

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2019 r.

w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy²⁾

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, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa system oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących:

- 1) czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców;
- 2) stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄.

§ 2. 1. System oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców tworzą:

- 1) wykaz podmiotów dokonujących naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, tworzony na podstawie informacji i danych zgromadzonych w centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzonych kontroli, o której mowa w art. 80 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zwanej dalej „ustawą”;

¹⁾ 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. z 2018 r. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża:

1) 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);

2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 60, 125, 690, 730 1123, 1180, 1466, 1495 i 1556.

- 2) wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, określony w załączniku do rozporządzenia, przy czym:
 - a) w tabeli 1 jest określony wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, popełnionych przez kierowcę,
 - b) w tabeli 2 jest określony wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, popełnionych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy,
 - c) w tabeli 3 jest określony wykaz naruszeń dotyczących 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;
- 3) sposób obliczania współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów;
- 4) wykaz podmiotów o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów.

2. System oceny ryzyka w zakresie występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄ tworzą:

- 1) wykaz podmiotów dokonujących naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄, tworzony na podstawie informacji i danych zgromadzonych w centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzonych kontroli, o której mowa w art. 80 ustawy;
- 2) wykaz kategorii usterek określony w przepisach wydanych na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.⁴⁾);
- 3) sposób obliczania współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄;

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752, 870, 1123, 1180, 1466, 1501, 1556 i 1559.

- 4) wykaz podmiotów o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄.

§ 3. 1. Ustalenie współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, następuje na podstawie analizy wyników kontroli drogowych przeprowadzanych przez podmioty, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 1-4 ustawy.

2. Przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących 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.

3. W przypadku gdy podczas kontroli drogowej stwierdzono popełnienie naruszenia dotyczącego 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, wyznaczonych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, albo
- 2) kierowcę wykonującego przewóz na rzecz podmiotu wykonującego przewóz drogowy – a nie stwierdzono popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy – przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, uwzględnia się odpowiednio naruszenia osób, o których mowa w pkt 1 albo 2.

4. W przypadku gdy podczas kontroli drogowej stwierdzono popełnienie naruszenia dotyczącego 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, wyznaczonych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, oraz
- 2) kierowcę wykonującego przewóz na rzecz podmiotu wykonującego przewóz drogowy – a nie stwierdzono popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy – przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, uwzględnia się naruszenia zarządzającego transportem albo osoby, o której mowa w art. 7c ustawy.

5. Przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, uwzględnia się naruszenia stwierdzone na podstawie ostatecznej decyzji o nałożeniu kary lub mandatu karnego, według stanu na dzień ustalenia tego współczynnika.

6. Współczynnik ryzyka występowania naruszeń dotyczących 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 poszczególne symbole oznaczają:

wr - współczynnik ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów,

n_1 - łączną liczbę NMW

n_2 - łączną liczbę PN

n_3 - łączną liczbę BPN

n_4 - łączną liczbę NN

w_1 - wartość punktową dla NMW wynoszącą 1

w_2 - wartość punktową dla PN wynoszącą 3

w_3 - wartość punktową dla BPN wynoszącą 5

w_4 - wartość punktową dla NN wynoszącą 7

m - liczbę kontroli drogowych podmiotu wykonującego przewóz drogowy w roku kalendarzowym

NMW - naruszenie mniejszej wagi

PN - poważne naruszenie

BPN - bardzo poważne naruszenie

NN - najpoważniejsze naruszenie.

§ 4. 1. Przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄ uwzględnia się:

- 1) liczbę drogowych kontroli technicznych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄, przeprowadzonych w ciągu roku w odniesieniu do podmiotu wykonującego przewóz drogowy;

2) liczbę stwierdzonych usterek i współczynnik ich wagi.

2. Współczynnik wagi usterek dla:

1) usterki niebezpiecznej (DD) wynosi 40;

2) usterki poważnej (MaD) wynosi 10;

3) usterki drobnej (MiD) wynosi 1.

3. Współczynnik ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄ oblicza się według wzoru:

$$wr = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

wr - współczynnik ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄

- liczbę

C - całkowitą liczbę drogowych kontroli stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄, przeprowadzonych w ocenianym roku, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 1

DD - usterkę niebezpieczną

MaD - usterkę poważną

MiD - usterkę drobną.

§ 6. 1. Na podstawie analizy stwierdzonych podczas kontroli drogowych naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, w danym roku kalendarzowym, Główny Inspektor Transportu Drogowego określa wartość wysokiego współczynnika ryzyka występowania tych naruszeń, dla danego roku, w terminie do dnia 31 marca roku następnego.

2. Wykaz, o którym mowa w § 2 ust. 1 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. Podmiot wykonujący przewóz drogowy ujęty w wykazie, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 4, podlega kontroli w siedzibie tego podmiotu.

§ 7. 1. Na podstawie analizy stwierdzonych podczas drogowych kontroli technicznych naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄, w danym roku kalendarzowym, Główny Inspektor Transportu Drogowego

określa wartość wysokiego współczynnika ryzyka występowania tych naruszeń, dla danego roku, w terminie do dnia 31 marca roku następnego.

2. Wykaz, o którym mowa w § 2 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. Wykaz, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 4, Główny Inspektor Transportu Drogowego udostępnia Komendantowi Głównemu Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej.

4. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczepy kategorii O₃ i O₄ użytkowane przez podmioty, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 4 lub w § 2 ust. 2 pkt 4, podlegają kontroli zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, i powinny być typowane do drogowych kontroli technicznych w pierwszej kolejności.

5. W przypadku pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄ użytkowanych przez podmioty, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 4 lub w § 2 ust. 2 pkt 4, drogowa kontrola techniczna obejmuje w szczególności następujące obszary:

- 1) układ hamulcowy;
- 2) układ kierowniczy;
- 3) osie, koła, opony i zawieszenie;
- 4) podwozie i elementy przymocowane do podwozia;
- 5) uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki płynów eksploatacyjnych.

§ 8. Podmioty ujęte w wykazie podmiotów o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, ustalonym na podstawie przepisów dotychczasowych podlegają kontroli w roku następującym po roku, dla którego został określony wysoki współczynnik ryzyka występowania naruszeń.

§ 9. Sposób obliczania współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, stosuje się po raz pierwszy do określenia wartości wysokiego współczynnika ryzyka występowania naruszeń w odniesieniu do naruszeń stwierdzonych w 2019 r.

§ 10. Główny Inspektor Transportu Drogowego po raz pierwszy określa podmioty o wysokim stopniu ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów

kategorii M2, M3, N2 i N3 i przyczep kategorii O3 i O4 i ujmuje je w wykazie, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 4, w 2020 r.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 7 listopada 2019 r.⁵⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

MINISTER FINANSÓW

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
r. pr. Marcin Przychodzki
Dyrektor Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
/-podpisano elektronicznie/

⁵⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem 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 (Dz. U. poz. ...), które zgodnie z ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1466) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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. z 2019 r. poz. 58, z późn. zm.) i ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego załącznika I w związku z art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE, zwanej dalej „dyrektywą 2014/47/UE”, 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, zwanej dalej „dyrektywą 2006/22/WE”, 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.

Konieczność wydania nowego rozporządzenia w przedmiotowym zakresie wynika ze zmiany delegacji ustawowej dokonanej na podstawie ustawy z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1466).

Projektowane rozporządzenie określa sposób dokonywania oceny ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄.

Dotychczas na mocy dyrektywy 2006/22/WE przepisy rozporządzenia określały wyłączenie system oceny ryzyka w zakresie czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców. W związku z tym, że zgodnie z art. 6 dyrektywy 2014/47/UE informacje dotyczące liczby i wagi usterek wykrytych w pojazdach użytkowanych przez poszczególnych przedsiębiorców powinny zostać wprowadzone do systemu oceny ryzyka ustanowionego na mocy art. 9 dyrektywy 2006/22/WE, konieczne jest uzupełnienie dotychczasowych przepisów w zakresie oceny ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, o kwestie

oceny ryzyka naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄.

W związku z powyższym, projekt rozporządzenia przewiduje w § 2 ust. 1 i § 2 ust. 2 dwa odrębne systemy ryzyka, z których jeden odnosi się do naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, a drugi do naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄.

Projektowane rozporządzenie przewiduje wykorzystywanie danych uzyskanych w ramach wyżej wymienionych systemów, zgodnie z przepisami dyrektywy 2014/47/UE, w celu ściślejszego i częstszego kontrolowania przedsiębiorców o wysokim profilu ryzyka. Kontrole podmiotów o wysokim stopniu ryzyka wpłyną na zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz przyczynią się do utrzymania pojazdów w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania.

Projekt rozporządzenia przewiduje, że pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczepy kategorii O₃ i O₄ podlegają drogowej kontroli technicznej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.). Przepisy te określają między innymi organizację, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli ruchu drogowego, w tym sposób identyfikowania pojazdu, zakres i metody badania jego stanu technicznego oraz kryteria oceny usterek stwierdzonych podczas tego badania (co stanowi wdrożenie załącznika II do dyrektywy 2014/47/UE) a także metody kontroli zabezpieczenia ładunku oraz klasyfikację i kryteria oceny usterek stwierdzonych podczas tej kontroli (co stanowi częściowe wdrożenie załącznika III do dyrektywy 2014/47/UE).

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie z datą dzienną odpowiadającą dacie wejścia w życie ustawy z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym tj. 7 listopada 2019 r.

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.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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 art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 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.

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

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

**WYKAZ NARUSZEŃ DOTYCZĄCYCH CZASU PROWADZENIA POJAZDU,
OBOWIĄZKOWYCH PRZERW I CZASU ODPOCZYNKU KIEROWCÓW,
W TYM STOSOWANIA TACHOGRAFÓW¹⁾**

Tabela 1

Wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, popełnionych przez kierowcę		
Lp.	Wykaz naruszeń dotyczących 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 dyrektywy 2006/22/WE ²⁾ (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 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, B6 - PN, B7 - BPN
	3.2. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:	

	1) o czas powyżej 15 minut do 30 minut	C1 - NMW
	2) za każde następne rozpoczęcie 30 minut	C2 - PN, C3 - BPN
	3.3. Skrócenie dziennego okresu odpoczynku:	
	1) o czas do 1 godziny	D1 - NMW, D4 - NMW, D7 - NMW, D10 - NMW
	2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	D2 - PN, D3 - BPN, D5 - PN, D6 - BPN, D8 - PN, D9 - BPN, D11 - PN, D12 - BPN
	3.4. Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku:	
	1) o czas do 1 godziny	D13 - NMW
	2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	D13 - NMW, D14 - PN, D15 - BPN, D16 - NMW, D17 - PN, 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, 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	J1 - BPN

tachografem po upływie okresu dopuszczalnego w art. 37 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 ³⁾	
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 dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, popełnionych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy		
Lp.	Wykaz naruszeń dotyczących 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 dyrektywy 2006/22/WE ²⁾ (NMW - naruszenie mniejszej wagi, PN - poważne naruszenie, BPN - bardzo poważne naruszenie, NN - najpoważniejsze naruszenie)

1.	NARUSZENIE OGÓLNYCH ZASAD I WARUNKÓW WYKONYWANIA ZAWODU PRZEWOŹNIKA DROGOWEGO I PRZEWOZÓW NA POTRZEBY WŁASNE	
	1.1. Niepoddanie się lub uniemożliwienie przeprowadzenia kontroli w całości lub w części	I1 - BPN
	1.2. Uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli może to zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 ⁴⁾	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 sytuacji, gdy kierowca dwukrotnie w danym tygodniu wydłużył jazdę dzienną do 10 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, w przypadku braku jakiejkolwiek przerwy lub odpoczynku trwającego co najmniej 4 godziny i 30 minut	B4 - NN
	2.1.2. Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godzin w 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 jakiejkolwiek 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 ⁰⁰ do 6 ⁰⁰ , 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:	
	1) o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin	E4 - PN
	2) 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	H7 - BPN

	przebytej drogi	
	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 uniemożliwiające 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 -	J2 - BPN

	za każdy dzień	
	3.3.10. Wykonywanie przewozu drogowego w załodze kilkusobowej 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 ³⁾ 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. 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 dotyczących 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 ⁵⁾		
Lp.	Wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, popełnionych przez zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art.	Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE ²⁾

	7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ⁵⁾	(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 przewozu	A1 - PN
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 ⁴⁾	F2 - BPN

Objaśnienia:

- 1) Przypisując wagę naruszenia bierze się pod uwagę opis rodzaju naruszenia określony w załączniku 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 nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej 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, Dz. Urz. UE L 256 z 29.09.2009, str. 38 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8).
- 2) Dyrektywa 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 uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG.
- 3) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1).
- 4) 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 L 293 z 09.10.2014, str. 60 oraz Dz. Urz. UE L 195 z 20.07.2016, str. 83).
- 5) Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60, 125, 690, 730, 1123, 1180, 1466, 1495 i 1556).