Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie kart do tachografów cyfrowych **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Renata Rychter - Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, tel. 22 630 12 40, e-mail: Renata.Rychter@mi.gov.pl Artur Wachnik – Naczelnik Wydziału do spraw Tachografów i Czasu Pracy, tel. 22 630 17 93; e-mail: Artur.Wachnik@mi.gov.pl	**Data sporządzenia** **17.03.2023 r.** **Źródło:** Upoważnienie ustawowe Art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2023 r. poz. 324) **Nr w wykazie prac: 303**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia realizuje upoważnienie ministra właściwego do spraw transportu, zawarte w art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2023 r. poz. 324) w zakresie określenia w drodze rozporządzenia: 1) wzorów kart do tachografów cyfrowych i ich opisu, 2) wzorów wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart i szczegółowych wymogów technicznych dotyczących załączników do wniosków oraz 3) wysokości opłat za karty. Z przyczyn o charakterze legislacyjnym istnieje potrzeba wydania nowego rozporządzenia.

Konieczność wydania nowego rozporządzenia w sprawie kart do tachografów cyfrowych jest bowiem konsekwencją zmian wprowadzonych ustawą z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 209). Zgodnie z artykułem 13 ust. 3 ww. ustawy dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 45 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (w zakresie wzorów kart do tachografów cyfrowych i ich opisu), zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 45 ust. 1 pkt 1 tej ustawy, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie tej ustawy z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw.

Przedmiotowy projekt utrzymuje wzory kart do tachografów cyfrowych i ich opis oraz wysokość opłat za karty ustanowione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 17 października 2019 r. w sprawie kart do tachografów cyfrowych (Dz.U. poz. 2209) oraz wprowadza rozwiązania mające na celu uproszczenie składania i obsługi wniosków o karty.

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 formularza 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 z dnia 5 lipca 2018 r. 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 posiadających prawo jazdy kategorii C lub D z kodem 95	Dane własne resortu infrastruktury na podstawie danych przekazanych przez podmiot odpowiedzialny za produkcję praw jazdy.	Bezpośrednie – stosowanie dokumentów określonych w projektowanym rozporządzeniu 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, kary 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 3 dni robocze 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 pilnego wydania aktu wykonawczego.

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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wydatki ogółem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo ogółem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	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

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:
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

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

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.