

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2022/694**z dnia 2 maja 2022 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) 2016/403 w odniesieniu do nowych poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 6 ust. 2 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 zmieniono rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 ⁽²⁾, w którym dodano nowe poważne naruszenia w odniesieniu do prawa właściwego dla zobowiązań umownych, kabotażu i delegowania pracowników w transporcie drogowym do wykazu naruszeń mogących prowadzić do utraty dobrej reputacji, o której mowa w art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.
- (2) Rozporządzeniem (UE) 2020/1055 wprowadzono również dodatkowe kryterium, które Komisja powinna uwzględnić przy określaniu wagi poważnych naruszeń, dodając odniesienie do ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego.
- (3) Rozporządzeniem (UE) 2020/1055 zmieniono również rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, aby określić, że przy ustalaniu częstotliwości występowania, powyżej której powtarzające się naruszenia należy uznać za bardziej poważne, Komisja powinna uwzględnić liczbę pojazdów, a nie liczbę kierowców, wykorzystywanych do działalności transportowej.
- (4) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 ⁽³⁾ wprowadzono nowe przepisy w odniesieniu do naruszeń prowadzących do ryzyka poważnych obrażeń ciała lub ofiar śmiertelnych bądź zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego. Naruszenia te należy dodać do wykazu poważnych naruszeń przepisów unijnych, o których mowa w art. 6 ust. 1 akapit trzeci lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, które mogą mieć wpływ na dobrą reputację przedsiębiorstwa transportu drogowego lub zarządzającego transportem.
- (5) Należy zatem zmienić rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 ⁽⁴⁾, aby uwzględnić nowe naruszenia i wziąć pod uwagę nowe kryteria określania ich poziomu przewinienia i częstotliwości występowania.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Transportu Drogowego,

⁽¹⁾ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 17).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 74 z 19.3.2016, s. 8).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) 2016/403 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) załącznik II zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 2 maja 2022 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2016/403 wprowadza się następujące zmiany:

1) akapity wprowadzające i sekcja 1 otrzymują brzmienie:

„Kategoryzacja poważnych naruszeń

(o której mowa w art. 1)

W poniższych tabelach podano kategorie i rodzaje poważnych naruszeń przepisów UE w komercyjnym transporcie drogowym, podzielone na trzy kategorie wagi naruszeń według stwarzanego przez nie ryzyka śmierci lub ciężkich obrażeń bądź zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego.

1. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (*) (czas prowadzenia pojazdu i czas odpoczynku)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA (1)		
			NN	BPN	PN
Załoga					
1.	Art. 5 ust. 1	Nieprzestrzeganie minimalnego wieku konduktorów			X
Okresy prowadzenia pojazdu					
2.	Art. 6 ust. 1	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godz., jeżeli jego przedłużenie do 10 godz. nie jest dozwolone	10 h ≤ ... < 11 h		X
3.			11 h ≤ ...		X
4.		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 9 godz. o 50 % lub więcej	13 h 30 ≤ ...	X	
5.		Przekroczenie przedłużonego dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godz., jeżeli jego wydłużenie jest dozwolone	11 h ≤ ... < 12 h		X
6.			12 h ≤ ...		X
7.			Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 10 godz. o 50 % lub więcej	15 h ≤ ...	X
8.		Art. 6 ust. 2	Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu	60 h ≤ ... < 65 h	
9.	65 h ≤ ... < 70 h				X
10.	Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o 25 % lub więcej		70 h ≤ ...	X	
11.	Art. 6 ust. 3	Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni	100 h ≤ ... < 105 h		X
12.			105 h ≤ ... < 112 h 30		X
13.		Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni o 25 % lub więcej	112 h 30 ≤ ...	X	
Przerwy					
14.	Art. 7	Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu wynoszącego 4,5 godz. przed zrobieniem sobie przerwy	5 h ≤ ... < 6 h		X
15.			6 h ≤ ...		X

Okresy odpoczynku						
16.	Art. 8 ust. 2	Niespełnienie wymogu 11 godz. dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	$8\text{ h}30 \leq \dots < 10\text{ h}$			X
17.			$\dots < 8\text{ h}30$		X	
18.		Niespełnienie wymogu 9 godz. skróconego dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie jest dozwolone	$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X
19.			$\dots < 7\text{ h}$		X	
20.		Niespełnienie wymogu 3 godz. + 9 godz. dzielonego dziennego okresu odpoczynku	$3\text{ h} + [7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}]$			X
21.			$3\text{ h} + [\dots < 7\text{ h}]$		X	
22.	Art. 8 ust. 5	Niespełnienie wymogu 9 godz. dziennego okresu odpoczynku w przypadku załogi kilkuosobowej	$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X
23.			$\dots < 7\text{ h}$		X	
24.	Art. 8 ust. 6	Niespełnienie wymogu 24 godz. skróconego tygodniowego okresu odpoczynku	$20\text{ h} \leq \dots < 22\text{ h}$			X
25.			$\dots < 20\text{ h}$		X	
26.		Niespełnienie wymogu 45 godz. tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	$36\text{ h} \leq \dots < 42\text{ h}$			X
27.			$\dots < 36\text{ h}$		X	
28.	Art. 8 ust. 6	Przekroczenie 6 kolejnych okresów dwudziestoczterogodzinnych po uprzednim tygodniowym okresie odpoczynku	$3\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X
29.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
30.	Art. 8 ust. 6b	Brak rekompensującego okresu odpoczynku za dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku			X	
31.	Art. 8 ust. 8	Regularny tygodniowy okres odpoczynku lub dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany w pojeździe			X	
32.	Art. 8 ust. 8	Pracodawca nie pokrywa kosztów zakwaterowania poza pojazdem				X
Odstępstwo dotyczące odłożenia okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczterogodzinnych						
33.	Art. 8 ust. 6a	Przekroczenie 12 kolejnych okresów dwudziestoczterogodzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku	$3\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X
34.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
35.	Art. 8 ust. 6a lit. b) ppkt (ii)	Tygodniowy okres odpoczynku po 12 kolejnych okresach dwudziestoczterogodzinnych	$65\text{ h} < \dots \leq 67\text{ h}$			X
36.			$\dots \leq 65\text{ h}$		X	
37.	Art. 8 ust. 6a lit. d)	Okres prowadzenia pojazdu w godzinach od 22.00 do 6.00 przekraczający 3 godziny przed przerwą, jeżeli pojazdu nie obsługuje kilku kierowców	$3\text{ h} < \dots < 4,5\text{ h}$			X
38.			$4,5\text{ h} \leq \dots$		X	
Organizacja pracy						
39.	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	

40.	Art. 10 ust. 1	Uzależnienie wynagrodzenia od przebytej odległości, szybkości dostawy lub ilości przewożonych rzeczy		X	
41.	Art. 10 ust. 2	Brak organizacji pracy kierowcy lub nieprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy w kontekście przestrzegania przepisów prawa		X	

(¹) NN = najpoważniejsze naruszenia / BPN = bardzo poważne naruszenia / PN = poważne naruszenia.

(*) 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.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).”;

2) sekcja 2 otrzymuje brzmienie:

„2. **Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (*) (tachograf)**

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
Instalacja tachografu					
1.	Art. 3 ust. 1, 4 i 4a oraz art. 22	Instalacja i korzystanie z niehomologowanego tachografu	X		
Użytkowanie tachografu, karty kierowcy lub wykresówki					
2.	Art. 23 ust. 1	Użytkowanie tachografu, który nie został poddany przeglądowi przez zatwierdzony warsztat		X	
3.	Art. 27	Posiadanie przez kierowcę więcej niż jednej własnej karty kierowcy lub posługiwanie się nimi		X	
4.		Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy (<i>uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy</i>)	X		
5.		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą (<i>uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy</i>)	X		
6.		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów (<i>uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy</i>)	X		
7.	Art. 32 ust. 1	Niepoprawne działanie tachografu (<i>np.: tachograf nie został właściwie skontrolowany, skalibrowany lub zaplombowany</i>)		X	
8.	Art. 32 ust. 1 i art. 33 ust. 1	Niewłaściwe użytkowanie tachografu (<i>np.: niewłaściwe stosowanie w sposób świadomy, dobrowolny lub pod przymusem, brak instrukcji dotyczących właściwego użytkowania itd.</i>)		X	
9.	Art. 32 ust. 3	Posiadanie w pojeździe lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy tachografu	X		

10.		Fałszowanie, ukrywanie, likwidowanie i niszczenie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i wczytanych z tachografu lub karty kierowcy	X		
11.	Art. 33 ust. 2	Nieprzechowywanie przez przedsiębiorstwo wykresówek, wydruków oraz wczytanych danych		X	
12.		Dane rejestrowane i przechowywane nie są dostępne przez co najmniej rok		X	
13.	Art. 34 ust. 1	Niepoprawne stosowanie wykresówek/karty kierowcy		X	
14.		Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy mające wpływ na rejestrację odpowiednich danych		X	
15.	Art. 34 ust. 1a	Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, wraz z utratą danych		X	
16.	Art. 34 ust. 2	Używanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub karty kierowcy z nieczytelnymi danymi		X	
17.	Art. 34 ust. 3	Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych w stosownych przypadkach		X	
18.	Art. 34 ust. 4	Stosowanie nieprawidłowej wykresówki lub włożenie karty kierowcy w nieodpowiedni otwór (załoga kilkuosobowa)			X
19.	Art. 34 ust. 5	Niepoprawne stosowanie przełączników		X	

Przedstawianie informacji

20.	Art. 34 ust. 5 lit. b) ppkt (v)	Nieprawidłowe stosowanie lub niestosowanie oznaczenia promu/pociągu			X
21.	Art. 34 ust. 6	Wymagane informacje nie zostały naniesione na wykresówkę		X	
22.	Art. 34 ust. 7	Zapisy nie zawierają symboli państw, których granice przekroczył kierowca w ciągu dziennego okresu pracy			X
23.	Art. 34 ust. 7	Zapisy nie zawierają symboli państw, w których rozpoczął się i zakończył dzienny okres pracy kierowcy			X
24.	Art. 36	Odmowa poddania się kontroli		X	
25.	Art. 36	Nieemożność okazania zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni (do dnia 30 grudnia 2024 r.) Nieemożność okazania zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 56 dni (na dzień 31 grudnia 2024 r.)		X	
26.	Art. 36	Nieemożność okazania karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę		X	

Wadliwe działanie					
27.	Art. 37 ust. 1 i art. 22 ust. 1	Niewykonanie naprawy tachografu przez zatwierdzonego instalatora lub zatwierdzony warsztat		X	
28.	Art. 37 ust. 2	Niezaznaczenie przez kierowcę wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, jeżeli tachograf nie działa lub działa wadliwie		X	

(*) 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.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).”;

3) sekcja 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy Rady 92/6/EWG (*) (urządzenia ograniczenia prędkości)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
1.	Art. 2 i 3	Urządzenie ograniczenia prędkości nie zostało zamontowane	X		
2.	Art. 5	Urządzenie ograniczenia prędkości nie spełnia stosownych wymogów technicznych		X	
3.	Art. 5	Urządzenie ograniczenia prędkości nie zostało zamontowane przez zatwierdzony warsztat			X
4.		Posiadanie lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może sfałszować dane w urządzeniu ograniczenia prędkości, bądź posiadanie lub korzystanie z nielegalnego urządzenia ograniczenia prędkości	X		

(*) Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27).”;

4) sekcja 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 (*) (dostęp do rynku międzynarodowych przewozów drogowych)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
Licencja wspólnotowa					
1.	Art. 3 i art. 8 ust. 1	Przewóz towarów bez posiadania ważnej licencji wspólnotowej (np.: brak licencji, licencja została sfałszowana, wycofana, wygasła itp.)	X		

2.	Art. 4	Przewoźnik lub kierowca nie jest w stanie przedstawić ważnej licencji wspólnotowej lub ważnego uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej funkcjonariuszowi służb kontrolnych (tj. licencja wspólnotowa lub uwierzytelniony wypis z licencji zostały zgubione, uszkodzone, zapomniano je zabrać itp.)		X	
Świadectwo kierowcy					
3.	Art. 3 i art. 8 ust. 1	Przewóz towarów bez ważnego świadectwa kierowcy (tzn. brak świadectwa kierowcy, jego sfałszowanie, wycofanie, utrata ważności itp.)		X	
4.	Art. 5	Kierowca lub przewoźnik nie jest w stanie przedstawić ważnego świadectwa kierowcy lub ważnego uwierzytelnionego wypisu ze świadectwa kierowcy funkcjonariuszowi służb kontrolnych (tj. zaświadczenie lub uwierzytelniony wypis ze świadectwa kierowcy, zostały zgubione, uszkodzone, zapomniano je zabrać itp.)			X
Kabotaż					
5.	Art. 8 ust. 2	Wykonywanie przewozu kabotażowego niezgodnie z przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi obowiązującymi w przyjmującym państwie członkowskim		X	
6.	Art. 8 ust. 2a	Wykonywanie przewozów kabotażowych w tym samym państwie członkowskim przez 4 dni od zakończenia ostatniego zgodnego z prawem przewozu kabotażowego w danym państwie członkowskim		X	
7.	Art. 8 ust. 3 i 4	Przewoźnik nie jest w stanie przedstawić wyraźnego dowodu potwierdzającego wykonanie poprzedniego przewozu międzynarodowego lub każdego kolejnego przewozu kabotażowego lub wszystkich przewozów przeprowadzonych w przypadkach, gdy pojazd znajdował się na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego w okresie 4 dni poprzedzających przewóz międzynarodowy, oraz przedstawić tych dowodów w czasie kontroli drogowej.		X	

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).”;

5) sekcja 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 (*) (dostęp do rynku usług autokarowych i autobusowych)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
Licencja wspólnotowa					
1.	Art. 4	Przewóz pasażerów bez posiadania ważnej licencji wspólnotowej (np.: brak licencji, licencja została sfałszowana, wycofana, wygasła itp.)	X		

2.	Art. 4 ust. 3	Przewoźnik lub kierowca nie jest w stanie przedstawić ważnej licencji wspólnotowej lub ważnego uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej funkcjonariuszowi służb kontrolnych (tj. licencja lub uwierzytelniony wypis z licencji zostały zgubione, uszkodzone, zapomniano je zabrać itp.)		X	
Zezwolenie na wykonywanie usług regularnych					
3.	Art. 5 i 6	Usługi regularne bez ważnego zezwolenia (tj.: brak zezwolenia, zezwolenie zostało sfalszowane, wycofane, było niewłaściwie stosowane, straciło ważność itp.)		X	
4.	Art. 19	Kierowca nie jest w stanie przedstawić zezwolenia funkcjonariuszowi służb kontrolnych (tj. zezwolenie zostało zgubione, uszkodzone, zapomniano je zabrać itp.)			X
5.	Art. 5 i 6	Przystanki regularnych usług w państwie członkowskim nie odpowiadają wydanemu zezwoleniu			X
Formularz przejazdu dla usług okazjonalnych i innych usług nieobjętych obowiązkiem posiadania zezwolenia					
6.	Art. 12	Kierowanie pojazdem bez posiadania wymaganego formularza przejazdu (tj. brak formularza przejazdu, został on sfalszowany, nie zawiera wymaganych informacji itp.)			X
Przepisy dotyczące przewozów kabotażowych					
7.	Art. 16	Wykonywanie przewozu kabotażowego niezgodnie z przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi obowiązującymi w przyjmującym państwie członkowskim		X	
8.	Art. 17	Brak w pojeździe lub niemożność przedstawienia na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych dokumentów kontrolnych w przewozach kabotażowych (formularz przejazdu dla usług okazjonalnych lub umowa zawarta między przewoźnikiem a organizatorem transportu lub jej poświadczona za zgodność z oryginałem kopia w przypadku szczególnych usług regularnych)		X	

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).";

6) dodaje się sekcje 13 i 14 w brzmieniu:

„13. **Naruszenie przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 (*) (Rzym I) (prawo właściwe dla zobowiązań umownych)**

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
1.	Rzym I	Naruszenie prawa właściwego dla zobowiązań umownych		X	

14. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 (**) (delegowanie pracowników w transporcie drogowym)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
1.	Art. 1 ust. 11 lit. a)	Niekompletne informacje na temat zgłoszenia delegowania			X
2.	Art. 1 ust. 11 lit. a)	Niezłożenie zgłoszenia delegowania państwu członkowskiemu, do którego kierowca jest delegowany, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania		X	
3.	Art. 1 ust. 11 lit. b)	Zgłoszenie delegowania kierowców zostało sfałszowane		X	
4.	Art. 1 ust. 11 lit. b)	Kierowca nie jest w stanie przedstawić ważnego zgłoszenia delegowania		X	
5.	Art. 1 ust. 11 lit. b)	Kierowcy nie udostępniono ważnego zgłoszenia delegowania		X	
6.	Art. 1 ust. 11 lit. c)	Żądane dokumenty nie zostały przekazane do przyjmującego państwa członkowskiego w terminie ośmiu tygodni od daty złożenia wniosku		X	
7.	Art. 1 ust. 12	Przewoźnik nie zaktualizował zgłoszeń delegowania w publicznym interfejsie połączonym z IMI			X

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Dz.U. L 177 z 4.7.2008, s. 6).

(**) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 49)."

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK II

Częstotliwość występowania poważnych naruszeń

1. Poważne naruszenia (PN) i bardzo poważne naruszenia (BPN) wymienione w załączniku I, jeżeli popełniane są wielokrotnie, uznawane są za poważniejsze przez właściwy organ państwa członkowskiego prowadzenia przedsiębiorstwa. Przy obliczaniu częstotliwości występowania wielokrotnych naruszeń państwa członkowskie biorą pod uwagę następujące czynniki:
 - a) wagę naruszenia (PN lub BPN);
 - b) czas (okres przynajmniej roku od daty kontroli);
 - c) liczbę pojazdów wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem (średnio na rok).
 2. Biorąc pod uwagę potencjał stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa drogowego, maksymalna częstotliwość poważnych naruszeń, powyżej której powinny one być uznawane za poważniejsze, ustalana jest w następujący sposób:
3 PN/na pojazd/na rok = 1 BPN
3 BPN/na pojazd/na rok = uruchomienie krajowej procedury w sprawie oceny dobrej reputacji.
 3. Liczba naruszeń w przeliczeniu na pojazd na rok stanowi średnią wartość obliczoną poprzez podzielenie całkowitej liczby wszystkich naruszeń o tym samym poziomie przewinienia (PN lub BPN) przez średnią liczbę pojazdów użytkowanych w ciągu roku. Wzór obliczania częstotliwości naruszeń przewiduje maksymalny próg dla występowania poważnych naruszeń, powyżej którego będą one uznawane za poważniejsze. Państwa członkowskie mogą ustanowić bardziej rygorystyczne progi, jeżeli są one przewidziane w ich krajowych postępowaniach administracyjnych dotyczących oceny dobrej reputacji.”.
-