



**SENAT  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VI KADENCJA**

---

Warszawa, dnia 8 marca 2007 r.

**Druk nr 382**

---

**MARSZAŁEK SEJMU  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

**Pan  
Bogdan BORUSEWICZ  
MARSZAŁEK SENATU  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Zgodnie z art. 121 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej mam zaszczyt przesłać Panu Marszałkowi do rozpatrzenia przez Senat uchwaloną przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej na 36. posiedzeniu w dniu 7 marca 2007 r. ustawę

**o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie niektórych  
innych ustaw.**

Z poważaniem

(-) Marek Jurek

**USTAWA**  
**z dnia 7 marca 2007 r.**

**o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców  
oraz o zmianie niektórych innych ustaw<sup>1)</sup>**

**Art. 1.**

W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 oraz z 2005 r. Nr 180, poz. 1497) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) czas pracy kierowców wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy;”,

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zasady stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, określonych rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006” oraz Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087), zwaną dalej „Umową AETR;”,

c) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) okresy prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców:

a) zatrudnionych na podstawie stosunku pracy,

b) niebędących pracownikami

– wykonujących przewozy regularne na trasach nieprzekraczających 50 km pojazdami, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006.”;

2) w art. 2:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przewóz drogowy – przewóz drogowy w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 561/2006;”;

b) w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) dzienny okres odpoczynku – okres odpoczynku kierowcy, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”;

3) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Art. 3. Przepisy ustawy nie naruszają postanowień zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 i Umowie AETR.”;

4) po art. 4 dodaje się art. 4a w brzmieniu:

„Art. 4a. Przepisy ustawy stosuje się odpowiednio do motorniczych tramwajów.”;

5) w art. 9 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do czasu dyżuru zalicza się przerwy przeznaczone na odpoczynek, o których mowa w art. 13.”;

6) w art. 11:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Rozkłady czasu pracy kierowcy wykonującego przewóz regularny osób są ustalane na okresy nie krótsze niż 2 tygodnie, z zastrzeżeniem art. 19.”;

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy.”;

7) w art. 13 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przerwy, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.”;

8) w art. 14:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy odpoczynek, z wyłączeniem odpoczynku kierowców o których mowa w rozdziale 4a, może być wykorzystany w pojeździe jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania.”;

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadkach, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 1, oraz w przypadku zmiany pory wykonywania pracy przez kierowcę w związku z jego przejściem na inną zmianę zgodnie z ustalonym rozkładem czasu pracy, nieprzerwany tygodniowy okres odpoczynku może obejmować mniejszą liczbę godzin, nie może być jednak krótszy niż 24 godziny.”;

9) art. 22 otrzymuje brzmienie:

---

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i ustawę z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych.

„Art. 22. Przepisy art. 12 ust. 2 i 3, art. 13, art. 21 oraz art. 24 pkt 2 nie mają zastosowania do kierowców prowadzących pojazdy wymienione w art. 29 ustawy, w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz w art. 2 ust. 2 lit. b Umowy AETR.”;

10) art. 26 otrzymuje brzmienie:

„Art. 26. Warunki wynagradzania kierowców nie mogą przewidywać składników wynagrodzenia, których wysokość jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów lub ilości przewiezionego ładunku, jeżeli ich stosowanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”;

11) tytuł rozdziału 4 otrzymuje brzmienie:

„Zasady stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, określonych rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 oraz Umową AETR”;

12) art. 27 otrzymuje brzmienie:

„Art. 27. 1. Okresy przerw w prowadzeniu pojazdu, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, zalicza się do czasu dyżuru, o którym mowa w art. 9.

2. Okresy odpoczynku, o których mowa w art. 8 ust. 2 i 5 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 8 ust. 1, 2 i 7 Umowy AETR, nie mogą być traktowane jak czas dyżuru, o którym mowa w art. 9.

3. Okresy przerw w prowadzeniu pojazdu, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, w części obejmującej 15 minut, wlicza się do czasu pracy kierowcy, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.

4. Do kierowców, którzy wykorzystali przerwy w prowadzeniu pojazdu przeznaczone na odpoczynek, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, nie stosuje się przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1.

5. Do kierowców, którzy wykorzystali okres odpoczynku, o którym mowa w art. 8 ust. 1-5 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 8 ust. 1-3 Umowy AETR, nie stosuje się odpoczynku, o którym mowa w art. 14.”;

13) uchyla się art. 28;

14) art. 29 i 30 otrzymują brzmienie:

„Art. 29. 1. Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej kategorii pojazdów, o których mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, wyłącza się ze stosowania art. 5-9 tego rozporządzenia.

2. Kategorii pojazdów, o których mowa w ust. 1, wyłączone są z zakresu stosowania rozporządzenia (EWG) nr 3821/85<sup>2)</sup>.

---

<sup>2)</sup> Rozporządzenie 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, z późn. zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 227, z późn. zm.).

Art. 30. 1. W warunkach i na zasadach, o których mowa w art. 14 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, minister właściwy do spraw transportu może wprowadzić wyjątki lub zezwalać na tymczasowe odstępstwa od stosowania przepisów art. 6-9 tego rozporządzenia.

2. Minister właściwy do spraw transportu informuje o wprowadzeniu wyjątków lub udzielonych tymczasowych odstępstwach, o których mowa w ust. 1, w drodze obwieszczenia, ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.”;

15) w art. 31:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierowca wykonujący przewóz drogowy, który w określonych dniach nie prowadził pojazdu albo prowadził pojazd, do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy AETR, na żądanie osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli przedstawia zaświadczenie, które zawiera następujące dane: imię i nazwisko kierowcy, okres, którego dotyczy, wskazanie przyczyny nieposiadania wykresówek, nieużytkowania karty kierowcy lub niesporządzenia wydruków, o których mowa w art. 15 ust. 7 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, miejsce i datę wystawienia, podpis pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonywał przewóz.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do kierowcy niezatrudnionego przez przedsiębiorcę, lecz wykonującego osobiście przewozy na jego rzecz oraz do przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy drogowe, z tym że przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy drogowe przedkłada stosowne oświadczenie.”;

16) po rozdziale 4 dodaje się rozdział 4a w brzmieniu:

#### „Rozdział 4a

Okresy prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km

Art. 31a. 1. Dzienny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub między dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku nie może przekroczyć 10 godzin.

2. Dzienny czas prowadzenia pojazdu oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu określony w rozkładzie czasu pracy kierowcy na daną dobę, zgodnie z ustalonym rozkładem jazdy.

3. Tygodniowy łączny czas prowadzenia pojazdu nie może przekraczać 60 godzin, a w ciągu dwóch kolejnych tygodni 90 godzin.

Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu

przekracza 8 godzin. Przerwa ta przysługuje kierowcy przed upływem 6 godzin łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu.

2. Przerwy, o których mowa w ust. 1, mogą być dzielone na okresy krótsze, które są wykorzystywane w czasie prowadzenia pojazdu zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy, pod warunkiem że jedna z przerw trwa co najmniej 15 minut.
3. W przypadku kierowców pozostających w stosunku pracy przerwy określone w ust. 1 ulegają skróceniu o przerwę trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.

Art. 31c. 1. W zakresie odpoczynku dziennego i tygodniowego stosuje się przepisy art. 14, z zastrzeżeniem ust. 2-4.

2. Dzienny okres odpoczynku może być skrócony do 9 godzin.
3. Kierowca może mieć najwyżej trzy skrócone dzienne okresy odpoczynku między dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku.
4. Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych, licząc od zakończenia poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

Art. 31d. 1. Normy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku obowiązują także kierowcę wykonującego przewozy na rzecz więcej niż jednego podmiotu.

2. Sporządzane rozkłady jazdy dla kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, uwzględniają możliwość wykorzystywania przerw określonych w art. 31b.

Art. 31e. 1. Rozkład czasu pracy kierowcy na okres rozliczeniowy nie dłuższy niż miesiąc; zawiera następujące dane: imię i nazwisko kierowcy, miejsce bazy pojazdu, który kierowca ma prowadzić, ustalony harmonogram okresów pracy kierowcy obejmujących okresy prowadzenia pojazdu, wykonywania innej pracy, przerw i pozostawania w dyspozycji oraz dni wolne.

2. Rozkład czasu pracy kierowcy ustala i podpisuje pracodawca lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje przewozy.”.

## **Art. 2.**

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>3)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 97a dodaje się art. 97b w brzmieniu:

„Art. 97b. Organ wydający uprawnienie do kierowania pojazdem, na wniosek podmiotu wydającego karty do tachografów cyfrowych, potwierdza zgodność ze stanem faktycznym danych dotyczących prawa jazdy.”;

- 2) w art. 129 w ust. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

---

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497 oraz z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701.

„5) sprawdzania zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku;”.

### Art. 3.

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088, z późn. zm.<sup>4)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 pkt 6a otrzymuje brzmienie:

„6a) przewóz drogowy – transport drogowy lub niezarobkowy przewóz drogowy, a także inny przewóz drogowy w rozumieniu przepisów 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 11.04.2006, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006”;

2) w art. 42 ust. 3a otrzymuje brzmienie:

„3a. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, uiszcza opłatę roczną, półroczną, miesięczną, siedmiodniową albo dobową.”;

3) w art. 90a w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w zakresie, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, zgodnie z formularzem, o którym mowa w art. 17 tego rozporządzenia, co dwa lata, w terminie do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego.”;

4) w art. 92a:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zasad dotyczących maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu, dziennego czasu odpoczynku lub przekraczania maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy, określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 oraz w Umowie europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087);”;

b) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. Postępowania administracyjnego wobec przedsiębiorcy lub podmiotu, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 3, nie wszczyna się, jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot wykonujący przewóz nie miał wpływu na powstanie naruszenia.

5. Przepisu ust. 4, nie stosuje się jeżeli naruszenie, o którym mowa w ust. 1, ma charakter rażący, a w szczególności:

- 1) zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego;
- 2) zostało popełnione wielokrotnie.”;

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 141, poz. 1184, Nr 155, poz. 1297, Nr 163, poz. 1362, Nr 172, poz. 1440, Nr 175, poz. 1462, Nr 180, poz. 1494 i 1497 i Nr 267, poz. 2257 oraz z 2006 r. Nr 170, poz. 1217 i 1218, Nr 171, poz. 1225 i Nr 235, poz. 1701.

5) w art. 93 dodaje się ust. 7-10 w brzmieniu:

- „7. Przepisów ust. 1-3, nie stosuje się, jeżeli stwierdzone zostanie, że naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego nastąpiło wskutek zdarzeń lub okoliczności, których podmiot wykonujący przewozy nie mógł przewidzieć. W takiej sytuacji właściwy ze względu na miejsce przeprowadzonej kontroli organ wydaje decyzję o umorzeniu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej. Przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio.
8. Wszczęcie postępowania administracyjnego wobec przedsiębiorcy lub innego podmiotu realizującego przewóz drogowy nie wyklucza wszczęcia postępowania administracyjnego także wobec podmiotu wykonującego inne czynności związane z przewozem, w szczególności wobec:
- 1) spedytora;
  - 2) nadawcy;
  - 3) załadowcy;
  - 4) organizatora wycieczki;
  - 5) organizatora transportu.
9. Podmiot uprawniony do kontroli, o którym mowa w art. 89 ust. 1, nakłada w drodze decyzji administracyjnej na podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem karę pieniężną, o której mowa w art. 92 ust. 1, jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego.
10. Karę nakłada się w wysokości określonej w załączniku do ustawy dla przedsiębiorcy lub podmiotu realizującego przewóz.”;

6) w załączniku do ustawy pkt 12 otrzymuje brzmienie:

”	<b>12.</b>	<b>Wykonywanie przewozu drogowego z naruszeniem przepisów dotyczących stosowania tachografów cyfrowych</b>	
	12.1.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące	3.000
	12.2.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące, które nie zostało poddane kalibracji	1.000
	12.3.	Kontynuowanie przez kierowcę przewozu drogowego po upływie dopuszczalnego okresu kierowania pojazdem z zepsutym lub niewłaściwie działającym cyfrowym urządzeniem rejestrującym	1.000
	12.4.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące bez wymaganego sprawdzenia okresowego	1.000
	12.5.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące, do którego podłączone zostały	10.000



	niedozwolone urządzenia dodatkowe wpływające na jego niewłaściwe funkcjonowanie	
12.6.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące przez kierowcę nieposiadającego własnej ważnej karty kierowcy	1.000
12.7.	Kontynuowanie przewozu drogowego przez kierowcę bez ważnej karty lub z kartą uszkodzoną, po upływie dopuszczalnego okresu kierowania pojazdem	300
12.8.	Nieprawidłowe operowanie przełącznikiem cyfrowego urządzenia rejestrującego umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy – za każdy dzień	100 maks. 1000
12.9.	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę nieposiadającego wymaganego wydruku z tachografu w przypadku uszkodzenia karty kierowcy jej niesprawności lub jej nieposiadania - za każdy brakujący wydruk	100
12.10.	Naruszenie obowiązku wczytywania wymaganych danych z karty kierowcy	500
12.11.	Naruszenie obowiązku wczytywania wymaganych danych z tachografu cyfrowego	500
12.12.	Udostępnienie podczas kontroli w przedsiębiorstwie niepełnych danych o okresach aktywności kierowcy – za każdy dzień	300
12.13.	Nieudostępnienie podczas kontroli w przedsiębiorstwie danych wczytanych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, przechowywanych w przedsiębiorstwie – za każdy dzień	500
12.14.	Samowolna ingerencja w dane zapisane w cyfrowym urządzeniu rejestrującym, na karcie kierowcy lub na karcie przedsiębiorstwa	5.000
12.15.	Samowolna ingerencja w funkcjonowanie cyfrowego urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe	2.000
12.16.	Niewyposażenie kierowcy w dostateczną ilość papieru do drukarki cyfrowego urządzenia rejestrującego, wymaganą na cały okres wykonywania przewozu drogowego	500

			”.
--	--	--	----

#### **Art. 4.**

W ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. Nr 180, poz. 1494) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) technik warsztatu – osobę wykonującą aktywację i sprawdzanie, w tym kalibrację, tachografów cyfrowych, na podstawie uprawnienia wydanego przez właściwy organ;”;

2) w art. 6:

a) w ust. 3 uchyla się pkt 5,

b) w ust. 4:

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) informację z Krajowego Rejestru Karnego w przedmiocie niekaralności uzyskaną nie wcześniej niż na 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku;”;

– pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4) potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie dokumentów potwierdzających tytuł prawny wnioskodawcy do lokalu użytkowego i miejsc parkingowych, które mają być wykorzystywane do wykonywania czynności objętych zezwoleniem, oraz kopie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań w zakresie posiadania warunków warsztatowo-technicznych, o których mowa w ust. 5 pkt 2;

5) potwierdzoną za zgodność z oryginałem kopię dokumentacji, o której mowa w ust. 5 pkt 4.”;

c) w ust. 5:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo przeciwko działalności instytucji państwowych oraz samorządu, wymiarowi sprawiedliwości, porządkowi publicznemu, ochronie informacji, wiarygodności dokumentów, mieniu lub obrotowi gospodarczemu; gdy wnioskodawcą jest spółka handlowa, wymóg ten dotyczy członków zarządu tej spółki;”;

– w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) nie jest przewoźnikiem drogowym lub innym podmiotem wykonującym przewozy drogowe, będącym właścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego objętego obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego, o którym mowa w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85.”;

3) w art. 7 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

4) w art. 8 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) w wyniku przeprowadzonego postępowania w sprawie wydania zezwolenia zostanie stwierdzone, że wnioskodawca prowadzi inną działalność zawodową, która stanowi potencjalne zagrożenie dla ogólnego bezpieczeństwa systemu tachografów cyfrowych, zdefiniowanego w dodatku 10 załącznika IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85.”;

5) w art. 9:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Podmiot prowadzący warsztat:

1) występuje do Prezesa GUM z wnioskiem o zmianę zezwolenia, jeżeli nastąpiła zmiana w odniesieniu do wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 5 pkt 2; wniosek zawierający informacje o zmianach składa się w terminie 14 dni od dnia zaistnienia tych zmian;

2) może wystąpić do Prezesa GUM z wnioskiem o zmianę zezwolenia w przedmiocie:

a) rozszerzenia zakresu usług określonych w zezwoleniu,

b) zmiany liczby miejsc świadczenia usług

– przepisy art. 6 ust. 6 i art. 8 pkt 3 stosuje się odpowiednio.”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Jeżeli nastąpiła zmiana w zakresie spełnienia wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 5 pkt 1 i 3-5, podmiot prowadzący warsztat jest obowiązany poinformować o tym Prezesa GUM, w terminie 14 dni od dnia zaistnienia tych zmian. Przepisy art. 6 ust. 6 i art. 13 stosuje się odpowiednio.”;

6) w art. 13 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) podmiot prowadzący warsztat przestał spełniać wymagania, o których mowa w art. 6 ust. 5 pkt 1-3 lub 5;”;

7) w art. 16:

a) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo przeciwko działalności instytucji państwowych oraz samorządu, wymiarowi sprawiedliwości, porządkowi publicznemu, ochronie informacji, wiarygodności dokumentów, mieniu lub obrotowi gospodarczemu.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Do wniosku dołącza się informację z Krajowego Rejestru Karnego w przedmiocie niekaralności uzyskaną nie wcześniej niż na 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku.”,

c) dodaje się ust. 8 i 9 w brzmieniu:

„8. W przypadku stwierdzenia posługiwania się przez technika warsztatu kartą warsztatową niezgodnie z zakresem lub poza miejscem świadczenia usług określonych w zezwoleniu, z zastrzeżeniem art. 13 ust. 3, Prezes GUM cofa, w trybie decyzji administracyjnej, uprawnienie dla technika warsztatu.

9. W przypadku, o którym mowa w ust. 8, ponowne ubieganie się o wydanie uprawnienia jest możliwe nie wcześniej niż po upływie 4 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu uprawnienia stała się ostateczna.”;

8) w art. 18 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw transportu:

1) jest administratorem ewidencji kart;

2) powierza podmiotowi wydającemu karty:

a) przetwarzanie danych zawartych w ewidencji kart,

b) narodowe klucze kryptograficzne,

c) zadanie polegające na wymianie z krajowymi i zagranicznymi organami oraz uprawnionymi służbami i instytucjami danych i informacji niezbędnych w procesach wydawania kart i kontroli stosowania tachografów cyfrowych w transporcie drogowym.”;

9) w art. 19 uchyla się ust. 2;

10) w art. 20 w ust. 2 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) kopię dokumentu dopuszczającego do ruchu pojazd objęty obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego, o którym mowa w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85, a w przypadku gdy z tego dokumentu nie wynika prawo dysponowania tym pojazdem, dodatkowo kopię innego dokumentu potwierdzającego powyższy fakt – w przypadku karty przedsiębiorstwa;

3) kopię zezwolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 1, kopię zaświadczenia, o którym mowa w art. 16 ust. 2, posiadanego przez technika warsztatu oraz jego fotografię – w przypadku karty warsztatowej;”;

11) w art. 22:

a) w ust. 1:

– w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) centralnej ewidencji kierowców, z zastrzeżeniem pkt 2,”,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w przypadku braku możliwości sprawdzenia prawdziwości danych zawartych we wniosku o wydanie karty kierowcy, w zakresie prawa jazdy, może zwrócić się o ich potwierdzenie do właściwego organu, który to prawo jazdy wydał.”,

b) w ust. 2 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) 5 lat – w przypadku karty przedsiębiorstwa;

3) 1 roku, nie dłuższy jednak niż okres ważności zaświadczenia, o którym mowa w art. 16 ust. 2, posiadanego przez technika warsztatu – w przypadku karty warsztatowej;”;

12) w art. 23:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Posiadacz karty jest obowiązany:

- 1) niezwłocznie zawiadomić o jej utracie podmiot wydający karty;
- 2) zwrócić kartę do podmiotu wydającego karty, w przypadku:
  - a) uszkodzenia karty,
  - b) upływu terminu, na jaki karta została wydana,
  - c) zmiany miejsca zatrudnienia – w przypadku technika warsztatu,
  - d) zaprzestania wykonywania zawodu – w przypadku technika warsztatu,
  - e) cofnięcia uprawnienia do wykonywania zawodu – w przypadku technika warsztatu.

3. Podmiot wydający karty przyjmuje i rejestruje zawiadomienie o utracie lub uszkodzeniu karty oraz wydaje zaświadczenie potwierdzające zgłoszenie tego faktu.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Po otrzymaniu karty, podmiot wydający karty, odpowiednio:

- 1) unieważnia ją i niszczy,
- 2) przekazuje ją właściwemu podmiotowi w państwie, w którym karta została wydana, lub
- 3) wystawia zaświadczenie o uszkodzeniu karty.”;

13) po art. 23 dodaje się art. 23a w brzmieniu:

„Art. 23a. Minister właściwy do spraw transportu, kierując się koniecznością zagwarantowania okresowego i regularnego pobierania danych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy oraz przechowywania tych danych przez podmiot wykonujący przewozy drogowe, z zachowaniem wymagań określonych w rozporządzeniu (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 zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1), określi, w drodze rozporządzenia, częstotliwość pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunki ich przechowywania przez podmioty wykonujące przewozy drogowe.”;

14) w art. 24 w ust. 4 pkt 4-6 otrzymują brzmienie:

- „4) po zakończeniu przewozu drogowego wykonywanego bez użycia karty kierowcy, która działała wadliwie, została zniszczona, zgubiona lub skradziona, nie zrobił wydruku danych z tachografu cyfrowego odnoszących się do okresów rejestrowanych przez ten tachograf oraz nie zaznaczył szczegółów, które umożliwiłyby jego identyfikację (imienia i nazwiska oraz numeru karty kierowcy lub numeru prawa jazdy), i nie opatrzył wydruku swoim podpisem;
- 5) nie zgłosił faktu uszkodzenia lub utraty karty kierowcy;
- 6) nie zwrócił do podmiotu wydającego karty uszkodzonej karty kierowcy;”.

**Art. 5.**

Zezwolenia na 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, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie ustawy, o której mowa w art. 4, zachowują swoją ważność.

**Art. 6.**

Ustawa wchodzi w życie z dniem 11 kwietnia 2007 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 4, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2009 r.;
- 2) art. 2, 4 i 5, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 3 pkt 2, który wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

MARSZAŁEK SEJMU

(-) Marek JUREK

---

Tłoczono z polecenia Marszałka Senatu

---