



2025/2416

1.12.2025

DECYZJA RADY (UE) 2025/2416

z dnia 27 października 2025 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, w odniesieniu do wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń, które mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego towarów

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 w związku z jego art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony (zwana dalej „Umową o handlu i współpracy”), została zawarta przez Unię decyzją Rady (UE) 2021/689 ⁽¹⁾ i weszła w życie w dniu 1 maja 2021 r.
- (2) W art. 6 części A sekcji 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy określono szczegółowe warunki dotyczące wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego towarów. W szczególności w ust. 2 i 3 tego artykułu określono warunki, na jakich naruszenia wymienione w jego ust. 1 lit. b) popełnione przez przewoźnika mogą prowadzić do wszczęcia postępowania administracyjnego przez właściwe organy Strony siedziby i mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji. Dodatek 31-A-1-1 do załącznika 31 zawiera ponadto wykaz siedmiu najpoważniejszych naruszeń. W przypadku gdy na operatora nałożono sankcje za jedno z tych naruszeń, właściwy organ Strony siedziby przeprowadza i kończy postępowanie administracyjne.
- (3) Zgodnie z art. 6 ust. 3 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy, Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego ustanowiony na podstawie art. 8 ust. 1 lit. o) tej umowy (zwany dalej „Specjalnym Komitetem ds. Transportu Drogowego”) jest upoważniony do przyjęcia wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń przepisów, które – poza naruszeniami określonymi w dodatku 31-A-1-1 – mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji.
- (4) Wspólny wykaz naruszeń Umowy o handlu i współpracy lub przepisów unijnych lub krajowych dotyczących kwestii wymienionych w art. 6 ust. 1 lit. b) części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy może usprawnić wdrażanie Umowy o handlu i współpracy w sektorze transportu drogowego towarów. W związku z tym Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego powinien na podstawie art. 6 ust. 3 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy przyjąć decyzję w sprawie takiego wykazu.
- (5) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego, gdyż planowany akt będzie wiążący dla Unii.

⁽¹⁾ Decyzja Rady (UE) 2021/689 z dnia 29 kwietnia 2021 r. w sprawie zawarcia w imieniu Unii Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, oraz Umowy między Unią Europejską a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w sprawie procedur bezpieczeństwa na potrzeby wymiany i ochrony informacji niejawnych (Dz.U. L 149 z 30.4.2021, s. 2, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/689/oj>).

- (6) Może zaistnieć potrzeba dostosowania krajowych ram prawnych w celu uwzględnienia wprowadzenia dodatkowych poważnych naruszeń zawartych w projekcie decyzji Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego załączonym do niniejszej decyzji. Ponadto, aby umożliwić obu Stronom uzgodnienie i ustanowienie warunków wymiany informacji dotyczących poważnych naruszeń popełnionych na terytorium Strony innej niż Strona siedziby zgodnie z art. 14 ust. 5 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy, należy określić datę rozpoczęcia stosowania planowanego aktu. W związku z tym decyzja Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego powinna być stosowana od dnia 1 grudnia 2025 r.
- (7) Stanowisko Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego powinno zatem opierać się na projekcie decyzji tego komitetu dołączonym do niniejszej decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego na podstawie art. 8 ust. 1 lit. o) Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, w odniesieniu do wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń, które mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego towarów, określono w projekcie decyzji Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego dołączonym do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 27 października 2025 r.

W imieniu Rady

Przewodniczący

J. JENSEN

PROJEKT

**DECYZJA NR .../2025 SPECJALNEGO KOMITETU DS. TRANSPORTU DROGOWEGO
USTANOWIONEGO UMOWĄ O HANDLU I WSPÓŁPRACY MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ
I EUROPEJSKĄ WSPÓLNOTĄ ENERGII ATOMOWEJ, Z JEDNEJ STRONY, A ZJEDNOCZONYM
KRÓLESTWEM WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ, Z DRUGIEJ STRONY**

z dnia ...

**w sprawie wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń, które mogą doprowadzić do
utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego towarów**

SPECJALNY KOMITET DS. TRANSPORTU DROGOWEGO,

uwzględniając Umowę o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony⁽¹⁾ (zwana dalej „Umową o handlu i współpracy”), w szczególności jej art. 468 ust. 5 oraz część A sekcja 1 art. 6 ust. 3 załącznika 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Art. 463 ust. 1 Umowy o handlu i współpracy stanowi, że przewoźnicy drogowi towarów wykonujący przejazdy, o których mowa w art. 462 Umowy o handlu i współpracy, muszą posiadać ważną licencję zgodnie z art. 463 ust. 2 Umowy o handlu i współpracy. Art. 3 lit. b) części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy stanowi, że przewoźnik drogowy towarów musi posiadać dobrą reputację, zgodnie z art. 6 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy.
- (2) W art. 6 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy określono szczegółowe warunki dotyczące wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego towarów. W szczególności w ust. 2 i 3 określono warunki, na jakich naruszenia wymienione w ust. 1 lit. b) popełnione przez przewoźnika mogą prowadzić do wszczęcia postępowania administracyjnego przez właściwe organy Strony siedziby i mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji. Dodatek 31-A-1-1 załącznika 31 zawiera ponadto wykaz siedmiu najpoważniejszych naruszeń, które muszą spowodować wszczęcie postępowania administracyjnego przez właściwy organ Strony siedziby.
- (3) Wspólny wykaz naruszeń Umowy o handlu i współpracy lub przepisów unijnych lub krajowych dotyczących kwestii wymienionych w części A sekcja 1 art. 6 ust. 1 lit. b) załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy może usprawnić wdrażanie Umowy o handlu i współpracy w sektorze transportu drogowego towarów. Decyzją Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego na podstawie art. 6 ust. 3 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy należy zatem przyjąć wykaz kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń, które – poza naruszeniami określonymi w dodatku 31-A-1-1 do załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy – mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji.
- (4) Może zaistnieć potrzeba dostosowania krajowych ram prawnych w celu uwzględnienia wprowadzenia dodatkowych poważnych naruszeń zawartych w niniejszej decyzji. Ponadto, aby umożliwić obu Stronom uzgodnienie i ustanowienie warunków wymiany informacji dotyczących poważnych naruszeń popełnionych na terytorium Strony innej niż Strona siedziby zgodnie z częścią A sekcja 1 art. 14 ust. 5 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy, należy określić datę rozpoczęcia stosowania niniejszej decyzji. Niniejsza decyzja powinna być zatem stosowana od dnia 1 grudnia 2025 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

⁽¹⁾ Dz.U. UE L 149 z 30.4.2021, s. 10, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree_international/2021/689\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_international/2021/689(1)/oj).

*Artykuł 1***Kategorie, rodzaje i waga naruszeń**

Niniejszą decyzją ustanawia się wykaz kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń Umowy o handlu i współpracy w transporcie drogowym towarów, które, jak określono w załącznikach do niniejszej decyzji – poza naruszeniami określonymi w dodatku 31-A-1-1 do załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy – mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego.

*Artykuł 2***Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania**

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej przyjęciu.

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 grudnia 2025 r.

Sporządzono w ...

W imieniu Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego

Współprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W poniższych tabelach podano kategorie i rodzaje poważnych naruszeń załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy, podzielone na trzy kategorie wagi naruszeń według stwarzanego przez nie ryzyka spowodowania ofiar śmiertelnych lub ciężkich obrażeń bądź zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego: najpoważniejsze naruszenia (NN), bardzo poważne naruszenia (BPN), poważne naruszenia (PN).

1. Grupy naruszeń przepisów części B sekcja 2 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy, o ile nie określono inaczej

PODSTAWA PRAWNA		RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA			
			NN	BPN	PN	
Okresy prowadzenia pojazdu						
1.	Art. 4 ust. 1 i dodatek 31-A-1-1	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 9 godz., jeżeli jego przedłużenie do 10 godz. nie jest dozwolone	10 godz. ≤ ... < 11 godz.			X
2.			11 godz. ≤ ...		X	
3.		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 9 godz. o 50 % lub więcej	13 godz. 30 min ≤ ...	X		
4.		Przekroczenie przedłużonego dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 10 godz., jeżeli jego przedłużenie jest dozwolone	11 godz. ≤ ... < 12 godz.			X
5.			12 godz. ≤ ...		X	
6.		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 10 godz. o 50 % lub więcej	15 godz. ≤ ...	X		
7.	Art. 4 ust. 2 i dodatek 31-A-1-1	Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu	60 godz. ≤ ... < 65 godz.			X
8.			65 godz. ≤ ... < 70 godz.		X	
9.		Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o 25 % lub więcej	70 godz. ≤ ...	X		
10.	Art. 4 ust. 3 i dodatek 31-A-1-1	Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni	100 godz. ≤ ... < 105 godz.			X
11.			105 godz. ≤ ... < 112 godz. 30 min		X	
12.		Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni o 25 % lub więcej	112 godz. 30 min ≤ ...	X		
Przerwy						
13.	Art. 5	Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu wynoszącego 4,5 godz. przed zrobieniem przerwy	5 godz. ≤ ... < 6 godz.			X
14.			6 godz. ≤ ...		X	

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA			
			NN	BPN	PN	
Okresy odpoczynku						
15.	Art. 6 ust. 2	Niespełnienie wymogu 11 godz. dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	8 godz. 30 min ≤ ... < 10 godz.			X
16.			... < 8 godz. 30 min		X	
17.		Niespełnienie wymogu 9 godz. skróconego dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie jest dozwolone	7 godz. ≤ ... < 8 godz.			X
18.			... < 7 godz.		X	
19.		Niespełnienie wymogu 3 godz. + 9 godz. dzielonego dziennego okresu odpoczynku	3 godz. + [7 godz. ≤ ... < 8 godz.]			X
20.			3 godz. + [... < 7 godz.]		X	
21.	Art. 6 ust. 5	Niespełnienie wymogu 9 godz. dziennego okresu odpoczynku w przypadku załogi kilkuosobowej	7 godz. ≤ ... < 8 godz.			X
22.			... < 7 godz.		X	
23.	Art. 6 ust. 6	Niespełnienie wymogu 24 godz. skróconego tygodniowego okresu odpoczynku	20 godz. ≤ ... < 22 godz.			X
24.			... < 20 godz.		X	
25.		Niespełnienie wymogu 45 godz. tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	36 godz. ≤ ... < 42 godz.			X
26.			... < 36 godz.		X	
27.		Przekroczenie 6 kolejnych okresów dwudziestoczerogodzinnych po uprzednim tygodniowym okresie odpoczynku	3 godz. ≤ ... < 12 godz.			X
28.			12 godz. ≤ ...		X	
29.	Art. 6 ust. 7	Brak rekompensującego okresu odpoczynku za dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku			X	
30.	Art. 6 ust. 9	Regularny tygodniowy okres odpoczynku lub dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany w pojeździe			X	
31.		Pracodawca nie pokrywa kosztów zakwaterowania poza pojazdem				X
Organizacja pracy						
32.	Art. 6 ust. 10	Przedsiębiorstwo transportowe nie organizuje pracy kierowców w taki sposób, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy lub powrót do miejsc zamieszkania kierowców			X	
33.	Art. 7 ust. 1	Uzależnienie wynagrodzenia od przebytej odległości, szybkości dostawy lub ilości przewożonych rzeczy			X	
34.	Art. 7 ust. 2	Brak organizacji pracy kierowcy lub nieprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy w odniesieniu do przestrzegania prawa			X	

2. Grupy naruszeń przepisów części B sekcja 4 i części C sekcja 2 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
Instalacja tachografu					
1.	Art. 3 i 5 część C sekcja 2 oraz dodatek 31-A-1-1	Instalacja i korzystanie z niehomologowanego tachografu	X		
Użytkowanie tachografu, karty kierowcy lub wykresówki					
2.	Art. 6 ust. 1 część C sekcja 2	Użytkowanie tachografu, który nie został poddany przeglądowi przez zatwierdzony warsztat		X	
3.	Art. 3 część B sekcja 4 oraz dodatek 31-A-1-1	Posiadanie przez kierowcę więcej niż jednej własnej karty kierowcy lub posługiwanie się nimi		X	
4.		Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X		
5.		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X		
6.		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X		
7.	Art. 7 ust. 1 część B sekcja 4 oraz art. 15 ust. 1 część C sekcja 2	Niepoprawne działanie tachografu (np.: tachograf nie został właściwie skontrolowany, skalibrowany lub zaplombowany)		X	
8.		Niewłaściwe użytkowanie tachografu (np.: niewłaściwe stosowanie w sposób świadomy, dobrowolny lub pod przymusem, brak instrukcji dotyczących właściwego użytkowania itd.)		X	
9.	Art. 7 ust. 2 część B sekcja 4 oraz dodatek 31-A-1-1	Posiadanie w pojeździe lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy tachografu	X		
10.		Falszowanie, ukrywanie, likwidowanie i niszczenie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i wczytanych z tachografu lub karty kierowcy	X		
11.	Art. 15 ust. 2 część C sekcja 2	Nieprzechowywanie przez przedsiębiorstwo wykresówek, wydruków lub wczytanych danych		X	
12.		Dane rejestrowane i przechowywane nie są dostępne przez co najmniej rok		X	

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
13.	Art. 6 ust. 1 część B sekcja 4	Niepoprawne stosowanie wykresówek/karty kierowcy		X	
14.		Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy mające wpływ na rejestrację odpowiednich danych		X	
15.		Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, wraz z utratą danych		X	
16.	Art. 6 ust. 2 część B sekcja 4	Używanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub karty kierowcy z nieczytelnymi danymi		X	
17.	Art. 6 ust. 3 część B sekcja 4	Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych w stosownych przypadkach		X	
18.	Art. 6 ust. 4 część B sekcja 4	Stosowanie nieprawidłowej wykresówki lub włożenie karty kierowcy w nieodpowiedni otwór (załoga kilkuosobowa)			X
19.	Art. 6 ust. 5 część B sekcja 4	Niepoprawne stosowanie przełączników		X	

Przedstawianie informacji

20.	Art. 6 ust. 5 lit. b) ppkt (v) część B sekcja 4	Nieprawidłowe stosowanie lub niestosowanie oznaczenia promu/pociągu			X
21.	Art. 6 ust. 6 część B sekcja 4	Wymagane informacje nie zostały naniesione na wykresówkę		X	
22.	Art. 6 ust. 7 część B sekcja 4	Zapisy nie zawierają symboli państw, których granice przekroczył kierowca w ciągu dziennego okresu pracy			X
23.	Art. 6 ust. 7 część B sekcja 4	Zapisy nie zawierają symboli państw, w których rozpoczął się i zakończył dzienny okres pracy kierowcy			X
24.	Art. 10 część B sekcja 4	Odmowa poddania się kontroli		X	
25.		Niemожność okazania zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 56 dni		X	
26.		Brak możliwości okazania karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę		X	

Wadliwe działanie

27.	Art. 16 ust. 1 i art. 5 ust. 1 część C sekcja 2.	Niewykonanie naprawy tachografu przez uprawnionego instalatora lub warsztat		X	
-----	---	---	--	---	--

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
28.	Art. 11 część B sekcja 4	Niezaznaczenie przez kierowcę wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, jeżeli tachograf nie działa lub działa wadliwie		X	

3. Grupy naruszeń przepisów części B sekcja 3 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN

Maksymalny tygodniowy czas pracy

1.	Art. 3	Przekroczenie maksymalnego tygodniowego czasu pracy wynoszącego 48 godz., jeżeli możliwość jego wydłużenia do 60 godz. została już wykorzystana	56 godz. ≤ ... < 60 godz.			X
2.			60 godz. ≤ ...		X	
3.		Przekroczenie maksymalnego tygodniowego czasu pracy wynoszącego 60 godz., jeżeli nie zostało przyznane odstępstwo na podstawie art. 7	65 godz. ≤ ... < 70 godz.			X
4.			70 godz. ≤ ...		X	

Przerwy

5.	Art. 4	Niewystarczająca obowiązkowa przerwa, w przypadku gdy czas pracy wynosi od 6 do 9 godz.	10 < ... ≤ 20 min			X
6.			... ≤ 10 min		X	
7.		Niewystarczająca obowiązkowa przerwa, w przypadku gdy czas pracy wynosi powyżej 9 godz.	20 < ... ≤ 30 min			X
8.			... ≤ 20 min		X	

Praca w porze nocnej

9.	Art. 6	Dobowy czas pracy w każdym okresie 24 godz., kiedy wykonywana była praca w porze nocnej, jeżeli nie zostało przyznane odstępstwo na podstawie art. 7	11 godz. ≤ ... < 13 godz.			X
10.			13 godz. ≤ ...		X	

Prowadzenie dokumentacji

11.	Art. 8	Falszowanie rejestrów czasu pracy przez pracodawców lub odmowa udostępnienia dokumentacji kontrolerom		X	
12.		Zatrudnieni/prowadzący działalność na własny rachunek kierowcy fałszujący dokumentację lub odmawiający udostępnienia jej kontrolerom		X	

4. Grupy naruszeń przepisów części C sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA			
			NN	BPN	PN	
Masa						
1.	Art. 1 i dodatek 31-A-1-1	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów kategorii N3	5 % ≤ ... < 10 %			X
2.			10 % ≤ ... < 20 %		X	
3.			20 % ≤ ...	X		
4.		Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów kategorii N2	5 % ≤ ... < 15 %			X
5.			15 % ≤ ... < 25 %		X	
6.			25 % ≤ ...	X		
Długość						
7.	Art. 1	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej długości	2 % < ... < 20 %			X
8.			20 % ≤ ...		X	
Szerokość						
9.	Art. 1	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej szerokości	2,65 ≤ ... < 3,10 m			X
10.			3,10 m ≤ ...		X	

5. Grupy naruszeń przepisów dotyczących drogowej kontroli technicznej

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
Zdatność do ruchu drogowego					
1.	Załącznik 31 część A sekcja 1 art. 6 ust. 1 lit. b) ppkt iv) oraz dodatek 31-A-1-1	Kierowanie pojazdem bez ważnego poświadczenia przeprowadzenia badania zdatności do ruchu drogowego wymaganego przez prawo UE i Zjednoczonego Królestwa	X		
2.		Nieutrzymywanie pojazdu w stanie zapewniającym bezpieczeństwo i w stanie zdatności do ruchu drogowego powodujące bardzo poważną usterkę układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół/opon, zawieszenia lub podwozia lub innego wyposażenia mogącą spowodować bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzące do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu	X		

6. Grupy naruszeń przepisów dotyczących urządzeń ograniczenia prędkości

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
1.	Załącznik 31 część A sekcja 1 art. 6 ust. 1 lit. b) ppkt vii)	Urządzenie ograniczenia prędkości nie zostało zamontowane	X		
2.		Urządzenie ograniczenia prędkości nie spełnia stosownych wymogów technicznych		X	
3.		Urządzenie ograniczenia prędkości nie zostało zamontowane przez zatwierdzony warsztat			X
4.		Posiadanie lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może sfałszować dane w urządzeniu ograniczenia prędkości, bądź posiadanie lub korzystanie z nielegalnego urządzenia ograniczenia prędkości	X		

7. Grupy naruszeń przepisów części B sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN

Szkolenia i uprawnienia

1.	Art. 3	Przewóz towarów bez obowiązkowej kwalifikacji wstępnej lub obowiązkowego szkolenia okresowego		X	
2.	Art. 9 oraz dodatek 31-B-1-2	Kierowca nie może przedstawić ważnej karty kwalifikacji lub ważnego prawa jazdy z oznakowaniem, wymaganych w przepisach prawa krajowego (np.: zgubił, zapomniał, jest ono uszkodzone, nieczytelne)			X

8. Grupy naruszeń przepisów dotyczących prawa jazdy

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
1.	Załącznik 31 część A sekcja 1 art. 6 ust. 1 lit. b) ppkt viii) oraz dodatek 31-A-1-1	Przewóz towarów bez posiadania ważnego prawa jazdy	X		
2.		Korzystanie z prawa jazdy, które jest uszkodzone lub nieczytelne lub niezgodne ze wspólnym wzorem			X

9. Grupy naruszeń przepisów dotyczących transportu drogowego towarów niebezpiecznych

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
1.	Załącznik 31 część A sekcja 1 art. 6 ust. 1 lit. b) ppkt vi) oraz dodatek 31-A-1-1	Transport towarów niebezpiecznych, których transport jest zakazany	X		
2.		Transport towarów niebezpiecznych w sposób zakazany lub przy użyciu niezatwierdzonych środków zabezpieczających, tym samym stanowiący zagrożenie życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłyby to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu	X		
3.		Transport towarów niebezpiecznych bez oznaczenia ich w pojeździe jako towarów niebezpiecznych, tym samym stanowiący zagrożenie życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłyby to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu	X		
4.		Ubytek niebezpiecznych substancji		X	
5.		Przewóz luzem w kontenerze, który nie nadaje się do użytku ze względów konstrukcyjnych		X	
6.		Przewóz pojazdem bez odpowiedniego świadectwa homologacji		X	
7.		Pojazd nie spełnia już standardów homologacji i stwarza bezpośrednie zagrożenie		X	
8.		Nieprzestrzeganie reguł dotyczących zabezpieczenia i rozmieszczenia ładunku		X	
9.		Nieprzestrzeganie reguł dotyczących mieszanego załadunku opakowań		X	
10.		Nieprzestrzeganie postanowień ograniczających ilości przewożone w jednej jednostce transportowej, w tym dopuszczalnych stopni napełnienia zbiorników lub opakowań		X	
11.		Brak odpowiedniej informacji o przewożonej substancji pozwalającej na określenie poziomu wagi wykroczenia (np. brak numeru UN, właściwej nazwy ładunku, grupy pakowania)		X	
12.		Kierowca nie posiada ważnego świadectwa przeszkolenia zawodowego		X	
13.		Korzystanie z ognia lub niezabezpieczonego źródła światła		X	
14.		Nieprzestrzeganie zakazu palenia		X	

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
15.		Pojazd jest niewłaściwie nadzorowany lub zaparkowany			X
16.		Jednostka transportowa składa się z więcej niż jednej przyczepy/naczepy			X
17.		Pojazd nie spełnia już standardów homologacji, ale nie stwarza bezpośredniego zagrożenia			X
18.		W wyposażeniu pojazdu nie ma wymaganych nadających się do użycia gaśnic			X
19.		W pojeździe nie ma wyposażenia wymaganego w ADR lub pisemnych instrukcjach			X
20.		Przewóz uszkodzonych opakowań, pojemników DPPL lub dużych opakowań, lub opakowań zepsutych, zanieczyszczonych i pustych			X
21.		Przewóz zapakowanych towarów w kontenerze, który nie nadaje się do użytku ze względów konstrukcyjnych			X
22.		Zbiorniki/zbiorniki kontenerowe (włączając puste i zanieczyszczone) nie są odpowiednio zamknięte			X
23.		Niewłaściwe etykietowanie, oznaczenie lub umieszczenie tablic w pojeździe lub niewłaściwe zabezpieczenie			X
24.		Brak pisemnych instrukcji zgodnych z ADR lub pisemne instrukcje nie dotyczą przewożonych towarów			X

10. Grupy naruszeń przepisów części drugiej dział trzeci tytuł I Umowy o handlu i współpracy, o ile nie określono inaczej

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
Licencja					
1.	Art. 463 ust. 1 i dodatek 31-A-1-1	Przewóz towarów bez posiadania ważnej licencji (tj.: brak licencji, licencja została sfałszowana, wycofana, wygasła itp.)	X		
2.	Art. 463 ust. 3	Przewoźnik lub kierowca nie jest w stanie przedstawić ważnej licencji lub ważnego uwierzytelnionego wypisu z licencji funkcjonariuszowi służb kontrolnych (tj.: licencja lub uwierzytelniony wypis z licencji zostały zgubione, uszkodzone, zapomniano je zabrać itp.)		X	

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN

Świadectwo kierowcy

3.	Załącznik 31 część A sekcja 1 art. 6 ust. 1 lit. b) ppkt v)	Przewóz towarów bez ważnego świadectwa kierowcy (tzn. brak świadectwa kierowcy, jego sfałszowanie, wycofanie, utrata ważności itp.)		X	
4.	Załącznik 31 część A sekcja 1 art. 6 ust. 1 lit. b) ppkt v)	Kierowca lub przewoźnik nie jest w stanie przedstawić ważnego świadectwa kierowcy lub ważnego uwierzytelnionego wypisu ze świadectwa kierowcy funkcjonariuszowi służb kontrolnych (tj.: zaświadczenie lub uwierzytelniony wypis ze świadectwa kierowcy, zostały zgubione, uszkodzone, zapomniano je zabrać itp.)			X

Szczególne operacje transportowe dozwolone na mocy Umowy o handlu i współpracy

5.	Art. 462 ust. 3–7	Wykonywanie kabotażu lub innych przewozów niezgodnych z przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi, w tym z ograniczeniami liczby przejazdów, obowiązującymi na terytorium Strony przyjmującej.		X	
----	-------------------	--	--	---	--

11. Grupy naruszeń przepisów dotyczących transportu zwierząt

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
1.	Załącznik 31 część A sekcja 1 art. 6 ust. 1 lit. b) ppkt x)	Elementy dzielące nie są wystarczająco mocne, aby wytrzymać ciężar zwierząt.		X	
2.		Używanie ramp do załadowywania i rozładowywania, mających śliskie powierzchnie, bez bocznych zabezpieczeń lub rampy zbyt strome			X
3.		Używanie platform podnoszących lub górnych podłóg, które nie są wyposażone w barierki zabezpieczające przed wypadaniem lub uciekaniem zwierząt podczas załadowywania i rozładowywania			X
4.		Środki transportu, które nie zostały zatwierdzone do długotrwałego transportu lub nie zostały zatwierdzone dla danego rodzaju transportowanych zwierząt			X
5.		Transport bez ważnej wymaganej dokumentacji, dziennika podróży lub zezwolenia przewoźnika lub licencji			X

12. Grupy naruszeń przepisów dotyczących prawa właściwego dla zobowiązań umownych

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
1.	Załącznik 31 część A sekcja 1 art. 6 ust. 1 lit. b) ppkt xii)	Naruszenie prawa właściwego dla zobowiązań umownych		X	

13. Grupy naruszeń przepisów części A sekcja 2 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy

	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
1.	Art. 6 ust. 1 lit. a)	Niekompletne informacje na temat zgłoszenia delegowania			X
2.		Niezłożenie zgłoszenia delegowania państwu ⁽¹⁾ , do którego kierowca jest delegowany, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania		X	
3.	Art. 6 ust. 1 lit. b)	Zgłoszenie delegowania kierowców zostało sfałszowane		X	
4.		Kierowca nie jest w stanie przedstawić ważnego zgłoszenia delegowania		X	
5.		Kierowcy nie udostępniono ważnego zgłoszenia delegowania		X	
6.	Art. 6 ust. 1 akapit drugi	Żądane dokumenty nie zostały przekazane do przyjmującego państwa ⁽¹⁾ w terminie ośmiu tygodni od daty złożenia wniosku. W art. 6 ust. 1 lit. c) określono rodzaje dokumentów, które należy dostarczyć.		X	
7.	Art. 6 ust. 4	Przewoźnik nie zaktualizował zgłoszeń delegowania w publicznym interfejsie połączonym z IMI			X

⁽¹⁾ Państwo oznacza państwo członkowskie Unii Europejskiej w przypadku Unii Europejskiej oraz Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w przypadku Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.

ZAŁĄCZNIK II

Waga poważnych naruszeń

1. Naruszenia dzielą się według ich wagi na poważne (PN), bardzo poważne (BPN) i najpoważniejsze (NN).
2. Poważne i bardzo poważne naruszenia, popełniane wielokrotnie przez tego samego przewoźnika, są uznawane za poważniejsze przez właściwy organ Strony siedziby. Przy obliczaniu częstotliwości występowania wielokrotnych naruszeń właściwe organy Strony biorą pod uwagę następujące czynniki:
 - wagę naruszenia (PN lub BPN);
 - czas (okres przynajmniej roku od daty kontroli);
 - liczbę pojazdów wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem (średnio na rok).
3. Biorąc pod uwagę potencjał stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa drogowego, maksymalna częstotliwość poważnych naruszeń, powyżej której powinny one być uznawane za poważniejsze, ustalana jest w następujący sposób:
 - 3 PN na pojazd na rok = 1 BPN;
 - 3 BPN na pojazd na rok = uruchomienie krajowej procedury w sprawie oceny dobrej reputacji.
4. Liczba naruszeń w przeliczeniu na pojazd na rok stanowi średnią wartość obliczoną poprzez podzielenie całkowitej liczby wszystkich naruszeń o tej samej wadze (PN lub BPN) przez średnią liczbę pojazdów użytkowanych w ciągu roku. Wzór obliczania częstotliwości naruszeń przewiduje maksymalny próg dla występowania poważnych naruszeń, powyżej którego będą one uznawane za poważniejsze. Właściwe organy Stron mogą ustanowić bardziej rygorystyczne progi, jeżeli są one przewidziane w ich krajowych postępowaniach administracyjnych dotyczących oceny dobrej reputacji.