organizacyjne podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń,
- 4) wzór zaświadczenia o ukończeniu podstawowych szkoleń i okresowych szkoleń

– kierując się koniecznością podniesienia kompetencji i rzetelności techników warsztatu, wykrywania podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf, potrzebą zmniejszenia ryzyka popełniania błędów przez techników warsztatu, potrzebą zapewnienia wysokiego poziomu merytorycznego prowadzonego podstawowego szkolenia i okresowego szkolenia, należytej ochrony dokumentacji, jednolitości i przejrzystości zaświadczeń o ukończeniu tych szkoleń oraz ograniczenia kosztów rzeczowych związanych z prowadzeniem tych szkoleń.

Określenie szczegółowych programów i warunków organizacji szkoleń jest niezbędne do zapewnienia właściwego przygotowania techników warsztatu do prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów.

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

Jedynym rozwiązaniem, jakie może być zastosowane jest wydanie aktów wykonawczych do ustawy z dnia ... o tachografach.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zasady prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów określa rozporządzenie 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). Rozporządzenie to nie określa szczegółowych zasad prowadzenia takiej działalności, pozostawiając to regulacjom krajowym poszczególnych państw członkowskich Unii Europejskiej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Warsztaty prowadzące działalność w zakresie: – tachografów cyfrowych – tachografów analogowych	726 podmiotów 343 podmioty	Główny Urząd Miar	Podmioty będą zobowiązane do zapewnienia udziału w szkoleniach dla techników warsztatu.
Technicy warsztatów	1 700 osób	Główny Urząd Miar	Osoby będą zobowiązane do udziału w szkoleniach dla techników warsztatu.
Główny Urząd Miar	1	Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach	GUM będzie zobowiązany do kontroli wykonania obowiązku udziału techników warsztatu w szkoleniach.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy zostanie skonsultowany z organami administracji miar, producentami tachografów, przewoźnikami

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane przepisy nie mają wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe w ujęciu pieniężnym.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
X nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane zmiany prawa nie mają wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 powinno nastąpić po wejściu w życie proponowanych przepisów prawa.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się przygotowania oceny funkcjonowania proponowanych przepisów ex-post.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Bez załączników.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII¹⁾

z dnia

w sprawie opłat za czynności związane z tachografami

Na podstawie art. 41 ust. 3 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) stawkę godzinową za czas pracy pracownika administracji miar;
- 2) opłaty za:
 - a) wydanie świadectwa homologacji typu, zmianę świadectwa homologacji typu i odmowę wydania świadectwa homologacji typu,
 - b) zatwierdzenie badania eksploatacyjnego,
 - c) wydanie i zmianę zezwolenia,
 - d) wydanie certyfikatu technika warsztatu,
 - e) przystąpienie do egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub tachografów cyfrowych,
 - f) wydanie certyfikatu podmiotu szkolącego.

§ 2. Ustala się stawkę godzinową za czas pracy pracownika administracji miar, stanowiącą podstawę do ustalenia wysokości opłaty za badania związane z wydaniem świadectwa funkcjonalności – w wysokości 220 zł za każdą rozpoczętą godzinę pracy.

§ 3. Wysokość opłaty za wydanie świadectwa homologacji typu, zmianę świadectwa homologacji typu i odmowę wydania świadectwa homologacji typu wynosi 1000 zł.

§ 4. Wysokość opłaty za zatwierdzenie badania eksploatacyjnego wynosi 5000 zł.

§ 5. 1. Wysokość opłaty za wydanie zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie:

- 1) instalacji tachografów analogowych lub cyfrowych – wynosi 17 500 zł;
- 2) instalacji i sprawdzania tachografów analogowych lub cyfrowych – wynosi 21 000 zł;

¹⁾ Minister Przedsiębiorczości i Technologii kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Przedsiębiorczości i Technologii (Dz. U. poz. 93).

3) instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów analogowych lub cyfrowych – wynosi 26 250 zł.

2. Wysokość opłaty za zmianę zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, wynosi 2500 zł.

§ 6. Wysokość opłaty za wydanie certyfikatu technika warsztatu wynosi 100 zł.

§ 7. Wysokość opłaty za przystąpienie do egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub tachografów cyfrowych wynosi 300 zł.

§ 8. Wysokość opłaty za wydanie certyfikatu podmiotu szkolącego wynosi 1000 zł.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

MINISTER

PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII

W porozumieniu:

MINISTER FINANSÓW

UZASADNIENIE

Przedstawiany projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego art. 41 ust. 3 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którym 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. 40 ust. 2 pkt 2–5 i 7;
- 3) opłaty za przystąpienie do egzaminu, o którym mowa w art. 29 ust. 1.

Przy wydaniu rozporządzenia organ wydający ma na uwadze koszty poszczególnych czynności, charakter wykonywanych czynności, stopień skomplikowania i czas trwania przeprowadzanych czynności.

W projektowanym rozporządzeniu określone zostały:

- 1) stawki godzinowej za czas pracy pracownika administracji miar;
- 2) opłat za następujące czynności:
 - a) wydanie świadectwa homologacji typu, zmianę świadectwa homologacji typu i odmowę wydania świadectwa homologacji typu,
 - b) zatwierdzenie badania eksploatacyjnego,
 - c) wydanie i zmianę zezwolenia,
 - d) wydanie certyfikatu warsztatu,
 - e) przystąpienie do egzaminu z zakresu sprawdzania i przeglądów tachografów analogowych lub tachografów cyfrowych,
 - f) wydanie certyfikatu podmiotu szkolącego.

Stawkę godzinową za czas pracy pracownika administracji miar, stanowiącą podstawę do ustalenia wysokości opłaty za badania związane z wydaniem świadectwa funkcjonalności, ustala się wysokości 220 zł za każdą rozpoczętą godzinę pracy, analogicznie jak za czas pracy pracownika administracji miar przy zatwierdzeniu typu przyrządu pomiarowego.

Rozporządzenie wprowadza nowy rodzaj opłaty wynikający z ustawy – opłaty za zatwierdzenie badania eksploatacyjnego – w wysokości 5000 zł oraz za wydanie certyfikatu podmiotu szkolącego – w wysokości 1000 zł.

Wysokości pozostałych opłat są oparte na dotychczasowych stawkach. Wartości te nie przekraczają określonych w ustawie maksymalnych wartości poszczególnych opłat.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r., tj. równocześnie z dniem wejścia w życie ustawy.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji 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 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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.) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą skierowania projektu rozporządzenia do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, przedmiotowy projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii w sprawie opłat za czynności związane z tachografami</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii Ministerstwo Finansów Główny Urząd Miar</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło Art. 41 ust. 3 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...) Nr w wykazie prac</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z art. 41 ust. 3 ustawy z dnia ... o tachografach, 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. 40 ust. 2 pkt 2–5 i 7,
 - 3) opłaty za przystąpienie do egzaminu, o którym mowa w art. 29 ust. 1
- mając na uwadze koszty poszczególnych czynności, charakter wykonywanych czynności, stopień skomplikowania i czas trwania przeprowadzanych czynności.

Określenie wysokości opłat jest niezbędne do pobierania opłat za czynności wykonywane przez Główny Urząd Miar, które zgodnie z ustawą z dnia ... o tachografach podlegają opłacie.

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

Jedynym rozwiązaniem, jakie może być zastosowane jest wydanie aktów wykonawczych do ustawy z dnia ... o tachografach.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zasady prowadzenia działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów określa rozporządzenie 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). Rozporządzenie to nie określa szczegółowych zasad prowadzenia takiej działalności, w tym w zakresie opłat za podjęcie danej czynności, pozostawiając to regulacjom krajowym poszczególnych państw członkowskich Unii Europejskiej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Producenci tachografów	Dotychczas w Polsce nie ma producentów tachografów	Główny Urząd Miar	Ponoszenie opłat
Warsztaty prowadzące działalność w zakresie: – tachografów cyfrowych – tachografów analogowych	726 podmiotów 343 podmioty	Główny Urząd Miar	Ponoszenie opłat
Technicy warsztatów	1 700 osób	Główny Urząd Miar	Ponoszenie opłat

Główny Urząd Miar	1	Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach	GUM będzie zobowiązany do ustalania opłat za daną czynność zgodnie z obowiązującymi stawkami.
-------------------	---	--	---

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy zostanie skonsultowany z organami administracji miar, producentami tachografów, przewoźnikami drogowymi podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów oraz stowarzyszeniami tych podmiotów.

Projektowany dokument zostanie opublikowany na stronie BIP RCL oraz na platformie www.konsultacje.gov.pl.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Wpływ na sektor finansów publicznych określony zostanie po ogłoszeniu ustawy z dnia ... o tachografach, która określa maksymalne wysokości opłat określonych w rozporządzeniu.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							

	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane przepisy nie mają wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe w ujęciu pieniężnym.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
X nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane zmiany prawa nie mają wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 powinno nastąpić po wejściu w życie proponowanych przepisów prawa.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się przygotowania oceny funkcjonowania proponowanych przepisów ex-post.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Bez załączników.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie kart do tachografów cyfrowych

Na podstawie art. 45 ust. 1 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzory kart:
 - a) kierowcy,
 - b) przedsiębiorstwa,
 - c) warsztatowej,
 - d) kontrolnej;
- 2) opis kart;
- 3) wzór wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty;
- 4) szczegółowe wymogi techniczne dotyczące załączników do wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty;
- 5) wysokość opłat za rozpatrzenie wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty i wydanie, przedłużenie lub wymianę karty.

§ 2. Wzór kart i ich opis określa:

- 1) załącznik nr 1 do rozporządzenia – w przypadku karty kierowcy;
- 2) załącznik nr 2 do rozporządzenia – w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) załącznik nr 3 do rozporządzenia – w przypadku karty warsztatowej;
- 4) załącznik nr 4 do rozporządzenia – w przypadku karty kontrolnej.

§ 3. Wysokość opłaty za rozpatrzenie wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty wynosi:

- 1) 50 zł – w przypadku karty kierowcy;
- 2) 50 zł – w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) 50 zł – w przypadku karty warsztatowej;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z poz. 101, z późn. zm.).

- 4) 50 zł – w przypadku karty kontrolnej.

§ 4. Wysokość opłaty za wydanie, przedłużenie lub wymianę karty wynosi:

- 1) 100 zł – w przypadku karty kierowcy;
- 2) 150 zł – w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) 150 zł – w przypadku karty warsztatowej;
- 4) 150 zł – w przypadku karty kontrolnej.

§ 5. Wzór wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty oraz standardy, jakim powinny odpowiadać załączniki do wniosku określa:

- 1) załącznik nr 5 do rozporządzenia – w przypadku karty kierowcy;
- 2) załącznik nr 6 do rozporządzenia – w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) załącznik nr 7 do rozporządzenia – w przypadku karty warsztatowej;
- 4) załącznik nr 8 do rozporządzenia – w przypadku karty kontrolnej.

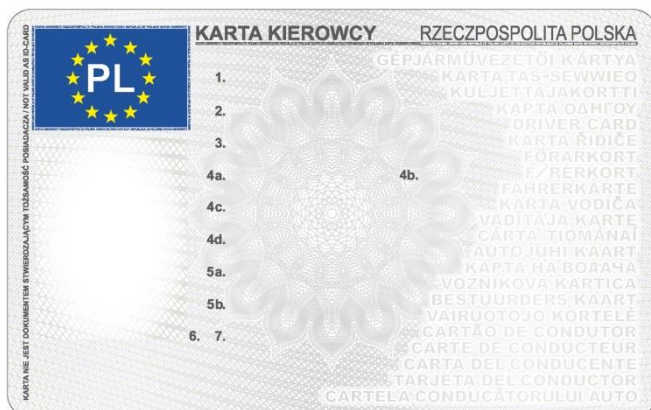
§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR KARTY KIEROWCY



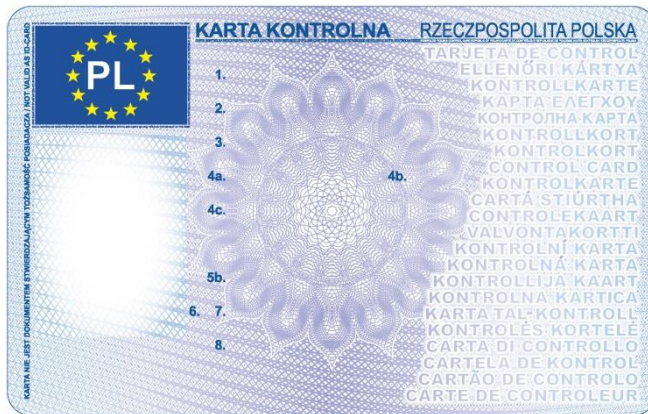
WZÓR KARTY PRZEDSIĘBIORSTWA



WZÓR KARTY WARSZTATOWEJ



WZÓR KARTY KONTROLNEJ



Wnioskodawca:

.....

Imię i nazwisko

Data

Podpis kierowcy

- * WYPEŁNIĆ DRUKOWANYMI LITERAMI
- ** DANE NIEOBOWIĄZKOWE
- *** ZAKREŚLIĆ WŁAŚCIWE ZNAKIEM „X”

Wniosek o wydanie karty kierowcy składany w formie pisemnej

- format A4,
- tło białe,
- napisy i ramki w kolorze czarnym.

Wniosek o wydanie karty kierowcy składany w formie elektronicznej

- formularz dostępny na stronie internetowej podmiotu wydającego karty

Załączniki do wniosku o wydanie karty kierowcy składanego w formie pisemnej

1. Kopia prawa jazdy kierowcy

- kserokopia,
- kserokopia w skali
 - a) 1: 1 dla praw jazdy wydanych do dnia 30 czerwca 1999 r.,
 - b) 2:1 dla praw jazdy wydanych po 1 lipca 1999 r.
- kserokopia awersu i rewersu prawa jazdy na jednej stronie białej kartki papieru formatu A4.

2. Fotografia kierowcy

- rozmiar fotografii 3,5cm x 4,5cm,
- fotografia bez nakrycia głowy, lewy półprofil, bez ciemnych okularów,
- fotografia wykonana na jasnym tle.

3. Dowód wniesienia opłaty za wydanie karty

Załączniki do wniosku o wydanie karty kierowcy składanego w formie elektronicznej

1. Kopia prawa jazdy kierowcy

- obraz wszystkich stron prawa jazdy uzyskany przy pomocy skanera,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 200 DPI.

2. Fotografia kierowcy

- rozmiar fotografii 3,5cm x 4,5cm,
- fotografia bez nakrycia głowy, lewy półprofil, bez ciemnych okularów,
- fotografia wykonana na jasnym tle,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 500 DPI.
- jakość fotografii musi zapewniać widoczność rysów twarzy

3. Podpis kierowcy

- podpis złożony w polu prostokąta o wymiarach 5cm x 2cm,

- podpis złożony długopisem lub piórem czarnym tuszem na białym tle,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 500 DPI.

4. Dowód wniesienia opłaty za wydanie karty

- obraz dowodu wniesienia wpłaty uzyskany przy pomocy skanera,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 200 DPI,
- w przypadku dowodu wniesienia opłaty w formie przelewu elektronicznego należy załączyć taki dowód w formacie otrzymanym od banku.

Nr budynku	Nr lokalu	Kod pocztowy
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/> - <input type="text"/>

Pocza

Nr telefonu	Nr telefonu komórkowego**
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Adres e-mail**

3. Numer REGON

4. Numer NIP
(poprzedzony dwuliterowym kodem kraju)

5. Numer CEiDG

Adres do korespondencji, w przypadku gdy jest inny niż adres siedziby

Miejscowość

Ulica

Nr budynku	Nr lokalu	Kod pocztowy
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/> - <input type="text"/>

Pocza

Dane osoby/osób upoważnionej/upoważnionych do złożenia wniosku i odbioru karty przedsiębiorstwa

Nazwisko

Imię (imiona)

Numer PESEL

Wniosek o wydanie karty przedsiębiorstwa składany w formie pisemnej

- format A4,
- tło białe,
- napisy i ramki w kolorze czarnym.

Wniosek o wydanie karty przedsiębiorstwa składany w formie elektronicznej

- formularz dostępny na stronie internetowej podmiotu wydającego karty

Załączniki do wniosku o wydanie karty przedsiębiorstwa składanego w formie pisemnej

1. Kopia wypisu z licencji lub wypisu z zaświadczenia potwierdzającego zgłoszenie przez przedsiębiorcę prowadzenia przewozów drogowych jako działalności pomocniczej w stosunku do jego podstawowej działalności

- kserokopia w skali 1:1,
- kolor papieru biały,
- format papieru A4.

2. Dowód wniesienia opłaty za wydanie karty

Załączniki do wniosku o wydanie karty przedsiębiorstwa składanego w formie elektronicznej

1. Kopia wypisu z licencji lub wypisu z zaświadczenia potwierdzającego zgłoszenie przez przedsiębiorcę prowadzenia przewozów drogowych jako działalności pomocniczej w stosunku do jego podstawowej działalności

- obraz uzyskany przy pomocy skanera,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 200 DPI.

2. Dowód wniesienia opłaty za wydanie karty

- obraz uzyskany przy pomocy skanera,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 200 DPI,
- w przypadku dowodu wniesienia opłaty za wydanie karty w formie przelewu elektronicznego należy załączyć taki dowód w formacie otrzymanym od banku.

Ulica

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Nr budynku

--	--	--	--	--	--

Nr lokalu

--	--	--	--	--	--

Kod pocztowy

						-				
--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--

Poczta

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Dane osoby/osób upoważnionej/upoważnionych do złożenia wniosku i odbioru karty przedsiębiorstwa

Nazwisko

Imię (imiona)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Nr PESEL

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

D. ZEZWOLENIE na prowadzenie warsztatu, o którym mowa w art. ustawy z dniao tachografach. (Dz. U. poz. ...).

Numer zezwolenia

Data wydania zezwolenia (dd - mm - rrrr)

				-					-							
--	--	--	--	---	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

E. WNOSZE O:***

- Pierwsze wydanie karty
- Przedłużenie karty (Nr przedłużanej karty)
 - z powodu zbliżającego się terminu ważności
 - z powodu zmiany kraju zamieszkania z
(podać dotychczasowy kraj zamieszkania)
 - z powodu zmiany innych danych
- Wymianę karty (Nr karty do wymiany)
 - utraconej
 - skradzionej
 - uszkodzonej

- format papieru A4.

3. Fotografia technika warsztatu

- rozmiar fotografii 3,5cm x 4,5cm,
- fotografia bez nakrycia głowy, lewy półprofil, bez ciemnych okularów,
- fotografia wykonana na jasnym tle.

4. Dowód wniesienia opłaty za wydanie karty

Załączniki do wniosku o wydanie karty warsztatowej składanego w formie elektronicznej

1. Kopia zezwolenia, o którym mowa w art. ustawy z dniao tachografach. (Dz. U. poz. ...)

- obraz uzyskany przy pomocy skanera,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 200 DPI.

2. Kopia zaświadczenia, o którym mowa w art. ustawy z dniao tachografach. (Dz. U. poz. ...).

- obraz uzyskany przy pomocy skanera,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 200 DPI.

3. Fotografia technika warsztatu

- rozmiar fotografii 3,5cm x 4,5cm,
- fotografia bez nakrycia głowy, lewy półprofil, bez ciemnych okularów,
- fotografia wykonana na jasnym tle,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 500 DPI.
- jakość fotografii musi zapewniać widoczność rysów twarzy

4. Podpis technika warsztatu

- podpis złożony w polu prostokąta o wymiarach 5cm x 2cm,
- podpis złożony długopisem lub piórem czarnym tuszem na białym tle,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 500 DPI.

5. Dowód wniesienia opłaty za wydanie karty

- obraz uzyskany przy pomocy skanera,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 200 DPI,
- w przypadku dowodu wniesienia opłaty za wydanie karty w formie przelewu elektronicznego należy załączyć taki dowód w formacie otrzymanym od banku.

Adres do korespondencji, w przypadku gdy jest inny niż adres siedziby

Miejscowość

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Ulica

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Nr budynku

--	--	--	--	--	--

Nr lokalu

--	--	--	--	--	--

Kod pocztowy

						-				
--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--

Poczta

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Dane osoby uprawnionej do złożenia wniosku

Nazwisko

Imię (imiona)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Nr PESEL

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

C. WNOSZE O: ***

1. **Pierwsze wydanie karty**

Wnioskowany termin ważności karty (dd - mm - rrrr) :

				-										
--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

2. **Przedłużenie karty (Nr przedłużanej karty**

.....)

Wnioskowany termin ważności karty (dd - mm - rrrr) :

				-										
--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

z powodu zbliżającego się terminu ważności

z powodu zmiany innych danych

3. **Wymianę karty (Nr karty do wymiany**

utraconej

skradzionej

uszkodzonej

4. W razie odrzucenia wniosku proszę o zwrot opłaty za wydanie karty:

na nr
rachunku
bankowego

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

przekazem pocztowym na adres siedziby

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych zgodnie z ustawą z dnia 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz.U. z 1997 poz. 883) przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Romana Sanguszki 1 na potrzeby realizacji procesu wydawania kart, o których mowa w ustawie z dniao tachografach. (Dz. U. poz. ...).

.....
Imię i nazwisko

.....
Data

.....
Podpis

Niniejszym oświadczam, że wszystkie podane przeze mnie dane są zgodne z prawdą oraz przyjmuję do wiadomości, że konsekwencje błędnego wypełnienia formularza ponosi Wnioskodawca. Ponadto oświadczam, że zapoznałem się z Informacją dotyczącą wydawania kart do tachografów cyfrowych i w pełni akceptuję jej treść.

Wnioskodawca:

(kierownik lub dowódca jednostki organizacyjnej organu upoważnionego do kontroli tachografów cyfrowych)

.....
Imię i nazwisko

.....
Data

.....
Podpis

* WYPEŁNIĆ DRUKOWANYMI LITERAMI

** DANE NIEOBOWIĄZKOWE

*** ZAKREŚLIĆ WŁAŚCIWE ZNAKIEM „X”

Wniosek o wydanie karty kontrolnej składany w formie pisemnej

- format A4,
- tło białe,
- napisy i ramki w kolorze czarnym.

Wniosek o wydanie karty kontrolnej składany w formie elektronicznej

- formularz dostępny na stronie internetowej podmiotu wydającego karty

Załączniki do wniosku o wydanie karty kontrolnej imiennej składanego w formie pisemnej

1. Fotografia osoby uprawnionej do przeprowadzania kontroli

- rozmiar fotografii 3,5cm x 4,5cm,
- fotografia bez nakrycia głowy, lewy półprofil, bez ciemnych okularów,
- fotografia wykonana na jasnym tle.

2. Dowód wniesienia opłaty za wydanie karty

Załączniki do wniosku o wydanie karty kontrolnej imiennej składanego w formie elektronicznej

1. Fotografia osoby uprawnionej do przeprowadzania kontroli

- rozmiar fotografii 3,5cm x 4,5cm,
- fotografia bez nakrycia głowy, lewy półprofil, bez ciemnych okularów,
- fotografia wykonana na jasnym tle,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 500 DPI.
- jakość fotografii musi zapewniać widoczność rysów twarzy

2. Podpis osoby uprawnionej do przeprowadzania kontroli

- podpis złożony w polu prostokąta o wymiarach 5cm x 2cm,
- podpis złożony długopisem lub piórem czarnym tuszem na białym tle,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 500 DPI.

3. Dowód wniesienia opłaty za wydanie karty

- obraz uzyskany przy pomocy skanera,
- format pliku: mapa bitowa 256 odcieni szarości (*.bmp), 8 bitów,
- rozdzielczość obrazu 200 DPI,
- w przypadku dowodu wniesienia opłaty za wydanie karty w formie przelewu elektronicznego należy załączyć taki dowód w formacie otrzymanym od banku.

UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt stanowi realizację upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu, zawartego w art. 45 ust. 1 ustawie z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...) do wydania w drodze rozporządzenia:

- 1) wzorów kart do tachografów cyfrowych i ich opisów;
- 2) wzorów wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart oraz szczegółowych wymogów technicznych dotyczących załączników do wniosków;
- 3) wysokości opłat za rozpatrzenie wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty i wydanie, przedłużenie lub wymianę karty.

Zgodnie z wytycznymi zawartymi w ustawie przy wydawania przedmiotowego rozporządzenia wzięto pod uwagę:

- 1) konieczność odpowiedniego zabezpieczenia dokumentów przed ich podrobieniem lub przerobieniem;
- 2) konieczność zapewnienia jednolitej i przejrzystej formy wniosków oraz tryb i terminy rozpatrywania wniosków i wydawania kart, w tym prowadzenia spraw w postaci elektronicznej;
- 3) koszty produkcji i dystrybucji kart oraz koszty rzeczowe i osobowe związane z procesem rozpatrywania wniosków o wydawanie, przedłużenie lub wymianę kart oraz wydawaniem, przedłużaniem i wymianą kart.

Wnioski wraz z załącznikami składane są w formie pisemnej lub w formie elektronicznej. Złożenie wniosku w formie elektronicznej następuje z wykorzystaniem bezpiecznego podpisu elektronicznego weryfikowanego przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu.

Wydawanie kart obejmuje szereg złożonych działań organizacyjno-technicznych i procesów, w szczególności:

- przyjęcie i weryfikację prawdziwości danych zawartych we wniosku o pierwsze wydanie/wznowienie odpowiedniej karty, m.in z wykorzystaniem TACHOnetu, centralnej ewidencji kierowców, ewidencji warsztatów i rejestru zezwoleń na ich prowadzenie,
- przyjęcie i weryfikację prawdziwości danych zawartych we wniosku o wymianę karty, w tym sprawdzenie powodu wymiany,
- ewentualne odesłanie wnioskodawcy wniosku niekompletnego lub zawierającego niewłaściwe dane,

- personalizację karty i wprowadzenie do niej wymaganych zabezpieczeń (w przypadku karty warsztatowej – wprowadzenie kodu PIN),
- wydanie lub przesłanie karty do odbiorcy,
- prowadzenie korespondencji związanej z obsługą kart,
- przyjmowanie zgłoszeń o utracie karty (w tym kradzieży), wymianę kart w związku z uszkodzeniem karty (z przyczyn leżących po stronie podmiotu wydającego karty), niszczenie kart zwróconych do podmiotu wydającego karty lub przesyłanie ich do podmiotu wydającego karty w innym Państwie Członkowskim UE.

Terminy i warunki wydawania, wymiany lub wznowienia karty, określone w rozporządzeniu UE nr 165/2014 w odniesieniu do karty kierowcy, stosuje się również do karty warsztatowej, przedsiębiorstwa i kontrolnej.

Upowszechnienie oraz dystrybucja informacji dotyczących formularzy wniosków wymaganych do wydania, wznowienia lub wymiany kart oraz materiałów informacyjnych o warunkach stosowania i użytkowania kart będzie realizowane przez podmiot wydający karty na podstawie ustawy o tachografach.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji 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 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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.) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą

skierowania projektu rozporządzenia do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, przedmiotowy projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie w sprawie kart do tachografów cyfrowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Hanna Kowalska – Naczelnik Wydziału w Departamencie Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630 15 50 Hanna.Kowalska@mi.gov.pl</p> <p>Anna Kowalczyk – główny specjalista w Departamencie Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630 12 51 A.Kowalczyk@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 10 sierpnia 2017 r.</p> <p>Źródło: Źródło Art. 45 ust. 1 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...)</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Przedmiotowy projekt stanowi realizację upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu, zawartego w art. 45 ust. 1 ustawie z dnia ... o tachografach. (Dz. U. poz. ...). do wydania w drodze rozporządzenia

- 1) wzory kart do tachografów cyfrowych i ich opis;
- 2) wzory wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart oraz szczegółowe wymogi techniczne dotyczące załączników do wniosków;
- 3) wysokość opłat za rozpatrzenie wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty i wydanie, przedłużenie lub wymianę karty.

Zgodnie z wytycznymi zawartymi w ustawie wzięto pod uwagę

- 1) konieczność odpowiedniego zabezpieczenia dokumentów przed ich podrobieniem lub przerobieniem;
- 2) konieczność zapewnienia jednolitej i przejrzystej formy wniosków oraz tryb i terminy rozpatrywania wniosków i wydawania kart, w tym prowadzenia spraw w postaci elektronicznej;
- 3) koszty produkcji i dystrybucji kart oraz koszty rzeczowe i osobowe związane z procesem rozpatrywania wniosków o wydawanie, przedłużenie lub wymianę kart oraz wydawaniem, przedłużaniem i wymianą kart.

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

Jedynym rozwiązaniem, jakie może być zastosowane jest wydanie aktów wykonawczych do ustawy z dnia ... o tachografach.

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 drogowy).

Brak danych w zakresie rozwiązań przyjętych w innych państwach OECD/UE w regulowanym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Producenci tachografów	0 (żaden z producentów tachografów nie ma swojej głównej siedziby w Polsce)	Główny Urząd Miar	
Warsztaty prowadzące działalność w zakresie: - tachografów cyfrowych	726 podmiotów	Główny Urząd Miar	

- tachografów analogowych	343 podmioty		
Przewoźnicy drogowi	ok. 60 tys. – krajowy przewóz rzeczy, ok. 8,5 tys. – krajowy przewóz osób, 28 227 – międzynarodowy przewóz rzeczy, 3 280 – międzynarodowy przewóz osób	Dane statystyczne dot. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przekazane do resortu infrastruktury przez urzędy marszałkowskie, starostwa oraz urzędy miejskie i gminne, w ramach realizacji zapisu art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz sprawozdanie dot. ważnych w obrocie prawnym licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego	
Kierowcy wykonujący przewozy drogowe	Zatrudnieni w transporcie drogowym: 272 tys. – przewóz rzeczy 148,5 tys. – przewóz osób	Europejski Urząd Statystyczny (Eurostat)	
Główny Urząd Miar	1	Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach	
Inspekcja Transportu Drogowego, Policja, Straż Graniczna, służba celna		Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	
Podmiot wydający karty do tachografu cyfrowego	1	Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych	

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy zostanie przesłany do konsultacji następującym organizacjom i stowarzyszeniom przewoźników drogowych, pracodawców i pracobiorców transportu drogowego oraz podmiotom prowadzącym warsztaty:

1. Instytutowi Transportu Samochodowego,
2. Krajowej Izbie Gospodarczej,
3. Niezależnemu Samorządnemu Związkowi Zawodowemu „Solidarność”,
4. Ogólnopolskiemu Związkowi Pracodawców Transportu Drogowego,
5. Ogólnopolskiemu Związkowi Pracodawców Transportu Samochodowego,
6. Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych,
7. Polskiej Izbie Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji,
8. Polskiej Izbie Pracodawców Prywatnych Lewiatan,
9. Przemysłowemu Instytutowi Motoryzacji,
10. Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
11. Transport i Logistyka Polska,
12. Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.,
13. Lontex Sp. z o.o. Sp. k.,
14. Scania Polska,
15. Litewka Katarzyna i Wiesław Litewka – wspólnicy spółki cywilnej “TACHO-TAX” S.C.,
16. MAN-STAR TRUCKS Sp. z o.o.,

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne		

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane przepisy nie mają wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe w ujęciu pieniężnym.
--	---

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).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input checked="" type="checkbox"/> inne: szkolenie techników warsztatu
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> 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 w miejscu prowadzenia działalności wnioskodawcy, 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

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: przepisy socjalne dotyczące transportu drogowego	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie służy zwiększeniu bezpieczeństwa systemu tachografów oraz zapewnieniu jasnego, skutecznego i proporcjonalnego egzekwowania przepisów socjalnych dotyczących transportu drogowego.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 powinno nastąpić po wejściu w życie proponowanych przepisów prawa.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się przygotowania oceny funkcjonowania proponowanych przepisów *ex-post*.

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

Bez załączników.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾²⁾

z dnia

**w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy
w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu,
obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów**

Na podstawie art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa system oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów.

2. System oceny ryzyka tworzą:

- 1) wykaz podmiotów dokonujących naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów, zawarty w centralnej ewidencji naruszeń, o której mowa w art. 80 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 2) wykaz grup naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE. L 102 z 15.03.2006, str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z poz. 101, z późn. zm.).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 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 uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 35, Dz. Urz. UE L 21, z 24.01.2009, str. 39, Dz. Urz. UE L 29, z 31.01.2009, str. 34, Dz. Urz. UE L 74, z 19.03.2016, str. 8).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1935, 1948, z 2017 r. poz. 708 oraz z 2018 r. poz. 12, 79, 139, 138, 650 i

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, str. 1), określony w załączniku do niniejszego rozporządzenia;

- 3) sposób obliczania współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów;
- 4) wykaz podmiotów o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów.

§ 2. 1. Ustalenie ryzyka występowania naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdów, obowiązujących przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów następuje na podstawie wyników kontroli drogowych, które przeprowadzone są przez uprawnione do tego podmioty, o których mowa w art. 89 ust.1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

2. Określenie współczynnika ryzyka występowania naruszeń, o których mowa w ust. 1, oblicza się według wzoru:

$$wr = \frac{(n_1 \times w_1) + (n_2 \times w_2) + (n_3 \times w_3)}{m}$$

gdzie:

- wr – współczynnik ryzyka
- n1 – łączna liczba NMW
- n2 – łączna liczba PN
- n3 – łączna liczba BPN
- w1 – wartość punktowa dla NMW wynosi 1
- w2 – wartość punktowa dla PN wynosi 3
- w3 – wartość punktowa dla BPN wynosi 5
- m – liczba kontroli danego podmiotu w roku
- NMW – naruszenie mniejszej wagi
- PN – poważne naruszenie

BPN – bardzo poważne naruszenie.

§ 3. 1. Na podstawie analizy stwierdzonych naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów w danym roku kalendarzowym, Główny Inspektor Transportu Drogowego, do dnia 31 marca roku następnego, określi wartość wysokiego współczynnika ryzyka występowania naruszeń.

2. Wykaz, o którym mowa w § 1 ust. 2 pkt 4, ustala się na podstawie wyników kontroli drogowych podmiotów wykonujących przewóz drogowy, przeprowadzonych w roku kalendarzowym, dla którego został określony współczynnik, o którym mowa w ust. 1.

3. Podmioty ujęte w wykazie, o którym mowa w § 1 ust. 2 pkt 4, podlegają kontroli zgodnie z przepisami rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. poz. 646) w roku następującym po roku, dla którego został określony współczynnik, o którym mowa w ust. 1.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER

SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

MINISTER FINANSÓW

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców (Dz. U. poz. 462), które na podstawie art. 71 ustawy z dnia ... o tachografach (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

**WYKAZ NARUSZEŃ Z ZAKRESU CZASU PROWADZENIA POJAZDU,
OBOWIĄZKOWYCH PRZERW I CZASU ODPOCZYNKU KIEROWCÓW
ORAZ STOSOWANIA TACHOGRAFÓW**

1. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006							
Nr	Podstawa prawna	Rodzaj naruszenia	Poziom przewinienia (*)				
			NN	BPN	PN	NMW	
A	Załoga						
A1	Art. 5 ust. 1	Nieprzestrzeganie minimalnego wieku konduktorów			X		
B	Okresy prowadzenia pojazdu						
B1	Art. 6 ust. 1	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godz., jeżeli jego przedłużenie do 10 godz. nie jest dozwolone	9h < ... < 10h			X	
B2			10h ≤ ... < 11h			X	
B3			11h ≤ ...		X		
B4		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 9 godz. o 50% lub więcej bez przerwy lub jakiegokolwiek odpoczynku trwającego co najmniej 4,5 godz.	13h30 ≤ ... i brak przerwy/odpoczynku	X			
B5		Przekroczenie przedłużonego dziennego czasu prowadzenia	10h < ... < 11h				X
B6			11h ≤ ... < 12h			X	

B7		pojazdu powyżej 10 godz., jeżeli jego wydłużenie jest dozwolone	$12h \leq \dots$		X		
B8		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 10 godz. o 50% lub więcej bez przerwy lub jakiegokolwiek odpoczynku trwających co najmniej 4,5 godz.	$15h \leq \dots$ i brak przerwy/odpoczynku	X			
B9	Art. 6 ust. 2	Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu	$56h < \dots < 60h$				X
B10			$60h \leq \dots < 65h$			X	
B11			$65h \leq \dots < 70h$		X		
B12		Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o 25% lub więcej	$70h \leq \dots$	X			
B13	Art. 6 ust. 3	Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni	$90h < \dots < 100h$				X
B14			$100h \leq \dots < 105h$			X	
B15			$105h \leq \dots < 112h30$		X		
B16		Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni o 25% lub więcej	$112h30 \leq \dots$	X			
C	Przerwy						
C1	Art. 7	Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu wynoszącego 4,5 godz. przed zrobieniem	$4h30 < \dots < 5h$				X
C2			$5h \leq \dots < 6h$			X	
C3			$6h \leq \dots$		X		

		sobie przerwy					
D	Okresy odpoczynku						
D1	Art. 8 ust. 2	Niespełnienie wymogu 11 godz. dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	$10h \leq \dots < 11h$				X
D2			$8h30 \leq \dots < 10h$			X	
D3			$\dots < 8h30$		X		
D4		Niespełnienie wymogu 9 godz. skróconego dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie jest dozwolone	$8h \leq \dots < 9h$				X
D5			$7h \leq \dots < 8h$			X	
D6			$\dots < 7h$		X		
D7		Niespełnienie wymogu 3 godz. + 9 godz. dzielonego dziennego okresu odpoczynku	$3h + [8h \leq \dots < 9h]$				X
D8			$3h + [7h \leq \dots < 8h]$			X	
D9			$3h + [\dots < 7h]$		X		
D10	Art. 8 ust. 5	Niespełnienie wymogu 9 godz. dziennego okresu odpoczynku w przypadku załogi kilkuosobowej	$8h \leq \dots < 9h$				X
D11			$7h \leq \dots < 8h$			X	
D12			$\dots < 7h$		X		
D13	Art. 8 ust. 6	Niespełnienie wymogu 24 godz. skróconego tygodniowego okresu odpoczynku	$22h \leq \dots < 24h$				X
D14			$20h \leq \dots < 22h$			X	
D15			$\dots < 20h$		X		
D16		Niespełnienie wymogu 45 godz. tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	$42h \leq \dots < 45h$				X
D17			$36h \leq \dots < 42h$			X	
D18			$\dots < 36h$		X		
D19	Art. 8 ust. 6	Przekroczenie 6 kolejnych okresów dwudziestoczerogodzinnych po uprzednim tygodniowym	$\dots < 3h$				X
D20			$3h \leq \dots < 12h$			X	
D21			$12h \leq \dots$		X		

		okresie odpoczynku					
E	Odstępstwo dotyczące odłożenia okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczterogodzinnych						
E1		Przekroczenie 12 kolejnych okresów dwudziestoczterogodzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku	$\dots < 3h$				X
E2			$3h \leq \dots < 12h$			X	
E3	Art. 8 ust. 6a			$12h \leq \dots$		X	
E4	Art. 8 ust. 6a	Tygodniowy okres odpoczynku po 12 kolejnych okresach dwudziestoczterogodzinnych	$65h < \dots \leq 67h$			X	
E5	lit. b) pkt (ii)			$\dots \leq 65h$		X	
E6		Okres prowadzenia pojazdu w godzinach od 22.00 do 6.00 przekraczający 3 godziny przed przerwą, jeżeli pojazd nie obsługuje kilku kierowców	$3h < \dots < 4,5h$			X	
E7	Art. 8 ust. 6a lit. d)			$4,5h \leq \dots$		X	
F	Organizacja pracy						
F1	Art. 10 ust. 1	Uzależnienie wynagrodzenia od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy			X		
F2	Art. 10 ust. 2	Brak organizacji pracy kierowcy lub nieprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy w celu przestrzegania przepisów prawa			X		

(*)

NN - najpoważniejsze naruszenie

BPN - bardzo poważne naruszenie

PN - poważne naruszenie

NMW - naruszenie mniejszej wagi.

2. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (tachograf)						
Nr	Podstawa prawna	Rodzaj naruszenia	Poziom przewinienia (*)			
			NN	BPN	PN	NMW
G	Instalacja tachografu					
G1	Art. 3 ust. 1 i art. 22 ust. 2	Instalacja i korzystanie z niehomologowanego tachografu (np.: brak tachografu zainstalowanego przez instalatorów, warsztaty lub producentów pojazdów zatwierdzonych przez właściwe organy państw członkowskich; korzystanie z tachografu bez niezbędnych plomb założonych lub wymienionych przez zatwierdzonego instalatora, zatwierdzonego warsztat lub zatwierdzonego producenta pojazdów lub używanie tachografu bez tabliczki kalibracyjnej)	X			
H	Użytkowanie tachografu, karty kierowcy lub wykresówki					
H1	Art. 23 ust. 1	Użytkowanie tachografu, który nie został poddany przeglądowi przez zatwierdzone warsztat		X		
H2		Posiadanie przez kierowcę więcej niż jednej własnej karty kierowcy lub posługiwanie się nimi		X		
H3	Art. 27	Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X			
H4		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X			

H5		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X			
H6	Art. 32 ust. 1	Niepoprawne działanie tachografu (np.: tachograf nie został właściwie skontrolowany, skalibrowany lub zaplombowany)		X		
H7	Art. 32 ust. 1 i art. 33 ust. 1	Niewłaściwe użytkowanie tachografu (np.: niewłaściwe stosowanie w sposób świadomy, dobrowolny lub pod przymusem, brak instrukcji dotyczących właściwego użytkowania itd.)		X		
H8		Korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy tachografu	X			
H9	Art. 32 ust. 3	Falszowanie, ukrywanie, likwidowanie i niszczenie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i wczytanych z tachografu lub karty kierowcy	X			
H10	Art. 33 ust. 2	Nieprzechowywanie przez przedsiębiorstwo wykresówek, wydruków oraz wczytanych danych		X		
H11		Dane rejestrowane i przechowywane nie są dostępne przez co najmniej rok		X		
H12		Niepoprawne stosowanie wykresówek/karty kierowcy		X		
H13	Art. 34 ust. 1	Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy mające wpływ na rejestrację odpowiednich danych		X		
H14		Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest		X		

		przeznaczona, wraz z utratą danych				
H15	Art. 34 ust. 2	Używanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub karty kierowcy z nieczytelnymi danymi		X		
H16	Art. 34 ust. 3	Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych w stosownych przypadkach		X		
H17	Art. 34 ust. 4	Stosowanie nieprawidłowej wykresówki lub włożenie karty kierowcy w nieodpowiedni otwór (załoga kilkuosobowa)			X	
H18	Art. 34 ust. 5	Niepoprawne stosowanie przełączników		X		
I	Przedstawianie informacji					
I1	Art. 36	Odmowa poddania się kontroli		X		
I2	Art. 36	Brak możliwości okazania zapisów z bieżącego dnia oraz z poprzednich 28 dni		X		
I3		Brak możliwości okazania zapisów z karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę		X		
I4	Art. 36	Niemożliwość okazania zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni		X		
I5	Art. 36	Brak możliwości okazania karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę		X		
J	Wadliwe działanie					
J1	Art. 37 ust. 1 i art. 22 ust. 1	Niewykonanie naprawy tachografu przez uprawnionego instalatora lub warsztat		X		
J2	Art. 37 ust. 2	Niezaznaczenie przez kierowcę wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, jeżeli tachograf nie działa lub działa wadliwie		X		

(*)

NN - najpoważniejsze naruszenie

BPN - bardzo poważne naruszenie

PN - poważne naruszenie

NMW - naruszenie mniejszej wagi.

UZASADNIENIE

Niniejszy projekt rozporządzenia jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zwanej dalej „ustawą” (Dz.U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.) i ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zapewnienie zgodności polskiego porządku prawnego z 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 zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE L z dnia 19 marca 2016 r.). Projektowane rozporządzenie określa sposób dokonywania oceny ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów.

Od dnia 4 grudnia 2011 r. stosuje się Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 str. 51), a Rozporządzenie w art. 12 stanowi, że państwa członkowskie uzupełnią system oceny ryzyka o naruszenia określone w tymże Rozporządzeniu. Dotychczasowa regulacja miała jedynie charakter przejściowy do czasu określenia przez Komisję wykazu kategorii, rodzajów i wagi naruszeń przepisów wspólnotowych (art. 6 ust. 2 lit b Rozporządzenia).

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. W trakcie prac legislacyjnych nad niniejszym projektem żadne podmioty o charakterze lobbingsowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową (www.bip.mswia.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad tym projektem.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych, w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 i Dz. U. z 2004 r.

poz. 597), w związku z tym nie podlegają notyfikacji.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji 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 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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.) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą skierowania projektu rozporządzenia do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, przedmiotowy projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministerstwem Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia 28.04.2017 r.</p> <p>Źródło: Prawo UE</p> <p>Dyrektywa 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 nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku:

- wdraża do polskiego porządku prawnego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zapewnia zgodność polskiego porządku prawnego z 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 zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE L z dnia 19 marca 2016 r.);
- zwiększa efektywność egzekwowania przepisów socjalnych oraz przepisów dotyczących stosowania tachografów w transporcie drogowym;
- w związku z zapewnieniem dokładniejszych i częstszych kontroli przedsiębiorców transportowych o wysokim stopniu ryzyka zwiększa przestrzeganie zasad uczciwej konkurencji.

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

Zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403 państwa członkowskie zostały zobowiązane do wdrożenia przepisów prawa w dziedzinie objętej przedmiotowym aktem prawnym, w tym do zaimplementowania zmian wprowadzonych do załącznika III do dyrektywy 2006/22/WE. Realizacja powyższego obowiązku wiąże się z potrzebą wydania rozporządzenia zmieniającego dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców (Dz. U. z 2010 r. poz. 462), które jest jedynym możliwym narzędziem interwencji. Projektowana zmiana rozporządzenia zwiększa efektywność egzekwowania przepisów socjalnych oraz przepisów dotyczących stosowania tachografów w transporcie drogowym poprzez fakt, iż do kontroli będą w pierwszej kolejności typowani przedsiębiorcy transportowi o wysokim stopniu ryzyka, stanowiący szczególne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, projektowana zmiana rozporządzenia w związku z zapewnieniem dokładniejszych i częstszych kontroli przedsiębiorców transportowych o wysokim stopniu ryzyka, przyczyni się do zwiększenia przestrzegania zasad uczciwej konkurencji. Korzyści płynące dla przedsiębiorców transportowych przestrzegających przepisów wiążą się z tym, iż w mniejszym stopniu narażani są na kontrole, których częstotliwość będzie wzrastać wraz z wysokością stopnia ryzyka przypisanego do konkretnie określonego przewoźnika drogowego.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak danych w zakresie wdrożenia zmian wprowadzonych do załącznika III do dyrektywy 2006/22/WE do krajowych przepisów w krajach członkowskich OECD/UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Policja; Inspekcja Transportu Drogowego;		Art. 89 ust. 1 pkt 1-4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o	Zwiększenie efektywności prowadzonych kontroli,

pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przedmiotowa regulacja nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Ewentualne koszty związane z wejściem w życie projektowanej regulacji zostaną sfinansowane w ramach środków planowanych w ustawie budżetowej na rok 2018 w części nr 39 „Transport”.												
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Zwiększenie częstotliwości kontroli przewoźników drogowych o wysokim profilu ryzyka przyczyni się do podniesienia efektywności nadzoru na rynku transportu drogowego w Polsce, jak również pozwoli ograniczyć nieuczciwą konkurencję.											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	jw.											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Proponowana regulacja będzie miała wpływ na konkurencyjność i przedsiębiorczość oraz funkcjonowanie przedsiębiorstw. Regulacja zapewni dokładniejsze i częstsze kontrole przedsiębiorców o wysokim stopniu ryzyka. Proponowany system wprowadzi do transportu drogowego przestrzeganie zasad uczciwej konkurencji i jednocześnie ich egzekwowanie.												
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu													
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy													
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).						<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy							
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:						<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:							
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.						<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy							

Komentarz:	
9. Wpływ na rynek pracy	
Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy. Nie jest przewidywany wzrost zatrudnienia, zaś realizacja zadań wynikających z projektu odbędzie się w ramach posiadanych zasobów kadrowych.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie dzięki ukierunkowanym kontrolom, w których przedmiotem kontroli będą przedsiębiorcy transportu drogowego o wysokim profilu ryzyka, przyczyni się do zwiększenia świadomości wśród przewoźników drogowych na temat przestrzegania przepisów socjalnych i stosowania tachografów.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Rozporządzenie wdraża do krajowego porządku prawnego zmiany załącznika III do dyrektywy 2006/22/WE wprowadzone przepisami rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403. Ze względu na podstawowy cel projektowanego rozporządzenia nie jest właściwe zastosowanie mierników i nie jest zasadna ewaluacja efektów przedmiotowego projektu. Mając na uwadze ogólną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez zwiększenie świadomości przestrzegania przepisów socjalnych i stosowania tachografów wśród przewoźników drogowych, zakłada się w dalszej perspektywie zmniejszenie liczby przedsiębiorców transportowych o wysokim profilu ryzyka.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA FINANSÓW¹⁾

z dnia

**w sprawie opłat za czynności urzędowe wykonywane przez organy administracji miar
i podległe im urzędy²⁾**

Na podstawie art. 24a ust. 4 ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2018 r. poz. 376) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Ustala się stawki godzinowe za czas pracy pracownika urzędu podległego organowi administracji miar, stanowiące podstawę do ustalenia opłat za czynności organów administracji miar i podległych im urzędów:

- 1) związane z wydaniem, odmową wydania albo ze zmianą decyzji zatwierdzenia typu przyrządów pomiarowych – w wysokości 220 zł;
- 2) wykonane podczas przeprowadzania kontroli podmiotów upoważnionych do legalizacji pierwotnej lub legalizacji ponownej – w wysokości 143 zł;
- 3) związane z uznawaniem wzorców jednostek miar za państwowe wzorce jednostek miar – w wysokości 132 zł;
- 4) związane ze sprawowaniem nadzoru nad jednostkami i laboratoriami spoza administracji miar, będącymi właścicielami państwowych wzorców jednostek miar – w wysokości 110 zł;
- 5) związane z kontrolą towarów paczkowanych – w wysokości 165 zł.

2. Za czynności związane z uznaniem albo odmową uznania za równoważną prawnej kontroli metrologicznej w Rzeczypospolitej Polskiej odpowiedniej kontroli wykonanej przez

¹⁾ Minister Finansów kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów (Dz. U. poz. 92).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu ..., pod numerem ..., zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

właściwe zagraniczne instytucje metrologiczne ustala się stawkę godzinową za czas pracy pracownika urzędu podległego organowi administracji miar w wysokości 330 zł.

3. Wysokość opłat za czynności, o których mowa w ust. 1 i 2, oblicza się, mnożąc kwotę stawki godzinowej przez liczbę godzin, podczas których wykonano czynności. Każdą rozpoczętą godzinę liczy się jako pełną.

4. Wysokość opłaty za wydanie dowodu legalizacji jednostkowej albo za wykonanie czynności sprawdzenia w przypadku, gdy przyrząd pomiarowy zgłoszony do legalizacji jednostkowej nie spełnia wymagań i nie może być zalegalizowany, stanowi pięćdziesięciokrotność opłaty określonej w załączniku do rozporządzenia dla danego rodzaju przyrządu pomiarowego.

§ 2. 1. Wysokość opłat za wydanie przez organy administracji miar i podległe im urzędy dowodu legalizacji pierwotnej albo ponownej przyrządów pomiarowych określa załącznik do rozporządzenia.

2. Wysokość opłaty za wydanie dowodu legalizacji ponownej w przypadku jej dokonania za pomocą metody statystycznej jest równa iloczynowi liczby przyrządów pomiarowych w partii określonej we wniosku o dokonanie legalizacji i 50% wysokości opłaty za wydanie dowodu legalizacji określonej w załączniku do rozporządzenia.

3. W przypadku gdy przyrząd pomiarowy nie spełnia wymagań i w wyniku wykonania czynności sprawdzenia ustalono, że nie może on być zalegalizowany, wysokość opłaty za wykonanie tych czynności jest równa opłacie za wydanie dowodu legalizacji pierwotnej albo ponownej przyrządu pomiarowego określonej zgodnie z ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. W przypadku gdy sprawdzenie przyrządu pomiarowego zostało ograniczone tylko do oględzin zewnętrznych i przyrząd pomiarowy nie spełnia wymagań oraz nie może być zalegalizowany, wysokość opłaty wynosi 20% opłaty określonej w załączniku do rozporządzenia, jeżeli czynności te wykonano w urzędzie podległym organowi administracji miar, albo 40% tej opłaty, jeżeli czynności wykonano poza urzędem podległym organowi administracji miar.

§ 3. W przypadku wykonywania, na żądanie wnioskodawcy, czynności legalizacji poza godzinami pracy urzędu lub w dniach wolnych od pracy opłaty, o których mowa w § 1 ust. 4 i § 2, ulegają zwiększeniu o 100%.

§ 4. 1. Wysokość należnej opłaty za wydanie dowodu legalizacji pierwotnej lub ponownej wnioskodawca ustala jako iloczyn stawki opłaty za legalizację danego rodzaju przyrządu pomiarowego i liczby przyrządów pomiarowych zgłoszonych do legalizacji.

2. Wysokość opłaty za wydanie dowodu legalizacji ponownej w przypadku jej dokonania za pomocą metody statystycznej ustala się jako iloczyn 50 % opłaty za legalizację danego rodzaju przyrządu pomiarowego i liczby przyrządów pomiarowych zgłoszonych do legalizacji.

3. Wysokość należnej opłaty wnioskodawca ustala na formularzu, który składa, wraz z wnioskiem o przeprowadzenie legalizacji, we właściwym urzędzie podległym organowi administracji miar.

4. Formularz, o którym mowa w ust. 3, jest bezpłatnie wydawany wnioskodawcy przez urzędy podległe organom administracji miar lub udostępniany za pośrednictwem strony internetowej danego urzędu.

§ 5. 1. Wysokość opłaty za wydanie wnioskodawcy dodatkowo świadectwa legalizacji w przypadku, gdy dowodem legalizacji jest cecha legalizacji lub świadectwo legalizacji, a poświadczenie wykonania legalizacji nastąpiło przez umieszczenie na przyrządzie pomiarowym cechy legalizacji, wynosi 55 zł.

2. Wysokość opłaty za wystawienie duplikatów wydanych świadectw legalizacji albo duplikatów innych dokumentów wynosi 55 zł za każdy egzemplarz.

§ 6. 1. Wysokość opłaty za udzielenie upoważnienia do legalizacji pierwotnej wynosi 27 500 zł.

2. Wysokość opłaty w przypadku odmowy udzielenia upoważnienia do legalizacji pierwotnej wynosi 2200 zł.

3. Wysokość opłaty za zmianę upoważnienia do legalizacji pierwotnej wynosi:

- 1) 550 zł – gdy zmiana nie wymaga przeprowadzenia czynności sprawdzających w zakresie spełnienia warunków do wydania upoważnienia;
- 2) 2200 zł – gdy zmiana wymaga przeprowadzenia czynności sprawdzających w zakresie spełnienia warunków do wydania upoważnienia;
- 3) 27 500 zł – gdy zmiana dotyczy przedłużenia ważności upoważnienia o kolejny okres 36-miesięczny ważności upoważnienia.

§ 7. 1. Wysokość opłaty za udzielenie upoważnienia do legalizacji ponownej wynosi 27 500 zł.

2. Wysokość opłaty w przypadku odmowy udzielenia upoważnienia do legalizacji ponownej wynosi 2200 zł.

3. Wysokość opłaty za zmianę upoważnienia do legalizacji ponownej wynosi:

- 1) 550 zł – gdy zmiana nie wymaga przeprowadzenia czynności sprawdzających w zakresie spełnienia warunków do wydania upoważnienia;
- 2) 2200 zł – gdy zmiana wymaga przeprowadzenia czynności sprawdzających w zakresie spełnienia warunków do wydania upoważnienia;
- 3) 27 500 zł – gdy zmiana dotyczy przedłużenia ważności upoważnienia o kolejny okres 36-miesięczny ważności upoważnienia.

§ 8. 1. Wysokość opłaty za wydanie decyzji o utworzeniu punktu legalizacyjnego wynosi 2750 zł.

2. Wysokość opłaty w przypadku zmiany lub odmowy wydania decyzji o utworzeniu punktu legalizacyjnego wynosi:

- 1) 440 zł – gdy zmiana lub odmowa nie wymagają przeprowadzenia czynności sprawdzających w zakresie spełnienia warunków do wydania decyzji;
- 2) 1320 zł – gdy zmiana lub odmowa wymagają przeprowadzenia czynności sprawdzających w zakresie spełnienia warunków do wydania decyzji.

§ 9. W przypadku wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy:

- 1) od decyzji, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, nie pobiera się opłaty,
- 2) od decyzji, o których mowa w § 6–8, wnioskodawca uiszcza opłatę w wysokości określonej dla tej decyzji, po potrąceniu opłaty wniesionej z tytułu wydania decyzji w pierwszej instancji

– o ile rozpatrzenie tego wniosku spowodowało wydanie decyzji na korzyść odwołującego się.

§ 10. Wysokość opłaty za wykonywanie wzorcowania zbiorników statków wynosi 4 400 zł za każdy zbiornik.

§ 11. 1. W przypadku powstania dodatkowych kosztów postępowania podczas wykonywania czynności urzędowych, o których mowa w § 1 ust. 1 i 4 oraz § 2, wysokość opłaty za daną czynność ulega zwiększeniu o te koszty.

2. Za koszty dodatkowe, o których mowa w ust. 1, uważa się wydatki bezpośrednio związane z daną czynnością urzędową, poniesione przez organy administracji miar i podległe im urzędy z tytułu:

- 1) podróży służbowych pracowników urzędów podległych organom administracji miar, w wysokości wynikającej z przepisów wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2018 r. poz. 108);

2) transportu kontrolnych przyrządów pomiarowych służących do wykonywania czynności urzędowych do miejsca wykonywania czynności związanych z prawną kontrolą metrologiczną i kontrolą towarów paczkowanych oraz transportu powrotnego, w wysokości stanowiącej iloczyn przejechanych kilometrów i stawki za jeden kilometr określonej:

- a) w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79 i 138) – w przypadku samochodów osobowych oraz
- b) jako 2,5-krotność stawki za jeden kilometr dla samochodu osobowego o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm³ określonej w przepisach, o których mowa w lit. a – w przypadku samochodów ciężarowych.

3. Jeżeli procedura legalizacji wymaga użycia w czasie czynności pomiarowych pojazdu samochodowego, wnioskodawca ponosi koszty użycia takiego pojazdu w wysokości określonej w ust. 2 pkt 2.

4. W przypadku wykonywania czynności, o których mowa w § 1 ust. 1 i 4 oraz § 2, w jednej miejscowości na rzecz kilku wnioskodawców koszty podróży służbowej zwracają wszyscy wnioskodawcy w równych częściach.

5. W przypadku wykonywania czynności urzędowych na rzecz kilku wnioskodawców w różnych miejscowościach wnioskodawcę obciąża taka część kosztów dodatkowych, która odpowiada iloczynowi sumy kosztów dodatkowych i ułamka, którego licznikiem jest koszt, który organ administracji miar poniósłby w czasie wykonywania czynności u tego wnioskodawcy, mianownikiem zaś suma kosztów ponoszonych w czasie czynności u wszystkich wnioskodawców, przy założeniu, że czynności te byłyby wykonywane odrębnie dla każdego z nich.

§ 12. W przypadku czynności urzędowych, o których mowa w § 1 ust. 4 i § 2, przy których wykonywaniu powstały dodatkowe koszty, o których mowa w § 11, organ administracji miar informuje o nich wnioskodawcę w formie pisemnej.

§ 13. 1. Opłaty wnosi się na rachunek bankowy właściwego urzędu podległego organowi administracji miar albo do kasy właściwego urzędu podległego organowi administracji miar.

2. Wnioskodawca, uiszczając opłatę, wskazuje urząd podległy organowi administracji miar, w którym złożył wniosek, oraz rodzaj czynności, za które wnosi opłatę, a w przypadku legalizacji – jako identyfikację zobowiązania – znak wniosku o dokonanie legalizacji nadany

we właściwym urzędzie podległym organowi administracji miar, zawarty w potwierdzeniu przyjęcia wniosku.

§ 14. Za czynności urzędowe wykonywane przez organy administracji miar i podległe im urzędy podjęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia pobiera się opłaty w wysokości obowiązującej w dniu podjęcia tych czynności.

§ 15. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.³⁾

MINISTER FINANSÓW

W porozumieniu:

MINISTER PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 14 czerwca 2013 r. w sprawie opłat za czynności urzędowe wykonywane przez organy administracji miar i podległe im urzędy (Dz. U. poz. 808), które utraciło moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 73 ust. 2 ustawy z dnia ... ustawy o tachografach (Dz. U. poz. ...).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Finansów
z dnia ... (poz. ...)

**WYSOKOŚĆ OPŁAT ZA WYDANIE PRZEZ ORGANY ADMINISTRACJI MIAR
I PODLEGŁE IM URZĘDY DOWODU LEGALIZACJI PIERWOTNEJ ALBO PONOWNEJ
PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH**

Lp.	Nazwy przyrządów pomiarowych	Wysokość opłaty w złotych w zależności od miejsca wykonania czynności		
		w urzędzie	poza urzędem	
			w miejscu zainstalowania lub użytkowania przyrządu pomiarowego	w punkcie legalizacyjnym
1	2	3	4	5
1	Analizatory spalin samochodowych	160,00	230,00	130,00
2	Areometry szklane			
a	za każdy punkt podziałki areometrycznej	5,00		4,00
b	za każdy punkt podziałki termometrycznej	4,00		3,00
3	Beczki metalowe do 105 dm ³	12,00		11,00
4	Beczki metalowe powyżej 105 dm ³ do 210 dm ³	18,00		14,00
5	Beczki metalowe powyżej 210 dm ³ do 520 dm ³	29,00		21,00
6	Beczki metalowe powyżej 520 dm ³		230,00	
7	Ciepłomierze o strumieniu objętości mniejszym niż 15 m ³ /h	46,00		36,00
8	Ciepłomierze o strumieniu objętości nie mniejszym niż 15 m ³ /h	66,00		53,00
9	Ciepłomierze elementy – pary czujników temperatury do ciepłomierzy	12,00		10,00
10	Ciepłomierze elementy – przeliczniki wskazujące do ciepłomierzy	21,00		17,00
11	Ciepłomierze elementy – przetworniki przepływu do ciepłomierzy o strumieniu objętości mniejszym niż 15 m ³ /h	13,00		11,00
12	Ciepłomierze elementy – przetworniki przepływu do ciepłomierzy o strumieniu objętości nie mniejszym niż 15 m ³ /h	33,00		27,00
13	Drogowe cysterny pomiarowe do 2 m ³ – za każdą komorę cysterny	260,00	345,00	
14	Drogowe cysterny pomiarowe powyżej 2 m ³ do 5 m ³ – za każdą komorę cysterny	435,00	520,00	

15	Drogowe cysterny pomiarowe powyżej 5 m ³ – za każdą komorę cysterny	690,00	855,00	
16	Gazomierze miechowe o maksymalnym strumieniu objętości do 10 m ³ /h	12,00		6,00
17	Gazomierze miechowe o maksymalnym strumieniu objętości powyżej 10 m ³ /h	34,00		17,00
18	Gazomierze pozostałe	115,00		57,00
19	Gazomierze elementy – przeliczniki do gazomierzy	17,00		17,00
20	Gęstościomierze zbożowe użytkowe 20 L	690,00	1 150,00	
21	Gęstościomierze zbożowe użytkowe 1 L	86,00		
22	Gęstościomierze zbożowe użytkowe 1/4 L	70,00		
23	Instalacje pomiarowe do ciągłego i dynamicznego pomiaru ilości cieczy innych niż woda, o maksymalnym strumieniu objętości do 500 dm ³ /min, z wyjątkiem instalacji określonych w pkt 25–29		230,00	
24	Instalacje pomiarowe do ciągłego i dynamicznego pomiaru ilości cieczy innych niż woda, o maksymalnym strumieniu objętości powyżej 500 dm ³ /min, z wyjątkiem instalacji określonych w pkt 25–29		350,00	
25	Instalacje pomiarowe do ciągłego i dynamicznego pomiaru ilości cieczy innych niż woda – gazu ciekłego propan-butan, w tym gazu skroplonego (LPG), o maksymalnym strumieniu objętości do 500 dm ³ /min		350,00	
26	Instalacje pomiarowe do ciągłego i dynamicznego pomiaru ilości cieczy innych niż woda – gazu ciekłego propan-butan, w tym gazu skroplonego (LPG), o maksymalnym strumieniu objętości powyżej 500 dm ³ /min		400,00	
27	Instalacje pomiarowe do ciągłego i dynamicznego pomiaru ilości cieczy innych niż woda – cieczy, których temperatura jest wyższa niż 50°C		690,00	
28	Instalacje pomiarowe do ciągłego i dynamicznego pomiaru ilości cieczy innych niż woda – odmierzacze paliw ciekłych i biopaliw ciekłych (innych niż gazy ciekłe) – za każdy punkt odbioru cieczy (zawór pistoletowy)		115,00	
29	Instalacje pomiarowe do ciągłego i dynamicznego pomiaru ilości cieczy innych niż woda – odmierzacze gazu ciekłego propan-butan, w tym gazu skroplonego (LPG) – za każdy punkt		230,00	

	odbioru cieczy (zawór pistoletowy)			
30	Liczniki energii elektrycznej czynnej prądu przemiennego jednofazowe bez urządzeń dodatkowych, przy sprawdzeniu przy przepływie energii w jednym kierunku	23,00		7,00
31	Liczniki energii elektrycznej czynnej prądu przemiennego jednofazowe z urządzeniami dodatkowymi, przy sprawdzeniu przy przepływie energii w jednym kierunku	32,00		12,00
32	Liczniki energii elektrycznej czynnej prądu przemiennego trójfazowe klasy dokładności 1 i 2 oraz A i B bez urządzeń dodatkowych, przy sprawdzeniu przy przepływie energii w jednym kierunku	52,00		16,00
33	Liczniki energii elektrycznej czynnej prądu przemiennego trójfazowe klasy dokładności 1 i 2 oraz A i B z jednym urządzeniem dodatkowym obciążającym mechanicznie ruch obrotowy wirnika przy sprawdzeniu przy przepływie energii w jednym kierunku	70,00		24,00
34	Liczniki energii elektrycznej czynnej prądu przemiennego trójfazowe klasy dokładności 0,5 oraz C, przy sprawdzeniu przy przepływie energii w jednym kierunku	140,00		30,00
35	Liczniki energii elektrycznej prądu przemiennego trójfazowe wielofunkcyjne klasy dokładności 1 i 2 oraz A i B, przy sprawdzeniu przy przepływie energii czynnej w jednym kierunku	57,00		18,00
36	Manometry do opon pojazdów mechanicznych	35,00		23,00
37	Maszyny do pomiaru pola powierzchni skór		140,00	
38	Odważniki klasy dokładności E ₁ , do 200 g	57,00		
39	Odważniki klasy dokładności E ₁ , powyżej 200 g	86,00		
40	Odważniki klasy dokładności E ₂ , do 200 g	16,00		
41	Odważniki klasy dokładności E ₂ , powyżej 200 g	18,00		
42	Odważniki klasy dokładności F ₁ , do 200 g	14,00		
43	Odważniki klasy dokładności F ₁ , powyżej 200 g	16,00		
44	Odważniki klasy dokładności F ₂ , do 200 g	12,00		
45	Odważniki klasy dokładności F ₂ , powyżej 200 g	14,00		
46	Odważniki klasy dokładności M ₁ , do 500 g	10,00		
47	Odważniki klasy dokładności M ₁ , powyżej 500 g	14,00		
48	Odważniki klasy dokładności M ₂ , do 5 kg	7,00		
49	Odważniki klasy dokładności M ₂ , powyżej 5 kg	12,00		

50	Przyrządy do pomiaru długości drutu		80,00	
51	Przyrządy do pomiaru długości kabla		80,00	
52	Przyrządy do pomiaru długości tkanin		125,00	
53	Przyrządy do pomiaru długości materiałów taśmowych, opatrunkowych i papierowych		80,00	
54	Przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w kontroli ruchu drogowego – radarowe i laserowe	180,00	200,00	170,00
55	Przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w kontroli ruchu drogowego, które wykonują pomiar prędkości pojazdu kontrolowanego na podstawie pomiaru czasu przebycia przez pojazd kontrolowany odcinka drogi o określonej długości	360,00	400,00	340,00
56	Przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w kontroli ruchu drogowego – pozostałe	140,00	150,00	130,00
57	Taksometry, w tym taksometry elektroniczne, z uszkodzonymi cechami zabezpieczającymi	120,00		100,00
58	Taksometry, w tym taksometry elektroniczne, z nieuszkodzonymi cechami zabezpieczającymi	60,00		50,00
59	Taksometry, w tym taksometry elektroniczne, w przypadku sprawdzenia zmiany układu taryf	25,00		25,00
60	Wagi automatyczne dla pojedynczych ładunków do 5000 kg		500,00	
61	Wagi automatyczne dla pojedynczych ładunków powyżej 5000 kg		600,00	
62	Wagi automatyczne odważające do 100 kg		240,00	
63	Wagi automatyczne odważające powyżej 100 kg do 500 kg		315,00	
64	Wagi automatyczne odważające powyżej 500 kg		400,00	
65	Wagi automatyczne porcjujące do 0,5 kg		210,00	
66	Wagi automatyczne porcjujące powyżej 0,5 kg do 2 kg		280,00	
67	Wagi automatyczne porcjujące powyżej 2 kg do 10 kg		340,00	
68	Wagi automatyczne porcjujące powyżej 10 kg do 50 kg		390,00	
69	Wagi automatyczne porcjujące powyżej 50 kg		460,00	
70	Wagi automatyczne przenośnikowe do 200 t/h		500,00	
71	Wagi automatyczne przenośnikowe powyżej 200 t/h		600,00	
72	Wagi automatyczne wagonowe		1 000,00	
73	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności I,	88,00	92,00	54,00

	elektroniczne			
74	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności I, pozostałe	120,00	125,00	82,00
75	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności II do 10 kg	35,00	46,00	28,00
76	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności II powyżej 10 kg do 200 kg	48,00	54,00	38,00
77	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności II powyżej 200 kg	70,00	74,00	56,00
78	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności III i IIII do 20 kg	35,00	46,00	28,00
79	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności III i IIII powyżej 20 kg do 200 kg	40,00	48,00	32,00
80	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności III i IIII powyżej 200 kg do 500 kg	57,00	62,00	46,00
81	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności III i IIII powyżej 500 kg do 3000 kg	75,00	94,00	60,00
82	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności III i IIII powyżej 3000 kg do 10 000 kg	170,00	230,00	155,00
83	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności III powyżej 10 000 kg do 30 000 kg	400	510,00	
84	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności III powyżej 30 000 kg do 70 000 kg	530	685,00	
85	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności III powyżej 70 000 kg	660	860,00	
86	Wagi nieautomatyczne klasy dokładności IIII powyżej 10 000 kg		400,00	
87	Wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu do 10 000 kg		700,00	
88	Wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu powyżej 10 000 kg		750,00	
89	Wodomierze o strumieniu objętości mniejszym niż 15 m ³ /h	5,00		4,00
90	Wodomierze o strumieniu objętości nie mniejszym niż 15 m ³ /h	22,00		17,00
91	Wodomierze sprzężone	87,00		70,00
92	Zbiorniki pomiarowe do cieczy bezciśnieniowe i niskociśnieniowe do 5 m ³		460,00	
93	Zbiorniki pomiarowe do cieczy bezciśnieniowe i niskociśnieniowe powyżej 5 m ³ do 50 m ³		460,00	
93a	i za każdy rozpoczęty m ³ powyżej 5 m ³ do 50 m ³		35,00	
94	Zbiorniki pomiarowe do cieczy bezciśnieniowe		2 035,00	

	i niskociśnieniowe powyżej 50 m ³ do 100 m ³			
94a	i za każdy rozpoczęty m ³ powyżej 50 m ³ do 100 m ³		24,00	
95	Zbiorniki pomiarowe do cieczy bezciśnieniowe i niskociśnieniowe powyżej 100 m ³ do 500 m ³		3 235,00	
95a	i za każde rozpoczęte 10 m ³ powyżej 100 m ³ do 500 m ³		24,00	
96	Zbiorniki pomiarowe do cieczy bezciśnieniowe i niskociśnieniowe powyżej 500 m ³ do 2000 m ³		4 195,00	
96a	i za każde rozpoczęte 10 m ³ powyżej 500 m ³ do 2000 m ³		24,00	
97	Zbiorniki pomiarowe do cieczy bezciśnieniowe i niskociśnieniowe powyżej 2000 m ³ do 20 000 m ³		7 795 ,00	
97a	i za każde rozpoczęte 100 m ³ powyżej 2000 m ³ do 20 000 m ³		24,00	
98	Zbiorniki pomiarowe do cieczy bezciśnieniowe i niskociśnieniowe powyżej 20 000 m ³		12 115,00	
98a	i za każde rozpoczęte 1000 m ³ powyżej 20 000 m ³		48,00	
99	Zbiorniki pomiarowe do cieczy – schładzalniki do mleka		285,00	
100	Zbiorniki pomiarowe do cieczy ciśnieniowe do 10 m ³		570,00	
101	Zbiorniki pomiarowe do cieczy ciśnieniowe powyżej 10 m ³		915,00	
102	i za każdy rozpoczęty m ³ powyżej 10 m ³		35,00	

Uwagi:

- 1) W przypadku drogowych cystern pomiarowych – komora cysterny jest traktowana jako drogowa cysterna pomiarowa.
- 2) W przypadku instalacji pomiarowych do ciągłego i dynamicznego pomiaru cieczy innych niż woda:
 - a) gdy dla jednego punktu odbioru cieczy (zaworu pistoletowego) określone są dwa strumienie lub więcej strumieni objętości, opłatę ustala się oddzielnie za sprawdzenie punktu odbioru cieczy (zaworu pistoletowego) dla każdego strumienia objętości,
 - b) gdy dla jednego punktu odbioru (zaworu pistoletowego) cieczy określone są różne cieczy albo dołączone są dodatkowe węże pobiera się opłatę wyższą o:
 - 50% za sprawdzenie przyrządu każdą kolejną cieczą,
 - 50% za sprawdzenie każdego dodatkowego węża,
 - 50% za dodatkowe pomiary wykonane ze względu na sposób nalewu.
- 3) W przypadku wag:

- a) za sprawdzenie dodatkowego urządzenia: drukującego wagi, zdalnie wskazującego masę, wskazującego należność za ważony towar pobiera się dodatkowo 20% opłaty za sprawdzenie danej wagi za każde sprawdzane urządzenie,
 - b) za sprawdzenie wag wielopomostowych pobiera się opłatę o 20% wyższą dla wag dwupomostowych, o 30% wyższą dla wag trójpomostowych i o 50% wyższą dla wag o liczbie pomostów więcej niż 3, od opłaty za sprawdzenie danej wagi,
 - c) za sprawdzenie wag samochodowych do ważenia pojazdów w ruchu, wag automatycznych i wag nieautomatycznych o obciążeniu maksymalnym $Max > 1\ 000\ kg$ (w przypadku sprawdzenia wzorcami o masie $100\% Max$ pobiera się opłatę tabelaryczną) przy użyciu wzorców masy o masie $\geq 50\% Max$ i $< 100\% Max$ pobiera się opłatę o 50% wyższą od opłaty za sprawdzenie danej wagi, a przy użyciu wzorców o masie mniejszej niż 50% Max pobiera się opłatę o 100% wyższą od opłaty za sprawdzenie danej wagi,
 - d) za sprawdzenie drugiego i dalszych zakresów wagi wielozakresowej pobiera się dodatkowo za każdy zakres 50% opłaty za sprawdzenie danej wagi,
 - e) wagonowych w przypadku sprawdzenie wagi w dwóch kierunkach ważenia pobiera się opłatę o 100% wyższa,
 - f) wag przeznaczonych do ważenia różnych materiałów, co wynika z tabliczki znamionowej wagi pobiera się opłatę wyższą o 50% za każde następne sprawdzenie wagi przy użyciu innego materiału niż materiał użyty przy pierwszym sprawdzeniu,
 - g) dla pojedynczych ładunków – za sprawdzenie wagi w zakresie dwóch klas dokładności (X, Y) pobiera się opłatę wyższą o 50%,
 - h) dla pojedynczych ładunków – za sprawdzenie każdej następnej linii (toru) pobiera się opłatę wyższą o 50%.
- 4) W przypadku zbiorników pomiarowych do cieczy wielokomorowych – komora zbiornika jest traktowana jako zbiornik pomiarowy do cieczy.

UZASADNIENIE

Przedstawiany projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 24a ust. 4 ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2018 r. poz. 376), zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którym minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wysokość i tryb pobierania opłat za czynności urzędowe wykonywane przez organy administracji miar i podległe im urzędy.

Na podstawie powyższego upoważnienia wydane zostało rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 14 czerwca 2013 r. w sprawie opłat za czynności urzędowe wykonywane przez organy administracji miar i podległe im urzędy (Dz. U. poz. 808). Rozporządzenie to jest obecnie nowelizowane.

Konieczność wydania nowego rozporządzenia wynika ze zmiany art. 24a ust. 4 ustawy – Prawo o miarach, dokonanej ustawą z dnia ... o tachografach, w związku z uchynieniem art. 16c–16f ustawy – Prawo o miarach. Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy o tachografach, dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 24a ust. 4 ustawy – Prawo o miarach zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 24a ust. 4 znowelizowanej ustawy o tachografach, ustawy – Prawo o miarach, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy o tachografach. Zgodnie z § 32 ust. 2 Zasad techniki prawodawczej, jeżeli zmienia się treść przepisu upoważniającego do wydania aktu wykonawczego w ten sposób, że zmienia się zakres spraw przekazanych do uregulowania aktem wykonawczym lub wytyczne dotyczące treści tego aktu, przyjmuje się, że akt wykonawczy wydany na podstawie tego przepisu upoważniającego traci moc obowiązującą i powinno zostać wydane nowe rozporządzenie.

Projektowane rozporządzenie nie wprowadza zmian w systemie prawnym, z wyjątkiem zmiany polegającej na uchynieniu przepisów dotyczących wysokości opłat za udzielenie lub zmianę zezwolenia do wykonywania napraw lub instalacji oraz sprawdzania przyrządów pomiarowych, co jest konieczne ze względu na uchynienie przepisów ustawy – Prawo o miarach w zakresie udzielanie zezwoleń do wykonywania napraw lub instalacji oraz sprawdzania przyrządów pomiarowych – urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym – tachografów samochodowych. Od dnia 1 stycznia 2019 r. zezwolenia w tym zakresie wydawane będą na podstawie o tachografach. Wysokość opłat za te zezwolenia określa rozporządzenie ministra właściwego do spraw gospodarki, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, na podstawie art. 41 ust. 3 ustawy o tachografach.

Zgodnie z projektem rozporządzenia nowe przepisy powinny wejść w życie z dniem 1 stycznia 2019 r. tj. z dniem obowiązywania przepisów ustawy o tachografach dotyczących podmiotów prowadzących działalność w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów i napraw tachografów.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, 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 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do konsultacji społecznych. Wyniki konsultacji społecznych przedstawione zostaną w Ocenie Skutków Regulacji.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Finansów w sprawie w sprawie opłat za czynności urzędowe wykonywane przez organy administracji miar i podległe im urzędy</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Finansów Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło Art. 24a ust. 4 ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2018 r. poz. 376)</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawą z dnia ... o tachografach wprowadzone zostały zmiany w ustawie z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2018 r. poz. 376), w zakresie art. 24 a ust. 4, stanowiącym podstawę do wydania rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie opłat za czynności urzędowe wykonywane przez organy administracji miar podległe im urzędy. Zmiana podstawy prawnej do wydania przedmiotowego rozporządzenia powoduje konieczność wydania nowego rozporządzenia.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy o tachografach, dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 24a ust. 4 ustawy – Prawo o miarach zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 24a ust. 4 znowelizowanej ustawą o tachografach, ustawy – Prawo o miarach, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy o tachografach. Zgodnie z § 32 ust. 2 Zasad techniki prawodawczej, jeżeli zmienia się treść przepisu upoważniającego do wydania aktu wykonawczego w ten sposób, że zmienia się zakres spraw przekazanych do uregulowania aktem wykonawczym lub wytyczne dotyczące treści tego aktu, przyjmuje się, że akt wykonawczy wydany na podstawie tego przepisu upoważniającego traci moc obowiązującą i powinno zostać wydane nowe rozporządzenie.

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

Jedynym rozwiązaniem, jakie może być zastosowane jest wydanie nowego rozporządzenia. W projektowanym rozporządzeniu proponuje się utrzymanie dotychczasowych przepisów rozporządzenia wydanego na podstawie art. 24a ust. 4 ustawy – Prawo o miarach, z wyjątkiem przepisów dotyczących wysokości opłat za udzielenie lub zmianę zezwolenia do wykonywania napraw lub instalacji oraz sprawdzania przyrządów pomiarowych, co jest konieczne ze względu na uchylenie przepisów ustawy – Prawo o miarach w zakresie udzielanie zezwoleń do wykonywania napraw lub instalacji oraz sprawdzania przyrządów pomiarowych – urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym – tachografów samochodowych. Od dnia 1 stycznia 2019 r. zezwolenia w tym zakresie wydawane będą na podstawie o tachografach. Wysokość opłat za te zezwolenia określa rozporządzenie ministra właściwego do spraw gospodarki, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, na podstawie art. 41 ust. 3 ustawy o tachografach.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Określenie stawek za czynności urzędowe wykonywane przez organy administracji miar i podległe im urzędy nie jest objęte prawem wspólnotowym.

Regulacje w tym zakresie należą do prawa krajowego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Użytkownicy przyrządów pomiarowych		GUM	Ponoszenie opłat za czynności urzędowe wykonywane przez organy administracji miar podległe im urzędy w wysokości określonej w rozporządzeniu.

Organy administracji miar	Główny Urząd Miar, 9 okręgowych urzędów miar	GUM	Organy administracji miar pobierać będą opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez organy administracji miar podległe im urzędy w wysokości określonej w rozporządzeniu.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy zostanie skonsultowany z organami administracji miar oraz użytkownikami przyrządów pomiarowych oraz ich stowarzyszeniami.

Projektowany dokument zostanie opublikowany na stronie BIP RCL oraz na platformie www.konsultacje.gov.pl.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2017 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2017 r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
X nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane zmiany prawa nie mają wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 powinno nastąpić po wejściu w życie proponowanych zmian prawa.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się przygotowania oceny funkcjonowania proponowanych przepisów ex post.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Bez załączników.		