

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie kart do tachografów cyfrowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Renata Rychter - Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, tel. 22 630 12 40, e-mail: Renata.Rychter@mi.gov.pl</p> <p>Anna Kowalczyk – Naczelnik Wydziału do spraw Tachografów i Czasu Pracy, tel. 22 630 17 93; e-mail: Anna.Kowalczyk@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 31.01.2023 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe Art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900, z 2022 r. poz. 209)</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt realizuje upoważnienie ministra właściwego do spraw transportu, zawartego w art. 45 ust. 1 ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900 i z 2022 r. poz. 209) w zakresie określenia w drodze rozporządzenia wzorów wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart oraz szczegółowych wymogów technicznych dotyczących załączników do wniosków.

Przedmiotowy projekt zapewnia jednolitą i przejrzystą formę wniosków oraz dostosowuje formularze wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty do tachografów kierowcy, przedsiębiorstwa, warsztatowej i kontrolnej do wymagań zmienionych w art. 44 ust. 2 w ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach, wprowadzonych ustawą z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawie o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 209). Zmiana ta spowodowała konieczność dodania w ww. wnioskach możliwości podania opcjonalnie numeru rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej. Ponadto dotychczasowe doświadczenia obsługi ww. wniosków przez podmiot wydający karty do tachografów wskazały potrzebę zastosowania uproszczeń. W związku z tym we wzorach wniosków w projekcie rozporządzenia wprowadzono indywidualne dla każdego z rodzaju formularzu wniosku oznaczenie w postaci kodu kreskowego.

Przedmiotowy projekt upraszcza również i zmienia sposób składania oświadczeń do wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty kierowcy i karty przedsiębiorstwa, poprzez usunięcie dodatkowych załączników i wprowadzenie oświadczeń we wnioskach, poprzez zaznaczenie pola wyboru z oświadczeniem.

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

Jedynym rozwiązaniem, jakie może być zastosowane jest zmiana aktu wykonawczego do ustawy o tachografach.

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

Na terenie Unii Europejskiej tachografy zostały uznane za obowiązkowe wyposażenie na podstawie rozporządzenia 3821/85 z 20 grudnia 1985 r., które weszło w życie 29 września 1986 r., natomiast tachografy cyfrowe są obowiązkowo instalowane w pojazdach po raz pierwszy rejestrowanych po 1 maja 2006 r. Konwencja AETR regulująca używanie tachografów weszła natomiast w życie 31 lipca 1985. W Polsce, jak zresztą w większości państw członkowskich UE, kompetencje w zakresie tachografów rozdzielone są pomiędzy różne organy i podmioty. Podmiot wydający karty na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej został wskazany w ustawie o tachografach, jako jednoosobowa spółka Skarbu Państwa, której przedmiotem działalności jest wytwarzanie blankietów dokumentów publicznych i druków zabezpieczonych przed podrobieniem lub przerobieniem, mająca siedzibę oraz zakład produkcyjny, w którym są wytwarzane blankiety dokumentów publicznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Państwa określają własne zasady na ich terytoriach. Brak jest danych w zakresie szczegółowych rozwiązań przyjętych w innych państwach OECD/UE w regulowanym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kierowcy wykonujący przewozy drogowe	Ok. 870 tys. – liczba kierowców zawodowych	Dane własne resortu infrastruktury na podstawie danych przekazanych przez	Bezpośrednie – stosowanie dokumentów określonych w projektowanym rozporządzeniu

	posiadających prawo jazdy kategorii C lub D z kodem 95	podmiot odpowiedzialny za produkcję praw jazdy.	podczas ubiegania się o wydanie karty kierowcy.
Warsztaty prowadzące działalność w zakresie tachografów cyfrowych	530 podmiotów	Główny Urząd Miar (dane z dnia 06.06.2022 r.)	Bezpośrednie – stosowanie dokumentów określonych w projektowanym rozporządzeniu podczas ubiegania się o wydanie karty warsztatowej.
Przedsiębiorcy i podmioty wykonujące przewóz drogowy	ok. 7,5 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu osób oraz ok. 91,6 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu rzeczy.	Dane dot. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego – system KREPTD na dzień 17 października 2022 r.	Bezpośrednie – stosowanie dokumentów określonych w projektowanym rozporządzeniu podczas ubiegania się o wydanie karty przedsiębiorstwa.
Inspekcja Transportu Drogowego, Policja, Straż Graniczna, Krajowa Administracja Skarbowa	4	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Bezpośrednie – stosowanie dokumentów określonych w projektowanym rozporządzeniu podczas ubiegania się o wydanie karty kontrolnej
Podmiot wydający karty do tachografu cyfrowego	1	Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach	Bezpośrednie – stosowanie dokumentów określonych w projektowanym rozporządzeniu podczas wydawania karty kierowcy, karty warsztatowej, karty przedsiębiorcy i karty kontrolnej.

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

Projekt zostanie skonsultowany z organizacjami społecznymi zrzeszającymi przewoźników drogowych i związkami zawodowymi kierowców. Na zgłoszenie uwag zostanie wyznaczony termin 5 dni od dnia otrzymania pisma. Stosownie do § 40 ust. 3 ww. uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. skrócenie terminu do zajęcia stanowiska do ww. projektu wynika z potrzeby wydania aktu wykonawczego przed 1 marca 2023 r.

Podmioty do których zostanie przekazany projekt rozporządzenia:

1. Forum Związków Zawodowych;
2. Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
3. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
4. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
5. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
6. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
7. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
8. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
9. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
10. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
11. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
12. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
13. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.
14. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
15. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
16. Rada Dialogu Społecznego
17. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
18. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
19. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
20. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
21. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
22. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;

23. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
 24. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
 25. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,00
budżet państwa	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,00
JST	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,00
Wydatki ogółem	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,00
budżet państwa	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,00
JST	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,00
Saldo ogółem	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,00
budżet państwa	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,00
JST	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,0 0	0,00

Źródła finansowania

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

Przedmiotowa regulacja nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

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

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt nie wpływa na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.							

	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, obywateli, gospodarstw domowych a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Projekt nie dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców (w tym mikro przedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców).	

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

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

Komentarz:

Projektowane przepisy wpływają na zmniejszenie dokumentacji w postaci papierowej, wobec rezygnacji ze składania odrębnych oświadczeń przez kierowcę i przedsiębiorcę do wniosku o wydanie karty do tachografu.

9. Wpływ na rynek pracy

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy. Nie jest przewidywany wzrost zatrudnienia, zaś realizacja zadań wynikających z projektu odbędzie się w ramach posiadanych zasobów kadrowych.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie w dniu 1 marca 2023 r.

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

Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia.

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

Brak załączników.