

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

z dnia .....2019 r.

**w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy  
w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu,  
obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60, 125, 690 i 730) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa system oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów.

2. System oceny ryzyka, o którym mowa w ust. 1, tworzą:

- 1) wykaz podmiotów dokonujących naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, zawarty w centralnej ewidencji naruszeń, o której mowa w art. 80 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 2) wykaz naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców<sup>3)</sup>, w tym stosowania tachografów<sup>4)</sup>, określony w załączniku do niniejszego rozporządzenia;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 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 (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającą dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 35, Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2009, str. 39, Dz. Urz. UE L 29 z 31.01.2009, str. 45 i Dz. Urz. L 256 z 29.09.2009, str. 38 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8).

<sup>3)</sup> 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 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, Dz. Urz. UE L 51 z 26.02.2008, str. 27, Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, Dz. Urz. L 48 z 23.02.2011, str. 19, Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 293 z 09.10.2014, str. 60 oraz Dz. Urz. UE L 195 z 20.07.2016, str. 83).

- 3) sposób obliczania współczynnika ryzyka występowania naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów;
- 4) wykaz podmiotów o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów.

§ 2. 1. Ustalenie ryzyka występowania naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów następuje na podstawie analizy wyników kontroli drogowych, które przeprowadzone są przez uprawnione do tego podmioty, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 1-4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

2. Przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów uwzględnia się naruszenia popełnione przez podmiot wykonujący przewóz drogowy stwierdzone podczas kontroli drogowej, z uwzględnieniem ust. 3 i 4.

3. W przypadku gdy podczas kontroli drogowej stwierdzono popełnienie naruszenia z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów przez:

- 1) zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, wyznaczonych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, albo
- 2) kierowcę wykonującego przewóz na rzecz tego podmiotu  
- a nie stwierdzono popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy - przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń, uwzględnia się odpowiednio naruszenia osób, o których mowa w pkt 1 albo 2.

4. W przypadku gdy podczas kontroli drogowej stwierdzono popełnienie naruszenia z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów przez:

---

<sup>4)</sup> 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. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1).

- 1) zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, wyznaczonych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, oraz
- 2) kierowcę wykonującego przewóz na rzecz tego podmiotu  
- a nie stwierdzono popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy - przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń, uwzględnia się naruszenia osoby, o której mowa w pkt 1.

5. Przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń, uwzględnia się naruszenia stwierdzone na podstawie ostatecznej decyzji o nałożeniu kary lub mandatu karnego, na dzień określenia współczynnika.

6. Współczynnik ryzyka występowania naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, oblicza się według wzoru:

$$wr = \frac{(n_1 \times w_1) + (n_2 \times w_2) + (n_3 \times w_3) + (n_4 \times w_4)}{m}$$

gdzie:

wr - współczynnik ryzyka

$n_1$  - łączna liczba NMW

$n_2$  - łączna liczba PN

$n_3$  - łączna liczba BPN

$n_4$  - łączna liczba NN

$w_1$  - wartość punktowa dla NMW wynosi 1

$w_2$  - wartość punktowa dla PN wynosi 3

$w_3$  - wartość punktowa dla BPN wynosi 5

$w_4$  - wartość punktowa dla NN wynosi 7

m - liczba kontroli drogowych danego podmiotu w roku

NMW - naruszenie mniejszej wagi

PN - poważne naruszenie

BPN - bardzo poważne naruszenie

NN - najpoważniejsze naruszenie.

§ 3. 1. Na podstawie analizy stwierdzonych podczas kontroli drogowych naruszeń w zakresie czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów w danym roku kalendarzowym, Główny

Inspektor Transportu Drogowego, do dnia 31 marca roku następnego, określi wartość wysokiego współczynnika ryzyka występowania naruszeń.

2. Wykaz, o którym mowa w § 1 ust. 2 pkt 4, ustala się na podstawie wyników kontroli drogowych podmiotów wykonujących przewóz drogowy, przeprowadzonych w roku kalendarzowym, dla którego został określony współczynnik, o którym mowa w ust. 1.

3. Podmioty ujęte w wykazie, o którym mowa w § 1 ust. 2 pkt 4, podlegają kontroli zgodnie z przepisami rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2018 r. poz. 646, 1479, 1629, 1633 i 2212) w okresie do dnia 31 marca roku następującego po roku w którym określono współczynnik, o którym mowa w ust. 1.

§ 4. 1. Sposób obliczania współczynnika ryzyka występowania naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, o którym mowa w § 2, Główny Inspektor Transportu Drogowego zastosuje po raz pierwszy do określenia wartości wysokiego współczynnika ryzyka występowania naruszeń w 2019 r.

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wartość wysokiego współczynnika ryzyka występowania naruszeń w 2019 r. do dnia 31 marca 2020 r.

3. Podmioty ujęte w wykazie podmiotów o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń ustalonym na podstawie przepisów dotychczasowych podlegają kontroli w roku następującym po roku, dla którego został określony wysoki współczynnik ryzyka występowania naruszeń.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>5)</sup>

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**w porozumieniu:**

---

<sup>5)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców (Dz. U. poz. 462), które zgodnie z art. 70 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (poz. 1480) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

**MINISTER SPRAW  
WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI**

**MINISTER FINANSÓW**

Za zgodność pod względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym

Tomasz Behrendt

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego  
w Ministerstwie Infrastruktury

**/ - P O D P I S A N O E L E K T R O N I C Z N I E /**

**Załącznik do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury z dnia... (poz. ...)**

**WYKAZ NARUSZEŃ Z ZAKRESU CZASU PROWADZENIA POJAZDU,  
OBOWIĄZKOWYCH PRZERW I CZASU ODPOCZYNKU KIEROWCÓW,  
W TYM STOSOWANIA TACHOGRAFÓW**

Tabela 1

|   |   |   |
|---|---|---|
| Wykaz naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów popełnionych przez kierowcę wraz z numerami grup naruszeń oraz wagą naruszeń wskazanymi w załączniku III do rozporządzenia 2016/403 <sup>1)</sup> |   |   |
| Lp.   | Wykaz naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów popełnionych przez kierowcę       | Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku III do rozporządzenia 2016/403 <sup>1)</sup> (NMW - naruszenie mniejszej wagi, PN - poważne naruszenie, BPN - bardzo poważne naruszenie, NN - najpoważniejsze naruszenie) |
| 1.  | Nieokazanie wykresówki, zapisów odręcznych, wydruków, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę, za bieżący dzień oraz poprzednie 28 dni - za każdy dokument | I2 - BPN<br>I5 - BPN  |
| 2.  | Nieokazanie danych z karty kierowcy   | I3 - BPN  |
| 3.  | Prowadzenie pojazdu z naruszeniem przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązujących przerwach i odpoczynku   |   |
|   | 3.1. Przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu:  |   |
|   | 1) o czas do 1 godziny  | B1 - NMW, B5 - NMW  |
|   | 2) za każdą następną rozpoczętą godzinę   | B2 - PN, B3 - BPN,  |

|    |  |   |
|----|--|---|
|    |  | B4 - NN,<br>B6 - PN, B7 - BPN,<br>B8 - NN   |
|    | 3.2. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:   |   |
|    | 1) o czas powyżej 15 minut do 30 minut   | C1 - NMW  |
|    | 2) za każde następne rozpoczęte 30 minut   | C2 - PN, C3 - BPN   |
|    | 3.3. Skrócenie dziennego okresu odpoczynku:  |   |
|    | 1) o czas do 1 godziny   | D1 - NMW, D4 - NMW,<br>D7 - NMW, D10 - NMW  |
|    | 2) za każdą następną rozpoczętą godzinę  | D2 - PN, D3 - BPN,<br>D5 - PN, D6 - BPN,<br>D8 - PN, D9 - BPN,<br>D11 - PN, D12 - BPN |
|    | 3.4. Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku:   |   |
|    | 1) o czas do 1 godziny   |   |
|    | 2) za każdą następną rozpoczętą godzinę  | D13 - NMW, D14 - PN,<br>D15 - BPN,<br>D16 - NMW, D17 - PN,<br>D18 - BPN               |
|    | 3.5. Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o czas powyżej 30 minut do 2 godzin oraz za każdą następną rozpoczętą godzinę                    | B9 - NMW, B10 - PN,<br>B11 - BPN, B12 - NN  |
| 4. | Naruszenie przepisów o używaniu tachografów, wykresówek lub kart kierowców   |   |
|    | 4.1. Nierejestrowanie za pomocą tachografu na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi | H13 - BPN   |
|    | 4.2. Posiadanie przez kierowcę co najmniej dwóch własnych, ważnych kart kierowcy lub posługiwanie się nimi   | H2 - BPN  |

|  |           |
|--|-----------|
| 4.3. Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy - za każdy dzień   | H18 - BPN |
| 4.4. Wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego z niedziałającym lub niewłaściwie działającym tachografem po upływie okresu dopuszczalnego w art. 37 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 <sup>2)</sup>   | J1 - BPN  |
| 4.5. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który został odłączony   | H7 - BPN  |
| 4.6. Nieuzasadnione użycie kilku wykresówek w ciągu tego samego 24-godzinnego okresu - za każdy dzień  | H12 - BPN |
| 4.7. Używanie wykresówki powyżej okresu, na jaki jest przeznaczona, wraz z utratą danych - za każdą wykresówkę   | H14 - BPN |
| 4.8. Zastosowanie wykresówki nieposiadającej świadectwa homologacji typu lub nieprzeznaczonej dla danego typu tachografu - za każdą wykresówkę   | H17 - PN  |
| 4.9. Okazanie podczas kontroli brudnej lub uszkodzonej wykresówki lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi - za kartę lub każdą wykresówkę   | H15 - BPN |
| 4.10. Nieumieszczenie na wykresówce lub wydruku wymaganych wpisów lub umieszczenie na wykresówce lub wydruku nieczytelnych wpisów ręcznych - za każdą wykresówkę lub za każdy wydruk   | H16 - BPN |
| 4.11. Okazanie podczas kontroli wykresówki, wydruku z tachografu lub karty kierowcy, które nie zawierają wprowadzonych ręcznie bądź automatycznie wszystkich wymaganych danych dotyczących okresów aktywności kierowcy lub symbolu państwa miejsca rozpoczęcia lub zakończenia dziennego okresu pracy, w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni - za każdy dzień | I4 - BPN  |
| 4.12. Jednoczesne używanie kilku wykresówek  | H12 - BPN |



|  |           |
|--|-----------|
| 4.13. Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę nieposiadającego wymaganych zapisów odręcznych i wydruków z tachografu w przypadku uszkodzenia karty kierowcy, jej niesprawności lub nieposiadania - za każdy brakujący wydruk | J2 - BPN  |
| 4.14. Niewłaściwa obsługa lub odłączenie homologowanego i sprawnego technicznie tachografu, skutkujące nierejestrowaniem na wykresówce lub karcie kierowcy aktywności kierowcy, prędkości pojazdu lub przebytej drogi              | H7 - BPN  |
| 4.15. Używanie cudzej karty kierowcy   | H4 - NN   |
| 4.16. Używanie cudzej wykresówki   | H12 - BPN |
| 4.17. Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów  | H5 - NN   |
| 4.18. Wykonywanie przewozu drogowego w załodze kilkuosobowej z włożeniem wykresówki lub karty kierowcy lub wykresówek lub kart kierowcy w nieodpowiednie czytniki tachografu   | H17 - PN  |

Tabela 2

|   |   |   |
|---|---|---|
| Wykaz naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów popełnionych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy wraz z numerami grup naruszeń oraz wagą naruszeń wskazanymi w załączniku III do rozporządzenia 2016/403 <sup>1)</sup> |   |   |
| Lp.   | Wykaz naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów popełnionych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy | Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku III do rozporządzenia 2016/403 <sup>1)</sup><br>(NMW - naruszenie |

|      |  |   |
|------|--|---|
|      |  | mniejszej wagi, PN -<br>poważne naruszenie, BPN<br>- bardzo poważne<br>naruszenie, NN -<br>najpoważniejsze<br>naruszenie) |
| 1.   | NARUSZENIE OGÓLNYCH ZASAD I WARUNKÓW WYKONYWANIA<br>ZAWODU PRZEWOŹNIKA DROGOWEGO I PRZEWOZÓW NA POTRZEBY<br>WŁASNE   |   |
|      | 1.1. Niepoddanie się lub uniemożliwienie przeprowadzenia<br>kontroli w całości lub w części  | I1 - BPN  |
|      | 1.2. Uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od przebytej<br>odległości lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli może to<br>zagrozić bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do<br>naruszania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 <sup>3)</sup> | F1 - BPN  |
| 2.   | NARUSZENIE PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH CZASU PRACY KIEROWCÓW   |   |
| 2.1. | Okresy prowadzenia pojazdu   |   |
|      | 2.1.1. Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godzin w<br>sytuacji, gdy kierowca dwukrotnie w danym tygodniu wydłużył jazdę dzienną do 10<br>godzin:  |   |
|      | 1) o czas powyżej 15 minut do mniej niż 1 godziny  | B1 - NMW  |
|      | 2) o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin   | B2 - PN   |
|      | 3) za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin   | B3 - BPN  |
|      | 4) za każdą rozpoczętą godzinę od 13 godzin i 30 minut,<br>w przypadku braku jakiegokolwiek przerwy lub odpoczynku<br>trwającego co najmniej 4 godziny i 30 minut  | B4 - NN   |
|      | 2.1.2. Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godzin w<br>sytuacji, gdy jego wydłużenie w danym tygodniu było dozwolone:   |   |
|      | 1) o czas do mniej niż 1 godziny   | B5 - NMW  |
|      | 2) o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin   | B6 - PN   |

|      |  |                     |
|------|--|---------------------|
|      | 3) za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin   | B7 - BPN            |
|      | 4) za każdą rozpoczętą godzinę od 15 godzin, w przypadku braku jakiegokolwiek przerwy lub odpoczynku trwającego co najmniej 4 godziny i 30 minut | B8 - NN             |
|      | 2.1.3. Przekroczenie dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu:  |                     |
|      | 1) o czas powyżej 30 minut do mniej niż 4 godzin   | B9 - NMW            |
|      | 2) o czas od 4 godzin do mniej niż 9 godzin  | B10 - PN            |
|      | 3) o czas od 9 godzin do mniej niż 14 godzin   | B11 - BPN           |
|      | 4) za każdą rozpoczętą godzinę od 14 godzin  | B12 - NN            |
|      | 2.1.4. Przekroczenie maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu:   |                     |
|      | 1) o czas do mniej niż 10 godzin   | B13 - NMW           |
|      | 2) o czas od 10 godzin do mniej niż 15 godzin  | B14 - PN            |
|      | 3) o czas od 15 godzin do mniej niż 22 godzin i 30 minut   | B15 - BPN           |
|      | 4) za każdą rozpoczętą godzinę od 22 godzin i 30 minut   | B16 - NN            |
| 2.2. | Okresy odpoczynku  |                     |
|      | 2.2.1. Skrócenie wymaganego regularnego okresu odpoczynku dziennego:   |                     |
|      | 1) o czas do 1 godziny   | D1 - NMW            |
|      | 2) o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin i 30 minut   | D2 - PN             |
|      | 3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin i 30 minut   | D3 - BPN            |
|      | 2.2.2. Niespełnienie wymogu dzielonego dziennego okresu odpoczynku:  |                     |
|      | 1) skrócenie drugiej części odpoczynku dzielonego o czas do 1 godziny  | D7 - NMW            |
|      | 2) skrócenie drugiej części odpoczynku dzielonego o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin   | D8 - PN             |
|      | 3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin  | D9 - BPN            |
|      | 2.2.3. Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku dziennego - zarówno w przypadku załogi jednoosobowej, jak i załogi kilkusobowej:        |                     |
|      | 1) o czas do 1 godziny   | D4 - NMW, D10 - NMW |

|      |   |                     |
|------|---|---------------------|
|      | 2) o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin   | D5 - PN, D11 - PN   |
|      | 3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin   | D6 - BPN, D12 - BPN |
|      | 2.2.4. Skrócenie regularnego okresu odpoczynku tygodniowego, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone:                                      |                     |
|      | 1) o czas do 3 godzin   | D16 - NMW           |
|      | 2) o czas powyżej 3 godzin do 9 godzin  | D17 - PN            |
|      | 3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 9 godzin   | D18 - BPN           |
|      | 2.2.5. Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku tygodniowego:  |                     |
|      | 1) o czas do 2 godzin   | D13 - NMW           |
|      | 2) o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin  | D14 - PN            |
|      | 3) o czas powyżej 4 godzin  | D15 - BPN           |
|      | 2.2.6. Przekroczenie 6 kolejnych okresów 24-godzinnych od uprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku:                                       |                     |
|      | 1) o czas do mniej niż 3 godzin   | D19 - NMW           |
|      | 2) o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin  | D20 - PN            |
|      | 3) o czas od 12 godzin  | D21 - BPN           |
| 2.3. | Przerwy   |                     |
|      | 2.3.1. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:  |                     |
|      | 1) o czas do mniej niż 30 minut   | C1 - NMW            |
|      | 2) o czas od 30 minut do mniej niż 1 godzina i 30 minut   | C2 - PN             |
|      | 3) za każde rozpoczęte 30 minut od 1 godziny i 30 minut   | C3 - BPN            |
|      | 4) w międzynarodowym okazjonalnym przewozie osób, w godzinach od 22 <sup>00</sup> do 6 <sup>00</sup> , gdy pojazd obsługuje jeden kierowca: |                     |
|      | a) o czas do mniej niż 1 godzina i 30 minut   | E6 - PN             |
|      | b) o czas od 1 godziny i 30 minut   | E7 - BPN            |
| 2.4. | Odstępstwo dotyczące odłożenia okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów 24-godzinnych  |                     |
|      | 2.4.1. Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku po 12 kolejnych okresach 24-godzinnych:   |                     |

|      |   |          |
|------|---|----------|
|      | 2) o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin  | E4 - PN  |
|      | 3) za każdą godzinę powyżej 4 godzin  | E5 - BPN |
|      | 2.4.2. Przekroczenie 12 kolejnych okresów 24-godzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku:   |          |
|      | 1) o czas do mniej niż 3 godzin   | E1 - NMW |
|      | 2) o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin  | E2 - PN  |
|      | 3) za każdą godzinę od 12 godzin  | E3 - BPN |
| 3.   | NARUSZENIE PRZEPISÓW O STOSOWANIU TACHOGRAFÓW   |          |
| 3.1. | Naruszenie zasad i warunków wyposażenia pojazdu w tachograf   |          |
|      | 3.1.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w wymagany tachograf posiadający świadectwo homologacji typu  | G1 - NN  |
|      | 3.1.2. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, przyrząd rejestrujący, czujnik ruchu, urządzenie zewnętrzne GNSS lub urządzenie wczesnego wykrywania na odległość, nieposiadające świadectwa homologacji typu lub tachograf lub powyżej wymieniony element składowy tachografu, który został podrobiony lub przerobiony | G1 - NN  |
|      | 3.1.3. Podłączenie do tachografu niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf lub korzystanie z tego urządzenia lub przedmiotu  | H8 - NN  |
|      | 3.1.4. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który nie został sprawdzony lub poddany przeglądowi przez warsztat posiadający zezwolenie   | H1 - BPN |
|      | 3.1.5. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w nieprawidłowo działający tachograf, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w lp. 3.1.1-3.1.4.  | H6 - BPN |

|      |   |           |
|------|---|-----------|
| 3.2. | Wykonywanie przewozu drogowego z ingerencją w działanie tachografu lub dane rejestrowane przez tachograf  |           |
|      | 3.2.1. Niewłaściwa obsługa lub odłączenie homologowanego i sprawnego technicznie tachografu, skutkujące nierejestrowaniem na wykresówce lub na karcie kierowcy aktywności kierowcy, prędkości pojazdu lub przebytej drogi                         | H7 - BPN  |
|      | 3.2.2. Ukrywanie, likwidowanie, niszczenie, podrabianie lub przerabianie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i pobranych z tachografu lub karty kierowcy  | H9 - NN   |
| 3.3. | Naruszenie zasad i warunków użytkowania tachografu  |           |
|      | 3.3.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf cyfrowy przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy   | H3 - NN   |
|      | 3.3.2. Posiadanie lub posługiwanie się przez kierowcę więcej niż jedną własną, ważną kartą kierowcy   | H2 - BPN  |
|      | 3.3.3. Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą   | H4 - NN   |
|      | 3.3.4. Jednoczesne używanie kilku wykresówek przez kierowcę   | H12 - BPN |
|      | 3.3.5. Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy, mające wpływ na rejestrację danych  | H13 - BPN |
|      | 3.3.6. Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, skutkujące utratą danych zapisanych na wykresówce lub na karcie kierowcy, bądź uniemożliwiający odczyt aktywności zapisanych na wykresówce | H14 - BPN |
|      | 3.3.7. Okazanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi - za każdą kartę lub każdą wykresówkę   | H15 - BPN |

|   |           |
|---|-----------|
| 3.3.8. Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych na wykresówkę lub kartę kierowcy - za każdy wpis   | H16 - BPN |
| 3.3.9. Niezaznaczenie przez kierowcę na wykresówce lub wykresówce dołączanej do karty kierowcy wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, gdy tachograf nie działa lub działa wadliwie - za każdy dzień | J2 - BPN  |
| 3.3.10. Wykonywanie przewozu drogowego w załodze kilkuosobowej z włożeniem wykresówki lub karty kierowcy lub wykresówek lub kart kierowcy w nieodpowiednie czytniki tachografu  | H17 - PN  |
| 3.3.11. Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy - za każdy dzień   | H18 - BPN |
| 3.3.12. Niewykonanie naprawy tachografu w warsztacie posiadającym zezwolenie  | J1 - BPN  |
| 3.3.13. Niewykonanie naprawy tachografu w warsztacie posiadającym zezwolenie po upływie dopuszczalnego w art. 37 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 <sup>2)</sup> okresu prowadzenia pojazdu  | J1 - BPN  |
| 3.3.14. Nieumieszczenie na wykresówce lub wydruku wymaganych wpisów lub umieszczenie na wykresówce lub wydruku nieczytelnych wpisów ręcznych  | H16 - BPN |
| 3.3.15. Nieprzechowywanie przez co najmniej rok wykresówek, wydruków oraz pobranych danych lub dokumentów potwierdzających fakt nieprowadzenia pojazdu - za każdy dzień w odniesieniu do każdego kierowcy                                     | H10 - BPN |
| 3.3.16. Nieudostępnienie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówek oraz pobranych i przechowywanych danych  | H11 - BPN |

|  |  |           |
|--|--|-----------|
|  | z karty kierowcy i tachografu cyfrowego - za każdy dzień w odniesieniu do każdego kierowcy                                       |           |
|  | 3.3.17. Niepoprawne stosowanie wykresówek lub karty kierowcy, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w lp. 3.3.1-3.3.10 i 3.3.14 | H12 - BPN |

Tabela 3

|  |  |  |
|--|--|--|
| Wykaz naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów popełnionych przez zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym <sup>4)</sup> wraz z numerami grup naruszeń oraz wagą naruszeń wskazanymi w załączniku III do rozporządzenia 2016/403 <sup>1)</sup> |  |  |
| Lp.  | Wykaz naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów popełnionych przez zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym <sup>4)</sup> | Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku III do rozporządzenia 2016/403 <sup>1)</sup><br>(NMW - naruszenie mniejszej wagi, PN - poważne naruszenie, BPN - bardzo poważne naruszenie, NN - najpoważniejsze naruszenie) |
| 1.   | Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, który:  |  |
|  | 1.1. nie posiada ważnej karty kierowcy   | H3 - NN  |
|  | 1.2. posługuje się kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów   | H5 - NN  |
|  | 1.3. nie posiada wieku wymaganego dla wykonywanego   | A1 - PN  |



|    |   |          |
|----|---|----------|
|    | przewozu  |          |
| 2. | Przekroczenie przez kierowcę dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o co najmniej 14 godzin  | B12 - NN |
| 3. | Przekroczenie przez kierowcę dopuszczalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o co najmniej 23 godziny  | B16 - NN |
| 4. | Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w wymagany tachograf posiadający świadectwo homologacji typu   | G1 - NN  |
| 5. | Korzystanie przez kierowcę z niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf   | H8 - NN  |
| 6. | Brak organizacji pracy kierowcy lub nieprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy - w zakresie umożliwienia kierowcom przestrzegania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 <sup>3)</sup> | F2 - BPN |

Objaśnienia:

<sup>1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8).

<sup>2)</sup> 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. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1).

<sup>3)</sup> 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 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, Dz. Urz. UE L 51 z 26.02.2008, str. 27, Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, Dz. Urz. UE L 48 z 23.02.2011 str. 19, Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L293 z 09.10.2014, str.60 oraz Dz. Urz. UE L 195 z 20.07.2016, str. 83).

<sup>4)</sup> Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60, 125 i 730).

**Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Identyfikator dokumentu | 39509.254695.189427  |
| Nazwa dokumentu         | Projekt rozp. zm. rozp. MI ws. systemu oceny ryzyka ver. 20.05.2019 uzg. formalno-prawne DP - akceptacja.pdf |
| Tytuł dokumentu         | Projekt rozp. zm. rozp. MI ws. systemu oceny ryzyka ver. 20.05.2019 uzg. formalno-prawne DP - akceptacja     |
| Sygnatura dokumentu     |  |
| Data dokumentu          | 2019-05-24   |
| Skrót dokumentu         | E87A7FD758E5329592BA9DE2E710CCED7C11D6A4   |
| Wersja dokumentu        | 1.2  |
| Data podpisu            | 2019-05-24 13:55:49  |
| Podpisane przez         | Tomasz Krzysztof Behrendt Zastępca Dyrektora   |

EZD 3.71.481.481.16643

Data wydruku: 2019-05-31

Autor wydruku: Wachnik Artur (Główny Specjalista)

## UZASADNIENIE

Niniejszy projekt rozporządzenia jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2019 poz. 58, z późn. zm.) i ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego załącznik III do 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 (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG oraz zapewnienie zgodności polskiego porządku prawnego z rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

Mając na uwadze fakt, że zgodnie z art. 70 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. poz. 1480) dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców (Dz. U. poz. 462), wydane na podstawie art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zachowuje moc nie dłużej niż do dnia 3 września 2019 r., konieczne jest wydanie nowego rozporządzenia w przedmiotowym zakresie.

Zgodnie z art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE państwa członkowskie uzupełnią system oceny ryzyka o naruszenia określone w tym rozporządzeniu. Dotychczasowa regulacja miała zatem jedynie charakter przejściowy do czasu określenia przez Komisję wykazu kategorii, rodzajów i wagi naruszeń przepisów unijnych (art. 6 ust. 2 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009), w związku z czym konieczna jest zmiana załącznika do rozporządzenia.

Projektowane rozporządzenie określa sposób dokonywania oceny ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, a także stosowania tachografów.

Projektowany § 2 ust. 1 rozporządzenia wprowadza zasadę, zgodnie z którą ustalenie ryzyka występowania naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdu, obowiązujących przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów następować będzie na podstawie analizy wyników kontroli drogowych przeprowadzonych przez uprawnione do tego podmioty, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 1-4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

W projektowanym § 2 ust. 2 rozporządzenia wprowadza się również zasadę, zgodnie z którą ustalenie współczynnika ryzyka występowania naruszeń będzie odbywać się na podstawie stwierdzonych w trakcie kontroli drogowych naruszeń podmiotu wykonującego przewóz drogowy. Dotychczas obowiązujące regulacje przy ustalaniu ryzyka występowania

naruszeń nakazywały branie pod uwagę zarówno wyników kontroli drogowych jak również w siedzibie podmiotu wykonującego przewóz drogowy, co powodowało, że podmiot skontrolowany w siedzibie z większym prawdopodobieństwem mógł osiągnąć lub przekroczyć wysoki współczynnik ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, a także stosowania tachografów przez co był typowany do kontroli w kolejnym roku kalendarzowym.

Konsekwencją wprowadzanej zmiany jest również ograniczenie grupy podmiotów wykonujących kontrole, których wyniki będą poddane analizie w procesie ustalania ryzyka występowania naruszeń, do: inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariuszy Policji, Krajowej Administracji Skarbowej i Straży Granicznej. Wprawdzie Inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy również dokonują kontroli w zakresie przewozu drogowego w odniesieniu do danych rejestrowanych przez tachograf, jednakże jedynie w siedzibie podmiotu wykonującego przewóz drogowy, zatem ich wyniki kontroli nie będą brane pod uwagę przy ustalaniu ryzyka występowania opisywanych naruszeń.

Zgodnie z projektowanym § 2 ust. 3 w przypadku gdy podczas kontroli drogowej zostaną stwierdzone naruszenia zarządzającego transportem lub osoby, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, wyznaczonych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, albo kierowcy wykonującego przewóz na rzecz tego podmiotu, przy jednoczesnym nie stwierdzeniu popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń, uwzględnia się naruszenia ww. osób. Ponadto, zgodnie z § 2 ust. 4 w przypadku gdy podczas kontroli drogowej stwierdzono naruszenia zarówno zarządzającego transportem lub osoby, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, wyznaczonych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy oraz kierowcy wykonującego przewóz na rzecz tego podmiotu, jednocześnie nie stwierdzając popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń, uwzględnia się naruszenia zarządzającego transportem lub osoby, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, wyznaczonych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy. Należy również podkreślić, że zgodnie z § 2 ust. 5 wprowadza się zasadę, zgodnie z którą przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń, uwzględnia się naruszenia stwierdzone na podstawie ostatecznej decyzji o nałożeniu kary za naruszenie przepisów lub mandatu karnego, na dzień określenia współczynnika. Jednocześnie wprowadzono przepis, zgodnie z którym podmioty ujęte w wykazie podmiotów o wysokim współczynnikiem ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów podlegać będą kontroli zgodnie z przepisami rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2018 r. poz. 646, z późn. zm.) w okresie do dnia 31 marca roku następującego po roku w którym określono współczynnik ryzyka występowania naruszeń. Mając na uwadze, że wartość wysokiego współczynnika ryzyka występowania naruszeń ma być określana do 31 marca każdego roku za rok poprzedni, proponowana zmiana zapewnia rzeczywistą, roczną kontrolę wskazanych w wykazie podmiotów.

Zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą skierowania projektu rozporządzenia do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, przedmiotowy projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

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. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z tym nie podlegają notyfikacji.

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Wpływ projektowanych przepisów na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw został wskazany w pkt 7 OSR.