

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1) 2)</sup>**

z dnia .....2009 r.

**w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy  
w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu,  
obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców**

Na podstawie art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1**

Rozporządzenie określa system oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców.

**§ 2**

1. Ustalenie ryzyka występowania naruszeń z zakresu czasu pracy kierowców, mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub warunki konkurencji, następuje na podstawie wyników kontroli drogowych przekazywanych w zbiorczych zestawieniach, które przeprowadzane są przez uprawnione do tego organy kontroli.

2. Określenie współczynnika ryzyka występowania naruszeń, o których mowa w ust. 1, dokonuje się poprzez zestawianie liczby naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, stwierdzonych podczas

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594)

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/WE (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, s. 35) zmienionej przez Dyrektywę Komisji 2009/5/WE z dnia 30 stycznia 2009 r. zmieniającą załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady nr 3820/85 i 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym.

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98, poz. 817.

kontroli drogowych w danym roku kalendarzowym, do liczby kontroli drogowych podmiotu wykonującego przewóz drogowy przeprowadzonych w danym roku.

3. Wykaz naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stosowania urządzeń rejestrujących, będących podstawą oceny ryzyka, określa załącznik do rozporządzenia.

### § 3

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

MINISTER FINANSÓW

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców

<b>Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006</b>						
<b>Nr</b>	<b>Podstawa prawna</b>	<b>Rodzaj naruszenia</b>		<b>Poziom przewinienia (*)</b>		
				<b>BPN</b>	<b>PN</b>	<b>NMW</b>
<b>A</b>	<b>Załoga</b>					
<b>A1</b>	Art. 5 ust. 1	Nieprzestrzeganie minimalnego wieku kierowców			x	
<b>B</b>	<b>Okresy prowadzenia pojazdu</b>					
<b>B1</b>	Art. 6 ust. 1	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godz., jeżeli jego wydłużenie do 10 godz. nie jest dozwolone	9h<...<10h			x
<b>B2</b>			10h<...<11h		x	
<b>B3</b>			11<...	x		
<b>B4</b>		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godz., jeżeli jego wydłużenie jest dozwolone	10h<...<11h			x
<b>B5</b>			11h<...<12h		x	
<b>B6</b>			12h<...	x		
<b>B7</b>	Art. 6 ust. 2	Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu	56h<...<60h			x
<b>B8</b>			60h<...<70h		x	
<b>B9</b>			70h<...	x		
<b>B 10</b>	Art. 6 ust.	Przekroczenie łącznego	90h<...<100h			x

<b>B 11</b>	3	czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni	100h<...<112h30		x	
<b>B 12</b>			112h30<...	x		
<b>C</b>	<b>Przerwy</b>					
<b>C1</b>	Art. 7	Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu	4h30<...<5h			x
<b>C2</b>			5h<...<6h		x	
<b>C3</b>			6h<...	x		
<b>D</b>	<b>Okresy odpoczynku</b>					
<b>D1</b>	Art. 8 ust. 2	Niespełnienie wymogu 11 godz. dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	10h<...<11h			x
<b>D2</b>			8h30<...<10h		x	
<b>D3</b>				...<8h30	x	
<b>D4</b>		Niespełnienie wymogu 9 godz. skróconego dziennego okresu odpoczynku, jeżeli skrócenie jest dozwolone	8h<...<9h			x
<b>D5</b>			7h<...<8h		x	
<b>D6</b>			...<7h	x		
<b>D7</b>			Niespełnienie wymogu 3 godz. + 9 godz. dzielonego dziennego czasu odpoczynku	3h+(8h<...<9h)		
<b>D8</b>		3h+(7h<...<8h)			x	
<b>D9</b>		3h+(...<7h)		x		
<b>D 10</b>		Art. 8 ust. 5	Niespełnienie wymogu 9 godz. dziennego okresu odpoczynku w przypadku załogi kilkuosobowej	8h<...<9h		
<b>D11</b>	7h<...<8h				x	
<b>D12</b>	...<7h			x		

<b>D 13</b>	Art. 8 ust. 6	Niespełnienie wymogu 24 godz. skróconego tygodniowego okresu odpoczynku	22h<...<24h			x
<b>D 14</b>			20h<...<22h		x	
<b>D 15</b>			...<20h	x		
<b>D 16</b>		Niespełnienie wymogu 45 godz. tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	42h<...<45h			x
<b>D 17</b>			36h<...<42h		x	
<b>D 18</b>			...<36h	x		
<b>E</b>	<b>Rodzaj wynagrodzenia</b>					
<b>E1</b>	Art. 10 ust. 1	Uzależnienie wynagrodzenia od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy		x		
<b>Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85</b>						
<b>F</b>	<b>Instalacja urządzenia rejestrującego</b>					
<b>F1</b>	Art. 3 ust. 1	Niezainstalowanie i nieużywanie urządzenia rejestrującego typu homologowanego		x		

<b>G</b>	<b>Użytkowanie urządzenia rejestrującego, karty kierowcy lub wykresówki</b>				
<b>G1</b>	Art. 13	Niepoprawne działanie urządzenia rejestrującego (na przykład: niewłaściwie kontrolowane, skalibrowane lub zapieczętowane urządzenie rejestrujące)	x		
<b>G2</b>		Niewłaściwe stosowanie urządzenia rejestrującego (niestosowanie ważnej karty kierowcy, świadome nadużycie itp.)	x		
<b>G3</b>	Art. 14 ust. 1	Niewystarczająca liczba wykresówek w pojeździe		x	
<b>G4</b>		Niezatwierdzony wzór wykresówki		x	
<b>G5</b>		Niewystarczająca ilość papieru na wydruki w pojeździe			x
<b>G6</b>	Art. 14 ust. 2	Nieprzechowywanie przez przedsiębiorstwo wykresówek, wydruków oraz wczytanych danych	x		
<b>G7</b>	Art. 14 ust. 4	Posiadanie przez kierowcę więcej niż jednej ważnej karty kierowcy	x		
<b>G8</b>	Art. 14 ust. 4	Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną ważną kartą	x		
<b>G9</b>	Art. 14 ust. 4	Posługiwanie się kartą uszkodzoną lub kartą, której okres ważności upłynął	x		
<b>G10</b>	Art. 14 ust. 5	Dane rejestrowane i przechowywane nie są dostępne przez co najmniej 365 dni	x		
<b>G11</b>	Art. 15 ust. 1	Używanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub kart kierowcy z czytelnymi danymi			x
<b>G12</b>		Używanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub kart kierowcy z nieczytelnymi danymi	x		
<b>G13</b>		Niezwrócenie się w terminie 7 dni kalendarzowych o duplikat karty kierowcy, która została zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona			x

<b>G 14</b>	Art. 15 ust. 2	Niepoprawne stosowanie wykresówek/karty kierowcy	x		
<b>G 15</b>		Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy, mające wpływ na rejestrację odpowiednich danych	x		
<b>G 16</b>		Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy bez wpływu na rejestrowane dane			x
<b>G 17</b>		Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, ale bez utraty danych			x
<b>G 18</b>		Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, wraz z utratą danych	x		
<b>G 19</b>		Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych w stosownych przypadkach	x		
<b>G 20</b>		Stosowanie nieprawidłowej wykresówki lub włożenie karty kierowcy w nieodpowiedni otwór (załoga kilkuosobowa)	x		
<b>G 21</b>	Art. 15 ust. 3	Czas zapisany na wykresówce nie zgadza się z oficjalnym czasem kraju rejestracji pojazdu		x	
<b>G 22</b>		Niepoprawne stosowanie przełączników	x		
<b>H</b>	<b>Wprowadzanie informacji</b>				
<b>H1</b>	Art. 15 ust. 5	Brak nazwiska na wykresówce	x		
<b>H2</b>		Brak imienia na wykresówce	x		
<b>H3</b>		Brak daty rozpoczęcia lub zakończenia używania wykresówki		x	
<b>H4</b>		Brak miejsca rozpoczęcia lub zakończenia używania wykresówki			x
<b>H5</b>		Brak numeru rejestracyjnego na wykresówce			x
<b>H6</b>		Brak na wykresówce wskazania licznika długości drogi (przy rozpoczęciu)		x	

<b>H7</b>		Brak na wykresówce wskazania licznika długości drogi (przy zakończeniu)			X
<b>H8</b>		Brak na wykresówce godziny, o której miała miejsce zmiana pojazdu			X
<b>H9</b>	Art. 15 ust. 5a	Niewprowadzenie symbolu państwa w urządzeniu rejestrującym			X
<b>I</b>	<b>Przedstawianie informacji</b>				
<b>I1</b>	Art. 15 ust. 7	Odmowa poddania się kontroli	X		
<b>I2</b>	Art. 15 ust. 7	Nieemożność okazania zapisów z bieżącego dnia	X		
<b>I3</b>		Nieemożność okazania zapisów z poprzednich 28 dni	X		
<b>I4</b>		Nieemożność okazania zapisów z karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę	X		
<b>I5</b>		Nieemożność okazania zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 28 dni	X		
<b>I6</b>		Nieemożność okazania karty kierowcy	X		
<b>I7</b>		Nieemożność okazania wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 28 dni	X		
<b>J</b>	<b>Oszustwa</b>				
<b>J1</b>	Art. 15 ust. 8	Falszowanie, likwidowanie i niszczenie danych zarejestrowanych na wykresówkach, przechowywanych przez urządzenie rejestrujące lub kartę kierowcy albo zarejestrowanych na wydrukach z urządzenia rejestrującego	X		
<b>J2</b>		Manipulowanie urządzeniem rejestrującym, wykresówką lub kartą kierowcy, które mogłyby spowodować sfałszowanie danych lub informacji wydrukowanych	X		
<b>J3</b>		Obecność w pojeździe sprzętu manipulującego,	X		



		który mógłby zostać użyty w celu sfalszowania danych lub informacji wydrukowanych (przełącznik/kabel itp.)			
<b>K</b>	<b>Awarie</b>				
<b>K1</b>	Art. 16 ust. 1	Niewykonanie naprawy przez uprawnionego instalatora lub warsztat	x		
<b>K2</b>		Niewykonanie naprawy na trasie		x	
<b>L</b>	<b>Ręczne zapisy na wydrukach</b>				
<b>L1</b>	Art. 16 ust. 2	Niezaznaczenie przez kierowcę wszystkich informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, jeżeli urządzenie rejestrujące nie działa lub działa wadliwie	x		
<b>L2</b>		Brak numeru karty kierowcy lub nazwiska lub numeru prawa jazdy na tymczasowej wykresówce	x		
<b>L3</b>		Brak podpisu na tymczasowej wykresówce		x	
<b>L4</b>	Art. 16 ust. 3	Brak formalnego zgłoszenia zaginięcia lub kradzieży karty kierowcy właściwym władzom państwa członkowskiego, w którym dokonano kradzieży	x		

(\*)

**BPN – bardzo poważne naruszenie**

**PN – poważne naruszenie**

**NMW – naruszenie mniejszej wagi**

## UZASADNIENIE

Niniejszy projekt rozporządzenia jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w *art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym, zwanej dalej „ustawą”* (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.) i związany jest z wydaniem przez Komisję Wspólnot Europejskich *Dyrektywy Komisji 2009/5/WE z dnia 30 stycznia 2009 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym*, która zobowiązuje państwa członkowskie do wprowadzenia w życie przepisów niezbędnych do wykonania Dyrektywy najpóźniej do dnia 31 grudnia 2009 r.

Projektowane rozporządzenie określa sposób dokonywania oceny ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców.

Projektowane rozporządzenie określa, na podstawie wyników kontroli drogowych przeprowadzanych przez uprawnione do tego organy kontroli, ryzyko występowania naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, jak również na warunki konkurencji. Określanie współczynnika ryzyka występowania naruszeń dokonuje się poprzez zestawianie liczby ww. naruszeń, stwierdzonych podczas kontroli drogowych w danym roku kalendarzowym, do liczby kontroli drogowych podmiotu wykonującego przewóz drogowy, przeprowadzonych w danym roku.

Wykaz przedmiotowych naruszeń oraz stosowania urządzeń rejestrujących, będących podstawą oceny ryzyka został określony w załączniku do projektowanego rozporządzenia. W wykazie tym zamieszczone zostały naruszenia wskazane w załączniku do *Dyrektywy Komisji 2009/5/WE zmieniającej załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady nr 3820/85 i 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym*.

Realizacja przepisów rozporządzenia spowoduje, że podmioty o wysokim stopniu ryzyka mogą być częściej kontrolowane, co w konsekwencji powinno doprowadzić do zapobieżenia naruszeniom i tym samym zmniejszenia ich liczby.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt

rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych, w rozumieniu *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 239, poz. 2039 i Dz. U. z 2004 r. Nr 65, poz. 597)*, w związku z tym nie podlegają notyfikacji.

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

## **Ocena Skutków Regulacji (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Regulacja oddziaływać będzie na podmioty wykonujące przewozy drogowe.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany w ramach konsultacji społecznych do stowarzyszeń, izb i organizacji zrzeszających przewoźników drogowych wymienionych poniżej:

- 1) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
- 2) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
- 3) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
- 4) Polska Izba Gospodarcza Transportu Drogowego i Spedycji,
- 5) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych,
- 6) Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego.

### **3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Brak wpływu przedmiotowej regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

### **4. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

### **5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Proponowana regulacja będzie miała wpływ na konkurencyjność i przedsiębiorczość oraz funkcjonowanie przedsiębiorstw. Regulacja zapewni dokładniejsze i częstsze kontrole przedsiębiorców o wysokim stopniu ryzyka.

### **6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie rozporządzenia nie wywoła skutków wpływających na sytuację i rozwój regionalny.