

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2007 r.

**w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych  
i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych**

Na podstawie art. 23a ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. Nr 180, poz. 1494 oraz z 2007 r. Nr..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) częstotliwość pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców przez podmioty wykonujące przewozy drogowe;
- 2) warunki przechowywania danych pobranych z tachografów cyfrowych i kart kierowców.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych;
- 2) podmiot wykonujący przewozy drogowe – przewoźnika drogowego 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 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, s. 8, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 227, z późn. zm.);
- 3) karta kierowcy – kartę, o której mowa w ustawie;
- 4) pobieranie danych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy – pobieranie danych, o którym mowa w rozdziale I lit. s Załącznika IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85.

§ 3. 1. Podmiot wykonujący przewozy drogowe pobiera, łącznie ze skojarzonymi zabezpieczeniami:

- 1) z karty kierowcy - całość danych;
- 2) z tachografu cyfrowego - dane lub ich część, licząc od daty ich ostatniego pobrania, zapewniając aby dane dotyczyły wszystkich działań związanych z prowadzeniem pojazdu wykonującego przewóz drogowy.

2. Pobieranie z tachografu cyfrowego danych dotyczących przekroczeń prędkości nie jest obowiązkowe.

§ 4.1. Dane z tachografu cyfrowego pobierane są:

- 1) co najmniej raz na 3 miesiące;
- 2) natychmiast:

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

- a) przed trwałym bądź okresowym przekazaniem pojazdu innemu podmiotowi,
  - b) w sytuacji wadliwego funkcjonowania bądź uszkodzenia tachografu cyfrowego, umożliwiające jednakże pobranie zarejestrowanych w nim danych,
  - c) w przypadku wycofania pojazdu z tachografem cyfrowym z użytkowania;
- 3) w oznaczonym terminie – w przypadku żądania przez uprawnione organy administracji publicznej lub uprawnione podmioty.
2. Dane z tachografu cyfrowego mogą być pobierane częściej niż co 3 miesiące, jeśli ich pobieranie zgodnie z ust.1 pkt 1 stwarzałoby ryzyko utraty danych związanych z prowadzeniem pojazdu wykonującego przewóz drogowy.
3. Dane z tachografu cyfrowego mogą być pobierane rzadziej niż co 3 miesiące w przypadku uzasadnionym nieregularnym lub sporadycznym użytkowaniem pojazdu z tachografem cyfrowym.

§ 5.1. Dane z karty kierowcy pobierane są:

- 1) co najmniej raz na 21 dni;
  - 2) przed ustaniem stosunku pracy danego kierowcy;
  - 3) przed upływem terminu rozwiązania umowy, na podstawie której świadczone były przewozy na rzecz podmiotu wykonującego przewozy drogowe;
  - 4) w przypadku utraty ważności karty kierowcy;
  - 5) w oznaczonym terminie – w przypadku żądania przez uprawnione organy administracji publicznej lub uprawnione podmioty.
2. Dane z karty kierowcy mogą być pobierane częściej niż co 21 dni, jeśli ich pobieranie zgodnie z ust.1 pkt 1 stwarzałoby ryzyko utraty danych związanych z prowadzeniem pojazdu wykonującego przewóz drogowy.
3. Dane z karty kierowcy mogą być pobierane rzadziej niż co 21 dni w przypadku uzasadnionym nieregularnym lub sporadycznym użytkowaniem karty kierowcy.

§ 6. 1. Dane, o których mowa w § 4 i 5, pobrane łącznie ze skojarzonymi zabezpieczeniami, przechowywane są w oryginalnym formacie przez okres co najmniej dwunastu miesięcy, licząc od daty ich zarejestrowania w tachografie cyfrowym lub na karcie kierowcy.

2. Dane przechowywane są w sposób:

- 1) uporządkowany, czytelny i przejrzysty,
- 2) zabezpieczający przed ich utratą oraz dostępem osób nieuprawnionych.

§ 7. Podmiot wykonujący przewozy drogowe może z całości lub z części danych przechowywanych w sposób, o którym mowa w § 6, zrobić kopię, przechowywać, przetwarzać dane oraz wykorzystywać je dla własnych celów sprawozdawczych, statystycznych, zarządzania personelem, flotą, planowania oraz innych.

§ 8. Podmiot wykonujący przewozy drogowe udostępnia przechowywane dane, o których mowa w § 6, na żądanie uprawnionych organów administracji publicznej lub uprawnionych podmiotów.

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

**MINISTER TRANSPORTU**

## Uzasadnienie

Przedmiotowy projekt rozporządzenia stanowi realizację upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu, zawartego w art. 23a ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. *o systemie tachografów cyfrowych* (Dz. U. Nr 180, poz. 1494, oraz z 2007 r. Dz. U. Nr ..., poz. ...), do określenia w drodze rozporządzenia, częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków ich przechowywania przez podmioty wykonujące przewozy drogowe.

Celem projektu rozporządzenia jest zapewnienie, że dane będą pobierane regularnie, z częstotliwością odpowiadającą zarówno potrzebom, jak i okolicznościom związanym z funkcjonowaniem podmiotu wykonującego przewozy pojazdami z tachografami cyfrowymi oraz kontrolą przepisów przez uprawnione do tego służby (organy i podmioty).

Obowiązek określenia przez Państwo Członkowskie częstotliwości pobierania tych danych określa art. 10 ust. 5 lit a i) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. *w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85* (Dz. Urz. UE L 102 z 11.4.2006, str. 1). Przepis tego aktu prawnego zawiera dyspozycję zapewnienia takiej częstotliwości pobierania danych z tachografu cyfrowego i z karty kierowcy, aby możliwe było zgromadzenie danych dotyczących wszystkich działań podejmowanych przez przewoźnika lub wykonywanych na jego rzecz.

Obowiązek pobierania danych z tachografu cyfrowego i z karty kierowcy przez przedsiębiorstwo transportowe (w szerokim rozumieniu definicji „przedsiębiorstwa transportowego” zawartej w art. 4 lit. p rozporządzenia (WE) nr 561/2006) oraz ich przechowywania przez okres co najmniej 12 miesięcy, określa art. 5 lit. a ww. rozporządzenia WE.

Przy opracowywaniu projektu wykorzystane zostały zalecenia zawarte w raportach i protokołach z posiedzeń ekspertów międzynarodowego Projektu pn. „Monitorowanie wdrożenia tachografów cyfrowych („Monitoring of the Implementation of Digital Tachograph – MIDT), wykonywanego od marca 2006 r. przez Szwedzką Administrację Drogową dla

Komisji Europejskiej i częściowo finansowanego przez KE. Powyższe zalecenia przyjęły także inne Państwa Członkowskie UE.

Z doświadczeń dotyczących praktycznego stosowania tachografów cyfrowych i kart kierowców w przewozach drogowych, w okresie od 1 maja 2006 r. oraz technicznych specyfikacji zawartych w załączniku IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 w zakresie pojemności pamięci tachografu cyfrowego (365 dni) i karty kierowcy (93 zdarzenia w dziennym okresie prowadzenia pojazdu i średnio – 28 dni) wynikają ogólne zasady częstotliwości pobierania danych. Generalnie chodzi o to, aby nie dopuścić do utraty informacji zarejestrowanych przez tachograf cyfrowy lub na karcie, co mogłoby nastąpić, jeśli kolejne rejestrowane dane zamazałyby dane dotychczas zarejestrowane. Częstotliwość pobierania danych zależy więc w dużym stopniu od aktywności kierowcy wykonującego określone kategorie przewozów i intensywności zdarzeń w czasie prowadzenia pojazdu. Na pewno więcej danych jest rejestrowanych, gdy kierowca często zatrzymuje i uruchamia pojazd oraz wprowadza ręcznie różne wymagane dane na kartę kierowcy. W przypadku używania pojazdu z tachografem cyfrowym i karty kierowcy jedynie sporadycznie, pojemność zarówno tachografu jak i karty umożliwia rzadsze pobieranie danych bez obawy ich utraty.

Podmiot ma obowiązek pobierać dane zarówno z tachografu cyfrowego jak i z karty kierowcy, ponieważ tylko łącznie dają one podstawę do oceny czy przestrzegane były przepisy o czasie prowadzenia pojazdu, przerwach w prowadzeniu pojazdu i odpoczynku kierowców. Dane mogą być pobierane z tachografu cyfrowego w odpowiednich częściach, licząc od daty ostatniego pobrania. Dane z karty pobierane są zawsze w całości, innej opcji bowiem nie ma ze względów technicznych.

Pobrane dane podmiot wykonujący przewozy ma obowiązek przechowywać w odpowiednio zabezpieczonym miejscu, uniemożliwiającym dostęp do nich osobom nieupoważnionych.

Jednocześnie, ze względu na cel, jakemu służy pobieranie i przechowywanie tych danych – tj. możliwość albo samodzielnego sprawdzania czy przepisy socjalne są przez kierowcę przestrzegane, albo udostępniania określonych danych do kontroli przez uprawnione do tego organy lub uprawnione podmioty, dane muszą być przechowywane w formie uporządkowanej, chronologicznie i wg kryteriów umożliwiających ich wyszukiwanie (np. wg dat, nazwisk kierowców, numerów rejestracyjnych pojazdów, czy w innych układach). W projekcie rozporządzenia wskazuje się, że dane muszą być przez podmiot wykonujący

przewozy przechowywane w oryginalnym formacie, tzn. z odpowiednim wewnętrznym zabezpieczeniem. Z danych tych podmiot może zrobić kopię, którą przechowuje, przetwarza, wykorzystuje do celów statystycznych, sprawozdawczych, zarządzania personelem, flotą, zasobami i planowania swojej działalności, lub dla innych celów.

Do odpowiedniego porządkowania i archiwizowania danych służą programy komputerowe i oprzyrządowanie dostępne na rynku, oferowane przez producentów polskich i zagranicznych na zasadach rynkowych.

Pozostawia się do rozstrzygnięcia we własnym zakresie podmiotów wykonujących przewozy, techniczne aspekty pobierania danych z tachografu cyfrowego i karty, jak: rodzaj nośnika, miejsce pobierania (w siedzibie przewoźnika lub za pomocą interfejsu zdalnego przesyłania danych z trasy), z bezpośrednim wykorzystaniem karty przedsiębiorstwa lub bez niej, bowiem w różnych sytuacjach będzie konieczne zastosowanie odmiennych technik i nośników informatycznych. Uściślenie tych wymagań mogłoby mieć niekorzystny wpływ na swobodę działania podmiotu wykonującego przewozy oraz jego prawo do korzystania np. z usług podmiotów zawodowo zajmujących się pobieraniem, a nawet zabezpieczonym archiwizowaniem danych. Mogłoby także rodzić wątpliwości czy nie ma ryzyka promowania określonej grupy producentów i dostawców sprzętu komputerowego oraz oprogramowania dla celów archiwizacji i analizowania danych pobranych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy.

Jak wynika z art. 5 lit. a ii) podmioty pobierające i przechowujące dane mają obowiązek udostępniać te dane na żądanie „funkcjonariusza służb kontrolnych” – bezpośrednio na terenie siedziby przedsiębiorcy lub na odległość.

Projekt rozporządzenia zawiera niezbędne przepisy, wynikające z upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw transportu i nie powiela przepisów zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, które obowiązuje w Polsce bezpośrednio.

Przedmiotowy projekt nie zawiera przepisów technicznych, w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w *sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039) w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* ( *Dz. U. Nr 169, poz. 1414*), projekt rozporządzenia w wersji z dnia 15 maja 2007 r., przekazany do uzgodnień międzyresortowych – został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej MT.

Na obecnym etapie prac żadne podmioty nie zgłosiły zainteresowania pracami nad tym projektem w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa*.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## Ocena Skutków Regulacji (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Rozporządzenie oddziałuje na:

- 1) podmioty wykonujące przewozy drogowe,
- 2) kierowców prowadzących pojazdy wyposażone w tachografy cyfrowe i używających kart kierowców w czasie prowadzenia pojazdu,
- 3) przedsiębiorców oferujących sprzęt komputerowy oraz odpowiednie oprogramowanie a także urządzenia do pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców.

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany w ramach konsultacji społecznych do:

- 1) Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 2) Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych;
- 3) Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego;
- 4) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 5) Polskiej Izby Informatyki i Telekomunikacji;
- 6) Polskiej Izby Motoryzacji;
- 7) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
- 8) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego;
- 9) Konfederacji Pracodawców Polskich;
- 10) Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”;
- 11) Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych;
- 12) Sekcji Krajowej NSZZ „Solidarność” Państwowych Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej;
- 13) Instytutu Transportu Samochodowego;
- 14) Fundacji Promocji i Innowacji Technicznych „TachoForum”.

W ramach konsultacjach odpowiedzi napłynęły od 5 instytucji. Swoje uwagi oraz propozycje zmian zgłosiły:

- 1) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji – część propozycji PIGTSiS została uwzględniona, po odpowiedniej modyfikacji i w dostosowaniu do zmienionej redakcji projektu rozporządzenia. Uwaga dotycząca pobierania danych dla celów administracyjnych straciła swoją zasadność wobec zmiany zapisu.  
Kwestia wydruków papierowych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy została z projektu rozporządzenia usunięta, bowiem wykraczała poza materię przewidzianą w upoważnieniu ustawowym dla ministra właściwego do spraw transportu;
- 2) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan – nieuwzględniono uwagi zgłoszonej przez PKPP Lewiatan. Zaproponowane uściślenie formatu, w jakim mogą być pobierane dane z tachografu cyfrowego i ograniczenie go tylko do trzech rodzajów („obowiązujących w Państwach Członkowskich UE”) wydaje się rozwiązaniem wysoce ryzykownym z technicznego punktu widzenia. W sferze informatyki i telekomunikacji następuje bardzo szybki postęp i nie można zamykać podmiotom zamykać dostępu do najnowszych technologii;
- 3) Instytut Transportu Samochodowego - uwagi nie miały charakteru konkretnych propozycji zapisów. Zawierały ogólne refleksje nt. zabezpieczania danych, ich archiwizowania oraz zapisywania na odpowiednich nośnikach informatycznych, co w dużym stopniu jest ujęte w projekcie rozporządzenia.

### **3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Rozporządzenie nie spowoduje skutków finansowych związanych z sektorem finansów publicznych, w tym również dla budżetu państwa i budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

### **4. Wpływ na rynek pracy**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało negatywnego wpływu na rynek pracy. Może mieć wpływ pozytywny. Z kontaktów Ministerstwa Transportu z przewoźnikami drogowymi, kierowcami, partnerami społecznymi i środowiskiem zawodowym wynika, że rozwija się rynek działalności produkcyjnej i usługowej skierowanej na potrzeby, wynikające z obowiązku stosowania tachografów cyfrowych i kart do nich.

Powstają firmy zajmujące się produkcją i sprzedażą programów komputerowych do analizy danych pobranych z tachografu cyfrowego i kart kierowców oraz łącznego



analizowania wszystkich zgromadzonych przez podmiot wykonujący przewozy, danych dot. czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynku kierowców (np. również z wykresówek do tachografów analogowych, dokumentów papierowych, wydruków z tachografu cyfrowego i innych). Firmy te produkują również urządzenia do pobierania danych (w tym: czytniki kart kierowców, klucze typu „tachodrive”, klucze sprzętowe typu USB, oprzyrządowanie i drobny sprzęt pomocniczy), programy dodatkowe.

Według naszej wiedzy, na rynku związanym ze stosowaniem tachografów cyfrowych i kart kierowców rozwijane są nowe rodzaje aktywności gospodarczej, m.in. wykonywanie analizy zgromadzonych danych dotyczących szeroko pojętej problematyki czasu pracy kierowców z punktu widzenia wymagań i norm określonych przepisami oraz świadczenie usług pobierania danych i ich przechowywania w zabezpieczony sposób, w specjalnie do tego celu przeznaczonych pomieszczeniach, przy spełnieniu wymaganych prawem przepisów. Jest to bardzo pożądana działalność usługowa, pozwalająca na odciążenie przewoźników pod względem kosztów i pracochłonności, od obowiązków wynikających z przepisów unijnych oraz krajowych. Ma to znaczenie zwłaszcza dla niedużych przedsiębiorstw transportowych/ oraz indywidualnych przewoźników, technicznie słabo dostosowanych do nowej technologii cyfrowego rejestrowania, pobierania i przechowywania danych.

Nie ma na razie możliwości oceny, jaka jest skala tego zjawiska i jak szybko powstaje rynek nowych działalności gospodarczych związanych z systemem tachografów cyfrowych. Nie można również oszacować liczbowo tego wzrostu. Brak analiz w tym zakresie, wynika m.in. z faktu, że system tachografów cyfrowych dopiero się w naszym kraju rozwija i stopniowo upowszechnia.

Można założyć, że analogicznie, jak było to w przypadku systemu tachografów analogowych funkcjonującego w Polsce od ponad 20 lat, początkowo będzie to rynek oferujący wiele nowych miejsc pracy i nowe możliwości produkcyjne, aż do osiągnięcia równowagi i stabilizacji, stosownie do stopnia zaspokojenia potrzeb przewoźników drogowych.

## **5. Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie przepisów dot. obowiązku pobierania danych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, przewidzianego w art. 10 ust. 5 lit a rozporządzenia (WE)

nr 561/2006, dla wielu podmiotów wykonujących przewozy pojazdami z tachografem cyfrowym, może wiązać się z dodatkowymi kosztami. Będą one wynikać z konieczności zakupu urządzeń do pobierania danych, komputerów, oprogramowania, nośników informatycznych i innego dodatkowego sprzętu, w tym także – do odpowiedniego zabezpieczenia pomieszczeń, w których takie dane muszą być przechowywane przez co najmniej rok od ich pobrania.

Jak wspomniano w Uzasadnieniu do projektu rozporządzenia, obowiązek pobierania danych nie jest przedmiotem niniejszego aktu prawnego, bowiem odnosi się on jedynie do określenia pożądanej częstotliwości, z jaką dane powinny być pobierane, zarówno z tachografu cyfrowego, jak i karty kierowcy.

Niewątpliwie, osiągnięcie wymaganej częstotliwości pobierania danych przez podmiot wykonujący przewozy drogowe, jest powiązane z posiadaniem odpowiedniego wyposażenia, niezbędnego do realizacji tego zadania. Ponieważ zakup takich urządzeń jest sprawą indywidualną podmiotów prowadzących przewozy drogowe, i zależy w dużej mierze od stanu technicznego wyposażenia już posiadanego w siedzibie podmiotu, nie możemy – nawet szacunkowo – określić, jak wiele z nich dokonało lub dokona w najbliższej przyszłości odpowiednich inwestycji w tym zakresie, i czy wiązać się to będzie ze wzrostem zatrudnienia (np. dodatkowych informatyków, analityków, specjalistów od prawa pracy).

Na podstawie uśrednionego kosztu rynkowej ceny specjalistycznego urządzenia do pobierania danych (ok. 200-800 zł), sprzętu komputerowego wraz z odpowiednim oprogramowaniem (ok. 4-6 tys. zł) i ewentualnie – czytnika kart (ok. 200-600 zł), można skalkulować łączny koszt na ok. 4,5 tys. do 7,5 tys. zł.

Według danych Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A., która wydaje karty do tachografów cyfrowych (działając na podstawie ustawy z 2005 r. *o systemie tachografów cyfrowych*), od maja 2006 r. do końca marca 2007 r. wydano prawie 5200 kart przedsiębiorstwa. Przewiduje się, że do końca 2007 r. PWPW wyda jeszcze podmiotom wykonującym przewozy drogowe ok. 4.500 do 5.000 tys. kart, czyli w sumie ok. 10 tys. To oznacza, że tyle właśnie podmiotów, realizujących w 2007 r. przewozy drogowe pojazdami z tachografem cyfrowym, musi być przygotowanych do pobierania, a potem archiwizowania danych w siedzibie firmy i ich analizowania. Część z tych podmiotów już jest wyposażona w sprzęt komputerowy, więc poniesione przez nich wydatki dotyczyć będą jedynie specjalnego oprogramowania i urządzeń do pobierania danych.

W skali jednej firmy – koszty te wydają się znaczące, jakkolwiek można z dużym prawdopodobieństwem założyć, że wartość zestawu opisanego wyżej, będzie z każdym rokiem malała. Dzisiejsza dość wysoka cena oprogramowania odzwierciedla jego nowatorski charakter w związku z unikalnością tachografów cyfrowych oraz niewielką jeszcze liczbą producentów tego oprogramowania i jego odbiorców. Wraz z upowszechnianiem się cyfrowych urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym, wartość dodatkowego wyposażenia potrzebnego przedsiębiorcom transportowym do skutecznego wykonywania nałożonych na nich obowiązków, będzie malała. Ponadto, co już jest sygnalizowane, przedsiębiorcy wspólnie wykorzystywać będą sprzęt i oprogramowanie, tak aby zmniejszyć koszty. Jak wspomniano wyżej, przewoźnicy drogowi będą mogli korzystać, tak jak robią to obecnie w przypadku systemu tachografów analogowych, z usług polegających na pobieraniu, porządkowaniu w wymaganych układach i chronologicznie oraz archiwizowaniu danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców. Te działania z pewnością spowodują zmniejszenie kosztów przedsiębiorców związanych z realizacją ww. obowiązku, wynikającego z przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Należy podkreślić, że analogiczne wymagania, tj. co do określonej częstotliwości pobierania danych i ich przechowywania przez okres co najmniej 12 miesięcy i udostępniania organom kontrolnym, nałożone przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006, odnoszą się do wszystkich podmiotów wykonujących przewozy drogowe z wykorzystaniem pojazdów wyposażonych w tachografy cyfrowe, zarówno w Polsce, jak i za granicą.

Zapewnienie posiadania przez podmioty realizujące przewozy drogowe pełnej dokumentacji dotyczącej czasu prowadzenia pojazdów, przerw i odpoczynku kierowców, jest jednym z istotnych warunków skuteczności kontroli i możliwości rzeczywistego sprawdzenia poziomu przestrzegania przepisów socjalnych w naszym kraju.

## **6. Sytuacja i rozwój regionalny**

Wejście w życie ustawy nie wywoła skutków wpływających na sytuację i rozwój regionalny.

## Uzasadnienie

Przedmiotowy projekt rozporządzenia stanowi realizację upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu, zawartego w art. 23a ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. *o systemie tachografów cyfrowych* (Dz. U. Nr 180, poz. 1494, oraz z 2007 r. Dz. U. Nr ..., poz. ...), do określenia w drodze rozporządzenia, częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków ich przechowywania przez podmioty wykonujące przewozy drogowe. Powyższe upoważnienie wprowadza ustawa o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie niektórych innych ustaw ( w tym ustawy o systemie tachografów cyfrowych). Ww. ustawę, uchwaloną przez Sejm w dniu 26 kwietnia 2007 r., przekazano Prezydentowi i Marszałkowi Senatu. Senat nie wniósł poprawek. Obecnie ustawa oczekuje na podpis Prezydenta.

Celem przedmiotowego projektu rozporządzenia jest zapewnienie, że dane będą pobierane regularnie, z częstotliwością odpowiadającą zarówno potrzebom, jak i okolicznościom związanym z funkcjonowaniem podmiotu wykonującego przewozy pojazdami z tachografami cyfrowymi oraz kontrolą przepisów przez uprawnione do tego służby (organy i podmioty).

Obowiązek określenia przez Państwo Członkowskie częstotliwości pobierania tych danych zawiera art. 10 ust. 5 lit a i) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.4.2006, str. 1). Przepis tego aktu prawnego zawiera dyspozycję zapewnienia takiej częstotliwości pobierania danych z tachografu cyfrowego i z karty kierowcy, aby możliwe było zgromadzenie danych dotyczących wszystkich działań podejmowanych przez przewoźnika lub wykonywanych na jego rzecz.

Obowiązek pobierania danych z tachografu cyfrowego i z karty kierowcy przez przedsiębiorstwo transportowe (w szerokim rozumieniu definicji „przedsiębiorstwa transportowego” zawartej w art. 4 lit. p rozporządzenia (WE) nr 561/2006) oraz ich przechowywania przez okres co najmniej 12 miesięcy, zawiera art. 5 lit. a ww. rozporządzenia unijnego.

Przy opracowywaniu projektu wykorzystane zostały zalecenia zawarte w raportach i protokołach z posiedzeń ekspertów międzynarodowego Projektu pn. „Monitorowanie wdrożenia tachografów cyfrowych („Monitoring of the Implementation of Digital Tachograph – MIDT), wykonywanego od marca 2006 r. przez Szwedzką Administrację Drogową dla Komisji Europejskiej i częściowo finansowanego przez KE. Powyższe zalecenia przyjęły także inne Państwa Członkowskie UE.

Z doświadczeń dotyczących praktycznego stosowania tachografów cyfrowych i kart kierowców w przewozach drogowych, w okresie od 1 maja 2006 r. oraz technicznych specyfikacji zawartych w załączniku IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 w zakresie pojemności pamięci tachografu cyfrowego (365 dni) i karty kierowcy (93 zdarzenia w dziennym okresie prowadzenia pojazdu i średnio – 28 dni) wynikają ogólne zasady częstotliwości pobierania danych. Generalnie chodzi o to, aby nie dopuścić do utraty informacji zarejestrowanych przez tachograf cyfrowy lub na karcie, co mogłoby nastąpić, jeśli kolejne rejestrowane dane zamazałyby dane dotychczas zarejestrowane. Częstotliwość pobierania danych zależy więc w dużym stopniu od aktywności kierowcy wykonującego określone kategorie przewozów i intensywności zdarzeń w czasie prowadzenia pojazdu. Na pewno więcej danych jest rejestrowanych, gdy kierowca często zatrzymuje i uruchamia pojazd oraz wprowadza ręcznie różne wymagane dane na kartę kierowcy. W przypadku używania pojazdu z tachografem cyfrowym i karty kierowcy jedynie sporadycznie, pojemność zarówno tachografu jak i karty umożliwi rzadsze pobieranie danych bez obawy ich utraty.

Podmiot ma obowiązek pobierać dane zarówno z tachografu cyfrowego jak i z karty kierowcy, ponieważ tylko łącznie dają one podstawę do oceny czy przestrzegane były przepisy o czasie prowadzenia pojazdu, przerwach w prowadzeniu pojazdu i odpoczynku kierowców. Dane mogą być pobierane z tachografu cyfrowego w odpowiednich częściach, licząc od daty ostatniego pobrania. Dane z karty pobierane są zawsze w całości, innej opcji bowiem nie ma ze względów technicznych.

Pobrane dane podmiot wykonujący przewozy ma obowiązek przechowywać w odpowiednio zabezpieczonym miejscu, uniemożliwiającym dostęp do nich osobom nieupoważnionych.

Jednocześnie, ze względu na cel, jakemu służy pobieranie i przechowywanie tych danych – tj. możliwość albo samodzielnego sprawdzania czy przepisy socjalne są przez

kierowcę przestrzegane, albo udostępniania określonych danych do kontroli przez uprawnione do tego organy lub uprawnione podmioty, dane muszą być przechowywane w formie uporządkowanej, chronologicznie i wg kryteriów umożliwiającym ich wyszukiwanie (np. wg dat, nazwisk kierowców, numerów rejestracyjnych pojazdów, czy w innych układach). W projekcie rozporządzenia wskazuje się, że dane muszą być przez podmiot wykonujący przewozy przechowywane w oryginalnym formacie, tzn. z odpowiednim wewnętrznym zabezpieczeniem. Z danych tych podmiot może zrobić kopię, którą przechowuje, przetwarza, wykorzystuje do celów statystycznych, sprawozdawczych, zarządzania personelem, flotą, zasobami i planowania swojej działalności, lub dla innych celów.

Do odpowiedniego porządkowania i archiwizowania danych służą programy komputerowe i oprzyrządowanie dostępne na rynku, oferowane przez producentów polskich i zagranicznych na zasadach rynkowych.

Pozostawia się do rozstrzygnięcia we własnym zakresie podmiotów wykonujących przewozy, techniczne aspekty pobierania danych z tachografu cyfrowego i karty, jak: rodzaj nośnika, miejsce pobierania (w siedzibie przewoźnika lub za pomocą interfejsu zdalnego przesyłania danych z trasy), z bezpośrednim wykorzystaniem karty przedsiębiorstwa lub bez niej, bowiem w różnych sytuacjach będzie konieczne zastosowanie odmiennych technik i nośników informatycznych. Uściślenie tych wymagań mogłoby mieć niekorzystny wpływ na swobodę działania podmiotu wykonującego przewozy oraz jego prawo do korzystania np. z usług podmiotów zawodowo zajmujących się pobieraniem, a nawet zabezpieczonym archiwizowaniem danych. Mogłoby także rodzić wątpliwości czy nie ma ryzyka promowania określonej grupy producentów i dostawców sprzętu komputerowego oraz oprogramowania dla celów archiwizacji i analizowania danych pobranych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy.

Jak wynika z art. 5 lit. a ii) podmioty pobierające i przechowujące dane mają obowiązek udostępniać te dane na żądanie „funkcjonariusza służb kontrolnych” – bezpośrednio na terenie siedziby przedsiębiorcy lub na odległość.

Projekt rozporządzenia zawiera niezbędne przepisy, wynikające z upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw transportu i nie powiela przepisów zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, które obowiązują w Polsce bezpośrednio.

Przedmiotowy projekt nie zawiera przepisów technicznych, w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w *sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039) w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt rozporządzenia w wersji z dnia 15 maja 2007 r., przekazany do uzgodnień międzyresortowych – został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej MT.

Na obecnym etapie przygotowywania projektu rozporządzenia żadne podmioty nie zgłosiły zainteresowania pracami nad tym projektem w trybie ustawy z 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa*.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## Ocena Skutków Regulacji (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Rozporządzenie oddziałuje na:

- 1) podmioty wykonujące przewozy drogowe,
- 2) kierowców prowadzących pojazdy wyposażone w tachografy cyfrowe i używających kart kierowców w czasie prowadzenia pojazdu,
- 3) przedsiębiorców oferujących sprzęt komputerowy oraz odpowiednie oprogramowanie a także urządzenia do pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców.

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany w ramach konsultacji społecznych do:

- 1) Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 2) Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych;
- 3) Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego;
- 4) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 5) Polskiej Izby Informatyki i Telekomunikacji;
- 6) Polskiej Izby Motoryzacji;
- 7) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
- 8) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego;
- 9) Konfederacji Pracodawców Polskich;
- 10) Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”;
- 11) Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych;
- 12) Sekcji Krajowej NSZZ „Solidarność” Państwowych Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej;
- 13) Instytutu Transportu Samochodowego;
- 14) Fundacji Promocji i Innowacji Technicznych „TachoForum”.

W ramach konsultacjach odpowiedzi napłynęły od 5 instytucji. Swoje uwagi oraz propozycje zmian zgłosiły:



- 1) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji – część propozycji PIGTSiS została uwzględniona, po odpowiedniej modyfikacji i w dostosowaniu do zmienionej redakcji projektu rozporządzenia. Uwaga dotycząca pobierania danych dla celów administracyjnych straciła swoją zasadność wobec zmiany zapisu.  
Kwestia wydruków papierowych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy została z projektu rozporządzenia usunięta, bowiem wykraczała poza materię przewidzianą w upoważnieniu ustawowym dla ministra właściwego do spraw transportu;
- 2) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan – nieuwzględniono uwagi zgłoszonej przez PKPP Lewiatan. Zaproponowane uściślenie formatu, w jakim mogą być pobierane dane z tachografu cyfrowego i ograniczenie go tylko do trzech rodzajów („obowiązujących w Państwach Członkowskich UE”) wydaje się rozwiązaniem wysoce ryzykownym z technicznego punktu widzenia. W sferze informatyki i telekomunikacji następuje bardzo szybki postęp i nie można zamykać podmiotom zamykać dostępu do najnowszych technologii;
- 3) Instytut Transportu Samochodowego - uwagi nie miały charakteru konkretnych propozycji zapisów. Zawierały ogólne refleksje nt. zabezpieczania danych, ich archiwizowania oraz zapisywania na odpowiednich nośnikach informatycznych, co w dużym stopniu jest ujęte w projekcie rozporządzenia.

### **3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Rozporządzenie nie spowoduje skutków finansowych związanych z sektorem finansów publicznych, w tym również dla budżetu państwa i budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

### **4. Wpływ na rynek pracy**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało negatywnego wpływu na rynek pracy. Może mieć wpływ pozytywny. Z kontaktów Ministerstwa Transportu z przewoźnikami drogowymi, kierowcami, partnerami społecznymi i środowiskiem zawodowym wynika, że rozwija się rynek działalności produkcyjnej i usługowej skierowanej na potrzeby, wynikające z obowiązku stosowania tachografów cyfrowych i kart do nich.

Powstają firmy zajmujące się produkcją i sprzedażą programów komputerowych do analizy danych pobranych z tachografu cyfrowego i kart kierowców oraz łącznego

analizowania wszystkich zgromadzonych przez podmiot wykonujący przewozy, danych dot. czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynku kierowców (np. również z wykresówek do tachografów analogowych, dokumentów papierowych, wydruków z tachografu cyfrowego i innych). Firmy te produkują również urządzenia do pobierania danych (w tym: czytniki kart kierowców, klucze typu „tachodrive”, klucze sprzętowe typu USB, oprzyrządowanie i drobny sprzęt pomocniczy), programy dodatkowe.

Według naszej wiedzy, na rynku związanym ze stosowaniem tachografów cyfrowych i kart kierowców rozwijane są nowe rodzaje aktywności gospodarczej, m.in. wykonywanie analizy zgromadzonych danych dotyczących szeroko pojętej problematyki czasu pracy kierowców z punktu widzenia wymagań i norm określonych przepisami oraz świadczenie usług pobierania danych i ich przechowywania w zabezpieczony sposób, w specjalnie do tego celu przeznaczonych pomieszczeniach, przy spełnieniu wymaganych prawem przepisów. Jest to bardzo pożądana działalność usługowa, pozwalająca na odciążenie przewoźników pod względem kosztów i pracochłonności, od obowiązków wynikających z przepisów unijnych oraz krajowych. Ma to znaczenie zwłaszcza dla niedużych przedsiębiorstw transportowych/ oraz indywidualnych przewoźników, technicznie słabo dostosowanych do nowej technologii cyfrowego rejestrowania, pobierania i przechowywania danych.

Nie ma na razie możliwości oceny, jaka jest skala tego zjawiska i jak szybko powstaje rynek nowych działalności gospodarczych związanych z systemem tachografów cyfrowych. Nie można również oszacować liczbowo tego wzrostu. Brak analiz w tym zakresie, wynika m.in. z faktu, że system tachografów cyfrowych dopiero się w naszym kraju rozwija i stopniowo upowszechnia.

Można założyć, że analogicznie, jak było to w przypadku systemu tachografów analogowych funkcjonującego w Polsce od ponad 20 lat, początkowo będzie to rynek oferujący wiele nowych miejsc pracy i nowe możliwości produkcyjne, aż do osiągnięcia równowagi i stabilizacji, stosownie do stopnia zaspokojenia potrzeb przewoźników drogowych.

## **5. Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie przepisów dot. obowiązku pobierania danych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, przewidzianego w art. 10 ust. 5 lit a rozporządzenia (WE)

nr 561/2006, dla wielu podmiotów wykonujących przewozy pojazdami z tachografem cyfrowym, może wiązać się z dodatkowymi kosztami. Będą one wynikać z konieczności zakupu urządzeń do pobierania danych, komputerów, oprogramowania, nośników informatycznych i innego dodatkowego sprzętu, w tym także – do odpowiedniego zabezpieczenia pomieszczeń, w których takie dane muszą być przechowywane przez co najmniej rok od ich pobrania.

Jak wspomniano w Uzasadnieniu do projektu rozporządzenia, obowiązek pobierania danych nie jest przedmiotem niniejszego aktu prawnego, bowiem odnosi się on jedynie do określenia pożądanej częstotliwości, z jaką dane powinny być pobierane, zarówno z tachografu cyfrowego, jak i karty kierowcy.

Niewątpliwie, osiągnięcie wymaganej częstotliwości pobierania danych przez podmiot wykonujący przewozy drogowe, jest powiązane z posiadaniem odpowiedniego wyposażenia, niezbędnego do realizacji tego zadania. Ponieważ zakup takich urządzeń jest sprawą indywidualną podmiotów prowadzących przewozy drogowe, i zależy w dużej mierze od stanu technicznego wyposażenia już posiadanego w siedzibie podmiotu, nie możemy – nawet szacunkowo – określić, jak wiele z nich dokonało lub dokona w najbliższej przyszłości odpowiednich inwestycji w tym zakresie, i czy wiązać się to będzie ze wzrostem zatrudnienia (np. dodatkowych informatyków, analityków, specjalistów od prawa pracy).

Na podstawie uśrednionego kosztu rynkowej ceny specjalistycznego urządzenia do pobierania danych (ok. 200-800 zł), sprzętu komputerowego wraz z odpowiednim oprogramowaniem (ok. 4-6 tys. zł) i ewentualnie – czytnika kart (ok. 200-600 zł), można skalkulować łączny koszt na ok. 4,5 tys. do 7,5 tys. zł.

Według danych Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A., która wydaje karty do tachografów cyfrowych (działając na podstawie ustawy z 2005 r. *o systemie tachografów cyfrowych*), od maja 2006 r. do końca marca 2007 r. wydano prawie 5200 kart przedsiębiorstwa. Przewiduje się, że do końca 2007 r. PWPW wyda jeszcze podmiotom wykonującym przewozy drogowe ok. 4.500 do 5.000 tys. kart, czyli w sumie ok. 10 tys. To oznacza, że tyle właśnie podmiotów, realizujących w 2007 r. przewozy drogowe pojazdami z tachografem cyfrowym, musi być przygotowanych do pobierania, a potem archiwizowania danych w siedzibie firmy i ich analizowania. Część z tych podmiotów już jest wyposażona w sprzęt komputerowy, więc poniesione przez nich wydatki dotyczyć będą jedynie specjalnego oprogramowania i urządzeń do pobierania danych.

W skali jednej firmy – koszty te wydają się znaczące, jakkolwiek można z dużym prawdopodobieństwem założyć, że wartość zestawu opisanego wyżej, będzie z każdym rokiem malała. Dzisiejsza dość wysoka cena oprogramowania odzwierciedla jego nowatorski charakter w związku z unikalnością tachografów cyfrowych oraz niewielką jeszcze liczbą producentów tego oprogramowania i jego odbiorców. Wraz z upowszechnianiem się cyfrowych urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym, wartość dodatkowego wyposażenia potrzebnego przedsiębiorcom transportowym do skutecznego wykonywania nałożonych na nich obowiązków, będzie malała. Ponadto, co już jest sygnalizowane, przedsiębiorcy wspólnie wykorzystywać będą sprzęt i oprogramowanie, tak aby zmniejszyć koszty. Jak wspomniano wyżej, przewoźnicy drogowi będą mogli korzystać, tak jak robią to obecnie w przypadku systemu tachografów analogowych, z usług polegających na pobieraniu, porządkowaniu w wymaganych układach i chronologicznie oraz archiwizowaniu danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców. Te działania z pewnością spowodują zmniejszenie kosztów przedsiębiorców związanych z realizacją ww. obowiązku, wynikającego z przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Należy podkreślić, że analogiczne wymagania, tj. co do określonej częstotliwości pobierania danych i ich przechowywania przez okres co najmniej 12 miesięcy i udostępniania organom kontrolnym, nałożone przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006, odnoszą się do wszystkich podmiotów wykonujących przewozy drogowe z wykorzystaniem pojazdów wyposażonych w tachografy cyfrowe, zarówno w Polsce, jak i za granicą.

Zapewnienie posiadania przez podmioty realizujące przewozy drogowe pełnej dokumentacji dotyczącej czasu prowadzenia pojazdów, przerw i odpoczynku kierowców, jest jednym z istotnych warunków skuteczności kontroli i możliwości rzeczywistego sprawdzenia poziomu przestrzegania przepisów socjalnych w naszym kraju.

## **6. Sytuacja i rozwój regionalny**

Wejście w życie ustawy nie wywoła skutków wpływających na sytuację i rozwój regionalny.