

12 kwietnia br. Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o tachografach, przedłożony przez ministra infrastruktury.

W nowych przepisach przewidziano regulacje zwiększające bezpieczeństwo przewozów drogowych przez wprowadzenie nowych wymagań w stosunku do systemu tachografów.

Jak wynika z komunikatu wydanego po posiedzeniu, proponowana regulacja umożliwi wdrożenie nowych rozwiązań konstrukcyjnych dotyczących tachografów (określonych w rozporządzeniu UE nr 165/2014) oraz ograniczy ryzyko ich niewłaściwego wykorzystania, co zapewni nowe zasady ich instalacji, naprawy i sprawdzania. Nowa regulacja zawiera też zakaz reklamowania i sprzedaży urządzeń służących manipulowaniu tachografami.

Obecnie zagadnienia związane z prowadzeniem warsztatów serwisujących dwie generacje tachografów (analogowych i cyfrowych) regulują oddzielne ustawy: Prawo o miarach oraz o systemie tachografów cyfrowych. Nowa ustawa zapewni pełną spójność przepisów w tym obszarze. Określono w niej wymagania wobec warsztatów wykonujących instalacje, naprawy i sprawdzenia tachografów oraz uprawnienia techników pracujących w tych warsztatach (zajmujących się tachografami analogowymi i cyfrowymi), a także zawarto jednolite rozwiązania odnoszące się do tachografów cyfrowych i analogowych.

Nowy projekt ustawy o tachografach reguluje zagadnienia pozostające w kompetencji dwóch organów: ministra infrastruktury oraz prezesa Głównego Urzędu Miar (GUM). Zawarto w nim m.in. zagadnienia związane z homologacją typu obu generacji tachografów oraz ich świadectwami funkcjonalności, zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu unijnym. Doprecyzowano sposób postępowania w przypadku wprowadzania modyfikacji programowych lub sprzętowych w systemie funkcjonowania tachografów oraz wprowadzono przepisy zapewniające zgodność z homologowanym typem urządzeń wprowadzanych do obrotu lub użytkowania. Ponadto, w związku z tym, że warsztaty odgrywają istotną rolę w bezpieczeństwie tachografów, zaproponowano rozwiązania zwiększające wiarygodność tych podmiotów, przy jednoczesnym zmniejszeniu ryzyka popełniania przez nich oszustw.

Zaproponowano przepisy wprowadzające obowiązkowe szkolenia techników warsztatów, co powinno przełożyć się na wiarygodność wykonywanych przez nich czynności.

Przyjęto, że w przypadku uzasadnionego podejrzenia podłączenia niedozwolonego urządzenia do tachografu funkcjonariusz służby kontrolnej (np. Inspekcji Transportu Drogowego) będzie mógł skierować pojazd do zatwierdzonego warsztatu w celu sprawdzenia ewentualnego podłączenia do niego takiego urządzenia. W przypadku stwierdzenia podłączenia do tachografu urządzeń manipulacyjnych – koszty związane ze sprawdzeniem tachografu będzie ponosił przewoźnik drogowy. Jeśli w trakcie kontroli takie działanie nie zostanie potwierdzone – koszty związane ze sprawdzaniem tachografu poniesie Skarb Państwa. Rozwiązanie to ma ograniczyć proceder manipulowania czasem pracy kierowców.

Każdego roku Inspekcja Transportu Drogowego wykrywa średnio ok. 1500 przypadków niedozwolonej ingerencji w dane rejestrowane przez tachograf i liczba takich manipulacji wzrasta (dane Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego).

Ponadto, założono możliwość wydania jednego zezwolenia na prowadzenie działalności serwisowej

dotyczącej wszystkich rodzajów tachografów. Wyłączono możliwość prowadzenia działalności serwisowej przez przewoźników i podmioty, których działalność może naruszać bezpieczeństwo systemu tachografów. Wprowadzono możliwość czasowego zawieszenia działalności przez warsztat na jego wniosek oraz sprawdzania tachografów w warunkach ich użytkowania przed homologacją typu (badania eksploatacyjne).

W projekcie ustawy uregulowano także zagadnienia związane z wydawaniem kart do tachografów cyfrowych.

Na rynku funkcjonują cztery rodzaje kart: kierowcy, przedsiębiorstwa, warsztatowa i kontrolna. Średnio co roku Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych SA wydaje ok. 125 tys. kart kierowcy. Taka karta wydawana jest na 5 lat. Projekt ustawy wprowadza możliwość, aby w uzasadnionych przypadkach wydawać czasowe i nieodnawialne karty kierowcy na okres nie przekraczający 185 dni – kierowcom zatrudnionym przez polskich przewoźników, którzy nie mają stałego miejsca zamieszkania w Unii Europejskiej lub państwach-stronach Umowy AETR (dotyczy pracy załóg wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe).

W projekcie ustawy określono kary za naruszenia przepisów ustawy i rozporządzenia unijnego. Przewidziano zakaz produkcji, dystrybucji, reklamy lub sprzedaży urządzeń albo przedmiotów przeznaczonych do manipulowania tachografami – za złamanie tego zakazu będzie grozić kara grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do 2 lat.

Przyjęto, że zezwolenia wydane warsztatom na prowadzenie działalności dotyczącej instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów cyfrowych zachowają ważność po wejściu ustawy w życie. Jednak powinny one dostosować swoją działalność do nowych wymagań w ciągu 12 miesięcy od daty wejścia ustawy w życie. Warsztaty prowadzące taką samą działalność, ale dotyczącą tachografów analogowych będą ją mogły prowadzić do momentu wygaśnięcia ważności zezwolenia.

Zaproponowano możliwość przedłużania przez prezesa GUM dotychczas wydanych zezwoleń na prowadzenie działalności w zakresie instalacji, sprawdzania, przeglądów lub napraw tachografów analogowych, podmiotom, które nie spełniają nowego wymagania – zatrudnienia technika warsztatu. Przedłużenie zezwolenia możliwe będzie na okres nieprzekraczający 2 lat od dnia wejścia w życie ustawy. Chodzi o to, żeby podmioty te miały wystarczająco długi czas na zatrudnienie techników warsztatu, którzy będą odpowiednio wyszkoleni i zdadzą egzamin.

Ustawa ma obowiązywać od 1 czerwca 2018 r. (część przepisów zacznie obowiązywać w innych terminach).

*Źródło: KPRM*