



2026/907

29.4.2026

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2026/907

z dnia 27 kwietnia 2026 r.

**ustanawiająca zasady stosowania rozporządzenia (UE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady
w odniesieniu do znormalizowanego formularza i uchylająca decyzję wykonawczą Komisji
(UE) 2017/1013**

(notyfikowana jako dokument nr C(2026) 2284)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 25 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Znormalizowany formularz, o którym mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, ma być stosowany przez państwa członkowskie do przekazywania Komisji co dwa lata informacji niezbędnych do przygotowania sprawozdania dotyczącego stosowania tego rozporządzenia i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽²⁾, a także o rozwoju sytuacji w dziedzinach objętych tymi rozporządzeniami.
- (2) Art. 26 ust. 4 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) nr 165/2014 zezwala państwom członkowskim, w należycie uzasadnionych i wyjątkowych przypadkach, na wydawanie tymczasowych kart kierowcy kierowcom, którzy nie mają miejsca stałego zamieszkania w państwie członkowskim ani w państwie będącym umawiającą się stroną Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) ⁽³⁾. Zgodnie z art. 26 ust. 4 akapit drugi tego rozporządzenia, na podstawie danych dostarczonych przez państwa członkowskie, Komisja ma co dwa lata składać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze swoich ustaleń dotyczących kart kierowcy. W związku z tym – mając na względzie udogodnienia administracyjne oraz skuteczne monitorowanie przepisów Unii – właściwe jest, aby państwa członkowskie przekazywały te dane przy użyciu znormalizowanego formularza, o którym mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.
- (3) Przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku określone w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 uzupełnia dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾, zgodnie z jej art. 2 ust. 4, w którym ustanowiono przepisy dotyczące innych aspektów czasu pracy. Art. 13 ust. 1 dyrektywy 2002/15/WE zobowiązuje państwa członkowskie do przekazywania Komisji co dwa lata informacji na temat wdrażania tej dyrektywy. Ten dwuletni okres sprawozdawczy obejmuje ten sam okres, który określono w art. 17 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Ze względu na udogodnienia administracyjne oraz skuteczne monitorowanie przepisów Unii w dziedzinie transportu drogowego oraz w celu wspierania wspólnego podejścia należy zatem przekazywać odpowiednie informacje przy użyciu znormalizowanego formularza na podstawie art. 17 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

⁽¹⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>.

⁽²⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

⁽³⁾ Dz.U. L 95 z 8.4.1978, 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/15/oj>).

- (4) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 ⁽⁵⁾ zmieniono rozporządzenie (WE) nr 561/2006, nakładając na przedsiębiorstwa transportowe w art. 8 i 8a obowiązek pokrywania wszelkich kosztów zakwaterowania poza pojazdem oraz organizowania pracy kierowców w taki sposób, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy lub do miejsca ich zamieszkania w każdym okresie czterech kolejnych tygodni w celu wykorzystania tygodniowych okresów odpoczynku. Kontrole dotyczące kierowców lub przeprowadzane na terenie przedsiębiorstw przez państwa członkowskie powinny również weryfikować przestrzeganie tych nowych obowiązków. W celu wspierania wspólnego podejścia wyniki tych kontroli powinny być zgłaszane w znormalizowanym formularzu, o którym mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.
- (5) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 ⁽⁶⁾ zmieniono dyrektywę 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁷⁾, rozszerzając zakres kontroli drogowych i kontroli na terenie przedsiębiorstw transportowych w celu uwzględnienia kontroli zgodności z przepisami dotyczącymi czasu pracy ustanowionymi w dyrektywie 2002/15/WE. Wyniki tych kontroli należy zgłaszać Komisji przy użyciu znormalizowanego formularza, o którym mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.
- (6) Art. 9 dyrektywy 2006/22/WE zobowiązuje do uwzględnienia w lepiej ukierunkowanych kontrolach oceny ryzyka dla przedsiębiorstw opartego na względnej liczbie i wadze naruszeń rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub przepisów krajowych transponujących dyrektywę 2002/15/WE. Kontrole przedsiębiorstw wynikające z ich oceny ryzyka dotyczącej stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i dyrektywy 2002/15/WE oraz liczbę naruszeń tych aktów należy zatem zgłaszać w znormalizowanym formularzu, o którym mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.
- (7) Dlatego należy zaktualizować standardowy formularz, o którym mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, ustanowiony decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2017/1013 ⁽⁸⁾, w celu uwzględnienia nowych wymogów, o których mowa w motywach 2–6.
- (8) Należy zatem uchylić decyzję wykonawczą (UE) 2017/1013.
- (9) Aby ułatwić i zwiększyć spójność obowiązków sprawozdawczych, Komisja powinna przeanalizować i opracować odpowiednie narzędzie cyfrowe umożliwiające państwom członkowskim przekazywanie informacji określonych w znormalizowanym formularzu sprawozdawczym ustanowionym niniejszą decyzją.
- (10) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014,

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>).

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 49, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2020/1057/oj>).

⁽⁷⁾ Dyrektywa 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 uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/22/oj>).

⁽⁸⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2017/1013 z dnia 30 marca 2017 r. ustalająca znormalizowany formularz sprawozdawczy przewidziany w art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 153 z 16.6.2017, s. 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2017/1013/oj).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Znormalizowany formularz, o którym mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, jest określony w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Decyzja wykonawcza (UE) 2017/1013 traci moc.

Odniesienia do uchylonej decyzji należy rozumieć jako odniesienia do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich. Niniejsza decyzja zacznie obowiązywać od okresu sprawozdawczego obejmującego lata 2027–2028.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 kwietnia 2026 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

1. PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE

2. OKRES ODNIESIENIA

Od dnia: 01/01/.... do dnia: 31/12/....

3. OBLICZANIE MINIMALNEJ LICZBY KONTROLI

(Art. 2 dyrektywy 2006/22/WE)

- a) Całkowita liczba dni przepracowanych przez kierowcę w okresie odniesienia
- b) Całkowita liczba pojazdów objętych rozporządzeniem (WE) nr 561/2006
- b1) Całkowita liczba pojazdów ciężarowych ⁽¹⁾
- b2) Całkowita liczba pojazdów pasażerskich ⁽²⁾
- c) Całkowita liczba dni przepracowanych [(a) * (b)]:
- d) Minimalna liczba kontroli [3 % od stycznia 2010 r.]:

4. KONTROLE DROGOWE

4.1. Liczba kierowców poddanych kontrolom drogowym według państwa rejestracji pojazdu oraz głównego typu przewozu

Główny typ przewozu	UE/EOG/Szwajcaria		Państwa trzecie
	Krajowi	Z zagranicy	
Przewóz osób			
Przewóz rzeczy			
Ogółem			

4.2. Liczba pojazdów zatrzymanych w celu poddania kontroli drogowej według kraju rejestracji

A	B	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GR	H	HR	I	IRL	
L	LT	LV	M	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	FL	IS	N	CH	Państwa trzecie	Ogółem

⁽¹⁾ Od dnia 1 lipca 2026 r. rozporządzenie (WE) nr 561/2006 ma również zastosowanie do przewozu rzeczy w przewozach międzynarodowych lub kabotażowych, w przypadku gdy maksymalna dopuszczalna masa, łącznie z przyczepą lub naczepą, przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony.

⁽²⁾ Pojazdy skonstruowane lub trwale przystosowane i przeznaczone do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą.

4.3. Liczba pojazdów zatrzymanych do kontroli drogowej według rodzaju tachografu

Rodzaj tachografu	UE/EOG/Szwajcaria		Państwa trzecie
	Krajowe	Z zagranicy	
Analogowy			
Cyfrowy (nieinteligentny) ⁽¹⁾			
Inteligentny ⁽²⁾			
Ogółem			

⁽¹⁾ Pojazd wyposażony w

- tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, mającymi zastosowanie do dnia 30 września 2011 r.;
- tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, mającymi zastosowanie od dnia 1 października 2011 r.;
- tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, mającymi zastosowanie od dnia 1 października 2012 r.

⁽²⁾ Pojazdy wyposażone w inteligentny tachograf w wersji 1 zgodny z załącznikiem IC do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 mającego zastosowanie do dnia 20 sierpnia 2023 r. (Dz.U. L 139 z 26.5.2016, s. 1). Pojazdy wyposażone w inteligentny tachograf w wersji 2 zgodny z załącznikiem IC do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 zmienionego rozporządzeniami (UE) 2021/1228 i (UE) 2023/980.

4.4. Liczba dni roboczych skontrolowanych w ramach kontroli drogowej według głównych typów przewozu i państwa rejestracji pojazdu

Główny typ przewozu	UE/EOG/Szwajcaria		Państwa trzecie
	Krajowe	Z zagranicy	
Przewóz osób			
Przewóz rzeczy			
Ogółem			

4.5. Wykroczenia – liczba i rodzaj wykroczeń wykrytych w czasie kontroli drogowych

(R – wykroczenie przeciwko rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, T – wykroczenie przeciwko rozporządzeniu (UE) nr 165/2014, D – wykroczenie przeciwko dyrektywie 2002/15/WE)

Artykuł	Rodzaj wykroczenia	Przewóz osób			Przewóz rzeczy		
		UE/EOG/Szwajcaria		Państwa trzecie	UE/EOG/Szwajcaria		Państwa trzecie
		Krajowi	Z zagranicy		Krajowi	Z zagranicy	
R art. 6 ust. 1, 2 i 3	Przekroczenie czasu prowadzenia pojazdu:						
	— limit dzienny						
	— limit tygodniowy						
	— limit ustalony na dwa tygodnie						

Artykuł	Rodzaj wykroczenia	Przewóz osób			Przewóz rzeczy		
		UE/EOG/Szwajcaria		Państwa trzecie	UE/EOG/Szwajcaria		Państwa trzecie
		Krajowi	Z zagranicy		Krajowi	Z zagranicy	
R art. 7	Niewystarczające przerwy						
R art. 8 ust. 2, 5 i 6	Niewystarczająco długie okresy odpoczynku:						
	— minimum dzienne						
	— minimum tygodniowe						
R art. 8 ust. 6b	Brak rekompensującego okresu odpoczynku za dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku						
R art. 8 ust. 6a	Przekroczenie 12 kolejnych okresów dwudziestoczerogodzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku						
T art. 32 ust. 1 i art. 33 ust. 1 T art. 3 ust. 1, 4, 4a i art. 22	Urządzenia rejestrujące:						
	— nieprawidłowe funkcjonowanie						
	— niewłaściwe wykorzystanie lub manipulacja						
	— stosowanie nieprawidłowej wersji tachografu ⁽¹⁾						
D art. 4 lit. a)	Przekroczenie maksymalnego tygodniowego czasu pracy wynoszącego 60 godzin						

(1) Muszą być wyposażone w inteligentne tachografy v.2 (art. 34 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014):

- nowo zarejestrowane pojazdy – od dnia 21 sierpnia 2023 r.;
- pojazdy wcześniej wyposażone w analogowy lub cyfrowy nieinteligentny tachograf eksploatowane w innym państwie członkowskim niż państwo rejestracji – do dnia 31 grudnia 2024 r.;
- pojazdy wcześniej wyposażone w inteligentne tachografy v.1 eksploatowane w innym państwie członkowskim niż państwo rejestracji – do dnia 18 sierpnia 2025 r.;
- Lekkie pojazdy użytkowe (LCV) wykonujące przewozy międzynarodowe lub kabotażowe – do dnia 1 lipca 2026 r.

5. KONTROLE NA TERENIE PRZEDSIĘBIORSTWA

5.1. Liczba kierowców poddanych kontroli i liczba dni roboczych skontrolowanych w ramach kontroli na terenie przedsiębiorstwa

Typ przewozu	Liczba kierowców poddanych kontroli	Liczba skontrolowanych dni roboczych
I. Typologia		
Przewóz osób		
Przewóz rzeczy		
II. Typologia		
Przewóz w ramach wynajmu lub za opłatą		
Przewóz na własny rachunek		

5.2. Wykroczenia – liczba i rodzaj wykroczeń wykrytych w czasie kontroli na terenie przedsiębiorstwa

(R – wykroczenie przeciwko rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, T – wykroczenie przeciwko rozporządzeniu (UE) nr 165/2014, D – wykroczenie przeciwko dyrektywie 2002/15/WE)

Artykuł	Rodzaj wykroczenia	Przewóz osób	Przewóz rzeczy
R art. 6 ust. 1, 2 i 3	Przekroczenie czasu prowadzenia pojazdu:		
	— limit dzienny		
	— limit tygodniowy		
	— limit ustalony na dwa tygodnie		
R art. 7	Niewystarczające przerwy		
R art. 8 ust. 2, 5 i 6	Niewystarczająco długie okresy odpoczynku:		
	— minimum dzienne		
	— minimum tygodniowe		
R art. 8 ust. 6b	Brak rekompensującego okresu odpoczynku za dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku		
R art. 8 ust. 8 (*)	Regularny tygodniowy okres odpoczynku lub dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin, który został wykorzystany w pojeździe, lub brak pokrycia kosztów zakwaterowania kierowcy		
R art. 8 ust. 8a (*)	Niezorganizowanie pracy kierowców w sposób umożliwiający im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy lub miejsca zamieszkania kierowców		

Artykuł	Rodzaj wykroczenia	Przewóz osób	Przewóz rzeczy
R art. 8 ust. 6a	Przekroczenie 12 kolejnych okresów dwudziestoczęterogodzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku		
T art. 33 ust. 2 (*)	Brak ewidencji prowadzonej przez przedsiębiorstwo		
T art. 32 ust. 1 i art. 33 ust. 1 T art. 3 ust. 1, 4, 4a i art. 22	Urządzenia rejestrujące: — nieprawidłowe funkcjonowanie — niewłaściwe wykorzystanie lub manipulacja — stosowanie nieprawidłowej wersji tachografu (1)		
D art. 4, 5 i 7	Nieprzestrzeganie: — maksymalnego średniego tygodniowego czasu pracy wynoszącego 48 godzin (*) - maksymalnego czasu pracy wynoszącego 60 godzin* — minimalnych przerw (*) — wymagań dotyczących pracy w nocy (*)		

(*) Wykroczenia, które co do zasady mogą być kontrolowane wyłącznie na terenie przedsiębiorstwa

(1) Pojazdy muszą być wyposażone w inteligentne tachografy v.2:

- nowo zarejestrowane pojazdy – od dnia 21 sierpnia 2023 r.;
- pojazdy wcześniej wyposażone w nieinteligentne tachografy analogowe i cyfrowe w przewozach międzynarodowych – do dnia 31 grudnia 2024 r.;
- pojazdy wyposażone w inteligentne tachografy v.1 w przewozach międzynarodowych – do dnia 18 sierpnia 2025 r.;
- lekkie pojazdy użytkowe (LCV) wykonujące przewozy międzynarodowe – do dnia 1 lipca 2026 r.

5.3. Liczba przedsiębiorstw i kierowców poddanych kontrolom drogowym na terenie przedsiębiorstwa według wielkości parku samochodowego przedsiębiorstwa

Wielkość parku samochodowego	Liczba poddanych kontroli przedsiębiorstw	Liczba kierowców poddanych kontroli	Liczba wykrytych wykroczeń
1–50			
51–500			
ponad 500			

UWAGA: Całkowita liczba wykrytych wykroczeń zgłoszonych w tabelach 5.1 i 5.2 z jednej strony oraz 5.3 z drugiej strony powinna być identyczna.

6. **TYMCZASOWE KARTY KIEROWCY WYDANE NA PODSTAWIE ART. 26 UST. 4 ROZPORZĄDZENIA (UE) NR 165/2014**

6.1 **Informacje ogólne o wydanych tymczasowych kartach kierowcy**

	W pierwszym roku okresu sprawozdawczego	W drugim roku okresu sprawozdawczego
Łączna liczba wydanych tymczasowych kart kierowcy		
Udział tymczasowych kart kierowcy w łącznej liczbie kart kierowcy wydanych w tym samym roku: $\left(\frac{\text{liczba wydanych tymczasowych kart kierowcy}}{\text{łączna liczba wydanych kart kierowcy}} \right)$		

6.2 **Kraje miejsca stałego zamieszkania kierowców, którym wydano tymczasowe karty kierowcy**

	W pierwszym roku okresu sprawozdawczego	W drugim roku okresu sprawozdawczego
Kraj stałego zamieszkania kierowców, którym wydano największą liczbę tymczasowych kart kierowcy (oraz liczba wydanych kart)		
Kraj stałego zamieszkania kierowców drugi co do liczby tymczasowych kart kierowcy (oraz liczba wydanych kart)		
Kraj stałego zamieszkania kierowców trzeci co do liczby tymczasowych kart kierowcy (oraz liczba wydanych kart)		
[tyle wierszy, ile potrzeba] Kraj stałego zamieszkania kierowców [X] co do liczby tymczasowych kart kierowcy (oraz liczba wydanych kart)		

6.3 **Potencjalny wpływ wydawania tymczasowych kart kierowcy na rynek pracy**

- Szczególne warunki przewidziane w przepisach krajowych dotyczące wydawania tymczasowej karty kierowcy, uzupełniające warunki określone w art. 26 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014: ...
- Czy zgodnie z prawem krajowym możliwe jest wydanie tymczasowej karty kierowcy temu samemu kierowcy więcej niż raz? (tak/nie)
- Czy w Państwa państwie członkowskim zaobserwowano jakikolwiek wpływ na krajowy rynek pracy wprowadzenia tymczasowych kart kierowcy?

7. **KONTROLE WYNIKAJĄCE Z OCENY RYZYKA PRZEDSIĘBIORSTWA W SYSTEMIE OCENY RYZYKA (RRS) ⁽³⁾**

(Art. 9 dyrektywy 2006/22/WE)

Liczba ukierunkowanych kontroli drogowych wynikających z RRS	
Liczba ukierunkowanych kontroli na terenie przedsiębiorstwa wynikających z RRS	
Łączna liczba kontroli na podstawie RRS	

8. **„CZyste” kontrole ⁽⁴⁾**

Liczba „czystych” kontroli drogowych	
Liczba „czystych” kontroli na terenie przedsiębiorstwa	
Łączna liczba „czystych” kontroli	

9. **KRAJOWE ZDOLNOŚCI W ZAKRESIE EGZEKOWANIA PRZEPISÓW**

a) Liczba funkcjonariuszy przeprowadzających kontrole drogowe i kontrole na terenie przedsiębiorstwa	
b) Liczba funkcjonariuszy przeprowadzających kontrole przeszkolonych w zakresie analizy danych z inteligentnych tachografów	
c) Liczba jednostek wyposażenia udostępnionych funkcjonariuszom przeprowadzającym kontrole w celu pozyskania, odczytania i przeanalizowania danych otrzymanych z inteligentnych tachografów	
d) Liczba urzędzeń do wczesnego zdalnego wykrywania udostępnionych funkcjonariuszom przeprowadzającym kontrole w celu umożliwienia przekazywania danych i ułatwienia ukierunkowanych kontroli drogowych ⁽⁵⁾	

10. **INICJATYWY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE**

10.1. **Krajowe**

- a) Regulacyjne (w tym stosowanie wyjątków na mocy art. 13 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006)
- b) Administracyjne
- c) Inne (w tym stosowanie wyjątków na mocy art. 14 rozporządzenia (WE) nr 561/2006)

⁽³⁾ Zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE państwa członkowskie wprowadzają system oceny ryzyka dla przedsiębiorstw oparty na względnej liczbie i wadze naruszeń rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub przepisów krajowych transponujących dyrektywę 2002/15/WE, których dopuściło się dane przedsiębiorstwo.

⁽⁴⁾ Kontrole, podczas których nie wykryto żadnych naruszeń.

⁽⁵⁾ Zgodnie z art. 9 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 do sierpnia 2024 r. państwa członkowskie wyposażają swoje organy kontrolne w urzędzenia do wczesnego zdalnego wykrywania niezbędne do umożliwienia przekazywania danych i ułatwienia ukierunkowanych kontroli drogowych.

10.2. **Międzynarodowe**

	W pierwszym roku okresu sprawozdawczego	W drugim roku okresu sprawozdawczego
Daty kontroli skoordynowanych, kraje współpracujące i przedmioty kontroli		

11. **KARY**

(Art. 19 rozporządzenia (WE) nr 561/2006)

8.1. *Skale w roku odniesienia*8.2. *Zmiany w zakresie kar w okresie odniesienia*

- a) *Data i charakter ostatnich zmian (na podstawie roku odniesienia)*
- b) *Odniesienia administracyjne lub prawne*

12. **WNIOSKI I KOMENTARZE, ŁĄCZNIE Z POSTĘPAMI W OKREŚLONYCH DZIEDZINACH**

Przyczyny istotnych zmian; należy podać przyczynę ewentualnych istotnych zmian w każdej kategorii.

13. **SPRAWOZDANIE Z WPROWADZANIA W ŻYCIĘ DYREKTYWY 2002/15/WE W SPRAWIE CZASU PRACY**

- a) W jaki sposób zostało sporządzone sprawozdanie i z jakimi zainteresowanymi stronami się skonsultowano,
- b) Monitorowanie realizacji:

Organy odpowiedzialne za monitorowanie przestrzegania przepisów	
Metody stosowane do monitorowania	
Napotkane problemy i zastosowane rozwiązania	
Liczba przeprowadzonych kontroli, jeżeli jest dostępna:	
<ol style="list-style-type: none"> a) <i>drogowych</i> b) <i>na terenie przedsiębiorstwa</i> z rozróżnieniem na przewóz osób i rzeczy	

- c) Wykładnia sądowa:

Orzeczenia sądów na szczeblu krajowym interpretujące lub stosujące dyrektywę w odniesieniu do wszelkich istotnych kwestii	
Główne aspekty prawne tego zagadnienia	

14. OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA SPORZĄDZENIE NINIEJSZEGO SPRAWOZDANIA

Imię i nazwisko:

Stanowisko:

Organizacja:

Adres służbowy:

Tel./faks:

E-mail:

Data:
