



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 3 kwietnia 2023 r.

Poz. 626

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 24 marca 2023 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 2022 r. poz. 2201) 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 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, osobę, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a także inną osobę wykonującą czynności związane z przewozem drogowym, o której mowa w art. 92a ust. 2 tej ustawy;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

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 (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz 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, Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49);
- 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, Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87, Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 77 oraz Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021, str. 45).

- 2) wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, oraz sposób jego obliczania;
- 3) wykaz podmiotów wykonujących przewóz drogowy zawierający informację o ich stopniu ryzyka i zaklasyfikowaniu do odpowiedniego przedziału ryzyka, o którym mowa w ust. 3.

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

- 1) wykaz podmiotów wykonujących przewóz drogowy dokonujących naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄, tworzony na podstawie:
 - a) 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, oraz
 - b) informacji, o których mowa w art. 54f tej ustawy, otrzymanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego za pośrednictwem systemu wymiany komunikatów (systemu RSI), o którym mowa w art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz. Urz. UE L 314 z 30.11.2017, str. 3);
- 2) wykaz usterek określonych w przepisach regulujących zakres kontroli stanu technicznego pojazdu wraz z przypisanymi do nich kategoriami, wydanych na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.³⁾);
- 3) wzór służący obliczeniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄ oraz sposób jego obliczania;
- 4) wykaz podmiotów wykonujących przewóz drogowy o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄.

3. W systemie oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców podmioty te na podstawie obliczonego dla nich stopnia ryzyka klasyfikuje się do następujących przedziałów ryzyka:

- 1) przedział szary (przewoźnicy, u których nie przeprowadzono kontroli);
- 2) przedział zielony (0–100 punktów: przewoźnicy niskiego ryzyka);
- 3) przedział pomarańczowy (101–200 punktów: przewoźnicy średniego ryzyka);
- 4) przedział czerwony (201 punktów lub więcej: przewoźnicy wysokiego ryzyka).

§ 3. 1. Ustalenie stopnia ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, następuje na podstawie analizy wyników kontroli drogowych oraz kontroli w siedzibie tych podmiotów przeprowadzanych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego.

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

- 1) zarządzającego transportem, osobę, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a także inną osobę wykonującą czynności związane z przewozem drogowym, o której mowa w art. 92a ust. 2 tej ustawy, albo
- 2) kierowcę wykonującego przewóz na rzecz podmiotu wykonującego przewóz drogowy

– a nie stwierdzono popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy – przy ustalaniu stopnia 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.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642.

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

- 1) zarządzającego transportem, osobę, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a także inną osobę wykonującą czynności związane z przewozem drogowym, o której mowa w art. 92a ust. 2 tej ustawy, oraz
- 2) kierowcę wykonującego przewóz na rzecz podmiotu wykonującego przewóz drogowy

– a nie stwierdzono popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy – przy ustalaniu stopnia ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, uwzględnia się naruszenia zarządzającego transportem, osoby, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a także innej osoby wykonującej czynności związane z przewozem drogowym, o której mowa w art. 92a ust. 2 tej ustawy.

4. Przy ustalaniu stopnia ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, uwzględnia się naruszenia stwierdzone w ostatnich dwóch latach na podstawie ostatecznej decyzji administracyjnej lub prawomocnego mandatu karnego bądź orzeczenia o nałożeniu kary.

5. Stopień ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, oblicza się według wzoru:

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{iNN} \times v_{NN} + n_{iBPN} \times v_{BPN} + n_{iPN} \times v_{PN} + n_{iNMW} \times v_{NMW}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- R – ogólny stopień ryzyka przedsiębiorstwa,
n – liczbę naruszeń danego rodzaju na pojedynczą kontrolę (wszystkie rodzaje kontroli),
i – pojedynczą kontrolę,
v – ważony wynik w zależności od rodzaju/wagi naruszenia (NMW/PN/BPN/NN),
NN – najpoważniejsze naruszenie,
BPN – bardzo poważne naruszenie,
PN – poważne naruszenie,
NMW – naruszenie mniejszej wagi,
N – liczbę pojazdów skontrolowanych podczas pojedynczej kontroli,
r – łączną liczbę kontroli w przedsiębiorstwie,
g – współczynnik związany ze stosowaniem przez przedsiębiorcę we wszystkich użytkowanych pojazdach inteligentnych tachografów, zgodnych z rozdziałem II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego 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, z późn. zm.⁴⁾),

współczynniki ważenia (v) w zależności od rodzaju naruszenia wynoszą:

- NMW = 1,
PN = 10,
BPN = 30,
NN = 90.

6. Wartość punktowa kontroli, w trakcie której nie stwierdzono naruszeń, wynosi 0.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1.

7. Jeżeli kontrola w siedzibie podmiotu wykonującego przewóz drogowy wykaże, że cały tabor jest wyposażony w inteligentne tachografy zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, jego ostateczny wynik stopnia ryzyka mnoży się przez współczynnik 0,9 (g).

§ 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) całkowitą liczbę drogowych kontroli technicznych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄, przeprowadzonych w danym roku kalendarzowym w odniesieniu do podmiotu wykonującego przewóz drogowy;
- 2) liczbę usterek wraz ze współczynnikiem ich wagi stwierdzonych w danym roku kalendarzowym w odniesieniu do podmiotu wykonującego przewóz drogowy.

2. Współczynnik wagi usterek dla:

- 1) usterki niebezpiecznej (UN), określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wynosi 40;
- 2) usterki poważnej (UP), określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wynosi 10;
- 3) usterki drobnej (UD), określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, 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:

$$wr = \frac{(\#UN \times 40) + (\#UP \times 10) + (\#UD \times 1)}{C}$$

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,

C – całkowitą liczbę drogowych kontroli technicznych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄, o której mowa w ust. 1 pkt 1,

#UN – liczbę usterek niebezpiecznych,

#UP – liczbę usterek poważnych,

#UD – liczbę usterek drobnych.

§ 5. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego corocznie do dnia 31 maja określa wykaz, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3, na podstawie analizy wyników kontroli z dwóch lat kalendarzowych poprzedzających rok przygotowania tego wykazu.

2. Informacja o podmiotach zaklasyfikowanych w wykazie, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3, do przedziału czerwonego (przewoźnicy wysokiego ryzyka) jest udostępniana wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, Komendantowi Głównemu Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej oraz Głównemu Inspektorowi Pracy.

3. Podmioty zaklasyfikowane w wykazie, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3, do przedziału czerwonego (przewoźnicy wysokiego ryzyka) są typowane do kontroli w pierwszej kolejności.

§ 6. 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 drogowych kontroli technicznych podmiotów wykonujących przewóz drogowy, przeprowadzonych w roku kalendarzowym, dla którego została określona wartość współczynnika, o którym mowa w ust. 1.

3. Wykaz, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 4, Główny Inspektor Transportu Drogowego udostępnia wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, Komendantowi Głównemu Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej i 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 3 lub ust. 2 pkt 4, są typowane do drogowych kontroli technicznych w pierwszej kolejności.

§ 7. 1. Wzór i sposób obliczania stopnia ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, stosuje się po raz pierwszy do określenia stopnia ryzyka w 2024 r. w odniesieniu do kontroli przeprowadzonych w 2023 r.

2. Wzór i sposób obliczania współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄ stosuje się po raz pierwszy do określenia współczynnika ryzyka występowania naruszeń w 2024 r. w odniesieniu do naruszeń stwierdzonych w 2023 r.

§ 8. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wartość wysokiego współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców w odniesieniu do kontroli przeprowadzonych w 2022 r. oraz określi wykaz podmiotów o wysokim współczynnikiem ryzyka występowania tych naruszeń, na podstawie przepisów dotychczasowych, w terminie do dnia 31 maja 2023 r.

2. Podmioty ujęte w wykazie podmiotów o wysokim współczynnikiem 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. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wartość wysokiego współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄ w odniesieniu do naruszeń stwierdzonych w 2022 r. oraz określi wykaz podmiotów wykonujących przewóz drogowy o wysokim współczynnikiem ryzyka występowania tych naruszeń, na podstawie przepisów dotychczasowych, w terminie do dnia 7 kwietnia 2023 r.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.⁵⁾

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

⁵⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2019 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. poz. 2123), które na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 209) utraciło moc z dniem 1 marca 2023 r.

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 24 marca 2023 r. (Dz. U. poz. 626)

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 rozpoczęte 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 nie działającym lub niewłaściwie działającym tachografem po upływie okresu dopuszczalnego w art. 37 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 ³⁾	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 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 jakiegokolwiek 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 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 kilkuosobowej:	
	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 godziny 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 godziny 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 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 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 – 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 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, OSOBĘ, O KTÓREJ MOWA W ART. 7C USTAWY Z DNIA 6 WRZEŚNIA 2001 R. O TRANSPORCIE DROGOWYM⁵⁾, A TAKŻE INNĄ OSOBĘ WYKONUJĄCĄ CZYNNOŚCI ZWIĄZANE Z PRZEWOZEM DROGOWYM, O KTÓREJ MOWA W ART. 92A UST. 2 TEJ USTAWY		
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. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ⁵⁾ , a także inną osobę wykonującą czynności związane z przewozem drogowym, o której mowa w art. 92a ust. 2 tej ustawy	Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE ²⁾ (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 (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz 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 74 z 19.03.2016, str. 8 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49).
- ²⁾ Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG.
- 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 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, 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 60 z 28.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 195 z 20.07.2016, str. 83 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1).
- ⁵⁾ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201).