

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2022/695**z dnia 2 maja 2022 r.****ustanawiające zasady stosowania dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstw transportowych**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającą dyrektywę Rady 88/599/EWG ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 9 ust. 1 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Skuteczne i racjonalne pod względem kosztów egzekwowanie unijnych przepisów dotyczących transportu drogowego ma zasadnicze znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa drogowego, warunków pracy kierowców i ochrony socjalnej oraz dla zapewnienia uczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami transportu drogowego.
- (2) Krajowe systemy oceny ryzyka wprowadzone przez państwa członkowskie w celu lepszego ukierunkowania kontroli na przedsiębiorstwa o wysokim stopniu ryzyka opierają się na różnych krajowych metodach obliczeniowych. Utrudnia to porównywalność i wymianę informacji na temat wskaźników ryzyka w kontekście transgranicznego egzekwowania prawa.
- (3) Art. 9 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2006/22/WE zobowiązuje Komisję do ustanowienia, w drodze aktów wykonawczych, wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa.
- (4) Ustanawiając ten wzór, Komisja powinna uwzględnić wszystkie naruszenia mogące mieć wpływ na stopień ryzyka przedsiębiorstw, w tym naruszenia rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽³⁾, przepisów krajowych transponujących dyrektywę 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾ oraz naruszenia określone w art. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 ⁽⁵⁾.
- (5) W takim wspólnym wzorze uwzględnia się liczbę, wagę i częstotliwość występowania naruszeń oraz wyniki kontroli, w przypadku których nie stwierdzono naruszeń, a także, czy przedsiębiorstwo transportu drogowego stosuje inteligentne tachografy, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 165/2014, we wszystkich swoich pojazdach.
- (6) Wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa powinien znacząco przyczynić się do harmonizacji praktyk w zakresie egzekwowania prawa w całej Unii poprzez zapewnienie równego traktowania wszystkich kierowców i przedsiębiorstw transportowych w odniesieniu do kontroli i sankcji na mocy mających zastosowanie przepisów unijnych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 91 z 29.3.2019, s. 45.

⁽²⁾ Rozporządzenie (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 zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

- (7) W przypadku gdy środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu wymagają przetwarzania danych osobowych, powinno ono być prowadzone zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych i prywatności, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 ⁽⁶⁾ oraz, w stosownych przypadkach, z dyrektywą 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁷⁾.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ustanowionego na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa transportowego oraz wymogi dotyczące jego stosowania są określone w załączniku.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 2 maja 2022 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ Dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37).

ZAŁĄCZNIK

**WSPÓLNY WZÓR SŁUŻĄCY OBLICZENIU STOPNIA RYZYKA PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH
ORAZ WYMOGI DOTYCZĄCE JEGO STOSOWANIA**

- 1) Ogólny stopień ryzyka przedsiębiorstwa transportowego oblicza się przy użyciu następującego wspólnego wzoru:

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{i_{MSI}} \times v_{MSI} + n_{i_{VSI}} \times v_{VSI} + n_{i_{SI}} \times v_{SI} + n_{i_{MI}} \times v_{MI}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

Gdzie:

- R — ogólny stopień ryzyka przedsiębiorstwa
 n — liczba naruszeń danego rodzaju na pojedynczą kontrolę (wszystkie rodzaje kontroli).
 i — pojedyncza kontrola
 v — ważony wynik w zależności od rodzaju/wagi naruszenia (MI/SI/VSI/MSI)
 MSI — najpoważniejsze naruszenie (ang. *most serious infringement*)
 VSI — bardzo poważne naruszenie (ang. *very serious infringement*)
 SI — poważne naruszenie (ang. *serious infringement*)
 MI — niewielkie naruszenie (ang. *minor infringement*)
 N — liczba pojazdów skontrolowanych podczas pojedynczej kontroli
 r — łączna liczba kontroli w przedsiębiorstwie
 g — współczynnik ważenia w przypadku zastosowania inteligentnego tachografu zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 165/2014

- 2) Przy korzystaniu ze wspólnego wzoru stosuje się następujące zasady i elementy:
- 3) Okres, w którym naruszenie jest uwzględniane we wzorze wynosi dwa lata.
- 4) Przewoźników klasyfikuje się do następujących przedziałów ryzyka na podstawie ich wyniku:
- przewoźnicy, u których nie przeprowadzono kontroli (przedział szary)
 - 0–100 punktów: przewoźnicy niskiego ryzyka (przedział zielony)
 - 101–200 punktów: przewoźnicy średniego ryzyka (przedział pomarańczowy)
 - 201 punktów lub więcej: przewoźnicy wysokiego ryzyka (przedział czerwony)
- 5) Wazony wynik pojedynczej kontroli („i”) oblicza się, stosując następujące współczynniki ważenia („v”) w zależności od rodzaju naruszenia:
- MI = 1
- SI = 10
- VSI = 30
- MSI = 90
- 6) Ostateczny stopień ryzyka przedsiębiorstwa uwzględnia całkowitą liczbę przeprowadzonych kontroli („r”) zarówno drogowych, jak i w jego zakładzie, w tym kontroli, podczas których nie wykryto naruszeń.
- 7) Kontrole, podczas których nie wykryto naruszeń, rejestruje się z wynikiem zero punktów.
- 8) Wazony wynik pojedynczej kontroli uwzględnia wszystkie pojazdy poddane kontroli („N”).

- 9) Za datę naruszenia, która jest brana pod uwagę we wspólnym wzorze, uznaje się dzień, w którym naruszenie stało się ostateczne, tj. nie podlega już kontroli. Naruszenia są uwzględniane we wzorze tylko raz.
 - 10) Jeżeli kontrola w zakładzie przedsiębiorstwa transportowego wykáže, że cały tabor jest wyposażony w inteligentne tachografy zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 165/2014, jego ostateczny wynik mnoży się przez współczynnik 0,9 („g”).
-