



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 24 lipca 2026 r.

Poz. 999

OBWIESZCZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 13 lipca 2026 r.

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy

1. Na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461 oraz z 2026 r. poz. 912) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2023 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. poz. 626), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2025 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. poz. 119).

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity rozporządzenia nie obejmuje odnośnika nr 2 oraz § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2025 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. poz. 119), które stanowią:

„²⁾ Niniejsze rozporządzenie wdraża dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2024/846 z dnia 14 marca 2024 r. zmieniającą dyrektywę 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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 (Dz. Urz. UE L 2024/846 z 31.05.2024).”

„§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”.

Minister Infrastruktury: wz. *S. Bukowiec*

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury
z dnia 13 lipca 2026 r. (Dz. U. poz. 999)

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 2025 r. poz. 1490, 1676, 1795 i 1843 oraz z 2026 r. poz. 875 i 982) 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)³⁾ wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, określony w załączniku do rozporządzenia;
- 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);

¹⁾ Na dzień ogłoszenia obwieszczenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej działem administracji rządowej – transport kieruje Minister Infrastruktury, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

¹⁾ Odnosnik nr 2 ze zmianą wprowadzoną przez § 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2025 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. poz. 119), które weszło w życie z dniem 13 lutego 2025 r.

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, Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49 oraz Dz. Urz. UE L 2024/846 z 31.05.2024);
- 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).
- 3) W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2025 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. poz. 119), które weszło w życie z dniem 13 lutego 2025 r.

- 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 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.⁴⁾);
- 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. 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:

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 820, 1006, 1676, 1734, 1843 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 180, 875 i 982.

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

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.),

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.

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:

- 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;
- liczbę usterek wraz ze współczynnikiem ich wagi stwierdzonych w danym roku kalendarzowym w odniesieniu do podmiotu wykonującego przewóz drogowy.

2. Współczynnik wagi usterek dla:

- 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;
- 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;
- 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 współczynniku ryzyka występowania tych naruszeń, na podstawie przepisów dotychczasowych, w terminie do dnia 31 maja 2023 r.

2. 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. 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 współczynniku 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 ogłoszenia⁵⁾.⁶⁾

⁵⁾ Rozporządzenie zostało ogłoszone w dniu 3 kwietnia 2023 r.

⁶⁾ 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. z 2026 r. poz. 999)⁷⁾

WYKAZ NARUSZEŃ DOTYCZĄCYCH CZASU PROWADZENIA POJAZDU, OBOWIĄZKOWYCH PRZERW
I CZASU ODPOCZYNKU KIEROWCÓW, W TYM STOSOWANIA TACHOGRAFÓW

1	Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 ¹⁾ (czas prowadzenia pojazdu i czas odpoczynku)						
Nr	Podstawa prawna	Rodzaj naruszenia	Poziom przewinienia*				
			NN	BPN	PN	NMW	
A	Załoga						
A1	Art. 5 ust. 1	Nieprzestrzeganie minimalnego wieku konduktorów			X		
B	Okresy prowadzenia pojazdu						
B1	Art. 6 ust. 1	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godzin, jeżeli jego przedłużenie do 10 godzin nie jest dozwolone	9 h < ... < 10 h				X
B2			10 h ≤ ... < 11 h			X	
B3			11 h ≤ ...		X		
B4		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 9 godzin o 50 % lub więcej	13 h 30 ≤ ...	X			
B5		Przekroczenie przedłużonego dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godzin, jeżeli jego wydłużenie jest dozwolone	10 h < ... < 11 h				X
B6			11 h ≤ ... < 12 h			X	
B7			12 h ≤ ...		X		
B8		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 10 godzin o 50 % lub więcej	15 h ≤ ...	X			
B9	Art. 6 ust. 2	Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu	56 h < ... < 60 h				X
B10			60 h ≤ ... < 65 h			X	
B11			65 h ≤ ... < 70 h		X		
B12		Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o 25 % lub więcej	70 h ≤ ...	X			
B13	Art. 6 ust. 3	Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni	90 h < ... < 100 h				X
B14			100 h ≤ ... < 105 h			X	
B15			105 h ≤ ... < 112 h 30		X		
B16		Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni o 25 % lub więcej	112 h 30 ≤ ...	X			

⁷⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 3 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

C	Przerwy						
C1	Art. 7	Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu wynoszącego 4,5 godziny przed zrobieniem sobie przerwy	$4\text{ h }30 < \dots < 5\text{ h}$				X
C2			$5\text{ h} \leq \dots < 6\text{ h}$			X	
C3			$6\text{ h} \leq \dots$		X		
D	Okresy odpoczynku						
D1	Art. 8 ust. 2	Niespełnienie wymogu 11 godzin dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	$10\text{ h} \leq \dots < 11\text{ h}$				X
D2			$8\text{ h }30 \leq \dots < 10\text{ h}$			X	
D3			$\dots < 8\text{ h }30$		X		
D4		Niespełnienie wymogu 9 godzin skróconego dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie jest dozwolone	$8\text{ h} \leq \dots < 9\text{ h}$				X
D5			$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X	
D6			$\dots < 7\text{ h}$		X		
D7		Niespełnienie wymogu 3 godzin + 9 godzin dzielonego dziennego okresu odpoczynku	$3\text{ h} + [8\text{ h} \leq \dots < 9\text{ h}]$				X
D8			$3\text{ h} + [7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}]$			X	
D9			$3\text{ h} + [\dots < 7\text{ h}]$		X		
D10	Art. 8 ust. 5	Niespełnienie wymogu 9 godzin dziennego okresu odpoczynku w przypadku załogi kilkuosobowej	$8\text{ h} \leq \dots < 9\text{ h}$				X
D11			$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X	
D12			$\dots < 7\text{ h}$		X		
D13	Art. 8 ust. 6	Niespełnienie wymogu 24 godzin skróconego tygodniowego okresu odpoczynku	$22\text{ h} \leq \dots < 24\text{ h}$				X
D14			$20\text{ h} \leq \dots < 22\text{ h}$			X	
D15			$\dots < 20\text{ h}$		X		
D16		Niespełnienie wymogu 45 godzin tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	$42\text{ h} \leq \dots < 45\text{ h}$				X
D17			$36\text{ h} \leq \dots < 42\text{ h}$			X	
D18			$\dots < 36\text{ h}$		X		
D19	Art. 8 ust. 6	Przekroczenie 6 kolejnych okresów dwudziestoczterogodzinnych po uprzednim tygodniowym okresie odpoczynku	$\dots < 3\text{ h}$				X
D20			$3\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X	
D21			$12\text{ h} \leq \dots$		X		
D22	Art. 8 ust. 6b	Brak rekompensującego okresu odpoczynku za dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku			X		
D23	Art. 8 ust. 8	Regularny tygodniowy okres odpoczynku lub dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany w pojeździe			X		
D24	Art. 8 ust. 8	Pracodawca nie pokrywa żadnych kosztów zakwaterowania poza pojazdem				X	

E	Odstępstwo dotyczące odłożenia okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczerogodzinnych						
E1	Art. 8 ust. 6a	Przekroczenie 12 kolejnych okresów dwudziestoczerogodzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku	... < 3 h				X
E2			3 h ≤ ... < 12 h			X	
E3			12 h ≤ ...		X		
E4	Art. 8 ust. 6a zdanie pierwsze lit. b ppkt (ii)	Tygodniowy okres odpoczynku po 12 kolejnych okresach dwudziestoczerogodzinnych	67 h < ... < 69 h				X
E5			65 h < ... ≤ 67 h			X	
E6			... ≤ 65 h		X		
E7	Art. 8 ust. 6a zdanie pierwsze lit. d	Okres prowadzenia pojazdu w godzinach od 22.00 do 6.00 przekraczający 3 godziny przed przerwą, jeżeli pojazdu nie obsługuje kilku kierowców	3 h < ... < 4,5 h			X	
E8			4,5 h ≤ ...		X		
F	Organizacja pracy						
F1	Art. 8 ust. 8a	Przedsiębiorstwo transportowe nie organizuje pracy kierowców w taki sposób, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy lub powrót do miejsca zamieszkania kierowców			X		
F2	Art. 10 ust. 1	Uzależnienie wynagrodzenia od przebytej odległości, szybkości dostawy lub ilości przewożonych rzeczy			X		
F3	Art. 10 ust. 2	Brak organizacji pracy kierowcy lub nieprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy w celu zapewnienia przestrzegania przepisów prawa			X		
2	Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ²⁾ (tachograf)						
Nr	Podstawa prawna	Rodzaj naruszenia	Poziom przewinienia*				
			NN	BPN	PN		
G	Instalacja tachografu						
G1	Art. 3 ust. 1, 4 i 4a oraz art. 22	Instalacja i korzystanie z niehomologowanego tachografu		X			
H	Użytkowanie tachografu, karty kierowcy lub wykresówki						
H1	Art. 23 ust. 1	Użytkowanie tachografu, który nie został poddany przeglądowi przez zatwierdzony warsztat			X		
H2	Art. 27	Posiadanie przez kierowcę więcej niż jednej własnej karty kierowcy lub posługiwanie się nimi			X		
H3		Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)		X			

H4		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X		
H5		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfalszowanych dokumentów (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X		
H6	Art. 32 ust. 1	Niepoprawne działanie tachografu (np. tachograf nie został właściwie skontrolowany, skalibrowany lub zaplombowany)		X	
H7	Art. 32 ust. 1 i art. 33 ust. 1	Niewłaściwe użytkowanie tachografu (np. niewłaściwe stosowanie w sposób świadomy, dobrowolny lub pod przymusem, brak instrukcji dotyczących właściwego użytkowania itd.)		X	
H8	Art. 32 ust. 3	Posiadanie w pojeździe nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy tachografu, lub korzystanie z tego urządzenia	X		
H9		Falszowanie, ukrywanie, likwidowanie i niszczenie danych zarejestrowanych na wykresówce lub przechowywanych i wczytanych z tachografu lub karty kierowcy	X		
H10	Art. 33 ust. 2	Nieprzechowywanie przez przedsiębiorstwo wykresówek, wydruków oraz wczytanych danych		X	
H11		Dane rejestrowane i przechowywane nie są dostępne przez co najmniej rok		X	
H12	Art. 34 ust. 1	Niepoprawne stosowanie wykresówki lub karty kierowcy		X	
H13		Niedopuszczalne wyjęcie wykresówki lub karty kierowcy mające wpływ na rejestrację odpowiednich danych		X	
H14		Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, wraz z utratą danych		X	
H15	Art. 34 ust. 2	Używanie brudnej lub uszkodzonej wykresówki lub karty kierowcy z nieczytelnymi danymi		X	
H16	Art. 34 ust. 3	Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych w stosownych przypadkach		X	
H17	Art. 34 ust. 4	Stosowanie nieprawidłowej wykresówki lub włożenie karty kierowcy w nieodpowiedni otwór w przypadku załogi kilkuosobowej			X
H18	Art. 34 ust. 5	Niepoprawne stosowanie przełączników		X	
I	Przedstawianie informacji				
I1	Art. 34 ust. 5 lit. b ppkt (v)	Nieprawidłowe stosowanie lub niestosowanie oznaczenia promu/pociągu			X
I2	Art. 34 ust. 6	Wymagane informacje nie zostały naniesione na wykresówkę		X	
I3	Art. 34 ust. 7	Zapisy nie zawierają symboli państw, których granice przekroczył kierowca w ciągu dziennego okresu pracy			X
I4	Art. 34 ust. 7	Zapisy nie zawierają symboli państw, w których rozpoczął się i zakończył dzienny okres pracy kierowcy			X
I5	Art. 36	Odmowa poddania się kontroli		X	

I6	Art. 36	Niemожność okazania zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni (do dnia 30 grudnia 2024 r.) Niemожność okazania zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 56 dni (na dzień 31 grudnia 2024 r.)		X	
I7	Art. 36	Niemожność okazania karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę		X	
J	Wadliwe działanie				
J1	Art. 37 ust. 1 i art. 22 ust. 1	Niewykonanie naprawy tachografu przez zatwierdzonego instalatora lub zatwierdzony warsztat		X	
J2	Art. 37 ust. 2	Niezaznaczenie przez kierowcę wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, jeżeli tachograf nie działa lub działa wadliwie		X	

¹⁾ 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) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.).

²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, z późn. zm.).

* Poziomy przewinień:

NN – najpoważniejsze naruszenie,

BPN – bardzo poważne naruszenie,

PN – poważne naruszenie,

NMW – naruszenie mniejszej wagi.