



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-48-05

Druk nr 3971
Warszawa, 26 kwietnia 2005 r.

Pan
Włodzimierz Cimoszewicz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o systemie cyfrowych urzędów rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym wraz z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z szacunkiem

(-) Marek Belka

U S T A W A

z dnia

o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym¹⁾

Art. 1. Ustawa reguluje:

- 1) zadania organów administracji publicznej i innych podmiotów, związane z systemem cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym;
- 2) sposób podejmowania, wykonywania i zakończenia działalności gospodarczej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej związanej z instalacją, naprawą i sprawdzaniem cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym.

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) tachograf cyfrowy – cyfrowe urządzenie rejestrujące stosowane w transporcie drogowym, o którym mowa w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. EWG L 370 z 31.12.1985, str. 8 oraz Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998 r., str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85” oraz w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. dostosowującym po raz siódmy do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz.

WE L 207 z 5.08.2002, str.1), zwanym dalej „rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1360/2002”;

- 2) karta – kartę do tachografu cyfrowego, będącą elektronicznym urządzeniem identyfikującym podmiot wydający karty, posiadacza lub użytkownika karty; określenie to obejmuje kartę: kierowcy, przedsiębiorstwa, warsztatową i kontrolną;
- 3) świadectwo funkcjonalności – świadectwo funkcjonalności tachografu cyfrowego lub karty poświadczające, że tachograf cyfrowy lub karta spełniają wymagania określone w przepisach rozporządzenia Komisji (WE) nr 1360/2002;
- 4) aktywacja, kalibracja – fazy postępowania z tachografem cyfrowym zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1360/2002;
- 5) podmiot prowadzący warsztat – przedsiębiorcę lub inną jednostkę, prowadzących działalność w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania pod względem zgodności z wymaganiami rozporządzenia Komisji (WE) nr 1360/2002 tachografów cyfrowych, w tym ich kalibracji;
- 6) technik warsztatu – osobę posiadającą uprawnienie do wykonywania instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania, w tym kalibracji tachografów cyfrowych;
- 7) ewidencja kart – zbiór danych i informacji, dotyczących wydanych, wznowionych, wymienionych, uszkodzonych, utraconych i cofniętych kart oraz odrzuconych wniosków o ich wydanie;
- 8) TACHONET – system teleinformatyczny umożliwiający wymianę, z krajowymi i zagranicznymi organami, uprawnionymi służbami i instytucjami, danych i informacji z ewidencji kart.

Art. 3. Jeżeli przepisy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 zobowiązują właściwą władzę krajową lub upoważniony przez nią podmiot do wykonania odpowiednich czynności administracyjnych lub organizacyjno-

-technicznych, w przypadku gdy nie zostało to odmiennie określone w przepisach niniejszej ustawy, czynności tych dokonują:

- 1) minister właściwy do spraw transportu – w sprawach:
 - a) zarządzania systemem cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym,
 - b) krajowej polityki bezpieczeństwa systemu,
 - c) nadzoru nad systemem i audytu;
- 2) Prezes Głównego Urzędu Miar, zwany dalej „Prezesem GUM” – w sprawach:
 - a) świadectwa funkcjonalności,
 - b) homologacji typu tachografu cyfrowego i karty.

Art. 4. Prezes GUM wydaje, na wniosek producenta tachografów cyfrowych lub kart, świadectwo funkcjonalności w drodze decyzji.

2. Wniosek o wydanie świadectwa funkcjonalności powinien zawierać w szczególności:

- 1) imię i nazwisko, miejsce zamieszkania albo nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) numer identyfikacji podatkowej (NIP) i numer ewidencyjny REGON wnioskodawcy, jeżeli są nadane;
- 3) wykaz załączników;
- 4) datę i miejsce sporządzenia wniosku;
- 5) podpis wnioskodawcy.

3. Do wniosku o wydanie świadectwa funkcjonalności dołącza się:

- 1) dokumentację niezbędną do przeprowadzenia badań funkcjonalności, a w szczególności dokumentację techniczno-konstrukcyjną typu tachografu cyfrowego lub karty;

- 2) co najmniej dwa tachografy cyfrowe, którego typ ma być badany, w konfiguracji przewidzianej do stosowania w pojeździe przez producenta;
- 3) karty w ilości niezbędnej do przeprowadzenia badań.

4. Dokumentacja techniczno-konstrukcyjna, o której mowa w pkt 1, powinna zawierać w szczególności:

- 1) szczegółowy opis:
 - a) budowy i działania tachografu cyfrowego,
 - b) zabezpieczeń zapewniających prawidłowe działanie tachografu cyfrowego,
 - c) miejsc przewidywanych do umieszczenia cechy sprawdzenia i cech zabezpieczających;
- 2) rysunki zestawieniowe lub szczegółowe rysunki konstrukcyjne elementów, zespołów oraz obwodów dla tachografów cyfrowych;
- 3) schematy lub fotografie obrazujące zasadę działania oraz połączenia wewnętrzne i zewnętrzne tachografu cyfrowego;
- 4) opisy i objaśnienia do rysunków i schematów;
- 5) instrukcję obsługi tachografu cyfrowego;
- 6) nazwę lub znak handlowy tachografu cyfrowego lub karty;
- 7) charakterystyki techniczne tachografów cyfrowych;
- 8) określenie warunków użytkowania.

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

- 1) zażądać od wnioskodawcy dostarczenia dodatkowej liczby tachografów cyfrowych;
- 2) wezwać wnioskodawcę do dostarczenia dodatkowych materiałów i dokumentów.

6. Wnioskodawca może dołączyć do wniosku protokoły potwierdzające pozytywne przejście badań funkcjonalności wyszczególnionych w dodatku 9 załącznika IB do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1360/2002, wykonanych przez jednostki, o których mowa w ust. 7 pkt 2 i 3.

7. Zgodność z wymaganiami dla tachografów cyfrowych lub kart, w zakresie funkcjonalności, stwierdza się na podstawie wyników badań wykonywanych przez:

- 1) Główny Urząd Miar;
- 2) okręgowe urzędy miar lub
- 3) akredytowane instytuty naukowe, placówki badawcze, laboratoria pomiarowe lub inne kompetentne jednostki posiadające specjalistyczną wiedzę i wyposażenie techniczne niezbędne do przeprowadzenia badań.

Art. 5. 1. Prezes GUM, w drodze decyzji, wydaje, zmienia lub odmawia wydania homologacji typu na podstawie przepisów rozporządzeń, o których mowa w art. 2 pkt 1.

2. Homologacja typu tachografu cyfrowego lub karty wydawana jest odpowiednio na wniosek producenta tachografów cyfrowych albo podmiotu wydającego karty.

3. Wniosek o wydanie decyzji homologacji typu powinien zawierać:

- 1) imię i nazwisko, miejsce zamieszkania albo nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) numer identyfikacji podatkowej (NIP) i numer ewidencyjny REGON wnioskodawcy, jeżeli są nadane;
- 3) wykaz załączników;
- 4) datę i miejsce sporządzenia wniosku;
- 5) podpis wnioskodawcy.

4. Do wniosku o wydanie homologacji typu dołącza się:

- 1) świadectwo zabezpieczenia;
- 2) świadectwo funkcjonalności;

3) świadectwo współdziałania.

5. Prezes GUM może wezwać wnioskodawcę do dostarczenia dodatkowych danych, informacji, materiałów i dokumentów, jeżeli są one konieczne do rozpatrzenia wniosku.

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

- 1) wykaz homologowanych typów tachografów cyfrowych oraz kart;
- 2) informacje o homologowanych przez właściwe zagraniczne organy i instytucje typach tachografów cyfrowych oraz kart.

Art. 16. **§ 1.** Prowadzenie warsztatu w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania pod względem zgodności z wymaganiami rozporządzenia Komisji (WE) nr 1360/2002 tachografów cyfrowych, w tym ich kalibracji, wymaga uzyskania zezwolenia.

2. Prezes GUM wydaje zezwolenie na wniosek przedsiębiorcy lub innej jednostki, zwanych dalej „wnioskodawcą”.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, powinien zawierać:

- 1) imię i nazwisko, miejsce zamieszkania albo nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) numer identyfikacji podatkowej (NIP), jeżeli jest nadany;
- 3) określenie zakresu świadczenia usług;
- 4) wskazanie miejsca świadczenia usług;
- 5) oznaczenie specjalnej cechy, jeżeli wnioskodawca posiada zezwolenie na wykonywanie działalności gospodarczej, o którym mowa w art. 16c ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2004 r. Nr 43, poz. 2441).

4. Do wniosku o wydanie zezwolenia dołącza się:

- 1) odpis z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego albo zaświadczenie wpisu w ewidencji działalności

gospodarczej, uzyskane nie wcześniej niż na 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku, albo kopię dokumentu potwierdzającego status prawny innej jednostki, o której mowa w ust. 2;

2) informację z Krajowego Rejestru Karnego w przedmiocie karalności;

3) dla każdego zatrudnionego technika warsztatu, który wykonywać będzie czynności objęte zezwoleniem:

a) dane i informacje zawierające:

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

b) kopie następujących dokumentów:

- uprawnienia,
- umowy o pracę, z wyłączeniem danych o wysokości wynagrodzenia;

4) kopię dokumentów potwierdzających tytuł prawny wnioskodawcy do lokalu użytkowego, miejsc parkingowych i kopie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań w zakresie posiadania wyposażenia technicznego, o których mowa w ust. 5 pkt 2;

5) kopię dokumentacji, o której mowa w ust. 5 pkt 4.

5. Zezwolenie może uzyskać wnioskodawca, który:

1) zatrudnia na podstawie umowy o pracę technika warsztatu lub sam posiada uprawnienie, o którym mowa w art. 16 ust. 1;

- 2) posiada warunki lokalowe i wyposażenie techniczne niezbędne do wykonywania instalacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych;
- 3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów; gdy wnioskodawcą jest osoba prawna, wymóg ten dotyczy członków jej władz;
- 4) posiada dokumentację:
 - a) określającą:
 - sposób ewidencjonowania, przechowywania, stosowania oraz zabezpieczania materiałów oraz wyposażenia stosowanych do nakładania zabezpieczeń, oraz sposób sprawowanej kontroli nad tymi materiałami i wyposażeniem,
 - zachowanie bezpieczeństwa użytkowania kart warsztatowych,
 - b) w zakresie:
 - wykonywania sprawdzania tachografów cyfrowych, z uwzględnieniem przepisów załącznika IB do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1360/2002,
 - metod wykonywania sprawdzeń i stosowanych przyrządów pomiarowych,
 - szacowania niepewności pomiarów,
 - spełniania wymagań stawianych wyposażeniu pomiarowemu,
 - c) w zakresie przechowywania danych zapisanych na kartach warsztatowych,
 - d) w zakresie pobierania z tachografu cyfrowego zapisanych w nim danych i informacji, ich przechowywania i przekazywania uprawnionym podmiotom.

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

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

- 1) wymagania niezbędne do prowadzenia warsztatu w zakresie:
 - a) warunków lokalowych,
 - b) wyposażenia technicznego,
 - c) miejsc parkingowych,
- 2) niezbędne dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w pkt 1,
- 3) zakres i sposób dokumentowania czynności przy wykonywaniu usług objętych zezwoleniem
– kierując się koniecznością zagwarantowania właściwych i bezpiecznych warunków pracy personelu oraz sprzętu umożliwiającego wykonywanie czynności i usług, objętych zezwoleniem w sposób zgodny z wymaganiami zawartymi w przepisach niniejszej ustawy oraz rozporządzeń, o których mowa w art. 2 pkt 1, oraz mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitego i prawidłowego sposobu dokumentowania czynności przy wykonywaniu usług objętych zezwoleniem.

Art. 10. 1. Zezwolenie, o którym mowa w art. 6 ust. 1, wydaje się na czas nieokreślony.

2. W zezwoleniu:

- 1) określa się:
 - a) imię i nazwisko, miejsce zamieszkania albo nazwę, siedzibę i adres podmiotu posiadającego zezwolenie,
 - b) zakres i miejsce świadczenia usług;

2) nadaje się specjalną cechę, której upoważniony podmiot prowadzący warsztat używa do poświadczania wykonania czynności objętych zezwoleniem.

3. Zezwolenie może zawierać inne informacje niezbędne do prawidłowej identyfikacji podmiotu i wykonywanych przez niego czynności.

Art. . Prezes GUM, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 1, jeżeli:

- 1) wnioskodawca nie spełnia wymagań, o których mowa w art. ust. 5;
- 2) w stosunku do wnioskodawcy wydano decyzję o cofnięciu zezwolenia – w okresie 4 lat od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna;
- 3) czynności sprawdzające, o których mowa w art. 6 ust. 6, wykazały niezgodność ze stanem faktycznym i prawnym informacji oraz danych zawartych we wniosku o wydanie zezwolenia oraz w dokumentach do niego dołączonych, a wnioskodawca nie usunął niezgodności stwierdzonych w trybie, o którym mowa w art. 6 ust. 6, w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania do ich usunięcia.

Art. 9. 1. Jeżeli nastąpiła zmiana zakresu, miejsca świadczenia usług lub zmiana warunków, o których mowa w art. 6 ust. 5 pkt 2 i 4, podmiot prowadzący warsztat jest obowiązany, w terminie 14 dni od dnia zaistnienia tych okoliczności, wystąpić do Prezesa GUM z wnioskiem o zmianę zezwolenia. Przepis art. 6 ust. 6 i art. 8 stosuje się odpowiednio.

2. We wniosku o zmianę zezwolenia określa się wyłącznie informacje i dane ulegające zmianie oraz dołącza dokumenty potwierdzające te zmiany.

Art. 0. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wzór:

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

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

- 1) posiadać dokumentację umożliwiającą stwierdzenie zgodności sprawdzanych tachografów cyfrowych z homologowanym typem i wymaganiami, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1360/2002;
- 2) prowadzić dokumentację wykonywanych czynności związanych z instalacją, naprawą i sprawdzaniem tachografów cyfrowych;
- 3) zapewniać, aby czynności związane z instalacją, naprawą lub sprawdzaniem tachografów cyfrowych były wykonywane wyłącznie przez techników warsztatu;
- 4) prowadzić działalność z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa tachografów cyfrowych, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1360/2002;
- 5) przechowywać dane pobrane z tachografu cyfrowego i przekazywać je do ich właścicieli;
- 6) zapewniać właściwe warunki bezpieczeństwa przechowywania kart warsztatowych;
- 7) umożliwiać przeprowadzanie kontroli uprawnionym organom;
- 8) używać kart warsztatowych w miejscu świadczenia usług i zgodnie z ich zakresem.

2. Dokumentację, o której mowa w ust. 1 pkt 2, podmiot prowadzący warsztat:

- 1) przechowuje przez okres co najmniej 4 lat od dnia wykonania czynności;
- 2) udostępnia, na żądanie, organom administracji miar oraz innym uprawnionym podmiotom;
- 3) przekazuje w całości właściwemu terytorialnie organowi administracji miar w terminie 30 dni od dnia zakończenia likwidacji działalności albo wydania decyzji o cofnięciu zezwolenia.

3. Minister właściwy do spraw administracji publicznej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wymagania w zakresie pobierania danych z tachografu cyfrowego, ich przechowywania przez podmiot prowadzący warsztat oraz tryb przekazywania danych ich właścicielom,
 - 2) wzory pokwitowania przekazania danych i poświadczenia braku możliwości ich pobrania z tachografu cyfrowego
- kierując się koniecznością zapewnienia należytej dbałości przy wykonywaniu usług objętych zezwoleniem, a także wymogów w zakresie bezpieczeństwa tachografów cyfrowych.

Art. 2. Prezes GUM sprawuje nadzór nad podmiotami prowadzącymi warsztaty.

2. W ramach nadzoru Prezes GUM:

- 1) przeprowadza, co najmniej raz na dwa lata, kontrolę w zakresie:
 - a) spełniania przez podmiot prowadzący warsztat wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 5,
 - b) prawidłowości wykonywania sprawdzania tachografów cyfrowych,

- c) prawidłowości prowadzonej dokumentacji, o której mowa w art. 11 ust. 1 pkt 2;
 - 2) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza, nie krótszy niż czternastodniowy, termin usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.
3. Prezes GUM:
- 1) prowadzi kontrolę, o której mowa w ust. 1 i 2, na zasadach określonych w rozdziale 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173, poz. 1807 i Nr 281, poz. 2777);
 - 2) może powierzyć wykonywanie kontroli upoważnionym przez niego organom administracji miar.

Art. 33. Prezes GUM niezwłocznie wydaje decyzję o cofnięciu zezwolenia na prowadzenie warsztatu, jeżeli:

- 1) podmiot prowadzący warsztat przestał spełniać wymagania, o których mowa w art. 6 ust. 5;
- 2) w stosunku do podmiotu prowadzącego warsztat wydano prawomocne orzeczenie zakazu prowadzenia działalności gospodarczej w tym zakresie;
- 3) podmiot prowadzący warsztat nie usunął nieprawidłowości w wyznaczonym terminie;
- 4) podmiot prowadzący warsztat rażąco naruszył warunki prowadzenia warsztatu.

2. Rażącym naruszeniem warunków prowadzenia warsztatu jest:

- 1) instalacja tachografu cyfrowego nieposiadającego ważnej decyzji homologacji typu;
- 2) dopuszczenie do użytkowania wadliwie działającego lub niesprawnego tachografu cyfrowego;
- 3) posługiwanie się kartą warsztatową poza zakresem i miejscem świadczenia usług określonych w zezwoleniu, z zastrzeżeniem

ust. 3, udostępnianie karty innym osobom lub stosowanie jej bez udokumentowania faktu jej użycia;

4) uniemożliwienie przeprowadzenia kontroli.

3. Dopuszcza się użycie karty warsztatowej przez technika warsztatu poza miejscem i zakresem świadczenia usług określonych w zezwoleniu, w przypadku gdy brak jest możliwości przemieszczenia do siedziby warsztatu pojazdu samochodowego podlegającego kontroli na drodze lub na terenie przedsiębiorstwa transportowego.

Art. 14. Informacje o udzielonych i cofniętych zezwoleniach Prezes GUM ogłasza w:

- 1) drodze obwieszczenia w Dzienniku Urzędowym Głównego Urzędu Miar – co najmniej dwa razy w roku;
- 2) Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Głównego Urzędu Miar – niezwłocznie.

Art. 15. Prezes GUM prowadzi ewidencję warsztatów.

2. W ewidencji warsztatów gromadzi się następujące dane i informacje:

- 1) nazwę lub imię i nazwisko podmiotu prowadzącego warsztat;
- 2) adres podmiotu prowadzącego warsztat oraz adres miejsca świadczenia usług;
- 3) dane technika warsztatu, a w szczególności:
 - a) imię i nazwisko,
 - b) datę i miejsce urodzenia,
 - c) numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument,

- d) okres ważności posiadanego uprawnienia;
- 4) informacje o zmianach danych, o których mowa w art. 9;
- 5) informacje o udzielonych, zmienionych i cofniętych zezwoleniach.

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

- 1) organów uprawnionych do kontroli tachografów cyfrowych;
- 2) podmiotu wydającego karty.

4. Po upływie 5 lat od dnia uprawomocnienia się decyzji o cofnięciu zezwolenia usuwa się zawarte w ewidencji warsztatów dane i informacje dotyczące tego zezwolenia.

Art. 6. 1. Wykonywanie przez technika warsztatu instalacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych wymaga posiadania uprawnienia.

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

- 1) posiada zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie instalacji lub napraw tachografów cyfrowych, przeprowadzone przez jednostkę dysponującą prawem do dokumentacji technicznej tachografu cyfrowego;
- 2) ukończył z wynikiem pozytywnym postępowanie kwalifikacyjne w zakresie sprawdzania tachografów cyfrowych;
- 3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, powinien zawierać:

- 1) imię i nazwisko oraz adres zamieszkania wnioskodawcy;
- 2) numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu

potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument;

- 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 4) wykaz załączników;
- 5) datę i miejsce sporządzenia wniosku;
- 6) podpis wnioskodawcy.

4. Do wniosku dołącza się:

- 1) zaświadczenie o ukończeniu szkolenia z zakresu instalacji lub napraw tachografów cyfrowych;
- 2) zaświadczenie o zdaniu egzaminu końcowego;
- 3) informację z Krajowego Rejestru Karnego w przedmiocie karalności.

5. Postępowanie kwalifikacyjne, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, składa się ze specjalistycznego szkolenia w zakresie sprawdzania tachografów cyfrowych oraz egzaminu końcowego.

6. Specjalistyczne szkolenie, o którym mowa w ust. 5, przeprowadza za opłatą Prezes GUM lub upoważniony przez niego organ administracji miar.

7. Egzamin, o którym mowa w ust. 5, przeprowadza za opłatą komisja powołana przez Prezesa GUM.

8. Prezes GUM przedłuża uprawnienie na kolejne 4 lata, jeżeli technik warsztatu ukończył przed upływem ważności tego uprawnienia:

- 1) szkolenie uzupełniające z zakresu instalacji lub napraw tachografów cyfrowych, przeprowadzone przez jednostkę, o której mowa w ust. 2 pkt 1, oraz
- 2) kurs doszkalający z zakresu sprawdzania tachografów cyfrowych.

9. Kurs doszkalający, o którym mowa w ust. 8 pkt 2, przeprowadza za opłatą organ administracji miar.

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

- 1) wzór świadectwa potwierdzającego uprawnienie dla technika warsztatu,
- 2) zakres i tryb przeprowadzania postępowania kwalifikacyjnego,
- 3) zakres kursu doształcającego,
- 4) sposób wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej
– kierując się koniecznością zapewnienia nadzoru nad wydawaniem świadectw i potrzebą ich odpowiedniego zabezpieczenia przed fałszowaniem, właściwego przygotowania zawodowego i kwalifikacji techników warsztatu oraz podnoszenia i uzupełniania posiadanej przez nich wiedzy wynikającej z postępu technicznego w dziedzinie tachografów cyfrowych oraz rodzajem wykonywanych czynności egzaminacyjnych i nakładem pracy członków komisji egzaminacyjnej.

Art. 7. Czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa GUM lub upoważnione przez niego organy administracji miar podlegają opłacie.

2. Opłatę pobiera się za:

- 1) wydanie i odmowę wydania świadectwa funkcjonalności;
- 2) wydanie, zmianę i odmowę wydania decyzji homologacji typu;
- 3) wydanie, zmianę i odmowę wydania zezwolenia na prowadzenie warsztatu;
- 4) wydanie i przedłużenie uprawnienia technika warsztatu;
- 5) przeprowadzenie postępowania kwalifikacyjnego dla kandydata na technika warsztatu;
- 6) przeprowadzenie kursu doształcającego.

3. Wnioskodawca uiszcza opłaty, o których mowa w ust. 2 pkt 1-4, w terminie 14 dni od dnia doręczenia odpowiednio postanowienia, decyzji, świadectwa.

4. Wnioskodawca uiszcza opłatę, o której mowa w ust. 2 pkt 5 i 6, przed przystąpieniem do postępowania kwalifikacyjnego lub kursu doształcającego.

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 2005 r. Nr 8, poz. 60), z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują organom administracji miar.

6. Do opłat, o których mowa w ust. 2, nie stosuje się przepisów ustawy – Ordynacja podatkowa, dotyczących odraczania terminu płatności podatku lub zaległości podatkowej, rozkładania na raty podatku lub zapłaty zaległości podatkowej, umarzania zaległości podatkowej.

7. Wysokość należnej opłaty, o której mowa w ust. 2 pkt 1, ustala organ administracji miar w drodze decyzji, uwzględniając czas trwania przeprowadzanych czynności, ich zakres oraz stawki godzinowe za czas pracy pracowników administracji miar oraz koszty badań wykonanych przez podmioty, o których mowa w art. 4 ust. 7.

8. W przypadku umorzenia postępowania prowadzonego przez Prezesa GUM w sprawach, o których mowa:

- 1) w art. 4 ust. 1, na skutek wystąpienia strony, na której żądanie postępowanie zostało wszczęte, ponosi ona opłatę za badania wykonane do momentu wycofania wniosku o wydanie świadectwa funkcjonalności;
- 2) w art. 6 ust. 2, na skutek wystąpienia strony, na której żądanie postępowanie zostało wszczęte, ponosi ona opłatę za czynności sprawdzające wykonane do momentu wycofania wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie warsztatu.

9. Wysokość należnej opłaty, o której mowa w:

- 1) ust. 8 pkt 1, ustala Prezes GUM w drodze decyzji umarzającej postępowanie, biorąc pod uwagę zakres wykonanych badań oraz stawki godzinowe za czas pracy pracowników administracji miar;
- 2) ust. 8 pkt 2, ustala Prezes GUM w drodze decyzji umarzającej postępowanie, biorąc pod uwagę zakres przeprowadzonych czynności sprawdzających.

10. Wysokość opłaty, o której mowa w ust. 9 pkt 2, nie może być wyższa niż opłata za odmowę wydania zezwolenia na prowadzenie warsztatu.

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

12. Wysokość opłaty za:

- 1) wydanie, zmianę lub odmowę wydania decyzji homologacji typu nie może być wyższa niż 4 000 zł;
- 2) wydanie zezwolenia na prowadzenie warsztatu nie może być wyższa niż 24 000 zł;
- 3) zmianę zezwolenia na prowadzenie warsztatu nie może być wyższa niż:
 - a) 2 000 zł – jeżeli nie są przeprowadzane czynności sprawdzające,
 - b) 5 000 zł – jeżeli są przeprowadzane czynności sprawdzające;
- 4) odmowę wydania zezwolenia na prowadzenie warsztatu nie może być wyższa niż 5 000 zł;
- 5) przeprowadzenie szkolenia specjalistycznego, o której mowa w art. 16 ust. 6, nie może być wyższa niż 4 000 zł;
- 6) przeprowadzenie egzaminu, o której mowa w art. 16 ust. 7, nie może być wyższa niż 500 zł;
- 7) przeprowadzenie kursu dokształcającego, o której mowa w art. 16 ust. 9, nie może być wyższa niż 2 000 zł.

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

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

Art. 18. 1. Minister właściwy do spraw transportu wybiera podmiot wydający karty, mając na uwadze znaczenie zadań realizowanych przez podmiot wydający karty dla krajowej polityki bezpieczeństwa, posiadany przez ten podmiot potencjał techniczny oraz zdolność i gotowość do natychmiastowego poniesienia nakładów inwestycyjnych na uruchomienie procesów w zakresie wydawania kart, dotychczasowe doświadczenia w dziedzinie personalizacji i elektronicznych zabezpieczeń dokumentów istotne z punktu widzenia zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa systemu, oraz biorąc pod uwagę możliwość skutecznego nadzoru przez administrację rządową. Do wyboru podmiotu stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. Nr 19, poz. 177, z późn. zm.²⁾) dotyczące przetargów.

2. Minister właściwy do spraw transportu:

- 1) jest administratorem ewidencji kart;
- 2) powierza podmiotowi wydającemu karty przetwarzanie danych zawartych w ewidencji kart;
- 3) powierza narodowe klucze kryptograficzne podmiotowi wydającemu karty;
- 4) powierza zadanie polegające na wymianie, z krajowymi i zagranicznymi organami oraz uprawnionymi służbami i instytucjami, danych i informacji niezbędnych tym organom, uprawnionym służbom i instytucjom w procesach wydawania kart i kontroli stosowania tachografów cyfrowych w transporcie drogowym;
- 5) nadzoruje działania podmiotu wydającego karty wynikające z niniejszej ustawy oraz rozporządzeń, o których mowa w art. 2 pkt 1.

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

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

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki, sposób oraz tryb wykonywania nadzoru nad podmiotem wydającym karty, kierując się koniecznością zabezpieczenia użytkowników kart oraz zapewnienia prawidłowego przebiegu procesu wydawania kart.

Art. 19. 1. Podmiot wydający karty, o którym mowa w art. 18 ust. 1:

- 1) prowadzi w imieniu ministra właściwego do spraw transportu krajowe centrum certyfikacji elektronicznej;
- 2) prowadzi centrum certyfikacji elektronicznej właściwe do wydawania elektronicznych zabezpieczeń;
- 3) generuje klucze i elektroniczne zabezpieczenia dla użytkowników krajowych oraz, w imieniu ministra właściwego do spraw transportu, prowadzi ich ewidencję zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1360/2002;
- 4) zapewnia komponenty niezbędne do produkcji kart;
- 5) przedstawia do zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw transportu projekty wzorów kart i stosowanych zabezpieczeń, uwzględniające wymagania określone w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1360/2002;
- 6) na zamówienie producentów tachografów cyfrowych dostarcza elektroniczne zabezpieczenia tych urządzeń;

- 7) realizuje proces wydawania kart, o których mowa w art. 2 pkt 2, a w szczególności: przyjmuje wnioski o wydanie, wznowienie lub wymianę kart i wydaje karty, zapewniając właściwą organizację ich odbioru na terenie kraju;
- 8) realizuje proces personalizacji kart;
- 9) prowadzi:
 - a) ewidencję kart wydanych, wznowionych, wymienionych, skradzionych, utraconych i uszkodzonych, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85,
 - b) wymianę, z krajowymi i zagranicznymi organami oraz uprawnionymi służbami i instytucjami, danych i informacji zawartych w ewidencji kart, za pośrednictwem TACHONETU;
- 10) upowszechnia informacje dotyczące formularzy wniosków wymaganych do wydania, wznowienia lub wymiany kart, publikuje i organizuje dystrybucję materiałów informacyjnych o warunkach stosowania i użytkowania kart oraz sankcjach przewidzianych prawem za naruszenie przepisów w tym zakresie.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne i wymagania dotyczące bezpieczeństwa w procesie wydawania certyfikatów i tworzenia zabezpieczeń elektronicznych, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa systemu.

Art. 20. 1. Kartę wydaje się na wniosek:

- 1) kierowcy – w przypadku karty kierowcy;
- 2) przewoźnika drogowego lub innego podmiotu wykonującego przewozy drogowe, będącego właścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego objętego obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego, o którym mowa w

rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85 – w przypadku karty przedsiębiorstwa;

- 3) podmiotu prowadzącego warsztat oraz innego uprawnionego podmiotu, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1360/2002 – w przypadku karty warsztatowej;
- 4) kierownika lub dowódcy jednostki organizacyjnej organu upoważnionego do kontroli tachografów cyfrowych – w przypadku karty kontrolnej.

2. Do wniosku o wydanie karty dołącza się:

- 1) kopię prawa jazdy i fotografię kierowcy – w przypadku karty kierowcy;
- 2) kopię wypisu z licencji lub wypisu z zaświadczenia potwierdzającego zgłoszenie przez przedsiębiorcę prowadzenia przewozów drogowych jako działalności pomocniczej w stosunku do jego podstawowej działalności – w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) kopię zezwolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 1, kopię świadectwa, o którym mowa w art. 16 ust. 2, posiadanego przez technika warsztatu oraz jego fotografię – w przypadku karty warsztatowej;
- 4) fotografię osoby uprawnionej do przeprowadzania kontroli – w przypadku karty kontrolnej imiennej.

3. Za wydanie, wznowienie lub wymianę karty pobiera się opłatę.

4. Wnioskodawca dołącza dowód wniesienia opłaty za wydanie karty do wniosku o wydanie, wznowienie lub wymianę karty.

5. Wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, określa umowa zawarta pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a podmiotem wydającym karty, przy czym w konsultacjach w sprawie opłat za karty biorą udział polskie organizacje o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszające przewoźników drogowych, pracodawców i pracobiorców w sektorze transportu drogowego.

6. Przy ustalaniu opłaty uwzględnia się:

- 1) koszty związane z wykonywaniem zadań przez podmiot wydający karty, a w szczególności z obsługą, produkcją, personalizacją i dystrybucją kart oraz prowadzeniem ich ewidencji;
- 2) interes podmiotów sektora transportu drogowego.

7. Kierowcy pozostającym w stosunku pracy i wykonującym przewozy z wykorzystaniem pojazdów wyposażonych w tachografy cyfrowe, poniesioną opłatę za wydanie, wznowienie lub wymianę karty kierowcy refunduje pracodawca na podstawie imiennego dowodu uiszczenia tej opłaty.

8. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze obwieszczenia w dzienniku urzędowym ministra, wysokość opłat, o których mowa w ust. 3. Informację o wysokości opłat minister właściwy do spraw transportu umieszcza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej, a podmiot wydający karty – na swoich stronach internetowych.

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

Art. 21. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory wniosków o wydanie kart oraz standardy, jakim powinny odpowiadać załączniki do wniosku, mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitej i przejrzystej formy wniosków oraz procedury i terminy obsługi wniosków i wydawania kart.

2. Wnioski wraz z załącznikami, o których mowa w ust. 1, składane są w formie pisemnej lub w formie elektronicznej. Złożenie wniosku w formie elektronicznej następuje z wykorzystaniem bezpiecznego podpisu elektronicznego weryfikowanego za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu.

Art. 22. 1. Podmiot wydający karty w ramach procesu wydawania kart:

- 1) sprawdza prawdziwość danych zawartych we wniosku o wydanie karty kierowcy lub karty warsztatowej, korzystając z:
 - a) TACHONETU,
 - b) centralnej ewidencji kierowców,

c) ewidencji warsztatów i rejestru zezwoleń na ich prowadzenie;

2) może zwrócić się o potwierdzenie danych zawartych we wniosku o wydanie karty przedsiębiorcy przez organy wydające odpowiednio licencję na transport drogowy lub zaświadczenie o wykonywaniu przewozów na potrzeby własne.

2. Po pozytywnej weryfikacji danych, o których mowa w 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;

2) 5 lat, nie dłuższy jednak niż okres ważności licencji lub zaświadczenia na niezarobkowy przewóz drogowy – w przypadku karty przedsiębiorstwa;

3) 1 roku – w przypadku karty warsztatowej;

4) wskazany we wniosku o wydanie karty, nie dłuższy jednak niż 5 lat – w przypadku karty kontrolnej.

3. Wydanie karty jest czynnością niestanowiącą decyzji administracyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

4. Terminy i warunki wydawania, wymiany lub wznowienia karty, określone w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85 w odniesieniu do karty kierowcy, stosuje się również do karty warsztatowej, przedsiębiorstwa i kontrolnej.

5. Karty kierowcy i karta warsztatowa są kartami imiennymi. Karta kontrolna może być kartą imienną.

6. Karta warsztatowa, karta kontrolna i karta przedsiębiorstwa powinny zawierać odpowiednio oznaczenie podmiotu prowadzącego warsztat i innego uprawnionego podmiotu, o którym mowa w art. 20 ust. 1 pkt 3, organu kontroli i podmiotu wnioskującego o wydanie karty przedsiębiorstwa.

7. Skargi i wnioski związane z wykonywaniem przez podmiot wydający karty czynności, o których mowa w art. 19 ust. 1, rozpatruje minister właściwy do spraw transportu. Do rozpatrywania skarg i wniosków stosuje się odpowiednio przepisy działu VIII Kodeksu postępowania administracyjnego.

Art. 23. 1. Karta stanowi własność podmiotu wydającego karty.

2. Posiadacz karty jest obowiązany:

- 1) niezwłocznie zawiadomić o jej utracie podmiot wydający karty;
- 2) zwrócić kartę do podmiotu wydającego karty, w przypadku gdy:
 - a) karta uległa uszkodzeniu,
 - b) upłynął termin, na jaki karta została wydana,
 - c) technik warsztatu będący posiadaczem karty warsztatowej zmienił miejsce zatrudnienia.

3. Podmiot wydający karty przyjmuje i rejestruje zawiadomienie o utracie karty.

4. Znalazca karty jest obowiązany przekazać ją do:

- 1) podmiotu wydającego karty;
- 2) najbliższej jednostki Policji albo
- 3) innego organu kontrolnego upoważnionego do wykonywania kontroli transportu drogowego.

5. Kartę przekazaną w trybie ust. 4 pkt 2 i 3 lub kartę kierowcy, zatrzymaną na podstawie art. 14 ust. 4 lit. c rozporządzenia Rady (EWG) nr 821/85, organ kontrolny zwraca podmiotowi wydającemu karty.

6. Po otrzymaniu karty, w trybie ust. 4 lub ust. 5, podmiot wydający karty:

- 1) unieważnia ją i niszczy;
- 2) przekazuje ją właściwemu podmiotowi w państwie, w którym karta została wydana, albo
- 3) wystawia zaświadczenie o uszkodzeniu karty – w przypadku kart zwróconych w trybie ust. 2 pkt 2 lit. a.

7. Podmiot wydający karty wzywa posiadacza karty do jej zwrotu w terminie 7 dni, gdy z przeprowadzonego postępowania administracyjnego lub karnego wynika, że karta została wydana na podstawie fałszywych informacji i dokumentów. W przypadku gdy posiadacz karty nie zwróci jej w wyznaczonym terminie, stosuje się

przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji dotyczącym obowiązków o charakterze niepieniężnym.

Art. 4. Kto:

- 1) wprowadza do obrotu lub użytkowania tachograf cyfrowy, bez ważnej decyzji homologacji typu,
 - 2) wykonuje działalność w zakresie napraw, instalacji lub sprawdzania tachografu cyfrowego bez zezwolenia,
 - 3) nie zgłosił faktu utraty karty warsztatowej
– podlega karze pieniężnej w wysokości 5 000 zł.
2. Organy administracji miar, w drodze decyzji, nakładają karę pieniężną, o której mowa w ust. 1.
3. Wpływy z kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.
4. Kto, będąc kierowcą pojazdu samochodowego objętego obowiązkiem wyposażenia w tachograf cyfrowy:
- 1) prowadzi pojazd niewyposażony w tachograf cyfrowy lub wyposażony w niewłaściwie działający tachograf cyfrowy,
 - 2) używa więcej niż jednej karty kierowcy,
 - 3) prowadzi pojazd, posługując się cudzą lub nieważną kartą kierowcy,
 - 4) prowadzi pojazd, nie posługując się kartą kierowcy, chyba że w okresie:
 - a) 15 dni od dnia utraty lub zniszczenia karty kontynuuje jazdę,
 - b) powyżej 15 dni od dnia utraty lub zniszczenia karty kontynuuje jazdę w celu odstawienia pojazdu do bazy
– pod warunkiem że udowodni niemożność używania karty,
 - 5) po zakończeniu przewozu drogowego wykonywanego bez użycia karty kierowcy, która działała wadliwie, została zniszczona, zgubiona lub skradziona, nie zrobił wydruku

informacji z tachografu cyfrowego odnoszących się do okresów rejestrowanych przez ten tachograf oraz nie zaznaczył szczegółów, które umożliwiłyby jego identyfikację (numeru karty kierowcy i jego nazwiska lub numeru prawa jazdy), oraz nie opatrzył wydruku swoim podpisem,

- 6) nie zgłosił faktu utraty karty kierowcy podmiotowi, który wydał mu kartę,
- 7) nie zgłosił faktu kradzieży karty pierwszemu napotkanemu na trasie przewozu organowi kontrolnemu oraz podmiotowi, który wydał mu kartę,
- 8) nie zwrócił uszkodzonej karty kierowcy do podmiotu wydającego kartę,
- 9) prowadzi pojazd z uszkodzonym tachografem cyfrowym dłużej niż przez okres jednego tygodnia i nie zgłosił się do warsztatu celem jego naprawy,
- 10) odmówił okazania karty kierowcy na żądanie uprawnionego organu kontrolnego

– podlega karze grzywny.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 1 oraz 4-10, wysokość grzywny za stwierdzone naruszenie nie może przekroczyć kwoty 5 000 zł.

6. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 2 i 3, wysokość grzywny za stwierdzone naruszenia nie może przekroczyć kwoty 10 000 zł.

7. Orzekanie w sprawach, o których mowa w ust. 4-6, następuje w trybie przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.

8. Organy wykonujące zadania kontroli transportu drogowego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088 i Nr 273, poz. 2703) są uprawnione do nakładania kary grzywny.

9. Wpływy uzyskane z kar grzywny, o których mowa w ust. 4, stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 25. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 100c w ust. 1 dodaje się pkt 12 i 13 w brzmieniu:

„12) podmiotowi wydającemu karty, o którym mowa w ustawie z dnia ... o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr ..., poz. ...);

13) ministrowi właściwemu do spraw transportu w celu umożliwienia organom i służbom uprawnionym do korzystania z systemu TACHONET wymianę danych z organami i uprawnionymi służbami w innych państwach, w których funkcjonuje system tachografu cyfrowego;”;

2) w art. 129 w ust. 2 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) zatrzymania, w przypadkach przewidzianych w ustawie, dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania oraz karty kierowcy w przypadkach przewidzianych w art. 14 ust. 4 lit. c rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str. 8 oraz Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998, str. 1) zmienionym rozporządzeniem Rady (WE) nr 2135/98 z dnia 24 września 1998 r. zmieniającym rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz dyrektywę nr 88/599/EWG dotyczącą stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i (EWG) 3821/85 (Dz. Urz. WE L 274 z 09.10.1998, str. 1);”.

Art. 26. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088 i Nr 273, poz. 2703) wprowadza się następujące zmiany:

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

„4) samowolnie:

- a) zmienia wskazania urządzeń pomiarowo-kontrolnych lub tachografów cyfrowych zainstalowanych w pojeździe, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 3,
- b) ingeruje w dane zapisane w tachografie cyfrowym lub na karcie kierowcy i karcie przedsiębiorstwa.”;

2) w art. 55 w ust. 1:

a) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) kontroli karty kierowcy i karty przedsiębiorstwa;”,

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

3) w art. 72 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) umożliwić przekazanie, za potwierdzeniem odbioru, kopii dokumentów, w tym gromadzonych przez przedsiębiorcę wydruków z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, oraz oryginału zapisu urządzenia samoczynnie rejestrującego prędkość jazdy, czas jazdy i postoju lub karty kierowcy, których kontrola będzie dokonywana poza siedzibą przedsiębiorcy.”;

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

„3a) zatrzymać kartę kierowcy w przypadkach, o których mowa w art. 14 ust. 4 lit. c rozporządzenia Rady (EWG) 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str. 8 oraz Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998, str. 1) lub kartę przedsiębiorstwa;”;

5) w art. 87 w ust. 1 zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

„Podczas przejazdu wykonywanego w ramach transportu drogowego kierowca pojazdu samochodowego, z zastrzeżeniem

ust. 4, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, wypis z licencji, dowód uiszczenia należnej opłaty za korzystanie z dróg krajowych, zapisy urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku lub kartę kierowcy, a ponadto:”;

6) w art. 92 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879), rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str. 1 oraz Dz. Urz. WE L 206 z 30.07.1986, str. 36) oraz Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087);”;

7) w załączniku do ustawy dodaje się lp. 1.13. w brzmieniu:

„1.13.	WYKONYWANIE PRZEWOZU DROGOWEGO Z NARUSZENIEM PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH STOSOWANIA CYFROWYCH URZĄDZEŃ REJESTRUJĄCYCH SAMOCZYNNIE PRĘDKOŚĆ JAZDY, CZAS JAZDY I POSTOJU ORAZ KARTY KIEROWCY	
1.13.1	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w wymagane cyfrowe urządzenie rejestrujące lub z niewłaściwie działającym cyfrowym urządzeniem rejestrującym	3.000
1.13.2	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące, bez wymaganego sprawdzenia okresowego	1.000
1.13.3.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące, do którego podłączone zostały niedozwolone urządzenia dodatkowe	10.000

1.13.4	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące, które zostało odłączone	5.000
1.13.5	Samowolna ingerencja w funkcjonowanie cyfrowego urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe	5.000
1.13.6	Samowolna ingerencja w dane zapisane w cyfrowym urządzeniu rejestrującym, na karcie kierowcy lub przedsiębiorstwa	5.000
1.13.7	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę bez używania karty kierowcy	2.000
1.13.8	Niewyposażenie kierowcy w dostateczną ilość papieru do drukarki cyfrowego urządzenia rejestrującego, wymaganą na cały okres wykonywania przewozu drogowego	2.000”

Art. 27. W ustawie z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2004 r. Nr 243, poz. 2441) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Przepisy ustawy stosuje się do tachografów cyfrowych w zakresie określonym w ustawie z dnia ... o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr ..., poz. ...).”;

2) w art. 8 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Legalizacja ponowna urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym – tachografów samochodowych, zwanych dalej „urządzeniami rejestrującymi” jest wykonywana wyłącznie po naprawie.”;

3) w art. 16a:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Upoważniony podmiot jest obowiązany prowadzić dokumentację czynności wykonywanych w ramach

legalizacji i przechowywać ją przez okres równy co najmniej okresowi ważności legalizacji danego przyrządu pomiarowego.”,

b) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Jeżeli upoważniony podmiot zaprzestał prowadzenia działalności objętej upoważnieniem lub nastąpiło cofnięcie udzielonego upoważnienia, to jest on obowiązany przekazać niezwłocznie całą zgromadzoną dokumentację, o której mowa w ust. 3, organowi administracji miar właściwemu ze względu na miejsce prowadzenia działalności.”;

4) w art. 16d:

a) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Przedsiębiorca, który uzyskał zezwolenie, jest obowiązany zgłaszać Prezesowi, na piśmie, wszystkie zmiany danych, o których mowa w art. 16c ust. 3 i 4, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich powstania.”,

b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Dokumentację, o której mowa w ust. 4, przedsiębiorca jest obowiązany:

- 1) przechowywać, przez okres co najmniej trzech lat od dnia wykonania czynności;
- 2) udostępniać na każde żądanie organu administracji miar;
- 3) w przypadku likwidacji działalności, cofnięcia lub wygaśnięcia zezwolenia przekazać w całości organowi administracji miar, właściwemu ze względu na miejsce prowadzenia działalności.”;

5) art. 16f otrzymuje brzmienie:

„Art. 16f. 1. Prezes cofa zezwolenie, jeżeli:

- 1) przedsiębiorca przestał spełniać warunki określone w art. 16c ust. 3;
- 2) wydano prawomocne orzeczenie zakazujące przedsiębiorcy wykonywanie działalności gospodarczej objętej zezwoleniem;
- 3) podjęto decyzję o likwidacji lub ogłoszono upadłość przedsiębiorcy;
- 4) przedsiębiorca nie usunął w wyznaczonym terminie stanu faktycznego lub prawnego niezgodnego z przepisami prawa;
- 5) przedsiębiorca stosuje przyrządy pomiarowe nieposiadające dowodów prawnej kontroli metrologicznej.

2. Jeżeli wydano decyzję o cofnięciu zezwolenia z przyczyn, o których mowa w art. 16f ust. 1 pkt 4, 4 i 5, przedsiębiorca może złożyć ponownie wniosek o wydanie zezwolenia po upływie 2 lat od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna.”;

6) w art. 26 w ust. 1 uchyla się pkt 5;

7) po art. 26 dodaje się art. 26a w brzmieniu:

„Art. 26a. 1. Kto:

- 1) wykonuje działalność gospodarczą w zakresie instalacji lub napraw oraz sprawdzania urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym – tachografów samochodowych, bez wymaganego zezwolenia,
- 2) użytkuje przyrządy pomiarowe podlegające obowiązkowemu sprawdzeniu, o którym mowa w pkt 2 i 3 rozdziału VI załącznika nr 1 do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie

drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str. 8 oraz Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998, str. 1), bez wymaganego sprawdzenia

– podlega karze pieniężnej w wysokości 5 000 zł.

2. Wpływy uzyskane z kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.”.

Art. 28. W ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173, poz. 1807 i Nr 281, poz. 2777) w art. 75 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu :

„2a. Uzyskania zezwolenia wymaga prowadzenie warsztatu w zakresie określonym w przepisach ustawy z dnia o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr ..., poz. ...).”.

Art. 29. Podmiotem wydającym karty przez okres 7 lat od dnia wejścia w życie ustawy jest Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.

Art. 30. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach, z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 116, poz. 1207, Nr 145, poz. 1537 i Nr 173, poz. 2703.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 124, poz. 152, Nr 130, poz. 1190, Nr 137, poz. 1302, Nr 149, poz. 1451, Nr 149, poz. 1452, Nr 162, poz. 1568, Nr 200, poz. 1953 i Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 92, poz. 884, Nr 21, poz. 1264, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 25, poz. 202.

UZASADNIENIE

Tachograf jest zamontowanym w pojeździe samochodowym urządzeniem, które rejestruje przebieg pracy kierowcy samochodu ciężarowego i autobusu, czas prowadzenia pojazdu, inne wykonywane czynności, przerwy w czasie jazdy oraz okresy odpoczynku dziennego i tygodniowego, a ponadto prędkość pojazdu i długość przejechanej trasy. Od ponad 30 lat w Państwach Członkowskich Unii Europejskiej, jak również w Polsce, są stosowane tachografy analogowe, a nośnikiem informacji zapisywanej w czasie ruchu pojazdu jest tzw. wykresówka (kartonowa tarczka do tachografu).

Doskonalenie w Unii Europejskiej w ciągu minionych lat zarówno samego urządzenia rejestrującego, jak i przepisów wspólnotowych, miało na celu przede wszystkim:

- 1) poprawę efektywności i skuteczności kontroli przewoźników transportu drogowego;
- 2) zapewnienie satysfakcjonujących standardów w dziedzinie przepisów socjalnych i ich harmonizacji na poziomie Unii Europejskiej;
- 3) wzmocnienie zasad uczciwej konkurencji;
- 4) wzrost bezpieczeństwa na drogach.

Z praktyki przeprowadzanych kontroli drogowych wynika, że tachografy analogowe są urządzeniami przestarzałymi technicznie, a ich konstrukcja umożliwia fałszowanie rejestrowanych przez nie informacji oraz manipulowanie danymi. Nie spełniają więc celu, dla którego zostały wprowadzone w Unii Europejskiej, tzn. nie gwarantują skutecznej kontroli przestrzegania przez kierowców i przedsiębiorców norm czasu p r o w a d z e n i a p o j a z d ó w i odpoczynku, a tym samym – nie sprzyjają działaniom dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wspierana przez środowisko zawodowe, a ponadto alarmowana wysokimi wskaźnikami wypadków na drogach i liczbą ofiar śmiertelnych, Komisja Europejska (KE) postanowiła wdrożyć nowoczesne technologicznie, cyfrowe urządzenie rejestrujące – tachograf cyfrowy (w skrócie: „TC”). Kompletne cyfrowe urządzenie rejestrujące składa się z zamontowanego na stałe w pojeździe samochodowym TC¹⁾ połączonego kablami z przetwornikiem (sensorem ruchu) oraz współpracujących z nim kart elektronicznych.

Pełny zakres zadań i działań związanych z wdrożeniem i eksploatacją cyfrowych urządzeń rejestrujących został nazwany „systemem tachografu cyfrowego” (w skrócie: „STC”). Do elementów składających się na STC oraz zadań, które muszą być zrealizowane zarówno przez administracje rządowe poszczególnych państw, uprawnione służby, podmioty, instytucje zaangażowane w STC, jak i producentów t a c h o g r a f ó w i k a r t n a l e ż ą w szczególności:

- 1) właściwe organy/podmioty danego państwa;
- 2) zarządzenie STC;
- 3) homologacja typu TC oraz kart;
- 4) krajowa polityka bezpieczeństwa STC;
- 5) system przyjmowania wniosków o karty, potwierdzania danych, produkcji, personalizacji, wydawania i dystrybucji kart;
- 6) warunki wymagane do zatwierdzenia warsztatów i wykonywania czynności związanych z instalacją, aktywacją, kalibracją i naprawianiem TC (w tym: wydawanie zezwoleń na prowadzenie warsztatów oraz potwierdzanie uprawnień techników warsztatu);
- 7) zapewnienie współpracy między organami i uprawnionymi instytucjami Państw Członkowskich UE, a także innych państw stosujących TC w transporcie drogowym oraz między nimi a Komisją Europejską i innymi strukturami UE;
- 8) system teleinformatyczny (TACHONET) umożliwiający wymianę danych między organami oraz uprawnionymi służbami i instytucjami państw stosujących TC (w tym Państw Członkowskich UE).

Od dnia 5 sierpnia 2005 r.²⁾ nowo rejestrowane i wprowadzane do użytkowania pojazdy samochodowe (podlegające przepisom rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego³⁾) będą musiały posiadać TC. Od dnia 5 maja 2005 r. ma być gotowy system wydawania kart do TC, zarządzany przez właściwą władzę państwa lub upoważniony przez niego podmiot.

Realizacja STC stanowi – jak dowodzą doświadczenia tych Państw Członkowskich, które prace nad wdrożeniem TC prowadzą od co najmniej 2000 r. – przedsięwzięcie złożone i trudne, przekraczające możliwości i kompetencje jednego tylko działu

gospodarki, a także angażujące znaczące środki finansowe zarówno budżetu państwa, jak i podmiotów prywatnych. Ponieważ STC dotyczy przede wszystkim środowiska zawodowego transportu drogowego, a sfera ta należy do kompetencji Ministra Infrastruktury, właśnie w MI narodziła się inicjatywa skoordynowania prac dotyczących wdrożenia tego systemu w Polsce. Minister Infrastruktury wystąpił z wnioskiem do Prezesa Rady Ministrów w sprawie stworzenia organu pomocniczego Premiera.

W dniu 30 kwietnia 2004 r. Prezes Rady Ministrów zarządzeniem nr 46 powołał Międzyresortowy Zespół do Spraw Wdrożenia Systemu Tachografów Cyfrowych w Rzeczypospolitej Polskiej, któremu przewodniczy podsekretarz stanu w MI. Sekretarzem Zespołu jest przedstawiciel Ministra Infrastruktury. Do zadań Międzyresortowego Zespołu należy m.in. przygotowanie propozycji rozwiązań systemowych w zakresie wdrożenia STC w oparciu o przepisy rozporządzeń wspólnotowych oraz prawa wewnętrznego. Do prac Zespołu wyznaczeni zostali przedstawiciele: Ministra Infrastruktury, Ministra Gospodarki i Pracy, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Obrony Narodowej, Ministra Finansów, Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Prezesa Głównego Urzędu Miar, Komendanta Głównego Policji.

Realizując postanowienia zarządzenia nr 46, Zespół zaproponował określenie kompetencji poszczególnych ministerstw/urzędów w dziedzinie wdrażania STC. Zespół rozpatrzył też warianty realizacji systemu wydawania kart do TC i dokonał wyboru wariantu optymalnego z punktu widzenia kosztów gospodarczych i społecznych oraz możliwości techniczno-organizacyjnych. Przygotowane w MI opracowania oraz „Informacja o wynikach prac Międzyresortowego Zespołu do Spraw Wdrożenia Systemu Tachografów Cyfrowych w Rzeczypospolitej Polskiej” zostały przedłożone do akceptacji Komitetu Rady Ministrów. W rezultacie nie były rozpatrywane. Natomiast na posiedzeniu Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, w dniu 22 lutego 2005 r., przyjęte zostało opracowanie MI pn.: „Propozycja rozwiązań prawno-organizacyjnych dla wdrożenia w Rzeczypospolitej Polskiej systemu tachografów cyfrowych stosowanych w transporcie drogowym”.

Zespół podjął decyzję o utworzeniu międzyresortowej Grupy Roboczej (GR) dla opracowania założeń i wstępnego projektu ustawy o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym. W wyniku prac GR,

przygotowane zostały wspomniane założenia, a następnie – uzgodniono zasadniczy kształt projektu ustawy.

Przedstawiany projekt ustawy o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (w skrócie „ustawa o tachografach cyfrowych”) został opracowany w celu objęcia swoim zakresem tych zagadnień, które nie są uregulowane w podstawowych rozporządzeniach wspólnotowych, tj.:

- 1) Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 2135/98 z dnia 24 września 1998 r.⁴⁾;
- 2) Rady (WE) nr 2135/98 z dnia 24 września 1998 r. zmieniającego rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz dyrektywę 88/599/EWG dotyczącą stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i (EWG) 3821/85⁵⁾;
- 3) Komisji (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. dostosowującego po raz siódmy do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym⁶⁾, jak również w celu wykonania przepisów rozporządzeń wspólnotowych nakładających na Państwa Członkowskie określone działania w sferze organizacyjnej i prawnej.

Wspomniana wyżej legislacja wspólnotowa zaczęła bezpośrednio obowiązywać w Polsce od dnia 1 maja 2004 r.

Projektowana ustawa reguluje:

- 1) zadania organów administracji publicznej i innych podmiotów, związane z systemem cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym;
- 2) sposób podejmowania, wykonywania i zakończenia działalności gospodarczej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej związanej z instalacją, naprawą i sprawdzaniem cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym.

W projekcie ustawy podjęto próbę określenia podstawowych pojęć i terminów, godząc to z zasadą nieprzywoływania definicji i objaśnień zawartych w rozporządzeniach wspólnotowych, które obowiązują w Polsce bezpośrednio. Z tego powodu ograniczono się w wielu przypadkach jedynie do zawarcia odniesienia do danego wspólnotowego aktu. Czytanie ustawy wymaga jednoczesnego posługiwania się tekstami rozporządzeń, o których mowa wyżej.

W projektowanej ustawie określono następujące organy i ich kompetencje:

1. Minister właściwy do spraw transportu wykonuje czynności administracyjne lub organizacyjno-techniczne w sprawach:
 - 1) zarządzania systemem cyfrowych urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym;
 - 2) krajowej polityki bezpieczeństwa STC;
 - 3) nadzoru nad STC i audytu.

Minister właściwy do spraw transportu wybiera podmiot wydający karty, mając na uwadze:

- 1) znaczenie zadań realizowanych przez ten podmiot dla krajowej polityki bezpieczeństwa;
- 2) posiadany przez ten podmiot potencjał techniczny oraz zdolność i gotowość do natychmiastowego poniesienia nakładów inwestycyjnych na uruchomienie procesów w zakresie wydawania kart;
- 3) dotychczasowe doświadczenia podmiotu w dziedzinie personalizacji i elektronicznych zabezpieczeń dokumentów, istotne z punktu widzenia zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa systemu;
- 4) możliwość skutecznego nadzoru przez administrację rządową.

Do wyboru podmiotu stosowane będą odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. Nr 19, poz. 177, z późn. zm.⁷⁾) dotyczące przetargów.

W art. 29 projektu ustawy zapisano, że podmiotem wydającym karty przez okres 7 lat od dnia wejścia w życie ustawy będzie Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. (PWPW S.A.). Ze względu na posiadane doświadczenie i potencjał organizacyjno-techniczny PWPW S.A. jest jedynym podmiotem na

rynku polskim, który może w krótkim czasie przyjąć na siebie zadania określone w ustawie w zakresie systemu wydawania kart. Zadanie określone pojęciem „wydawanie kart” obejmuje szereg złożonych działań organizacyjno-technicznych oraz kosztownych procesów technologicznych, które muszą być wykonane jak najszybciej (w założeniu – do 5 maja 2005 r.) i kontynuowane – przy zachowaniu najwyższego poziomu bezpieczeństwa.

PWPW S.A. jest jednoosobową spółką akcyjną ze 100-procentowym udziałem Skarbu Państwa, a jednocześnie działa jako podmiot komercyjny, zgodnie z Kodeksem spółek prawa handlowego. Marka PWPW S.A. jest znana już od ponad osiemdziesięciu lat. Od początku swojego istnienia PWPW S.A. oferuje najwyższą jakość produktu i najwyższy poziom bezpieczeństwa oferowanych usług, gwarantowany dodatkowo kontrolą właścicielską ze strony Skarbu Państwa. Zasady bezpieczeństwa w PWPW S.A. dotyczą:

- 1) ochrony przed nieautoryzowanym dostępem fizycznym i logicznym;
- 2) utrzymywania systemów na założonym poziomie dostępności;
- 3) zapewniania integralności przetwarzania danych;
- 4) ochrony przetwarzanych danych osobowych;
- 5) zabezpieczenia przetwarzanych informacji niejawnych – zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 1999 r. Nr 11, poz. 95) oraz z właściwymi przepisami wykonawczymi.

PWPW S.A. należy do najnowocześniejszych firm funkcjonujących na polskim rynku, a po połączeniu w 2004 r. z Drukarnią Skarbową S.A. stała się jedynym w Polsce producentem oficjalnych dokumentów o najwyższym stopniu zabezpieczenia. Posiada duże doświadczenie w zakresie produkcji dokumentów – obecnie zajmuje się wytwarzaniem: praw jazdy i świadectw kwalifikacji, dowodów osobistych i wszelkich innych dokumentów identyfikacyjnych oraz paszportów.

Wskazanie w ustawie, na okres 7 lat, PWPW S.A. jako podmiotu wydającego karty nie przekreśla warunków konkurencji przedsiębiorstw realizujących określone zadania z zakresu STC. Trzeba jednak podkreślić, że sam proces obsługi przyjmowania wniosków o karty, ich personalizacji, zabezpieczania i wydawania kart nie ma i nie może mieć charakteru działalności stricte rynkowej, bowiem

odnosi się do zadań nałożonych na Państwo Członkowskie regulacjami wspólnotowymi i wymaga zagwarantowania pełnego bezpieczeństwa systemu. Natomiast charakter taki będą miały zamówienia komponentów oraz elementów niezbędnych do utworzenia i funkcjonowania systemu wydawania kart do TC. Poddostawcy PWPW S.A. będą wyłaniani z zachowaniem warunków konkurencyjności.

Rozwiązanie proponowane w projekcie ustawy jest swoistym rodzajem partnerstwa publiczno-prywatnego, spotykanego w Europie, pozwalającym na uniknięcie konieczności ponoszenia przez administrację publiczną nakładów inwestycyjnych na stworzenie systemu wydawania kart, a później kosztów jego bieżącej obsługi.

Analogiczne, jak w Polsce, rozwiązanie zostało przyjęte w przodujących w zakresie wdrażania STC państwach, m.in. w Niemczech (powierzenie zadania budowy systemu wydawania kart firmie Giesecke & Devrient), Francji (zaangażowanie firmy Chronoservices S.A., będącej spółką-córką francuskiej wytwórni papierów wartościowych Imprimerie Nationale) oraz w Hiszpanii (gdzie zadania te realizuje Fábrica Nacional de Moneday Timbre).

Warto zauważyć, że żaden rząd Państwa Członkowskiego UE nie powierzył realizacji systemu wydawania kart podmiotowi zagranicznemu.

W projekcie ustawy przyjęto, że minister właściwy do spraw transportu wyda rozporządzenia określające:

- 1) warunki, sposób oraz tryb wykonywania nadzoru nad podmiotem wydającym karty, kierując się koniecznością zabezpieczenia użytkowników kart oraz zapewnienia prawidłowego przebiegu procesu wydawania kart;
- 2) warunki techniczne i wymagania dotyczące bezpieczeństwa w procesie wydawania certyfikatów i tworzenia zabezpieczeń elektronicznych, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa STC;
- 3) wzory wniosków o wydanie kart oraz standardy, jakim powinny odpowiadać załączniki do wniosku, mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitej i przejrzystej formy wniosków oraz procedury i terminy ich obsługi i wydawania kart.

Natomiast, szczegółowe prawa i obowiązki podmiotu wydającego karty, jak również opłat za wydanie, wznowienie lub wymianę kart określi umowa zawarta między ministrem właściwym do spraw transportu a podmiotem wydającym karty.

2. Prezes GUM jest właściwy w sprawach:

- 1) świadectwa funkcjonalności dla TC i karty;
- 2) homologacji typu TC i karty.

Prezes GUM:

- 1) w drodze decyzji wydaje świadectwo funkcjonalności dla TC lub karty;
- 2) w drodze decyzji wydaje, zmienia lub odmawia wydania homologacji typu dla TC lub karty;
- 3) w drodze decyzji wydaje, na czas nieokreślony, zezwolenie na prowadzenie warsztatu, odmawia wydania zezwolenia, zmienia je lub cofa;
- 4) wydaje na okres 4 lat, świadectwo potwierdzające posiadanie przez technika warsztatu uprawnienia do wykonywania instalacji, napraw lub sprawdzania TC oraz przedłuża uprawnienie na kolejne 4 lata;
- 5) sprawuje nadzór nad podmiotami prowadzącymi warsztaty;
- 6) prowadzi ewidencję warsztatów;
- 7) przeprowadza specjalistyczne szkolenie i powołuje komisję przeprowadzającą egzamin końcowy.

W projektowanej ustawie określono delegacje dla:

- ministra właściwego do spraw gospodarki⁸⁾, który wyda rozporządzenia do ustawy określające:
 - 1) wymagania niezbędne do prowadzenia warsztatu,
 - 2) niezbędne dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w ustawie,
 - 3) zakres i sposób dokumentowania czynności przy wykonywaniu usług objętych zezwoleniem
- kierując się koniecznością zagwarantowania właściwych i bezpiecznych warunków pracy personelu oraz sprzętu umożliwiającego wykonywanie czynności i usług, objętych zezwoleniem w sposób zgodny z wymaganiami

zawartymi w przepisach niniejszej ustawy oraz rozporządzeń wspólnotowych, o których mowa w art. 2 pkt 1, oraz mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitego i prawidłowego sposobu dokumentowania czynności przy wykonywaniu usług objętych zezwoleniem;

4) wzór:

a) wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie warsztatu oraz zezwolenia na prowadzenie warsztatu,

b) specjalnej cechy nadawanej do poświadczania wykonywania czynności objętej zezwoleniem

– kierując się potrzebą zapewnienia jednolitości i przejrzystości wniosków, nadzoru nad wydawaniem zezwoleń oraz koniecznością zagwarantowania odpowiedniego zabezpieczenia przed fałszowaniem tych dokumentów, a także nadawanej cechy;

5) wzór świadectwa potwierdzającego uprawnienie dla technika warsztatu,

6) zakres i tryb przeprowadzania postępowania kwalifikacyjnego,

7) zakres kursu doszkalcającego,

8) sposób wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej

– kierując się koniecznością zapewnienia nadzoru nad wydawaniem świadectw i potrzebą ich odpowiedniego zabezpieczenia przed fałszowaniem, właściwego przygotowania zawodowego i kwalifikacji techników warsztatu oraz podnoszenia i uzupełniania posiadanej przez nich wiedzy wynikającej z postępu technicznego w dziedzinie tachografów cyfrowych oraz rodzajem wykonywanych czynności egzaminacyjnych i nakładem pracy członków komisji egzaminacyjnej;

– ministra właściwego do spraw administracji publicznej, który – w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki – wyda rozporządzenia określające:

1) wymagania w zakresie pobierania danych z tachografu cyfrowego, ich przechowywania przez podmiot prowadzący warsztat oraz tryb przekazywania danych ich właścicielom,

- 2) wzory: pokwitowania przekazania danych i poświadczenia braku możliwości ich pobrania z tachografu cyfrowego
 - kierując się koniecznością zapewnienia należytej dbałości przy wykonywaniu usług objętych zezwoleniem, a także wymogów w zakresie bezpieczeństwa tachografów cyfrowych;
- ministra właściwego do spraw finansów publicznych, który – w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki – wyda rozporządzenie określające wysokość:
 - 1) stawki godzinowej za czas pracy pracownika administracji miar,
 - 2) opłat za czynności, o których mowa w art. 17 ust. 2 pkt 2-6 ustawy
 - mając na uwadze strukturę kosztów poszczególnych czynności.

W projektowanej ustawie określono kompetencje podmiotu wydającego karty oraz jego obowiązki, zadania i czynności. Podmiot wydający karty:

- 1) prowadzi w imieniu ministra właściwego do spraw transportu krajowe centrum certyfikacji elektronicznej;
- 2) prowadzi centrum certyfikacji elektronicznej właściwe do wydawania elektronicznych zabezpieczeń;
- 3) generuje klucze i elektroniczne zabezpieczenia dla użytkowników krajowych oraz, w imieniu ministra właściwego do spraw transportu, prowadzi ich ewidencję zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1360/2002;
- 4) zapewnia komponenty niezbędne do produkcji kart;
- 5) przedstawia do zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw transportu projekty wzorów kart i stosowanych zabezpieczeń, uwzględniające wymagania określone w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1360/2002;
- 6) na zamówienie producentów tachografów cyfrowych dostarcza elektroniczne zabezpieczenia dla tych urządzeń;

- 7) realizuje proces wydawania kart, a w szczególności przyjmuje wnioski o wydanie, wznowienie lub wymianę kart i wydaje karty, zapewniając właściwą organizację ich odbioru na terenie kraju;
- 8) realizuje proces personalizacji kart;
- 9) prowadzi:
 - a) ewidencję kart wydanych, wznowionych, wymienionych, skradzionych, utraconych i uszkodzonych, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85,
 - b) wymianę, z krajowymi i zagranicznymi organami oraz uprawnionymi służbami i instytucjami, danych i informacji zawartych w ewidencji kart, za pośrednictwem TACHONETU;
- 10) upowszechnia informacje dotyczące formularzy wniosków wymaganych do wydania, wznowienia lub wymiany kart, publikuje i organizuje dystrybucję materiałów informacyjnych o warunkach stosowania i użytkowania kart oraz sankcjach przewidzianych prawem za naruszenie przepisów w tym zakresie.

Ponadto, podmiot wydający karty sprawdza prawdziwość danych zawartych we wniosku o wydanie karty warsztatowej, kierowcy lub przedsiębiorstwa, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa STC, a w przypadku kierowcy – zagwarantowania, że nie posiada on innej karty kierowcy (co do której deklaruje np. zagubienie lub kradzież lub wydanej w innym państwie).

Przewidziana w ustawie możliwość zwracania się podmiotu wydającego karty do organów wydających odpowiednio licencję na transport drogowy lub zaświadczenie o wykonywaniu przewozów na potrzeby własne, w celu potwierdzenia danych zawartych we wniosku o wydanie karty, nie spowoduje dodatkowych zadań dla tych organów. W ramach ich bieżącej współpracy z organami kontrolnymi, obecnie również dokonują one sprawdzenia i potwierdzenia nazwiska posiadacza licencji lub zaświadczenia, numeru i daty ważności tych dokumentów, co wynika z prowadzonych rejestrów wydanych licencji i zaświadczeń.

W projekcie ustawy, wychodząc z definicji, funkcji i przeznaczenia karty do TC, jednoznacznie określono, że wydanie karty jest czynnością niestanowiącą decyzji

administracyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.⁹⁾).

W rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85 wyraźnie zastrzeżono, że karta warsztatowa może być wydana na okres najwyżej roku. Po tym okresie będzie wznowiona, o ile technik warsztatu lub inny podmiot uprawniony do występowania o kartę nadal spełnia warunki wymagane do jej wydania. Okresy ważności dla pozostałych kart każde państwo ustala wewnątrz, przy czym powszechnie w UE przyjęto zasadę, że nie będzie to okres dłuższy niż 5 lat. Po tym okresie karta podlega wznowieniu, pod warunkiem – jak wyżej. Karta, jako elektroniczne urządzenie, ma żywotność techniczną najwyżej 7 lat i po upływie tego okresu nie gwarantuje już trwałości posiadanych zabezpieczeń i nie nadaje się do dalszego używania.

Karty wydawane będą na wniosek:

- 1) kierowcy – w przypadku karty kierowcy;
- 2) przewoźnika drogowego lub innego podmiotu wykonującego przewozy drogowe – w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) podmiotu prowadzącego warsztat oraz innego uprawnionego podmiotu, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1360/2002 – w przypadku karty warsztatowej;
- 4) kierownika lub dowódcy jednostki organizacyjnej organów upoważnionych do kontroli tachografów cyfrowych – w przypadku karty kontrolnej.

Terminy i warunki wydawania, wymiany lub wznowienia karty, określone w rozporządzeniu Rady (EWG) 3821/85 jedynie w odniesieniu do karty kierowcy, odnoszą się również do karty warsztatowej, przedsiębiorstwa i kontrolnej. Karta zostanie wydana po wniesieniu przez wnioskującego wymaganej opłaty.

W przypadku karty kierowcy przyjęto rozwiązanie dotyczące refundacji kierowcy przez pracodawcę kosztów uzyskania karty kierowcy, o ile pozostaje on w stosunku pracy oraz wykonuje przewozy pojazdami wyposażonymi w TC. Podstawową intencją tego przepisu jest z jednej strony powiązanie kierowców z przedsiębiorstwami transportowymi, na rzecz których wykonują oni przewozy drogowe i prowadzą nowoczesne pojazdy samochodowe wyposażone w TC, z drugiej zaś – zapewnienie im bezpieczeństwa socjalnego (pozostawania w

stosunku pracy) w przedsiębiorstwie, które zamierza wymienić stary tabor z tachografami analogowymi na nowe pojazdy z TC, a tym samym – oczekiwać będzie posiadania przez kierowców kart kierowców (np. odmowa uzyskania karty mogłaby skutkować wypowiedzeniem umowy o pracę). Zrefundowanie kosztu karty kierowcy przez przedsiębiorcę nie oznacza w żadnym razie prawa przedsiębiorcy do karty kierowcy.

W okresie swojej ważności karta ta jest osobistą kartą kierowcy i nie może mu być odebrana (z wyjątkiem sytuacji określonych w art. 14 ust. 4 pkt c rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85), nawet jeżeli kierowca zmieni miejsce pracy lub będzie pracował na rzecz kilku przedsiębiorców transportu drogowego.

Z drugiej strony, celem uniknięcia sytuacji, że użytkownicy kart posługują się nimi w sposób niedozwolony i nieprawny, w projekcie ustawy zaproponowano jednoznaczne wskazanie, jak należy postępować z kartami uszkodzonymi, nieważnymi lub znalezionymi (wspomniane rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 określa sposób postępowania w tym zakresie jedynie w odniesieniu do karty kierowcy). W tym kontekście karta stanowi własność podmiotu wydającego karty w danym państwie posiadającym system wydawania kart.

Wysokość opłat za wydanie kart określi umowa pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a podmiotem wydającym karty, przy czym do konsultacji w sprawie ceny kart zostaną włączone polskie organizacje o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszające przewoźników drogowych, pracodawców i pracodawców w sektorze transportu drogowego. Zawierając taką umowę, umawiające się strony uwzględnią koszty związane z wykonywaniem zadań przez podmiot wydający karty, a w szczególności z obsługą, produkcją, personalizacją, wydawaniem i dystrybucją kart oraz prowadzeniem ich ewidencji, a ponadto – ustalą, przez jaki okres cena nie będzie podlegała zmianie.

Wysokość opłat za wydanie, wznowienie lub wymianę kart zostanie opublikowana w drodze obwieszczenia w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz podana do publicznej wiadomości na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej oraz na stronie internetowej podmiotu wydającego karty.

Wpłaty z tytułu opłat za karty stanowiąc będą przychód podmiotu wydającego karty.

Biorąc pod uwagę postępującą liberalizację warunków wykonywania transportu drogowego w Unii Europejskiej, stały wzrost przewozów transportem drogowym i jego dominującą pozycję wśród gałęzi transportu lądowego, a także ostrą konkurencję między przedsiębiorcami w ramach tego sektora, Komisja Europejska od lat zwraca baczną uwagę na konieczność zwiększenia liczby, częstotliwości i poprawy jakości kontroli, co wyraziła m.in. w Białej Księdze KE z 2001 r. pt.: „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje”. Analogiczne opinie wyrażane są przez Parlament Europejski, rezolucje Rady ds. Transportu, partnerów społecznych w transporcie drogowym, a także organy kontrolne. Powszechne jest przekonanie o potrzebie ściślejszej i lepszej współpracy między organami odpowiedzialnymi za kontrole w Unii Europejskiej oraz stworzenie warunków efektywnego wykorzystania tachografów cyfrowych, które obowiązywać będą w pojazdach transportu drogowego rejestrowanych po raz pierwszy po dniu 5 sierpnia 2005 r.

Uwzględniając te tendencje, niniejsza ustawa zawiera przepisy precyzujące rodzaje naruszeń przepisów ustawy i rozporządzeń wspólnotowych, podlegające karom pieniężnym oraz grzywnom. W tym ostatnim przypadku określono katalog naruszeń ze strony kierowców wykonujących przewozy drogowe pojazdami samochodowymi, podlegającymi obowiązkowi posiadania i użytkowania TC. Dużą wysokość grzywny (do 10 000 zł) przewidziano w przypadkach, kiedy kierowca używa więcej niż jednej karty lub posługuje się cudzą kartą. W Unii Europejskiej uważa się te wykroczenia za najcięższe uchybienie w aspekcie celów przyświecających wprowadzeniu w transporcie drogowym TC. Do walki z tego typu zachowaniami kierowców stworzono teleinformatyczny, europejski system TACHONET.

Wpływy z grzywien oraz kar pieniężnych, jakie będą nakładane na przedsiębiorców transportu drogowego oraz podmioty prowadzące warsztaty, stanowiąc będą dochód budżetu państwa.

Projekt ustawy przewiduje zmiany w:

- 1) ustawie z 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) ustawie z 2001 r. o transporcie drogowym;
- 3) ustawie z 2001 r. – Prawo o miarach;

4) ustawie z 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Przedmiotowy projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projektowana ustawa o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ma bezpośredni wpływ na podmioty związane z krajowym i międzynarodowym transportem drogowym, przewozami drogowymi na potrzeby własne wykonywanymi w kraju i za granicą oraz wszystkimi innymi przewozami drogowymi w rozumieniu rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.

Będą to: kierowcy pojazdów i przewoźnicy drogowi, podlegający przepisom ww. rozporządzenia, organy kontrolne wykonujące kontrolę w transporcie drogowym oraz przedsiębiorcy prowadzący warsztaty serwisowe dla TC i technicy warsztatów, jak również producenci TC, kart i pojazdów samochodowych.

Pośrednio ustawa będzie wpływać na użytkowników korzystających z usług transportu drogowego oraz uczestników ruchu drogowego (przez zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego).

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji

W ramach konsultacji społecznych projekt ustawy w wersji z dnia 4 marca 2005 r. przesłano do następujących organizacji i instytucji:

- 1) Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 2) Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych;
- 3) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 4) Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej;
- 5) Polskiej Izby Motoryzacji;
- 6) Polskiej Izby Informatyki i Telekomunikacji;
- 7) Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”;
- 8) Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych;
- 9) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
- 10) Związku Zawodowego Kierowców w Polsce;

- 11) Związku Motoryzacyjnego SOIS;
 - 12) Przemysłowego Instytutu Motoryzacji „PIMOT”;
 - 13) Instytutu Transportu Samochodowego;
 - 14) Fundacji Promocji i Innowacji Technicznych „TachoForum”;
 - 15) Europejskiego Stowarzyszenia Laboratoriów Akredytowanych
- oraz umieszczono na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Swoje opinie, uwagi oraz propozycje zmian zapisów do ww. projektu ustawy zgłosiły:¹⁰⁾

- 1) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) w Polsce – wszystkie uwagi uwzględniono;
- 2) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji (PIGTSiS) – większość uwag uwzględniono lub nastąpiła zmiana poszczególnych zapisów w wyniku wniesionych uwag w ramach uzgodnień międzyresortowych, wobec czego uwagi PIGTSiS stały się nieaktualne.

Propozycja dopisania w art. 16 ust. 6 „jednostki dysponującej prawem do dokumentacji technicznej tachografu cyfrowego”, o której mowa w art. 16 ust. 2 pkt 1, nie jest uzasadniona, bowiem w przepisie tym chodzi o szkolenie specjalistyczne w zakresie sprawdzania, a nie o szkolenie dla uzyskania uprawnienia w zakresie instalacji lub napraw tachografów cyfrowych;

- 3) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM) – większość uwag uwzględniono.

Nie uwzględniono propozycji zmian przepisów, które spowodowałyby rozbieżność z wymaganiami legislacji wspólnotowej.

Wymagania dotyczące kwalifikacji techników warsztatu (w tym: uprawnienie określonych podmiotów do prowadzenia szkoleń na różnych poziomach) wynikają z konieczności zapewnienia jak najwyższej jakości usług warsztatowych w zakresie instalacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych i bezpieczeństwa systemu;

- 4) Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji (PIIT) – większość uwag uwzględniono lub nastąpiła zmiana poszczególnych przepisów w wyniku wniesionych uwag w

ramach uzgodnień międzyresortowych, wobec czego uwagi PIIT stały się nieaktualne.

Nie uwzględniono uwagi dotyczącej wykreślenia kompetencji Prezesa GUM w zakresie homologacji czy świadectwa funkcjonalności, bowiem niezależnie od obowiązków producenta tachografów cyfrowych organ ten będzie odpowiedzialny za wydanie określonych decyzji lub zaświadczeń;

- 5) Związek Zawodowy Kierowców (ZZK) w Polsce – wniesione ogólne uwagi ZZK koncentrują się na kwestii „obciążenia znacznymi kosztami przewoźników”¹¹⁾. Na tym tle podnoszona jest sprawa ograniczonych okresów ważności kart do tachografów cyfrowych. Propozycja wydawania kart na czas nieokreślony nie może być uwzględniona ze względu na przepisy w tym zakresie w legislacji wspólnotowej, o której mowa w art. 2 pkt 1. Ważność karty – maksymalnie 5 lat – wynika także z uwarunkowań technicznych dotyczących żywotności karty elektronicznej, jaką jest karta do tachografu cyfrowego (generalnie, nie dłużej niż 7 lat).

Obecnie nie ma jeszcze ustalonej ceny kart wydawanych w Polsce, jednak – jak wskazują przykłady innych Państw Członkowskich, gdzie prace nad systemem wydawania kart są istotnie zaawansowane – cena karty będzie się wahać w granicach 26-100 euro. Ponadto, w projekcie ustawy przewidziano możliwość refundacji kosztów uzyskania karty kierowcy przez zatrudnionego kierowcę.

Karta kierowcy, jako karta osobista (zgodnie z wyraźnym przepisem rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85), jest związana z określonym kierowcą i może być przez niego używana niezależnie od miejsca pracy;

- 6) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych (OPZZ) w Warszawie – uwagi zostały uwzględnione;
- 7) Przemysłowy Instytut Motoryzacji (PIMOT) – uwagi zostały uwzględnione częściowo.

Ustawa odnosi się wyłącznie do tachografów cyfrowych, a jej tytuł, mówiący o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących, wskazuje na kompleksowość i złożoność zagadnienia. W tym kontekście, niezbyt jasna jest uwaga, że „projekt ustawy (...) nie wybiega w przyszłość, np. uwzględniając coraz większe możliwości techniki”. Wręcz przeciwnie, projekt odnosi się do najnowszej technologii w

zakresie kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy kierowców – do technologii cyfrowej. Stąd też, tak duże wymagania dotyczące uzyskiwania zezwoleń na prowadzenie warsztatów i uprawnień zatrudnionych w nich techników. Przepisy w tym zakresie muszą być zawarte w ustawie, bowiem tego wymaga technika legislacyjna w Polsce.

Proponowane określenie funkcji kart, uwagi dotyczące potwierdzania spełnienia wymogów funkcjonalności tachografów cyfrowych i kart, a także – prowadzenia badań homologacji typu, nie mogą być uwzględnione, bowiem w tym zakresie bezpośrednio obowiązują rozporządzenia wspólnotowe, o których mowa w art. 2 pkt 1 projektu ustawy.

Poruszona kwestia dostaw kart do tachografów cyfrowych nie jest przedmiotem regulacji. Podmiot zajmujący się wydawaniem kart (w tym ich personalizacją) – jak wynika z projektu ustawy – będzie karty samodzielnie produkował lub kupował na rynku;

- 8) Fundacja Promocji i Innowacji Technicznych „TachoForum” – większość uwag uwzględniono lub stały się one nieaktualne wobec wprowadzonych zmian w obecnej wersji projektu ustawy;

Proponowana uwaga dotycząca kontynuacji działalności przez „istniejące dzisiaj warsztaty, pod nadaną cechą” wynika prawdopodobnie z niezrozumienia zakresu projektu ustawy, która odnosi się wyłącznie do tachografów cyfrowych. Istniejące warsztaty mogą kontynuować swoją działalność w zakresie tachografów analogowych, tak jak dotychczas, w oparciu o przepisy ustawy – Prawo o miarach.

Rozporządzenia wspólnotowe, o których mowa w art. 2 pkt 1, określają m.in. sytuacje, w których może nastąpić cofnięcie decyzji w sprawie homologacji typu, a także częstotliwość kontroli warsztatów, wobec czego nie jest możliwe uwzględnienie uwag „TachoForum” w sprawie odpowiednio: zamieszczenia w projekcie i zmiany przepisów;

- 9) Europejskie Stowarzyszenie Laboratoriów Akredytowanych (ESLA) – większość uwag została uwzględniona.

Propozycje dotyczące: „wdrożenia systemu jakości na zgodność z normą ISO 9000” i „przedłużenia okresu, na jaki wydawana jest karta serwisowa do

4 lat” wynikają z nieznanomości przepisów legislacji wspólnotowej, o której mowa w art. 2 pkt 1 projektu ustawy, i nie mogą być uwzględnione.

O wysokości kar pieniężnych za nieprzestrzeganie prawa każde Państwo Członkowskie decyduje we własnym zakresie, jednak przestrzegając wspólnotowych zasad, m.in. proporcjonalności nałożonej kary i naruszenia. Proponowana przez ESLA kara pieniężna w wysokości 50 tys. zł wydaje się niewspółmiernie wysoka.

Wymagania dotyczące zakresu szkolenia, trybu postępowania kwalifikacyjnego i podmiotów do tego upoważnionych wynikają z konieczności zapewnienia jak najwyższej jakości usług warsztatowych w zakresie instalacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych i bezpieczeństwa systemu.

3. Wyniki analizy wpływu aktu normatywnego w szczególności na:

1) sektor finansów publicznych

Wdrożenie w Polsce systemu tachografów cyfrowych spowoduje zasadniczą poprawę skuteczności organów kontrolnych w walce o przestrzeganie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów w transporcie drogowym, wymaganych przerw i odpoczynku dziennego oraz tygodniowego kierowców. Umożliwi bowiem:

- a) dokładniejszą i bardziej skuteczną kontrolę na drogach i w przedsiębiorstwach transportu drogowego,
- b) poprawę wskaźników pomiaru czasu pracy kierowców nawet o 100%,
- c) eliminację symulowania przez kierowców istnienia drugiego kierowcy w pojeździe,
- d) ograniczenie stanów przemęczenia kierowców w czasie prowadzenia pojazdów,
- e) zwiększenie, zgodnie z przepisami wspólnotowymi, liczby i częstotliwości kontroli na drogach oraz w przedsiębiorstwach transportu drogowego.

W związku z tym, przewidywane są znaczne wpływy z tytułu kar pieniężnych oraz grzywnien za niestosowanie się do przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów rozporządzeń wspólnotowych wskazanych w projekcie ustawy.

Dochodem budżetu będą też opłaty za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa GUM lub upoważnione przez niego organy administracji miar, określone w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych, część ww. środków może być gromadzona na wydzielonym rachunku dochodów własnych organów administracji miar.

Brak jest na obecnym etapie możliwości określenia wpływów do budżetu z tytułu opłat za czynności wykonywane przez Prezesa GUM lub organy administracji miar, jak również z tytułu kar pieniężnych i grzywien. System jest całkowicie nowy, nie funkcjonuje jeszcze w żadnym państwie w Europie, wobec czego brak jest skali porównawczej i wzorców.

W wyniku zwiększonej możliwości egzekwowania zachowań kierowców i przedsiębiorców transportu drogowego zgodnych z prawem, nastąpi poprawa bezpieczeństwa na drogach. Przewiduje się tym samym zmniejszenie wydatków związanych z następstwami nieszczęśliwych (w tym śmiertelnych) wypadków drogowych powodowanych przez pojazdy ciężarowe i autobusy uczestniczące w ruchu (w tym: z usuwaniem strat fizycznych, leczeniem rannych, odszkodowaniami).

W związku z wejściem w życie przepisów niniejszej ustawy koszty finansowe związane z poprawą wyposażenia technicznego i szkoleniami w zakresie funkcjonowania TC i kart oraz interpretacji zapisów z cyfrowych urządzeń rejestrujących poniosą służby kontrolne, które mają w swoich zadaniach kontrolę w zakresie transportu drogowego.

Komenda Główna Policji szacuje potrzeby finansowe związane z wejściem w życie omawianej regulacji prawnej na kwotę 1 926,5 tys. zł. Obejmują one szkolenia specjalistyczne 700 policjantów, zakup kart kontrolnych dla przeszkolonych funkcjonariuszy oraz zakup wyposażenia i sprzętu, w tym tachografów do ćwiczeń, programów komputerowych, palmtopów i czytników kart.

Główny Inspektorat Transportu Drogowego przewiduje łączne wydatki na kwotę 1 569 tys. zł. Planowana kwota obejmuje koszty szkolenia inspektorów, zakup kart kontrolnych oraz zakup niezbędnego wyposażenia i sprzętu, jak wyżej.

Wejście w życie omawianej regulacji prawnej będzie wymagało poniesienia określonych kosztów także przez niektóre resorty i urzędy zaangażowane we wdrożenie systemu tachografów cyfrowych, w tym: MI, GUM oraz MSWiA.

MI szacuje niezbędne wydatki na kwotę 797 tys. zł z przeznaczeniem na dodatkowe zatrudnienie, wyjazdy zagraniczne, wizyty zagranicznych ekspertów i konsultantów, upowszechnianie informacji o tachografach cyfrowych w środowisku przewoźników transportu drogowego, tłumaczenia, prace zlecone, ekspertyzy itp. Należy zaznaczyć, że w ustawie budżetowej na rok 2005 w części 39 – Transport, w dziale 750 – Administracja publiczna zwiększono wydatki budżetu MI o 797 tys. zł. Główny Urząd Miar potrzeby finansowe związane z wdrożeniem systemu tachografów cyfrowych oszacował na kwotę 20168 tys. zł. Kwota ta obejmuje: współfinansowanie projektu w ramach programu Transition Facility, dodatkowe wyposażenie dla Laboratorium Badań Środowiskowych GUM, aparaturę do sprawdzania zgodności z wymaganiami w zakresie procedur informatycznych, wyposażenie dla terenowych urzędów administracji miar umożliwiające wykonywanie sprawdzeń tachografów cyfrowych.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji nie przewiduje dodatkowych nakładów finansowych związanych z obowiązkiem udostępniania danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców na potrzeby systemu wydawania kart oraz wymiany danych poprzez system TACHONET.

Należy podkreślić, że przedstawione wyżej kalkulacje potrzeb finansowych mają charakter szacunkowy.

Fakt wejścia w życie omawianej ustawy nie spowoduje zasadniczych zmian kadrowych w administracji rządowej. Zwiększone zapotrzebowanie na 5 dodatkowych etatów w Ministerstwie Infrastruktury było zgłaszane w 2004 r. Ministerstwo Finansów przyznało na ten cel środki, zasilając budżet MI na 2005 r. kwotą w wysokości 209 tys. zł, w ramach wspomnianej wyżej kwoty 797 tys. zł. W pierwszym kwartale 2005 r. nastąpiło zatrudnienie pracowników, o których mowa, w Departamencie Transportu Drogowego MI.

Zgłoszone przez GUM w 2004 r. zapotrzebowanie na 1 dodatkowy etat może być zrealizowane z posiadanych limitów zatrudnienia, które – według rozeznania Ministerstwa Finansów – nie zostały wykorzystane.

Wydatki niemajątkowe, jakie wystąpią w związku z wdrażaniem STC oraz realizacją ustawy, powinny być pokryte z budżetów poszczególnych ministerstw i urzędów na rok 2005, zaangażowanych w wykonywanie nałożonych na nie zadań.

Na pokrycie wydatków majątkowych, związanych z wdrożeniem systemu tachografów cyfrowych (STC), w ustawie budżetowej na rok 2005, w części 3, poz. 54, zaplanowano (rezerwa celowa) środki w wysokości 8 mln zł. Do kompetencji ministra właściwego do spraw transportu, jako zarządzającego STC, będzie należeć przygotowanie projektu podziału rezerwy celowej;

2) rynek pracy

Nie wykonywano badań i analiz wpływu wdrożenia STC na rynek pracy w Polsce, stąd zawarte w niniejszej OSR wnioski mają charakter intuicyjny. Można zakładać, że wejście w życie przepisów ustawy zwiększy zapotrzebowania na nowe stanowiska pracy w przedsiębiorstwach (m.in. w zakresie zarządzania, programowania, konsultingu, promocji) w związku z koniecznością wdrożenia r o z w i ą z a ń t e c h n i c z n o - -organizacyjnych zapewniających właściwe użytkowanie cyfrowych urządzeń rejestrujących, właściwe i bezpieczne gromadzenie i przechowywanie danych z tachografów cyfrowych oraz kart, a także umożliwiających prawidłową analizę, interpretację i wykorzystywanie wyników do poprawy organizacji pracy kierowców i przedsiębiorstwa oraz zarządzania taborem samochodowym.

Istnieje prawdopodobieństwo zwiększenia zatrudnienia kierowców w sektorze transportu drogowego (zaostreżenie kontroli na drogach i w przedsiębiorstwach wykonujących przewozy drogowe może wpłynąć na zmniejszenie ponadnormatywnej pracy kierowców; będzie to rezultatem skuteczniejszego egzekwowania przestrzegania przez kierowców maksymalnych norm czasu prowadzenia pojazdu i gwarantowanych okresów odpoczynku).

Po stronie warsztatów powstaną nowe koszty wynikające z konieczności zakupu wyposażenia technicznego oraz szkoleń. W dłuższym okresie czasu można się liczyć ze zmniejszeniem zapotrzebowania na instalację tachografów analogowych, tym samym – nie będzie potrzebnych tyle warsztatów, ile funkcjonuje obecnie. Przez wiele lat będzie istniał dualizm w zakresie stosowania urządzeń

rejestrujących w transporcie drogowym i związanej z tym kontroli na drogach oraz w przedsiębiorstwach transportu drogowego;

3) konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Wejście w życie niniejszej ustawy i wdrożenie STC, jak można przewidywać, spowoduje wzrost kosztów w transporcie drogowym:

- a) ze względu na konieczność adaptacji przedsiębiorstw tego sektora do wymagań obsługi tachografów cyfrowych i kart (zakup sprzętu komputerowego, zatrudnienie analityków danych, zwiększenie potencjału nadzoru i monitorowania pracy kierowców wykonujących przewozy, koszty związane z pobieraniem danych z TC i kart, ich przechowywaniem oraz właściwym zabezpieczeniem),
- b) z tytułu kar nakładanych na przedsiębiorców i grzywien płaconych przez kierowców; stopniowo sytuacja powinna się poprawić w miarę dostosowywania się przedsiębiorców transportu drogowego do wymagań,
- c) z powodu konieczności ponoszenia kosztów zakupu kart dla kierowców i przedsiębiorców oraz kosztów szkoleń w zakresie problematyki tachografów cyfrowych.

W związku z powyższym trzeba się liczyć ze wzrostem cen usług transportowych zarówno w przewozach osób, jak i rzeczy.

Wdrożenie w Polsce STC, w tym posiadanie zdolności do wydawania kart do tachografów cyfrowych, przyczyni się do zrównania warunków funkcjonowania polskich i innych unijnych przedsiębiorców międzynarodowego transportu drogowego. Jednocześnie poprawią się warunki konkurencji w wyniku lepszej i skuteczniejszej kontroli zachowań naruszających uczciwe zasady wykonywania przewozów drogowych, a tym samym – nastąpi poprawa jakości przewozów. Ma to szczególne znaczenie w transporcie drogowym osób, gdzie występują przewozy dużych grup ludności, w tym dzieci;

4) wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie ustawy nie będzie miało bezpośredniego wpływu na sytuację i rozwój regionalny. Pośrednie skutki długoterminowe to poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach i tym samym wzrost mobilności społeczeństwa i rozwój ruchu turystycznego wykonywanego autobusami i pojazdami prywatnymi.

W tym kontekście można przewidywać polepszenie się warunków rozwoju regionów, przez które lub w ich pobliżu przebiegają drogi krajowe o dużym natężeniu ruchu.

-
- 1) TC przewidziany do zainstalowania lub zainstalowany w pojeździe samochodowym określany jest też terminem „jednostka pojazdowa” (w jęz. angielskim: Vehicle Unit - VU).
 - 2) Ponieważ wdrożenie STC zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 2135/98 z dnia 24 września 1998 r. zmieniającym rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz dyrektywę 88/599/EWG dotyczącą stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 (Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998, str. 1) – czyli od dnia 5.05.2004 r. (dla kart) i od dnia 5.08.2004 r. (dla całego STC) – okazało się niewykonalne technicznie, KE zdecydowała się na przesunięcie terminu o 12 miesięcy. List-memorandum wice-przewodniczącej KE skierowany został w końcu kwietnia 2004 r. do administracji transportowych wszystkich 25 Państw Członkowskich UE i państw ówczesznie kandydujących do UE (w tym do Polski).
 - 3) Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str.1.
 - 4) Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str. 8.
 - 5) Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998, str. 1.
 - 6) Dz. Urz. EWG L 207 z 5.08.2002, str. 1.
 - 7) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 96, poz. 959, Nr 116, poz. 1207, Nr 145, poz. 1537 i Nr 273, poz. 2703.
 - 8) Przepisy odnoszące się do zatwierdzenia typu tachografów analogowych stosowanych obecnie w transporcie drogowym, wydawania certyfikatów zgodności dla typu tachografu, wydawania, odmowy wydania i cofania zezwoleń na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie wykonywania instalacji, napraw oraz sprawdzania tachografów analogowych zawarte są w ustawie z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2004 r. Nr 243, poz. 2441) oraz stosownych rozporządzeniach wykonawczych do niej. Od lat zadania wynikające z tej ustawy wykonują organy administracji miar, do których należy Prezes Głównego Urzędu Miar (GUM). Nadzór nad Prezesem sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki.
 - 9) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 84, Nr 153, poz. 1271 i Nr 169, poz. 1387, z 2003 r. Nr 130, poz. 1188 i Nr 170 poz. 660, z 2004 r. Nr 162, poz. 1692.
 - 10) W opisie uwag uwzględnionych i nieuwzględnionych jest odniesienie do niniejszej wersji projektu ustawy.
 - 11) Ponieważ uwagi zgłasza Związek Zawodowy Kierowców, należy domniemywać, że chodzi tu o koszty kart kierowców.



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU

Jarosław Pietras

Sekr.Min.JP-1007/105/DP/km

Warszawa, 30.05.2005 r.

Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. nr 106, poz. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Jarosława Pietrasa, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedstawionym projektem ustawy (pismo nr RM-10-48-05) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

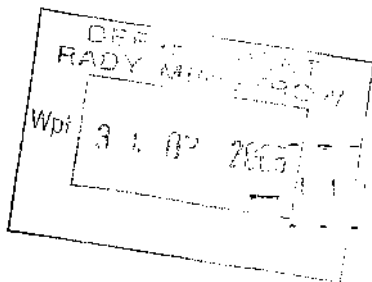
Przedmiot projektowanej regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmiej wiadomości:

Pan Wojciech Hałka
Podsekretarz Stanu
Minister Infrastruktury

2005-05-31



67

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI I PRACY¹⁾**

z dnia

w sprawie wymagań niezbędnych do prowadzenia warsztatu

Na podstawie art. 6 ust. 7 ustawy z dnia 2005 r. o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wymagania niezbędne do prowadzenia warsztatu w zakresie warunków lokalowych, wyposażenia technicznego, miejsc parkingowych;
- 2) dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w pkt 1;
- 3) zakres i sposób dokumentowania czynności przy wykonywaniu usług objętych zezwoleniem.

§ 2. 1. Podmiot prowadzący warsztat powinien posiadać osobne pomieszczenia lub miejsca przeznaczone wyłącznie do:

- 1) wykonywania napraw, instalacji i sprawdzania tachografów cyfrowych;
- 2) obsługi klienta;
- 3) przechowywania danych podlegających ochronie oraz wyposażenia stosowanego do nakładania zabezpieczeń w tym kart warsztatowych.

2. Pomieszczenia lub miejsca przeznaczone do:

- 1) wykonywania napraw, instalacji i sprawdzania - powinny być wyposażone w instalację elektryczną;
- 2) obsługi klienta - powinny być wyposażone w instalację elektryczną, wodno-kanalizacyjną oraz instalację centralnego ogrzewania.

3. Pomieszczenie lub miejsce, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, powinno być:

- 1) wydzielone trwałymi ścianami;
- 2) zabezpieczone przez wejściem osób nieuprawnionych, w szczególności zamykane na zamek szyfrowy.

§ 3. Podmiot prowadzący warsztat powinien dysponować co najmniej dwoma miejscami parkingowymi dla pojazdów, w których mają być naprawiane, instalowane lub sprawdzane tachografy cyfrowe.

§ 4. Jeżeli podmiot prowadzący warsztat, posiada zezwolenie, o którym mowa w art. 16c ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2004 r. Nr 243, poz. 2441) do wykonywania instalacji, napraw i sprawdzania tachografów cyfrowych oraz obsługi klienta, może wykorzystywać pomieszczenia i miejsca parkingowe wykorzystywane do napraw lub instalacji i sprawdzania oraz obsługi klienta urządzeń rejestrujących – tachografów samochodowych.

§ 5. Zakres wyposażenia technicznego warsztatów, określa załącznik do rozporządzenia.

§ 6. Dokumentami potwierdzającymi spełnianie wymagań w zakresie warunków lokalowych oraz miejsc parkingowych są szczególności:

- 1) kopie dokumentów potwierdzających tytuł prawny przedsiębiorcy do lokalu użytkowego niezbędnego do wykonywania działalności;
- 2) opis lokalu, ze szczególnym uwzględnieniem pomieszczeń lub miejsc, o których mowa w § 2 i ich wyposażenia technicznego;
- 3) kopie dokumentów potwierdzające uprawnienie do korzystania z:
 - a) miejsc parkingowych dla pojazdów, w których mają być naprawiane, instalowane lub sprawdzane urządzenia rejestrujące,
 - b) baz drogowych, na których mają być wykonywane pomiary.

§ 7. Dokumentami potwierdzającymi spełnianie w wymagań w zakresie wyposażenia technicznego są:

- 1) dokument zawierający wykaz przyrządów pomiarowych lub stanowisk pomiarowych wchodzących w skład wyposażenia technicznego stosowanego do sprawdzania urządzeń rejestrujących uwzględniający:
 - a) nazwę i typ,
 - b) znak i numer fabryczny,
 - c) ich charakterystyki metrologiczne;
- 2) kopie aktualnych świadectw:
 - a) legalizacji przyrządów pomiarowych,
 - b) wzorcowań, wykonanych przez administrację miar lub akredytowane laboratoria pomiarowe, dotyczących przyrządów pomiarowych stosowanych podczas sprawdzania tachografów cyfrowych;
- 3) dokument zawierający harmonogram wzorcowania przyrządów pomiarowych wchodzących w skład wyposażenia technicznego.

§ 8. 1. Przedsiębiorca dokumentuje wykonanie czynności przy naprawie, instalacji lub sprawdzeniu tachografu cyfrowego w księdze rejestrowej w sposób zapewniający integralność, trwałość, poufność i bezpieczeństwo przechowywanych danych.

2. W księdze rejestrowej zamieszczane są dane zawierające:

- 1) datę przyjęcia i wydania tachografu cyfrowego;
- 2) miejsca nałożenia cech i naniesione na nich dane identyfikacyjne przy przyjęciu i wydaniu;
- 3) dane identyfikujące tachograf cyfrowy z uwzględnieniem danych przetwornika ruchu, o ile są one zapisane w pamięci danych tachografu;
- 4) nazwę i adres zleceniodawcy;
- 5) zakres wykonanych czynności;
- 6) dane identyfikujące pojazd, w którym tachograf cyfrowy jest zainstalowany w przypadku wykonania instalacji, sprawdzenia po instalacji lub sprawdzenia okresowego;
- 7) podpis pracownika odpowiedzialnego za wykonane czynności.

§ 9. 1. Sprawdzenie tachografu cyfrowego nowego lub po naprawie wymaga, by przedsiębiorca przeprowadził i dodatkowo dokumentował:

- 1) sprawdzenie zgodności tachografu cyfrowego z zatwierdzonym typem i wymaganiami, w szczególności w zakresie:
 - a) poprawności stanu technicznego i nałożonych zabezpieczeń,

b) wartości błędów wskazań i rejestracji prędkości i długości drogi wyznaczonych na stanowisku pomiarowym,

c) dobowej odchyłki wskazań zegara,

d) poprawności rejestracji danych w pamięci urz. rej. i na karcie do tachografu;

2) kalibrację tachografu cyfrowego w zakresie aktualizacji dostępnych danych.

2. Zapisane na karcie warsztatowej dane dotyczące kalibracji powinny być przeniesione i przechowywane na innym nośniku w sposób zapewniający integralność, trwałość i bezpieczeństwo ich przechowywania oraz możliwość łatwego ich odszukania w powiązaniu z wykonanym zleceniem.

§ 10. 1. Sprawdzenie tachografu cyfrowego po zainstalowaniu lub okresowe w użytkowaniu wymaga, by przedsiębiorca wykonał czynności, o których mowa w art. 9, z zastrzeżeniem, że kalibracja dotyczy aktualizacji wszystkich wymaganych danych.

2. Ponadto przedsiębiorca dokumentuje:

- 1) rozbieżności pomiędzy danymi naniesionymi na tabliczce pomiarowej a danymi zapisanymi w pamięci tachografu cyfrowego lub stanem faktycznym, istniejące przy przyjmowaniu tachografu do sprawdzenia w użytkowaniu;
- 2) sprawdzenie poprawności instalacji oraz poprawności działania zespołu tachograf cyfrowy – pojazd;
- 3) wartość stałej tachografu cyfrowego;
- 4) wyznaczenie wartości współczynnika charakterystycznego pojazdu;
- 5) sprawdzenie zgodności z wymaganiami w zakresie wartości błędów wskazań i rejestracji zespołu tachograf cyfrowy – pojazd po zainstalowaniu lub w użytkowaniu;
- 6) wyznaczenie obwodu tocznego kół napędowych pojazdu oraz rozmiar opon kół pojazdu;
- 7) datę wyznaczenia wartości współczynnika charakterystycznego pojazdu i obwodu tocznego kół, którą łącznie z pozostałymi wymaganymi danymi nanosi na nową tabliczkę pomiarową tachografu.

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

Minister Gospodarki i Pracy

1) Minister Gospodarki i Pracy kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki i Pracy (Dz. U. Nr 134, poz. 1428).

Załącznik do rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia.....(poz...)

Wymagania niezbędne do prowadzenia warsztatu w zakresie warunków lokalowych, wyposażenia technicznego, miejsc parkingowych

Lp.	Charakterystyka przyrządu pomiarowego lub urządzenia pomocniczego	Wymagania
1	Stanowisko pomiarowe do wyznaczania błędów długości drogi i prędkości cyfrowego urządzenia rejestrującego	świadcstwo wzorcowania; poprawność współpracy z cyfrowymi urządzeniami rejestrującymi
2	Przyrząd do wyznaczania dobowej odchyłki czasu cyfrowego urządzenia rejestrującego oraz korekty wskazań zegara	świadcstwo wzorcowania; poprawność współpracy z cyfrowymi urządzeniami rejestrującymi
3	Stanowisko pomiarowe (rolkowe lub innej konstrukcji) służące do wyznaczania współczynnika charakterystycznego pojazdu albo baza drogowa o długości nie mniejszej niż 20 m oraz przyrząd do wyznaczania w sposób automatyczny współczynnika charakterystycznego pojazdu albo baza drogowa o długości 1000 m oraz przyrząd do wyznaczania współczynnika charakterystycznego pojazdu	świadcstwo wzorcowania oraz świadcstwo ekspertyzy dla przyrządów, których przydatność nie została potwierdzona w inny sposób przez administrację miar
4	Wyposażenie umożliwiające przeprowadzenie kalibracji cyfrowych urządzeń rejestrujących (włącznie z operacją parowania przetwornika ruchu)	poprawność współpracy z cyfrowymi urządzeniami rejestrującymi
5	Wyposażenie do pobierania danych zapisanych w cyfrowych urządzeniach rejestrujących i ich przenoszenie ich na inny nośnik	poprawność współpracy z cyfrowymi urządzeniami rejestrującymi

Lp.	Charakterystyka przyrządu pomiarowego lub urządzenia pomocniczego	Wymagania
1	Wyposażenie umożliwiające uporządkowane i bezpieczne przechowywanie danych pobranych z urządzeń rejestrujących oraz danych zapisywanych na kartach warsztatowych. Wymagana możliwość odczytu danych z kart warsztatowych, zachowanie integralności przechowywanych danych wraz elektronicznymi zabezpieczeniami, zabezpieczenia przed dostępem do danych osób nieupoważnionych oraz możliwość bezpiecznego przekazywania danych do ich właścicieli.	poświadczenie przydatności oprogramowania (GUM)
2	Manometr do pomiaru ciśnienia w oponach pojazdów mechanicznych.	świadczenie legalizacji
3	Przymiar wstęgowy metalowy lub inne urządzenie do wyznaczania obwodu tocznego kół pojazdu	świadczenie wzorcowania oraz świadczenie ekspertyzy dla przyrządów, których przydatność nie została potwierdzona w inny sposób przez administrację miar
4	Kanał lub najazd lub podnośnik samochodowy .	Nie dotyczy

UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 6 ust. 7 ustawy, zobowiązującej ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia w drodze rozporządzenia wymagania niezbędne do prowadzenia warsztatu, niezbędne dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, niezbędnych do prowadzenia warsztatu oraz zakres i sposób dokumentowania czynności przy wykonywaniu usług objętych zezwoleniem.

Określenie wymagań niezbędnych do prowadzenia warsztatu, obejmujących warunki lokalowe, wyposażenie techniczne oraz miejsca parkingowe ma na celu zagwarantowanie właściwych i bezpiecznych warunków pracy personelu oraz sprzętu umożliwiającego wykonywanie czynności i usług, objętych zezwoleniem w sposób zgodny z wymaganiami zawartymi w przepisach niniejszej ustawy oraz w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 roku w sprawie urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. EWG L 370 z 31.12.1985, str. 8 oraz Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998 r., str. 1) i w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 roku dostosującym po raz siódmy do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 207 z 5.08.2002, str.1).

Wskazanie natomiast dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań niezbędnych do prowadzenia warsztatu oraz zakres i sposób dokumentowania czynności przy wykonywaniu usług objętych zezwoleniem umożliwi jednolity i prawidłowy sposób dokumentowania czynności przy wykonywaniu usług objętych zezwoleniem.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI I PRACY¹⁾**

z dnia

**w sprawie wzoru wniosku o wydanie zezwolenia, zezwolenia na prowadzenie warsztatu
oraz specjalnej cechy nadawanej do poświadczania czynności objętych zezwoleniem**

Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 2005 r. o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie warsztatu;
- 2) wzór zezwolenia na prowadzenie warsztatu;
- 3) wzór specjalnej cechy nadawanej do poświadczania wykonania czynności objętych zezwoleniem.

§ 2. Wzór wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie warsztatu, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Wzór zezwolenia na prowadzenie warsztatu, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. Wzór specjalnej cechy używanej do poświadczania wykonania czynności objętych zezwoleniem, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

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

Minister Gospodarki i Pracy

1) Minister Gospodarki i Pracy kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki i Pracy (Dz. U. Nr 134, poz. 1428).

WZÓR

WNIOSEK O WYDANIE ZEZWOLENIA NA PROWADZENIE WARSZTATU

..... (nazwa lub imię i nazwisko wnioskodawcy) (miejsce i data sporządzenia wniosku)
..... (miejsce zamieszkania lub adres siedziby)	Do Prezesa Głównego Urzędu Miar ul. Elektoralna 2, 00-139 Warszawa
WNIOSEK¹	
..... z siedzibą/ zamieszkały w, (nazwa lub imię i nazwisko podmiotu) (miejscowość)	
ul. nr domu lok., kod,, (adres) (poczta)	
NIP, REGON ² , ³ . (numer identyfikacji podatkowej) (numer identyfikacyjny REGON) (oznaczenie specjalnej cechy)	
WNOSZĘ O:	
wydanie zezwolenia na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia warsztatu	
Działalność w określonym wnioskiem zakresie będzie wykonywana w: (wskazanie miejsca świadczonych usług wraz z podaniem adresu)	
w zakresie: (określenie zakresu świadczonych usług)	
<u>Do wniosku dołączam⁴:</u>	
1)	
2)	
3)	
..... (pieczęć i podpis)	

¹) Jeżeli podmiot jest reprezentowany przez pełnomocnika, po wyrazie wniosek należy wpisać „działając w imieniu i na rzecz” ...

²) jeżeli został wnioskodawcy nadany.

³) wypełnić wyłącznie w przypadku jeżeli podmiot posiada zezwolenie o którym mowa w art. 16c ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2004 r. Nr 243, poz. 2441).

⁴) Jeżeli podmiot jest reprezentowany przez pełnomocnika, do wniosku należy dołączyć pełnomocnictwo.

WZÓR
ZEZWOLENIE NA PROWADZENIE WARSZTATU



PREZES
GŁÓWNEGO URZĘDU MIAR
(Imię i Nazwisko)

Warszawa, dnia r.

ZEZWOLENIE Nr

Na podstawie art. 7 ust. 1 ustawy z dnia o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr ... , poz.)

UDZIELAM ZEZWOLENIA*

.....
(określenie wnioskodawcy, oraz odpowiednio jego miejsce zamieszkania lub adres siedziby)

w zakresie
(określenie zakresu świadczenia usług)

w
(określenie miejsca świadczonych usług)

Nadaje się specjalną cechę:

wizerunek
cechy

.....
.....
(inne informacje niezbędne do prawidłowej identyfikacji podmiotu i wykonywanych przez niego usług w zakresie prowadzonej działalności)

Uzasadnienie

.....
.....
.....

Pouczenie

Od niniejszej decyzji stronie nie przysługuje odwołanie. Jednakże strona niezadowolona z decyzji może się zwrócić do Prezesa Głównego Urzędu Miar z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji stronie.

Pieczeń
okrągła

.....
(podpis i pieczęć)

otrzymują:

1. adresat
2. a/a

do wiadomości:

Dyrektor Okręgowego Urzędu Miar w

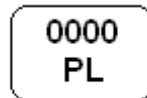
* dokument wyposażony jest w zabezpieczenia przed fałszerstwem.

Załącznik nr 3

WZÓR

SPECJALNA CECHA NADAWANA DO POŚWIADCZANIA WYKONANIA CZYNNOŚCI OBJĘTYCH ZEZWOLENIEM

1. Wzór specjalnej cechy poświadczającej wykonanie czynności objętych zezwoleniem określa rysunek.



Rysunek

2. Cecha, o której mowa w pkt 1 składa się z dwóch elementów:
 - 1) numeru złożonego z cyfr od **0001** do **9999**;
 - 2) umieszczonych poniżej dużych liter „**PL**” ustalonych jako oznaczenie Rzeczypospolitej Polskiej.
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, przewidzianych przez producenta urządzeń rejestrujących.

UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 10 ustawy, zobowiązującej ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia w drodze rozporządzenia wzorów następujących dokumentów:

- 1) wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie warsztatu oraz zezwolenia na prowadzenie warsztatu;
- 2) specjalnej cechy nadawanej do poświadczania wykonywania czynności objętej zezwoleniem.

Określenie wzorów wymienionych powyżej dokumentów uzasadnione jest potrzebą zapewnienia jednolitości i przejrzystości wniosków, nadzoru nad wydawaniem zezwoleń oraz koniecznością zagwarantowania odpowiedniego zabezpieczenia przed fałszowaniem tych dokumentów, a także nadawanej cechy oraz zagwarantowania odpowiedniego jej zabezpieczenia przed fałszowaniem.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾**

z dnia

w sprawie pobierania danych z tachografu cyfrowego i ich przechowywania

Na podstawie art. 11 ust. 3 ustawy z dnia o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wymagania w zakresie pobierania danych z tachografu cyfrowego, ich przechowywania przez podmiot prowadzący warsztat;
- 2) tryb przekazywania danych z tachografu cyfrowego ich właścicielom;
- 3) wzory pokwitowania przekazania danych i poświadczenia braku możliwości ich pobrania z tachografu cyfrowego.

§ 2. Podmiot prowadzący warsztat powinien:

- 1) prowadzić działalność z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa systemu tachografów cyfrowych, w szczególności określonych w dodatku 10 załącznika 1B do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. dostosowującym po raz siódmy do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 207 z 5.08.2002, str.1);
- 2) udostępniać karty warsztatowe wyłącznie zatrudnionym przez niego technikom warsztatu oraz osobom upoważnionym do przeprowadzania kontroli działalności warsztatu;
- 3) zabezpieczyć zatrudnionym technikom warsztatu warunki:
 - a) zapewniające bezpieczeństwo posiadanych kart, oraz
 - b) umożliwiające zachowanie poufności kodu PIN kart warsztatowych;
- 4) uniemożliwić używanie kart warsztatowych poza miejscami wyznaczonymi do czynności objętych zezwoleniem;
- 5) systematycznie archiwizować w sposób uniemożliwiający utracenie, dane zawarte na kartach warsztatowych, dotyczące czynności związanych z obsługą tachografów cyfrowych, w szczególności w zakresie przeprowadzonych aktywacji, kalibracji i pobierania danych;
- 6) posiadać warunki zapewniające bezpieczne przechowywanie materiałów i wyposażenia do nakładania zabezpieczeń;
- 7) systematycznie prowadzić:
 - a) audyt zapisów dokumentujących czynności objęte zezwoleniem, mający na celu zachowanie kompletności i poprawności zapisów,
 - b) kontrole jakości wykonywanych usług oraz sporządzać i przechowywać raporty z wyników kontroli;

- 8) bezzwłocznie zawiadamiać:
 - a) organ wydający karty warsztatowe oraz Prezesa GUM o każdym fakcie zgubienia, kradzieży lub uszkodzenia karty warsztatowej,
 - b) Prezesa GUM o utracie materiałów do nakładania zabezpieczeń,
 - c) Prezesa GUM o wszelkich zmianach organizacyjnych, technicznych i osobowym w zakresie działalności objętej zezwoleniem;
- 9) zapewnić aby wykonywane w warsztacie naprawy tachografów cyfrowych mieściły się w zakresie napraw dopuszczonych dla tachografu przez jego producenta;

§ 3. Technik warsztatu powinien:

- 1) stosować posiadaną kartę wyłącznie w związku z :
 - a) czynnościami wykonywanymi osobiście lub pod swoim bezpośrednim nadzorem,
 - b) czynnościami w ramach działalności warsztatu, w którym jest zatrudniony;
- 2) zachowywać kod PIN posiadanej przez siebie karty, do swojej wyłącznej wiadomości.

§ 4. W zakresie przetwarzania danych podmiot prowadzący warsztat powinien:

- 1) posiadać wyposażenie do pobierania, bezpiecznego przechowywania i przekazywania danych zapisanych w tachografach cyfrowych dotyczących pracy kierowców, niezbędnych do monitorowania zachowania zgodności z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. L 370z 31.12.1985 r., str. 1) i dyrektywy 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 057 z 02.03.1992 r., str. 27);
- 2) zapewnić aby czynności, o których mowa w pkt 1 nie naruszały przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych, a w szczególności aby dane te nie mogły być udostępniane podmiotom postronnym bez zgody ich właściciela z wyłączeniem osób upoważnionych do kontroli w zakresie dotyczącym pracy kierowców;
- 3) zgłosić zbiór danych do rejestracji Generalnemu Inspektorowi Danych Osobowych;
- 4) zapewnić aby dane z tachografu cyfrowego były pobierane wyłącznie w przypadkach, w których zachodzi zagrożenie ich utraty, a w szczególności w przypadku konieczności naprawy lub wycofania z użytkowania tachografu cyfrowego;
- 5) zapewnić aby pobrane dane były kompletne i obejmowały okres co najmniej poczynając od ostatniego pobrania danych z tachografu cyfrowego oraz były przechowywane łącznie ze skojarzonymi z nimi danymi zabezpieczającymi;
- 6) pobrane dane przechowywać w sposób zabezpieczony przed ich utratą (backup) przez okres jednego roku od daty ich pobrania a następnie podlegały bezpowrotnemu zniszczeniu w sposób zgodny z wymaganiami ustawy;

- 7) ustalić tożsamość właściciela pobranych danych, z tym że właściciela danych uważa się operatora pojazdu;
- 8) pisemnie powiadomić właściciela danych o fakcie ich pobrania i przechowywania jego danych w warsztacie;
- 9) przekazywać dane z tachografu cyfrowego ich właścicielowi wyłącznie na jego pisemny wniosek w sposób zapewniający bezpieczeństwo i poufność przekazu, w szczególności za pomocą kodowania danych elektronicznych;
- 10) wydać świadectwo o braku możliwości pobrania danych ostatniemu użytkownikowi pojazdu w przypadku stwierdzenia braku możliwości pobrania danych i ustalenia tożsamości ich właściciela;
- 11) w przypadku stwierdzenia, że zachodzą okoliczności, w których tylko część danych może być pobrana i istnieje możliwość ustalenia tożsamości ich właściciela, pobrać, przechowywać i przekazać dane oraz wydać świadectwo o braku możliwości ich pobrania w pozostałej części danych;
- 12) przechowywać przez okres co najmniej trzech lat dokumentację dotyczącą pobierania, przekazywania i niszczenia danych ze szczególnym uwzględnieniem:
 - a) kopii powiadomienia o pobraniu danych,
 - b) danych identyfikujących właściciela danych,
 - c) oryginału wniosku o przekazanie danych,
 - d) daty i sposobu przekazania danych łącznie z danymi zabezpieczającymi,
 - e) zapisów potwierdzających otrzymanie danych przez ich właściciela,
 - f) kopii świadectwa o braku możliwości pobrania danych,
 - g) dokumentacji potwierdzającej zniszczenia danych, w szczególności pisemnych oświadczeń świadków obecnych przy niszczeniu danych.

§ 5. Wzór pokwitowania przekazania danych z tachografu cyfrowego określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 6. Wzór poświadczenia braku możliwości pobrania danych z tachografu cyfrowego określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

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

MINISTER

SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – administracja publiczna na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1436 i Nr 283, poz. 2818 oraz z 2005 r. Nr 19, poz. 164).

Załącznik nr 1

Wzór
pokwitowania przekazania danych z tachografu cyfrowego

POKWITOWANIE PRZEKAZANIA DANYCH Z TACHOGRAFU CYFROWEGO

Miejsce na stempel

Seria AA

Numer 000000

Wydane przez

.....
.....
.....
.....

(nazwa podmiotu prowadzącego warsztat oraz imię i nazwisko technika warsztatu)

Nr karty warsztatowej.....

Dane o pojeździe

Marka Model.....

Nr rejestracyjny..... Nr silnika/nadwozia.....

Dane o tachografie cyfrowym

Marka.....Model jednostki pojazdowej.....

Nr seryjny jednostki pojazdowej.....Data produkcji.....

Dane o przedsiębiorstwie

Nazwa oraz adres siedziby przedsiębiorstwa użytkującego pojazd

.....
.....

Imię i nazwisko oraz adres właściciela pobranych danych (odbierający pokwitowanie)

.....
.....

Przyczyna pobrania danych z tachografu cyfrowego

.....
.....
.....

.....
(podpis wydającego pokwitowanie)

.....
(podpis odbierającego pokwitowanie)

Wzór

poświadczenia braku możliwości pobrania danych z tachografu cyfrowego

POŚWIADCZENIE BRAKU MOŻLIWOŚCI POBRANIA DANYCH Z TACHOGRAFU CYFROWEGO

Miejsce na stempel

Seria AA

Numer 000000

Wydane przez

.....
.....
.....
.....

(nazwa podmiotu prowadzącego warsztat oraz imię i nazwisko technika warsztatu)

Nr karty warsztatowej.....

Dane o pojeździe

Marka Model.....

Nr rejestracyjny..... Nr silnika/nadwozia.....

Dane o tachografie cyfrowym

Marka.....Model jednostki pojazdowej.....

Nr seryjny jednostki pojazdowej.....Data produkcji.....

Dane o przedsiębiorstwie

Nazwa oraz adres siedziby przedsiębiorstwa użytkującego pojazd

.....
.....

Imię i nazwisko oraz adres właściciela pobranych danych (odbierający pokwitowanie)

.....
.....

Przyczyna braku możliwości pobrania danych z tachografu cyfrowego

.....
.....
.....

.....
(podpis wydającego pokwitowanie)

.....
(podpis odbierającego pokwitowanie)

UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 11 ust. 3 ustawy, zobowiązującej ministra właściwego do spraw administracji publicznej do określenia w drodze rozporządzenia wymagań w zakresie pobierania danych z tachografu cyfrowego, ich przechowywania przez podmiot prowadzący warsztat oraz trybu przekazywania danych ich właścicielom, a także wzory następujących dokumentów: pokwitowania przekazania danych i poświadczenia braku możliwości ich pobrania z tachografu cyfrowego.

Szczegółowe uregulowanie ww. wymienionych kwestii niewątpliwie przyczyni się do zapewnienia należytej dbałości przy wykonywaniu usług, a także spełniania wymogów w zakresie bezpieczeństwa tachografów cyfrowych przez podmioty prowadzące warsztat oraz techników warsztatu.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja.

Rozporządzenie oddziałuje na podmioty prowadzące działalność w zakresie prowadzenia warsztatów oraz techników warsztatu.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie:

- a) skierowany do konsultacji społecznych z przedsiębiorcami wykonującymi działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia warsztatów,
- b) umieszczony na stronie internetowej Głównego Urzędu Miar.

3. Wpływ na dochody i wydatki sektora finansów publicznych.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na dochody i wydatki sektora finansów publicznych.

4. Wpływ rozporządzenia na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

5. Wpływ na rynek pracy.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje bezpośrednich skutków związanych z rynkiem pracy. Zakłada się, że podmioty i osoby działające obecnie w branży tachografów analogowych, będą rozwijały swoją działalność również w zakresie tachografów cyfrowych.

6. Wpływ rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

Nie przewiduje się wpływu rozporządzenia w powyższym zakresie.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI I PRACY¹⁾**

z dnia

w sprawie uprawnienia dla technika warsztatu

Na podstawie art. 16 ust. 10 ustawy z dnia 2005 r. o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór świadectwa potwierdzającego uprawnienie dla technika warsztatu;
- 2) zakres i tryb przeprowadzania postępowania kwalifikacyjnego w zakresie sprawdzania tachografów cyfrowych;
- 3) sposób wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej;
- 4) zakres kursu dokształcającego (brak przepisów).

§ 2. Wzór świadectwa nadającego uprawnienia dla technika warsztatu, określa załącznik do rozporządzenia.

§ 3. 1. Postępowanie kwalifikacyjne, którego integralną część stanowi szkolenie specjalistyczne, ma na celu spowodowanie nabycia przez kandydata na technika warsztatu, zwanego dalej „kandydatem”, wiedzy i umiejętności w zakresie niezbędnym do wykonywania sprawdzania tachografów cyfrowych.

2. Szkolenie trwa minimum 40 godzin.

3. W czasie szkolenia kandydat zapoznaje się w szczególności:

- 1) ze sposobem przeprowadzania sprawdzania cyfrowych urządzeń rejestrujących;
- 2) ze sposobem dokumentowania i oceny wyników pomiarów;
- 3) z aktualnie obowiązującymi wymaganiami;
- 4) z przepisami ustawy o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących;
- 5) z wybranymi zagadnieniami rozporządzenia Rady (EWG) 3821/85a z dnia 20 grudnia 1985 roku w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. EWG L 370 z 31.12.1985, str. 8 oraz Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998 r., str. 1) oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 roku dostosowującym po raz siódmy do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 207 z 5.08.2002, str.1).

§ 4. 1. Szkolenie specjalistyczne kończy się egzaminem.

2. Warunkiem dopuszczenia kandydata do egzaminu jest potwierdzenie na liście obecności, uczestnictwa kandydata, na wszystkich zajęciach szkolenia specjalistycznego.

§ 5. 1. Egzamin przeprowadza komisja powołana przez Prezesa Głównego Urzędu Miar, zwanego dalej „Prezesem”, nie później niż w terminie 14 dni od dnia zakończenia szkolenia specjalistycznego.

2. Zasady funkcjonowania komisji opracowuje Prezes w regulaminie prac komisji.

3. W skład komisji wchodzi:

- 1) trzech wykładowcy spośród wykładowców prowadzących zajęcia w ramach szkolenia specjalistycznego;

- 2) przedstawiciel ministra właściwego do spraw gospodarki;
 - 3) przedstawiciel ministra właściwego do spraw transportu.
- 4.** Jeżeli Prezes uzna to za stosowne, w skład komisji mogą wchodzić:
- 1) przedstawiciel organizacji lub stowarzyszenia związanego z branżą tachografów cyfrowych;
 - 2) przedstawiciel producenta tachografów cyfrowych lub jego upoważnionego przedstawiciela.
- 5.** Przewodniczącemu komisji wyznacza Prezes.
- § 6. 1.** Egzamin składa się z dwóch części:
- 1) teoretycznego egzaminu pisemnego, przeprowadzanego w formie testu wielokrotnego wyboru, zawierającego zbiór pytań i odpowiedzi mającego na celu sprawdzenie wiedzy kandydata;
 - 2) egzaminu praktycznego, mającego na celu sprawdzenie umiejętności wykonywania sprawdzania cyfrowych urządzeń rejestrujących oraz dokumentowania i oceny wyników ich pomiarów.
- 2.** Każde pytanie testowe ocenia się następująco:
- 1) odpowiedź prawidłowa - 1 pkt;
 - 2) odpowiedź błędna lub brak odpowiedzi - 0 pkt.
- 3.** Prezes opracowuje zbiór testów egzaminacyjnych oraz zadań do wykonania w ramach egzaminu praktycznego.
- 4.** Teoretyczny egzamin pisemny uważa się za zdany w razie uzyskania przez kandydata, co najmniej 75 % odpowiedzi prawidłowych.
- 5.** Egzamin praktyczny uważa się za zdany w przypadku uzyskania przez kandydata pozytywnej oceny wyrażonej przez większość członków komisji.
- 6.** Egzamin uważa się za zdany w przypadku zdania przez kandydata zarówno egzaminu teoretycznego, jak i egzaminu praktycznego.
- § 7. 1.** Warunkiem dopuszczenia kandydata do egzaminu praktycznego jest zdany egzamin pisemny.
- 2.** Kandydatowi przysługuje prawo do jednego egzaminu poprawkowego, odpowiednio z całości lub części egzaminu, nie później niż w terminie 30 dni od dnia przeprowadzonego egzaminu.
- § 8. 1.** Kandydatowi, który zdał egzamin, wydaje się zaświadczenie o zdaniu egzaminu końcowego.
- 2.** Z przeprowadzonego egzaminu komisja sporządza protokół.
- § 9. 1.** Każdemu z członków komisji, o której mowa w § 5 ust. 1, przysługuje wynagrodzenie w wysokości:
- 1) 25 zł za każdy sprawdzony test;
 - 2) 25 zł za udział w egzaminie praktycznym kandydata.
- 2.** Przewodniczący komisji otrzymuje dodatek w wysokości 100 zł.
- § 10.** Stawki wynagrodzenia dla członków komisji podwyższa się o 20 % w przypadku, jeżeli egzamin jest przeprowadzany w dniu wolnym od pracy.
- § 11.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Gospodarki i Pracy

1) Minister Gospodarki i Pracy kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki i Pracy (Dz. U. Nr 134, poz. 1428).

WZÓR



**PREZES
GŁÓWNEGO URZĘDU MIAR**

(Imię i Nazwisko)

Warszawa, dnia r.

UPRAWNIENIE Nr

Na podstawie art. 16 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 2005 r. o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr ... , poz. ...), po rozpoznaniu wniosku z dnia i dołączonych do niego dokumentów nadaję:

Panu / Pani
(Imię i Nazwisko)

....., NIP
(numer PESEL) (numer identyfikacji podatkowej)

**UPRAWNIENIE TECHNIKA WARSZTATU*
do wykonywania instalacji lub napraw i sprawdzania
tachografów cyfrowych**

Uprawnienie jest ważne do dnia r.

*Pieczęć
okrągła*

.....
(podpis i podpis)

- dokument wyposażony jest w zabezpieczenia przez sfalszowaniem.

UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 16 ust. 10 ustawy, zobowiązującej ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia w drodze rozporządzenia:

- wzoru wniosku o wydanie uprawnienia dla technika warsztatu, informacje i dokumenty wymagane do wniosku oraz wzór świadectwa nadającego uprawnienie dla technika warsztatu,
- zakresu i trybu postępowania kwalifikacyjnego w zakresie sprawdzania tachografów cyfrowych,
- sposobu wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej.

Wykonywanie przez technika warsztatu instalacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych wymaga posiadania odpowiedniego uprawnienia, wydawanego przez Prezesa Głównego Urzędu Miar na wniosek zainteresowanego.

Upewnienie jest wydawane w formie świadectwa, na okres 4 lat, po ukończeniu z wynikiem pozytywnym postępowania kwalifikacyjnego.

Wymóg pozytywnego ukończenia takiego postępowania ma na celu zapewnienie właściwego przygotowania zawodowego i nabycie odpowiednich kwalifikacji przez techników warsztatu.

Określenie natomiast wzoru wniosku o wydanie uprawnienia dla technika warsztatu, informacje i dokumenty wymagane do wniosku oraz wzoru świadectwa nadającego uprawnienie dla technika warsztatu zapewni jednolitość i przejrzystość formularzy wniosków, co w znacznym stopniu ułatwi sprawowanie nadzoru nad wydawaniem świadectw potwierdzających posiadanie odpowiednich kwalifikacji.

W projekcie określa się także sposób wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej powołanej przez Prezesa Głównego Urzędu Miar do przeprowadzenia egzaminu, którego pozytywny wynik wymagany jest do otrzymania uprawnienia.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA FINANSÓW¹⁾**

z dnia

**w sprawie opłat za czynności urzędowe organów administracji miar
wykonywane w ramach systemu cyfrowych urzędzeń rejestrujących stosowanych
w transporcie drogowym**

Na podstawie art. 17 ust. 13 ustawy z dnia 2005 r. o systemie cyfrowych urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się stawkę godzinową za czas pracy pracownika administracji miar, stanowiącą część składową opłaty za wydanie lub odmowę wydania świadectwa funkcjonalności - wysokości 200,00 zł za każdą rozpoczętą godzinę pracy.

§ 2. Wysokość opłaty za wydanie, zmianę lub odmowę wydania decyzji homologacji typu wynosi 1.000,00 zł.

§ 3. Wysokość opłaty za:

- 1) udzielenie zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie instalacji, napraw oraz sprawdzania wynosi 12.000,00 zł;
- 2) zmianę zezwolenia wynosi:
 - a) 1.000,00 zł – gdy nie są przeprowadzane czynności sprawdzające,
 - b) 2.500,00 zł – gdy są przeprowadzane czynności sprawdzające;
- 3) odmowę wydania zezwolenia wynosi 2.500,00 zł.

§ 4. Wysokość opłaty za przeprowadzenie postępowania kwalifikacyjnego dla kandydata na technika warsztatu wynosi:

- 1) 700,00 zł - za specjalistyczne szkolenie w zakresie sprawdzania tachografów cyfrowych;
- 2) 200,00 zł – za egzamin końcowy.

§ 5. Wysokość opłaty za przeprowadzenie kursu dokształcającego wynosi 400,00 zł.

§ 6. Wysokość opłaty za:

- 1) wydanie uprawnienia technika warsztatu wynosi 100,00 zł;
- 2) przedłużenie uprawnienia technika warsztatu wynosi 100,00 zł.

§ 7. 1. Opłaty wnosi się na rachunek bankowy właściwego urzędu miar albo do kasy urzędu.

2. Wnioskodawca uiszczając opłatę, wskazuje rodzaj czynności, za które wnosi opłatę.

3. Opłaty należne z różnych tytułów wnosi się oddzielnie.

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

Minister Finansów

w porozumieniu:

Minister Gospodarki i Pracy

-
- 1) Minister Finansów kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów (Dz. U. Nr 134, poz. 1427).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie opłat za czynności urzędowe organów administracji miar wykonywane w ramach systemu cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 17 ust. 13 ustawy z dnia 2005 r. (Dz. U. Nr, poz.) o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym.

„Art. 17 ust. 13. Minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wysokość:

- 1) stawki godzinowej za czas pracy pracownika administracji miar,
- 2) opłat za czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 2-6,

mając na uwadze strukturę kosztów poszczególnych czynności”.

Stawka godzinowa za czas pracy pracownika administracji miar w ramach badań funkcjonalności typu tachografu cyfrowego została ukształtowana analogicznie do stawek godzinowych za czas pracy pracownika administracji miar stanowiących podstawę do ustalenia wysokości opłat za wydanie zatwierdzenia typu tachografów samochodowych (analogowych). W przypadku tachografów cyfrowych proces badawczy, inaczej niż w przypadku tachografów analogowych odbywa się na poziomie badań funkcjonalności, jednakże czynności te wykonują ci sami pracownicy administracji miar. tak więc nakład ich pracy jest znacząco zbliżony. Należy jednocześnie zauważyć, iż suma stawek godzinowych stanowi jedynie jeden z elementów opłaty za wydanie świadectwa funkcjonalności. Z uwagi na konieczność wykorzystania specjalistycznej aparatury, część badań będzie przeprowadzana poza laboratoriami administracji miar. Stąd też opłata za wydanie świadectwa funkcjonalności może stanowić sumę kosztów poniesionych przez administrację miar w ramach badań wykonanych samodzielnie lub zleconych podmiotom zewnętrznym.

Wysokość opłaty za wydanie, zmianę lub odmowę wydania decyzji homologacji typu, ma charakter czysto administracyjny i polega na gruntownej analizie załączonych dokumentów.

Wysokość opłaty za udzielenie zezwolenia do wykonywania działalności w zakresie instalacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych uwzględniając fakt braku terminu ważności zezwolenia jest znacząco niższa, od opłaty za wydanie zezwolenia do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie instalacji lub napraw oraz sprawdzania tachografów analogowych. Podyktowane jest to potrzebą zmniejszenia administracyjnych obciążeń finansowych branży tachografów i uwzględnieniem faktu, iż zainteresowane podmioty będą musiały ponieść dodatkowe koszty wynikające z konieczności zakupu nowego lub dodatkowego wyposażenia technicznego oraz przeszkolenia personelu. Jednocześnie opłata uwzględnia wyposażenie dokumentu decyzji w niezbędne zabezpieczenia przez fałszerstwem.

Wysokość opłat za przeprowadzenie postępowania kwalifikacyjnego w tym specjalistyczne szkolenie z zakresu sprawdzania oraz egzamin końcowy jak również przeprowadzenie kursu dokształcającego została ustalona w oparciu o koszty ponoszone obecnie przez administracje miar w dziedzinie szkoleń i obejmujące wynagrodzenie wykładowców, wynajem pomieszczeń oraz wyposażenia technicznego. Prognozowane stawki nie obejmują kosztów dojazdu uczestników na szkolenie ich zakwaterowania i wyżywienia.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

dotycząca projektu rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie opłat za czynności urzędowe organów administracji miar wykonywane w ramach systemu cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje.

Rozporządzenie oddziałuje na:

- 1) podmioty zainteresowane uzyskaniem świadectwa funkcjonalności oraz homologacji typu - producentów tachografów samochodowych;
- 2) podmioty zainteresowane prowadzeniem działalności w zakresie instalacji lub napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych – większość tych podmiotów obecnie prowadzi działalność na podstawie udzielonych przez Prezesa Głównego Urzędu Miar zezwoleń do wykonywania działalności w zakresie napraw lub instalacji tachografów samochodowych (analogowych);
- 3) osoby zainteresowane uzyskaniem uprawnienia technika warsztatu;
- 4) organy administracji miar.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie:

- 1) przekazany do podmiotów, na które będzie oddziaływał oraz do przedstawicieli branży oraz stowarzyszeń i fundacji związanych z branżą tachografów;
- 2) umieszczony na stronie internetowej Głównego Urzędu Miar.

3. Wpływ na dochody i wydatki sektora finansów publicznych.

Wejście w życie rozporządzenia zwiększy dochody budżetu państwa tytułu wydawania świadectw funkcjonalności, decyzji homologacji typu, zezwoleń na prowadzenie warsztatu oraz nadawania i przedłużania uprawnień dla techników warsztatu. W uwagi na nieistnienie tego sektora w Unii Europejskiej ściśle oszacowanie dochodów jest niemożliwe.

Rozporządzenie nie powinno spowodować skutków finansowych w pozostałym zakresie sektora finansów publicznych, w szczególności dla budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ na rynek pracy.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje bezpośrednich skutków związanych z rynkiem pracy. Zakłada się, że podmioty i osoby działające obecnie w branży tachografów analogowych, będą rozwijały swoją działalność również w zakresie tachografów cyfrowych.

5. Wpływ rozporządzenia na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

Wejście w życie rozporządzenia umożliwi prowadzenie konkurencyjnej działalności w zakresie instalacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych.

6. Wpływ rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

Nie przewiduje się wpływu rozporządzenia w powyższym zakresie.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie wykonywania nadzoru nad podmiotem wydającym karty

Na podstawie art. 18 ust. 5 ustawy z dnia o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

§1. Rozporządzenie określa warunki, sposób oraz tryb wykonywania przez ministra właściwego do spraw transportu nadzoru nad podmiotem wydającym karty.

§2. Nadzór obejmuje wykonywane przez podmiot wydający karty zadania w zakresie:

- 1) prowadzenia w imieniu ministra właściwego do spraw transportu krajowego centrum certyfikacji elektronicznej;
- 2) prowadzenia centrum certyfikacji elektronicznej właściwego dla wydawania elektronicznych zabezpieczeń;
- 3) generowania kluczy i elektronicznych zabezpieczeń dla użytkowników krajowych oraz, w imieniu ministra właściwego do spraw transportu, prowadzeniem ich ewidencji zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. dostosowującym po raz siódmy do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 207 z 5.08.2002, str.1);
- 4) zapewniania komponentów niezbędnych do produkcji kart;
- 5) dostarczania na zamówienie producentów tachografów cyfrowych elektronicznych zabezpieczeń dla tych urządzeń;
- 6) realizowania procesu wydawania kart, o których mowa w art. 2 pkt 2 ustawy, a w szczególności: przyjmowania wniosków o wydanie, wznowienie lub wymianę kart i wydawania kart;
- 7) realizowania procesu personalizacji kart;
- 8) prowadzenia ewidencji kart wydanych, wznowionych, wymienionych, skradzionych, utraconych i uszkodzonych, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. EWG L 370 z 31.12.1985, str. 8 oraz Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998 r., str. 1);
- 9) prowadzenia wymiany, z krajowymi i zagranicznymi organami oraz uprawnionymi służbami i instytucjami, danych i informacji zawartych w ewidencji kart, za pośrednictwem TACHONETU;

10) upowszechniania informacji dotyczących formularzy wniosków wymaganych dla wydania, wznowienia lub wymiany kart, publikowania i organizacji dystrybucji materiałów informacyjnych o warunkach stosowania i użytkowania kart oraz sankcjach przewidzianych prawem za naruszenie przepisów w tym zakresie.

§3. W ramach nadzoru minister właściwy do spraw transportu:

- 1) rozpatruje skargi i wnioski na czynności wykonywane przez podmiot wydający karty w ramach realizacji zadań, o których mowa w § 2 ust. 1, w trybie Kodeksu postępowania administracyjnego;
- 2) żąda przedstawienia wyjaśnień i innych niezbędnych informacji do rozpatrzenia spraw, o których mowa w pkt 1;
- 3) corocznie, do dnia 31 grudnia, sporządza plan kontroli podmiotu wydającego karty na rok następny;
- 4) wykonuje kontrole planowe;
- 5) wykonuje kontrole doraźne w sprawach których dotyczą skargi;
- 6) otrzymuje sprawozdania pokontrolne;
- 7) organizuje narady pokontrolne;
- 8) otrzymuje informację o wykonanych zaleceniach pokontrolnych.

§ 4. 1. Kontrolę, o której mowa w § 3 pkt 4 i 5, przeprowadzają osoby upoważnione przez ministra właściwego do spraw transportu do jej przeprowadzania, zwane dalej „kontrolującymi”.

2. Minister właściwy do spraw transportu powiadamia podmiot wydający karty o terminie i czasie przeprowadzenia kontroli 7 dni przed rozpoczęciem kontroli, określając zakres kontroli oraz wskazując osoby upoważnione do jej przeprowadzenia.

3. Kontrolujący mogą:

- 1) wstępować do pomieszczeń podmiotu wydającego karty;
- 2) żądać okazania dokumentacji oraz udostępnienia nośników informacji związanej z wykonywaniem zadań przez podmiot wydający karty;
- 3) żądać pisemnych wyjaśnień w sprawach będących przedmiotem kontroli.

4. Sprawozdanie pokontrolne i zalecenia pokontrolne kontrolujący sporządzają w terminie 30 dni od dnia zakończenia kontroli.

5. Sprawozdanie pokontrolne zawiera:

- 1) termin przeprowadzenia kontroli;
- 2) zakres kontroli;
- 3) ustalenia kontroli poprzez wskazanie uchybień stwierdzonych w trakcie jej przeprowadzania;
- 4) zalecenia pokontrolne;
- 5) podpis kontrolujących i podmiotu wydającego karty;
- 6) datę sporządzenia sprawozdania.

§5. Podmiot wydający karty jest obowiązany:

- 1) umożliwić osobie wykonującej kontrolę wstęp do pomieszczeń;
- 2) okazać dokumentację i udostępnić nośniki informacji związane z wykonywaniem zadań będących przedmiotem kontroli;
- 3) udzielić pisemnych wyjaśnień;
- 4) wykonać zalecenia pokontrolne;
- 5) sporządzić informację o wykonaniu zaleceń pokontrolnych w terminie 7 dni od ich wykonania.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 18 ust. 5 ustawy, zobowiązującej ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia warunków, sposobu oraz trybu wykonywania nadzoru nad podmiotem wydającym karty.

Określenie w drodze rozporządzenia warunków, sposobu oraz trybu wykonywania nadzoru nad podmiotem wydającym karty, uzasadnione jest koniecznością zabezpieczenia użytkowników kart oraz zapewnienia prawidłowego przebiegu procesu wydawania kart w sposób zgodny z wymaganiami zawartymi w przepisach niniejszej ustawy oraz w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 roku w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. EWG L 370 z 31.12.1985, str. 8 oraz Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998 r., str. 1) i w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 roku dostosowującym po raz siódmy do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 207 z 5.08.2002, str.1).

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja.

Rozporządzenie oddziałuje na podmioty chcące prowadzić działalność w zakresie prowadzenia warsztatów.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie:

- a) skierowany do konsultacji społecznych z przedsiębiorcami wykonującymi działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia warsztatów,
- b) umieszczony na stronie internetowej Głównego Urzędu Miar.

3. Wpływ na dochody i wydatki sektora finansów publicznych.

Wejście w życie rozporządzenia zwiększy dochody budżetu państwa z tytułu wydawania zezwoleń na prowadzenie warsztatu. Z uwagi na nieistnienie tego sektora w Unii Europejskiej ścisłe oszacowanie dochodów jest niemożliwe.

Rozporządzenie nie powinno spowodować skutków finansowych w pozostałym zakresie sektora finansów publicznych, w szczególności dla budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ rozporządzenia na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

Wejście w życie rozporządzenia wpłynie na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki. Zezwolenia na prowadzenie warsztatów otrzymywać będą bowiem jedynie te podmioty, które spełnią wszystkie wymagania określone w projekcie. Nie spełnienie jednego z nich będzie stanowiło przesłankę do nie wydania takiego zezwolenia.

5. Wpływ na rynek pracy.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje bezpośrednich skutków związanych z rynkiem pracy. Zakłada się, że podmioty i osoby działające obecnie w branży tachografów analogowych, będą rozwijały swoją działalność również w zakresie tachografów cyfrowych.

6. Wpływ rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

Nie przewiduje się wpływu rozporządzenia w powyższym zakresie.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie warunków technicznych i wymagań dotyczących bezpieczeństwa w procesie wydawania certyfikatów i tworzenia zabezpieczeń elektronicznych mających zastosowanie w systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym

Na podstawie art. 19 ust. 2 ustawy z dnia o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr, poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Użyte w rozporządzeniu skróty i pojęcia oznaczają:

- 1) **CA** [Certification Authority] – Centrum Certyfikacji / Urząd Certyfikacji;
- 2) **Certyfikat** – certyfikat w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. Nr 130, poz.1450, z 2002 r. Nr 153, poz. 1271, z 2003 r. Nr 124, poz. 1152 i Nr 217, poz. 2125 oraz z 2004 r. Nr 96, poz. 959);
- 3) **CIA** [Card Issuing Authority] – podmiot wydający karty;
- 4) **CP** [Card Personalizing organization] – Centrum Personalizacji;
- 5) **Czujnik Ruchu** [Motion Sensor] – część tachografu dostarczająca sygnał przedstawiający prędkość pojazdu lub przebytą drogę;
- 6) **HSM** [Hardware Security Module] – Sprzętowy Moduł Bezpieczeństwa. Komponent techniczny - sprzęt stosowany w celu wygenerowania lub użycia danych służących do składania bezpiecznego podpisu elektronicznego lub poświadczenia elektronicznego;
- 7) **ITSEC** (Information Technology Security Evaluation Criteria) – Kryteria oceny zabezpieczeń stosowanych w systemach teleinformatycznych. ITSEC jest zbiorem znormalizowanych kryteriów opartych na sformalizowanej metodyce;
- 8) **Jednostka pojazdowa** – zespół urządzeń zainstalowanych w pojeździe, składający się z rejestratora, czujnika ruchu i kabla łączącego;

- 9) **Karta do tachografu cyfrowego** – procesorowa karta przeznaczona do wykorzystania z tachografem cyfrowym;
- 10) **Klucz czujnika ruchu** – klucz symetryczny używany przez czujnik ruchu i jednostkę pojazdową w celu wzajemnej identyfikacji. Klucze czujnika ruchu są umieszczane w karcie warsztatowej, jednostce pojazdowej oraz w czujniku ruchu w celu wzajemnego uwierzytelniania. MSCA otrzymuje klucze Czujnika Ruchu z ERCA, przechowuje je i przekazuje producentom;
- 11) **Klucz prywatny** – prywatna część pary kluczy asymetrycznych używana do szyfrowania z zastosowaniem infrastruktury klucza publicznego;
- 12) **Klucze Państwa Członkowskiego** – klucze prywatne i publiczne Państwa Członkowskiego używane do szyfrowania z zastosowaniem infrastruktury klucza publicznego;
- 13) **Klucz publiczny** – publiczna część pary kluczy asymetrycznych używana do szyfrowania z zastosowaniem infrastruktury klucza publicznego;
- 14) **Klucz publiczny ERCA** – klucz publiczny używany do weryfikowania certyfikatów Państwa Członkowskiego;
- 15) **Klucz RSA** – jest to klucz oparty na algorytmie kryptograficznym RSA, używanym dla potrzeb kluczy asymetrycznych w Systemie Tachografów Cyfrowych;
- 16) **Klucze sprzętowe** - są asymetrycznymi kluczami generowanymi w trakcie procesu produkcji lub instalacji sprzętu;
- 17) **Klucze transportowe** - są symetrycznymi kluczami używanymi do bezpiecznej wymiany informacji pomiędzy ERCA i MSCA;
- 18) **MSCA [Member State CA]** – Krajowe Centrum Certyfikacji;
- 19) **Numer karty** – 16 znaków alfanumerycznych w unikalny sposób identyfikujących kartę do tachografu w Państwie Członkowskim STC;
- 20) **Państwo Członkowskie STC** – państwa będące sygnatariuszami układu AETR, które w roku 2009 przystąpią do europejskiego Systemu Tachografów Cyfrowych. Obecnie oprócz Państw Członkowskich UE do STC należą Norwegia, Szwajcaria oraz Lichtenstein;
- 21) **ERCA [European Root Certification Authority]** – Główny Europejski Organ Certyfikacji;
- 22) **PIN [Personal Identification Number]** – osobisty numer identyfikacyjny umożliwiający dostęp do komponentu technicznego;
- 23) **Polityka CA** – dokument opisujący stosowanie kluczy, certyfikatów oraz sprzętu w konkretnym środowisku oraz zasady funkcjonowania CA;

24) **PS** [Practice Statement] – procedury dotyczące bezpieczeństwa, stosowane w procesach Systemu Tachografów Cyfrowych;

25) **STC** – System Tachografów Cyfrowych.

Rozdział 2

Wymagania dotyczące personalizacji i certyfikacji

§ 2. Podmiot wydający karty jest obowiązany uwzględniać regulacje wynikające z:

- 1) Załącznika I B do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. dostosowującym po raz siódmy do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 207 z 5.08.2002, str.1), zwanego dalej “rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1360/2002”, ustawy z dniao systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym;
- 2) Krajowej Polityki Certyfikacji i PS, zgodnych z Krajową Polityką Bezpieczeństwa;
- 3) zaleceń i wytycznych ministra właściwego do spraw transportu w zakresie wydawania kart do tachografów cyfrowych.

§ 3. Krajowa Polityka Certyfikacji uwzględnia wytyczne i polityki ERCA.

§ 4. Proces personalizacji i certyfikacji jest realizowany zgodnie z Krajową Polityką Certyfikacji.

§ 5. Funkcje MSCA, CA i CP w rozumieniu przepisów załącznika I B do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1360/2002 stosowanych w transporcie drogowym pełni podmiot wydający karty.

§ 6. CA generuje, przenosi i umieszcza na karcie klucz prywatny w sposób zapewniający zachowanie poufności i integralności.

§ 7. Podmiot wydający karty posługuje się HSM dla wszystkich funkcji kryptografii, który spełnia wymagania FIPS 140-2 (lub 140-1) poziom 3 lub wyższy lub jest godnym zaufania systemem zgodnym z EAL 4 lub wyżej do E3 lub wyżej zgodnie z kryteriami ITSEC lub równorzędnymi.

§ 8. Skierowanie żądania o klucz certyfikacji do Centrum Certyfikacji, które wymaga przeniesienia klucza prywatnego jest niedozwolone.

§ 9. CP umożliwia bezpieczne generowanie i wprowadzenie numerów PIN na karty warsztatowe. CP współpracuje z systemem typu PIN Mailer w celu bezpiecznej dystrybucji numerów PIN. Karty warsztatowe dostarczane są na adres warsztatu a PIN na adres domowy technika.

§ 10. CP i CA kontrolują wszystkie działania użytkownika, które mogą mieć wpływ na wynik procesów generowania kluczy, certyfikacji oraz personalizacji. Integralność logów jest chroniona, a wszystkie rekordy muszą posiadać zapis czasu rejestrowanego zdarzenia z dołączoną identyfikacją użytkownika.

§ 11. CP i CA zapewniają podwójną kontrolę dostępu do środowiska personalizacji.

§ 12. Minister właściwy do spraw transportu przeprowadza nie częściej niż raz w roku audyt w zakresie przestrzegania zgodności z Krajową Polityką Bezpieczeństwa, zaleceniami i wytycznymi dotyczącymi STC oraz PS.

Rozdział 3

Zarządzanie kluczami

§ 13. 1. Klucze RSA, są generowane na trzech hierarchicznych poziomach funkcjonalnych:

- 1) poziomie europejskim;
- 2) poziomie Państwa Członkowskiego;
- 3) poziomie urządzenia.

2. Do celów testowania urządzeń, włącznie z testami współdziałania, ERCA generuje różniące się pary kluczy testowych, w tym jedną europejską parę kluczy testowych i przynajmniej dwie pary kluczy testowych Państwa Członkowskiego STC, których klucze publiczne są poświadczone europejskim testowym kluczem prywatnym.

§ 14. 1. MSCA uzyskuje klucze czujnika ruchu z ERCA.

2. MSCA podczas przechowywania, używania i dystrybucji, zapewnia ochronę kluczy czujnika ruchu z wykorzystaniem kontroli bezpieczeństwa struktury fizycznej i logicznej. Klucze winny być przechowywane i używane przy pomocy urządzenia uniemożliwiającego nieuprawniony dostęp.

§ 15. MSCA przesyła klucz warsztatowy do CP w celu wprowadzania go do kart warsztatowych.

§ 16. CA oraz ERCA współdzielą transportowy klucz symetryczny w celu bezpiecznej wymiany danych. Klucze transportowe są wydawane przez ERCA i zabezpieczone przez CA przy pomocy urządzenia uniemożliwiającego nieuprawniony dostęp.

§ 17. CA zapewnia poufność i integralność generowanych kluczy prywatnych, przechowywanych i używanych zgodnie z wymaganiami Krajowej Polityki Certyfikacji.

§ 18. Podmiot wydający karty winien posiadać co najmniej dwie pary kluczy przydzielone w ramach puli Państwa Członkowskiego wraz z odpowiadającymi im certyfikatami do podpisu elektronicznego. Wystawiane certyfikaty używane są wyłącznie w Systemie Tachografów Cyfrowych.

§ 19. 1. Generowanie pary kluczy Państwa Członkowskiego STC odbywa się w bezpiecznym środowisku, przy zachowaniu co najmniej podwójnej kontroli.

2. Prywatne klucze z dołączonym podpisem Państwa Członkowskiego STC powinny posiadać kopie zapasową, wykonaną przy użyciu procedury odtwarzającej z zachowaniem podwójnej kontroli.

3. Klucz prywatny Państwa Członkowskiego STC jest ważny przez okres dwóch lat od momentu certyfikacji odpowiadającego mu klucza publicznego oraz nie może być używany po utracie ważności. Odpowiedni klucz publiczny udostępniany jest bezterminowo.

4. Po zakończeniu używania pary kluczy z dołączonym podpisem Państwa Członkowskiego STC, klucz publiczny powinien być zarchiwizowany, a prywatny zniszczony w sposób uniemożliwiający jego odtworzenie.

5. CA winien umożliwić podwójną kontrolę dostępu do środowiska gdzie są przechowywane podpisane klucze prywatne.

6. CA do wszystkich funkcji kryptograficznych stosuje HSM, który spełnia wymagania *FIPS 140-2 (lub 140-1)* minimum poziom 3 lub spełnia wymagania wykazane w *CEN Workshop Agreement 14167-2[CEN]* lub są systemem godnym zaufania, który jest zgodny z EAL 4 lub wyższym, z E3 lub wyższym zgodnie z kryteriami ITSEC (*Information Technology Security Evaluation Criteria - kryteria oceny zabezpieczeń teleinformatyki*).

7. Prywatne klucze Państwa Członkowskiego STC nie mogą być zdeponowane.

8. Żądania CA certyfikacji klucza z wykorzystaniem przekazania kluczy prywatnych są niedopuszczalne.

9. CA ma obowiązek archiwizacji wszystkich certyfikowanych kluczy publicznych.

10. CA bezpiecznie dystrybuuje:

- 1) do CP symetryczne klucze czujnika ruchu w celu ich zapisania na karcie warsztatowej;
- 2) klucz publiczny Państwa Członkowskiego do generowania certyfikatu jednostki pojazdowej, certyfikowany przez ERCA;
- 3) certyfikaty dla jednostki pojazdowej;
- 4) symetryczne klucze czujnika ruchu jednostki pojazdowej do producenta;
- 5) oraz szyfruje dane - paruje klucze i numery seryjne.

§ 20. Generowanie pary kluczy Państwa Członkowskiego STC winno być przeprowadzane za pomocą urządzenia, które:

- 1) spełnia wymagania opisane w *FIPS 140-2 (or 140-1)* poziom 3 lub wyższe [FIPS];
- 2) spełnia wymagania opisane w *CEN Workshop Agreement 14167-2 [CEN]*; lub

- 3) jest systemem godnym zaufania, zgodnym z poziomem EAL4 lub wyżej wg ISO 15408 [CA] lub E3 lub wyżej wg ITSEC lub wg innych kryteriów bezpieczeństwa. Celem powyższych kryteriów winno być bezpieczeństwo lub profil ochrony spełniający wymagania niniejszego dokumentu, oparty na analizie ryzyka i biorący pod uwagę fizyczne oraz inne, nietechniczne środki bezpieczeństwa.

§ 21. Po upływie terminu ważności pary kluczy podpisujących Państwa Członkowskiego STC, klucz publiczny jest archiwizowany, natomiast klucz prywatny zostaje:

- 1) zniszczony w sposób uniemożliwiający jego odtworzenie, lub
- 2) zachowany w sposób uniemożliwiający jego powtórne użycie.

§ 22. Aktywacja sprzętu (karty i jednostki pojazdowej), wprowadzanie kluczy oraz personalizacja są wykonywane w bezpiecznym i kontrolowanym środowisku. Procedura dostępu do tego środowiska jest ściśle regulowana, kontrolowana i wymaga obecności co najmniej dwóch osób do obsługi systemu. Ponadto tworzony jest szczegółowy dziennik wejść oraz działań przeprowadzanych w systemie.

§ 23. Żadne wrażliwe dane zawarte w systemach generowania kluczy i certyfikatów nie mogą być transmitowane w sposób inny niż opisany w niniejszym rozporządzeniu.

§ 24. Klucze mogą być generowane przez MSCA.

§ 25. Podmiot generujący klucze dla urządzeń zapewnia, aby generowanie kluczy odbywało się w sposób bezpieczny z zachowaniem poufności klucza prywatnego, przy wykorzystaniu urządzenia, które:

- 1) spełnia wymagania opisane w FIPS 140-2 (or 140-1) poziom 3 lub wyższe [FIPS];
- 2) spełnia wymagania opisane w CEN Workshop Agreement 14167-2 [CEN]; lub
- 3) jest systemem godnym zaufania, zgodnym z poziomem EAL4 lub wyżej wg. ISO 15408 [CA] lub E3 lub wyżej wg. ITSEC lub wg. innych kryteriów bezpieczeństwa. Celem powyższych kryteriów winno być bezpieczeństwo lub profil ochrony spełniający wymagania niniejszego dokumentu, oparty na analizie ryzyka i biorący pod uwagę fizyczne oraz inne, nietechniczne środki bezpieczeństwa.

§ 26. Podmiot generujący klucze odpowiada za podjęcie stosownych środków w celu zapewnienia unikalności klucza publicznego w swojej domenie zanim nabierze on ważności.

§ 27. Generowanie kluczy kryptograficznych może być przeprowadzane w trybie wsadowym przed wydaniem żądania certyfikatu lub w bezpośrednim związku z żądaniem certyfikatu.

§ 28. Przetwarzanie danych w trybie wsadowym musi być wykonywane w wydzielonym i bezpiecznym środowisku. Integralność klucza jest chroniona do czasu wydania certyfikatu.

§ 29. 1. Używanie prywatnego klucza sprzętowego w połączeniu z wydanymi na podstawie niniejszego rozporządzenia certyfikatami nie może wykraczać poza okres ważności certyfikatu.

2. Okres ważności klucza prywatnego jednostki pojazdowej zostanie określony w polityce MSCA.

3. Kopie klucza prywatnego nie mogą istnieć poza kartą do tachografu cyfrowego, chyba, że wymaga tego proces generowania kluczy i personalizacji urządzenia. W żadnym przypadku prywatny klucz karty nie może być ujawniony lub przechowywany poza kartą.

§ 30. Po upływie terminu ważności karty do tachografu oraz eksploatacji jednostki pojazdowej, klucz publiczny jest archiwizowany, a klucz prywatny zostaje:

- 1) zniszczony w sposób uniemożliwiający jego odtworzenie; lub
- 2) zachowany w sposób uniemożliwiający jego powtórne użycie.

Rozdział 4

Zarządzanie certyfikatami

§ 31. MSCA ma możliwość żądania od ERCA wycofania certyfikatu Państwa Członkowskiego, jeśli zajdzie podejrzenie, co do ujawnienia klucza prywatnego Państwa Członkowskiego.

§ 32. Certyfikat klucza publicznego Państwa Członkowskiego dla kart tachografowych powinien posiadać co najmniej 10 lat okres ważności.

§ 33. CA umożliwia wystosowanie żądań certyfikacyjnych pochodzących od CA zarówno dla certyfikatów pojedynczych jak i wielokrotnych.

§ 34. Centrum Certyfikacji kontroluje wszystkie działania użytkowników, które mogłyby mieć wpływ na wynik procesów wydawania kluczy, certyfikatów oraz kart. Integralność rejestrów winna być stosownie zabezpieczona, a wszystkie rekordy muszą mieć osobne znaczniki czasu i dołączone identyfikatory użytkowników.

Rozdział 5

Wymagania dotyczące systemu teleinformatycznego

§ 35. Serwery oraz stacje robocze systemu teleinformatycznego wykorzystywane przez podmiot wydający karty łączy się za pomocą logicznie wydzielonej, sieci wewnętrznej. Sieć, o której mowa musi spełniać następujące wymagania:

- 1) dostęp do sieci z zewnątrz odbywa się tylko za pośrednictwem serwerów zlokalizowanych w strefie zdemilitaryzowanej;

- 2) segment sieci, w którym znajduje się serwer MSCA, jest oddzielony od segmentu podłączonego do strefy, o której mowa w pkt 1, za pomocą śluzy bezpieczeństwa lub urządzenia pośredniczącego w wymianie danych między siecią wewnętrzną i sieciami zewnętrznymi, rozpoznającego dane przychodzące spoza sieci wewnętrznej na podstawie adresu i portu docelowego i rozsyłającego je do odpowiednich adresów w sieci wewnętrznej;
- 3) śluzy bezpieczeństwa sieci konfiguruje się w taki sposób, że pozwalają na realizację wyłącznie tych protokołów i usług, które są niezbędne do realizacji usług.

§ 36. Śluzy bezpieczeństwa muszą posiadać co najmniej klasę E3 lub zapewniać co najmniej taki sam stopień bezpieczeństwa.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

UZASADNIENIE

Przedmiotowy zakres projektu stanowi realizację upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu, zawartego w art. 19 ust 2 ustawy z dnia..... 2005 r. o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr... poz. ...), do określenia w drodze rozporządzenia warunków technicznych i wymagań dotyczących bezpieczeństwa w procesie wydawania certyfikatów i tworzenia zabezpieczeń elektronicznych mających zastosowanie w systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym.

Opisane zostały procedury bezpieczeństwa w procesie personalizacji i certyfikacji, a w szczególności dotyczące bezpieczeństwa zarządzania kluczami oraz certyfikatami.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa generowanie kluczy winno być przeprowadzane za pomocą urządzeń spełniających międzynarodowe wymagania norm FIPS 140-2 (lub 140-1) poziom 3 lub wyższy lub będących systemem godnym zaufania zgodnym ze standardem EAL 4 lub wyżej do E3 lub wyżej wg kryteriów ITSEC lub równorzędnych. Zastosowane rozwiązanie gwarantuje integralność i nienaruszalność danych przesyłanych w Systemie Tachografów Cyfrowych.

Ponadto, rozporządzenie reguluje kwestie przesyłania i udostępniania kluczy oraz certyfikatów.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje.

Rozporządzenie bezpośrednio oddziałuje na podmiot wydający karty oraz pośrednio na podmioty związane z krajowym i międzynarodowym transportem drogowym, w tym resorty zaangażowane w realizację poszczególnych elementów „systemu tachografu cyfrowego”.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie:

- 1) przekazany do podmiotów, na które będzie oddziaływał oraz do przedstawicieli branży oraz stowarzyszeń i fundacji związanych z branżą tachografów;
- 2) umieszczony na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

3. Wpływ na dochody i wydatki sektora finansów publicznych.

Rozporządzenie nie spowoduje bezpośrednich skutków finansowych związanych z sektorem finansów publicznych, w szczególności dla budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ na rynek pracy.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje bezpośrednich skutków związanych z rynkiem pracy.

5. Wpływ rozporządzenia na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

Nie przewiduje się wpływu rozporządzenia w powyższym zakresie.

6. Wpływ rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

Nie przewiduje się wpływu rozporządzenia w powyższym zakresie.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie wzorów wniosków o wydanie kart

Na podstawie art. 21 ust. 1 ustawy z dnia.....2005 r. o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr...poz. ...) zarządza się , co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór wniosku o wydanie, wznowienie lub wymianę karty:
 - a) kierowcy,
 - b) przedsiębiorstwa,
 - c) warsztatowej,
 - d) kontrolnej;
- 2) standardy, jakim powinny podlegać załączniki do wniosków.

§ 2. Ustala się następujące wzory wniosków o wydanie karty:

- 1) kierowcy, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) przedsiębiorstwa, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia;
- 3) karty warsztatowej, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia;
- 4) karty kontrolnej, określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 3. 1. Ustala się standardy, jakim powinny podlegać załączane do wniosków:

- 1) fotografia;
 - 2) kopie dokumentów;
 - 3) podpis wnioskodawcy;
 - 4) dowód wniesienia opłaty za wydanie, wznowienie lub wymianę karty.
2. Standardy, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

9. Kategoria prawa jazdy

Wypełnia przyjmujący wniosek

PrzyjąłData

ZAKREŚLIĆ WŁAŚCIWE

WNOSZĘ O:

- A. Pierwsze wydanie karty
- B. Wznowienie karty
- C. Wymianę karty (Nr karty do wymiany.....)
- zgubionej / skradzionej
 - zniszczonej
 - wadliwej
- D. Wymianę karty (Nr kart do wymiany.....)
- z powodu zmiany kraju zamieszkania
 - z powodu zmiany danych
 - z powodu wymiany prawa jazdy

Konsekwencje błędnego wypełnienia formularza ponosi wnioskodawca.

Składający

.....

Imię i nazwisko	Data	Podpis kierowcy
-----------------	------	-----------------

ZAKREŚLIĆ WŁAŚCIWE *niepotrzebne skreślić

Załączniki:

1. Kopia prawa jazdy.
2. Fotografia kierowcy.
3. W przypadku wznowienia karty bez możliwości zwrócenia wymienianej karty - oświadczenie o utracie karty.
4. Dowód wniesienia opłaty.

WNIOSEK

O WYDANIE KARTY PRZEDSIĘBIORSTWA

Wypełnia przyjmujący wniosek:						Nr wniosku			
<input type="text"/>						<input type="text"/>			
						Nr ewidencyjny			
<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>
<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>	

**1. Imię i nazwisko
lub nazwa przedsiębiorstwa**

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

**2. Adres zamieszkania
lub siedziby**

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

**a) kod i miejscowość
b) ulica numer**

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

**3. Numer REGON
(część 9-cio znakowa)**

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

4. Numer NIP

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	-	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	-	<input type="text"/>	<input type="text"/>	-	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	---	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	---	----------------------	----------------------	---	----------------------	----------------------

**5. Numer KRS
(RHB, „wpis” do ewidencji działalności gospodarczej)**

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

6. Środki łączności - telefon
kierunek

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

numer

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

- fax

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

- tel. komórkowy

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

Wypełnia przyjmujący wniosek

PrzyjąłData

 ZAKREŚLIĆ WŁAŚCIWE

WNOSZĘ O:

- A. **Pierwsze wydanie karty**
- B. **Wznowienie karty**
- C. **Wymianę karty (Nr karty do wymiany.....)**
 zgubionej / skradzionej
 zniszczonej
 wadliwej
- D. **Wymianę karty (Nr karty do wymiany)**
 z powodu zmiany kraju siedziby przedsiębiorstwa
 z powodu modyfikacji danych administracyjnych

Konsekwencje błędnego wypełnienia formularza ponosi wnioskodawca.

Składający

(przewoźnik lub inny podmiot wykonujący przewozy drogowe, będący właścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego objętego obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego, o którym mowa w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85)

.....
Imię i nazwisko

Data

Podpis przedsiębiorcy

ZAKREŚLIĆ WŁAŚCIWE

* niepotrzebne skreślić

Załączniki:

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
2. W przypadku wznowienia karty bez możliwości zwrócenia wymienianej karty - oświadczenie o utracie karty
3. Dowód wniesienia opłaty za wydanie karty

Świadectwo nadające uprawnienie dla technika warsztatu

8. Numer świadectwa

9. Data wydania

10. Data ważności uprawnienia

Zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia warsztatu

11. Numer zezwolenia

12. Nazwa podmiotu prowadzącego warsztat oraz odpowiednio jego miejsce zamieszkania lub adres siedziby telefon

13. Zakres świadczonych usług

14. Miejsce świadczonych usług

15. Specjalna cecha używana do poświadczania wykonania czynności objętych zezwoleniem

16. Numer REGON

17. Numer NIP

Osoba odpowiedzialna za technika i bezpieczeństwo warsztatu

.....

.....

Wypełnia przyjmujący wniosek

PrzyjąłData

ZAKREŚLIĆ WŁAŚCIWE



WNOSZĘ O:

- A. Pierwsze wydanie karty
- B. Wznowienie karty
- C. Wymianę karty (Nr karty do wymiany.....)
- zgubionej / skradzionej
 - zniszczonej
 - wadliwej
- D. Wymianę karty (Nr kart do wymiany.....)
- z powodu zmiany kraju zamieszkania
 - z powodu zmiany danych

Konsekwencje błędnego wypełnienia formularza ponosi wnioskodawca.

Składający (podmiot prowadzący warsztat lub inny uprawniony pomiot, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1360/2002)		
.....		
Imię i nazwisko	Data	Podpis

ZAKREŚLIĆ WŁAŚCIWE * niepotrzebne skreślić

Załączniki:

1. Kopia zezwolenia na prowadzenie warsztatu w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania pod względem zgodności z wymaganiami rozporządzenie Komisji (WE) nr 1360/2002 tachografów cyfrowych, w tym ich kalibracji
2. Kopia świadectwa nadającego uprawnienie dla technika warsztatu
3. Fotografia technika warsztatu
4. W przypadku wznowienia karty bez możliwości zwrócenia wymienianej karty - oświadczenie o utracie karty
5. Dowód wniesienia opłaty

WNIOSEK

O WYDANIE KARTY KONTROLNEJ

Tu przykleić zdjęcie
 (przy wymianie zdjęcie jest fakultatywne)

45 mm

35 mm

Wypełnia przyjmujący wniosek:		Nr wniosku			
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Nr ewidencyjny					
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Podpis osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli (w przypadku karty imiennej)

Podpis złożyć w ramce czarnym atramentem mocno przyciskając bez wykroczenia poza wewnętrzną część ramki (przy wymianie podpis nie jest wymagany)

Zdjęcie osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli (w przypadku karty imiennej)

1. Dane osoby uprawnionej do kontroli:
 (w przypadku karty imiennej)

imię (imiona)

nazwisko

2. Stanowisko

3. Data urodzenia

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Miejsce urodzenia

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

5. Obywatelstwo

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

6. Adres:

a) kod i miejscowość

<input type="text"/>	-	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	---	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

b) ulica numer

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

7. Numer PESEL

WNOSZĘ O:

- A. Pierwsze wydanie karty
- B. Wznowienie karty
- C. Wymianę karty (Nr karty do wymiany.....)
- zgubionej / skradzionej
- zniszczonej
- wadliwej
- D. Wymianę karty (Nr kart do wymiany.....)
- z powodu zmiany kraju zamieszkania
- z powodu zmiany danych

Konsekwencje błędnego wypełnienia formularza ponosi wnioskodawca.

Składający (kierownik lub dowódca jednostki organizacyjnej organu uprawnionego do kontroli tachografów cyfrowych)		
.....		
Imię i nazwisko	Data	Podpis

ZAKREŚLIĆ WŁAŚCIWE * niepotrzebne skreślić

Załączniki:

1. Fotografia osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli – w przypadku karty kontrolnej imiennej
2. W przypadku wznowienia karty bez możliwości zwrócenia wymienianej karty - oświadczenie o utracie karty
3. Dowód wniesienia opłaty

UZASADNIENIE

Przedmiotowy zakres projektu stanowi realizację upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu, zawartego w art. 21 ustawy z dnia.....2005 r. o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. Nr...poz. ...), do wydania w drodze rozporządzenia wzorów wniosków o wydanie następujących rodzajów kart:

- 1) kierowcy,
- 2) warsztatowej,
- 3) przedsiębiorstwa,
- 4) kontrolnej

oraz standardów, jakim powinny odpowiadać załączniki do wniosku, mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitej i przejrzystej formy wniosków oraz procedury i terminy ich obsługi oraz wydawania 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.

Do wniosku o wydanie, wznowienie lub wymianę karty, wnioskodawca dołącza dowód wniesienia odpowiedniej opłaty.

System wydawania kart będzie oparty na jednolitej, spójnej koncepcji zapewniającej sprawną obsługę użytkowników kart.

Proces umownie nazwany wydawaniem kart obejmuje szereg złożonych działań organizacyjno - technicznych, w szczególności: przyjęcie i weryfikację wniosku o pierwsze wydanie karty, o wznowienie karty w związku z zakończeniem terminu jej ważności, o wymianę karty (stwierdzenie prawdziwości zawartych w nim danych i informacji ze stanem faktycznym i prawnym), 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 kradzieży lub utracie karty, wymianę kart w związku z kradzieżą, utratą lub uszkodzeniem karty (z przyczyn leżących po stronie podmiotu wydającego karty) oraz w związku ze zmianą danych wnioskodawcy, niszczenie kart zwróconych do podmiotu wydającego karty.

Po pozytywnej weryfikacji danych, 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;
- 2) 5 lat, nie dłuższy jednak niż okres ważności licencji lub zaświadczenia na niezarobkowy przewóz drogowy – w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) 1 roku – w przypadku karty warsztatowej;
- 4) wskazany we wniosku o wydanie karty, nie dłuższy jednak niż 5 lat – w przypadku karty kontrolnej.

Karty kierowcy i karta warsztatowa są kartami imiennymi. Karta kontrolna może być kartą imienną. Karta warsztatowa, karta kontrolna i karta przedsiębiorstwa powinny zawierać odpowiednio oznaczenie podmiotu prowadzącego warsztat i innego uprawnionego podmiotu, o którym mowa w art. 20 ust. 1 pkt 3, organu kontrolnego i podmiotu wnioskującego o wydanie karty przedsiębiorstwa.

Terminy i warunki wydawania, wymiany lub wznowienia karty, określone w rozporządzeniu Rady (EWG) 3821/85 w odniesieniu do karty kierowcy, stosuje się również do karty warsztatowej, przedsiębiorstwa i kontrolnej.

Podmiot wydający karty będzie upowszechniał informacje dotyczące formularzy wniosków wymaganych do wydania, wznowienia lub wymiany kart oraz organizował dystrybucję materiałów informacyjnych o warunkach stosowania i użytkowania kart (art. 19 ust.1 pkt 10).

Zgodnie z przepisem art. 22 ust. 3 - wydanie karty jest czynnością nie stanowiącą decyzji administracyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego.

Skargi i wnioski związane z wykonywaniem przez podmiot wydający karty czynności, rozpatruje minister właściwy do spraw transportu.

Wnioski o wydanie, wznowienie lub wymianę karty składane będą w formie pisemnej lub elektronicznej. Złożenie wniosku w formie elektronicznej następuje z wykorzystaniem bezpiecznego podpisu elektronicznego weryfikowanego przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu.

Do wniosku - zależnie od rodzaju karty - dołączane będą:

- 1) kopia prawa jazdy i fotografia kierowcy – w przypadku karty kierowcy;
- 2) kopia wypisu z licencji lub wypis z zaświadczenia potwierdzającego zgłoszenie przez przedsiębiorcę prowadzenia przewozów drogowych jako działalności pomocniczej w stosunku do jego podstawowej działalności - w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) kopia zezwolenia na prowadzenie warsztatu, kopia uprawnień technika warsztatu oraz jego fotografia – w przypadku karty warsztatowej;
- 4) fotografia osoby uprawnionej do przeprowadzania kontroli – w przypadku karty kontrolnej imiennej.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.