

Warszawa, dnia 29 stycznia 2025 r.

Poz. 119

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 16 stycznia 2025 r.

zmieniające rozporządzenie 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 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2023 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. poz. 626) wprowadza się następujące zmiany:

1) w odnośniku nr 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„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) w § 2 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, określony w załączniku do rozporządzenia;”;

3) załącznik do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

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

Minister Infrastruktury: *D. Klimczak*

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).

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).

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 16 stycznia 2025 r. (Dz. U. poz. 119)

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			

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 dwudziestoczegogodzinnych 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 dwudziestoczterogodzinnych							
E1	Art. 8 ust. 6a	Przekroczenie 12 kolejnych okresów dwudziestoczterogodzinnych 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 dwudziestoczterogodzinnych	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 165/2014²⁾ (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 zatwierzonego 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, 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 249 z 31.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1258 z 02.05.2024).

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, Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1230 z 29.04.2024).

* Poziomy przewinień:

NN – najpoważniejsze naruszenie,

BPN – bardzo poważne naruszenie,

PN – poważne naruszenie,

NMW – naruszenie mniejszej wagi.