

ROZPORZĄDZENIA

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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,

uwzględniając dyrektywę 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającą dyrektywę Rady 88/599/EWG ⁽²⁾, w szczególności jej art. 9 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja jest zobowiązana na mocy art. 6 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 do sporządzenia wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń przepisów unijnych, które, oprócz naruszeń wymienionych w załączniku IV do tego rozporządzenia, mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji przez przedsiębiorców transportu drogowego lub zarządzającego transportem.
- (2) W tym celu Komisja powinna określić wagę naruszeń poprzez odniesienie do ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała oraz podać częstotliwość występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się naruszenia uznaje się za poważniejsze.
- (3) Wykaz kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń, który ma zostać ustanowiony, powinien obejmować naruszenia przepisów unijnych odnoszące się do obszarów określonych w art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.
- (4) Przy ustalaniu priorytetów w zakresie kontroli w przedsiębiorstwach, które zostały sklasyfikowane jako przedsiębiorstwa o podwyższonym ryzyku, zgodnie z wymogami zawartymi w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 państwa członkowskie powinny wziąć pod uwagę informacje na temat tych naruszeń.
- (5) Środki, które mają zostać przyjęte, są niezbędne, aby zapewnić przejrzystość, uczciwość i pewność prawa przy ocenie wagi naruszeń i ich konsekwencji dla dobrej reputacji przedsiębiorców transportowych lub zarządzającego transportem.
- (6) Przeprowadzenie pełnego krajowego postępowania administracyjnego w celu ustalenia, czy utrata dobrej reputacji stanowiłaby proporcjonalną reakcję w indywidualnym przypadku, jest jednak obowiązkiem właściwych organów państwa członkowskiego. Taka krajowa procedura kontroli powinna obejmować, w stosownych przypadkach, kontrole w siedzibie danego przedsiębiorcy. Przy dokonywaniu oceny dobrej reputacji państwa członkowskie powinny brać pod uwagę postępowanie przedsiębiorstwo, jego zarządzających i wszelkich innych odpowiednich osób.

⁽¹⁾ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

⁽²⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

- (7) Zharmonizowana kategoryzacja poważnych naruszeń powinna stanowić podstawę do rozszerzenia krajowego systemu oceny ryzyka ustanowionego przez każde państwo członkowskie zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE w celu objęcia nim wszystkich poważnych naruszeń unijnych przepisów dotyczących transportu drogowego wskazanych w art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, które mogą wpłynąć na dobrą reputację przedsiębiorcy transportowego lub zarządzającego transportem.
- (8) Art. 16 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 przewiduje również, że państwa członkowskie powinny włączyć wspomniane poważne naruszenia do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego do dnia 1 stycznia 2016 r. Zharmonizowana kategoryzacja naruszeń jest zatem ważnym krokiem naprzód w celu zapewnienia uczciwej konkurencji między przedsiębiorcami, bardziej zharmonizowanego egzekwowania przepisów i skutecznego funkcjonowania systemu wymiany informacji europejskiego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego.
- (9) W interesie przejrzystości i uczciwej konkurencji należy ustanowić wspólną metodę obliczania częstotliwości występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się naruszenia będą uznawane za poważniejsze przez właściwy organ państwa członkowskiego siedziby. Takie powtarzające się naruszenia mogą spowodować wszczęcie krajowego postępowania administracyjnego, które zgodnie z decyzją uznaniową właściwego organu może skutkować utratą dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego.
- (10) Zgodnie z zasadą ogólną częstotliwość powinna być ustalana przy uwzględnieniu wagi naruszenia, czasu i średniej liczby kierowców. Traktować się ją będzie jako maksymalny próg, pozostawiając państwom członkowskim możliwość zastosowania niższych progów, jak przewidziano w ich krajowych postępowaniach administracyjnych dotyczących oceny dobrej reputacji.
- (11) W celu zapewnienia spójności prawnej i przejrzystości należy również zmienić załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE poprzez zmianę poziomu wagi niektórych określonych w niej naruszeń zgodnie z wykazem najpoważniejszych naruszeń ustanowionym w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.
- (12) Wykaz kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń został ustalony w wyniku konsultacji z państwami członkowskimi i zainteresowanymi podmiotami unijnymi, a ocena poziomu wagi naruszeń została oparta na najlepszych praktykach i doświadczeniu w egzekwowaniu odnośnych przepisów prawnych w państwach członkowskich. Najpoważniejsze naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 stanowiły górny próg odniesienia dla oceny poziomu wagi innych odnośnych naruszeń.
- (13) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego na mocy art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 ⁽¹⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólny wykaz kategorii, rodzajów i stopni poważnych naruszeń przepisów unijnych w komercyjnym transporcie drogowym, jak określono w załączniku I do niniejszego rozporządzenia, które, oprócz naruszeń określonych w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego.
2. Niniejsze rozporządzenie przewiduje maksymalną częstotliwość występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się poważne naruszenia uznaje się za poważniejsze, uwzględniając liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem, jak określono w załączniku II.
3. Państwa członkowskie uwzględniają informacje na temat poważnych naruszeń, o których mowa w ust. 1 i 2, przy przeprowadzaniu krajowego postępowania administracyjnego w sprawie oceny dobrej reputacji.

Artykuł 2

W załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8).

Artykuł 3

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2017 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 18 marca 2016 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

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.

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

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA ⁽¹⁾		
			NN	BPN	PN
Załuga					
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	10h ≤ ... < 11h		X
3.			11h ≤ ...		X
4.		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 9 godz. o 50 % lub więcej bez przerwy lub jakiegokolwiek odpoczynku trwającego co najmniej 4,5 godz.	13h30 ≤ ... i brak przerwy/ odpoczynku	X	
5.		Przekroczenie przedłużonego dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godz., jeżeli jego wydłużenie jest dozwolone	11h ≤ ... < 12h		X
6.			12h ≤ ...		X
7.		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 10 godz. o 50 % lub więcej bez przerwy lub jakiegokolwiek odpoczynku trwających co najmniej 4,5 godz.	15h ≤ ... i brak przerwy/ odpoczynku	X	
8.		Art. 6 ust. 2	Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu	60h ≤ ... < 65h	
9.	65h ≤ ... < 70				X
10.	Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o 25 % lub więcej		70h ≤ ...	X	
11.	Art. 6 ust. 3	Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni	100h ≤ ... < 105h		X
12.			105h ≤ ... < 112h30		X
13.		Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni o 25 % lub więcej	112h30 ≤ ...	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.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA (1)			
			NN	BPN	PN	
Przerwy						
14.	Art. 7	Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu o 4,5 godz. przed zrobieniem sobie przerwy	5h ≤ ... < 6h			X
15.			6h ≤ ...		X	
Okresy odpoczynku						
16.	Art. 8 ust. 2	Niespełnienie wymogu 11 godz. dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	8h30 ≤ ... < 10h			X
17.			... < 8h30		X	
18.		Niespełnienie wymogu 9 godz. skróconego dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie jest dozwolone	7h ≤ ... < 8h			X
19.			... < 7h		X	
20.		Niespełnienie wymogu 3 godz. + 9 godz. dzielonego dziennego okresu odpoczynku	3h + [7h ≤ ... < 8h]			X
21.			3h + [... < 7h]		X	
22.	Art. 8 ust. 5	Niespełnienie wymogu 9 godz. dziennego okresu odpoczynku w przypadku załogi kilkuosobowej	7h ≤ ... < 8h			X
23.			... < 7h		X	
24.	Art. 8 ust. 6	Niespełnienie wymogu 24 godz. skróconego tygodniowego okresu odpoczynku	20h ≤ ... < 22h			X
25.			... < 20h		X	
26.		Niespełnienie wymogu 45 godz. tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	36h ≤ ... < 42h			X
27.			... < 36h		X	
28.	Art. 8 ust. 6	Przekroczenie 6 kolejnych okresów dwudziestoczterogodzinnych po uprzednim tygodniowym okresie odpoczynku	3h ≤ ... < 12h			X
			12h ≤ ...		X	
Odstępstwo dotyczące odłożenia okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczterogodzinnych						
29.	Art. 8 ust. 6a	Przekroczenie 12 kolejnych okresów dwudziestoczterogodzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku	3h ≤ ... < 12h			X
			12h ≤ ...		X	
30.	Art. 8 ust. 6a lit. b) pkt (ii)	Tygodniowy okres odpoczynku po 12 kolejnych okresach dwudziestoczterogodzinnych	65h < ... ≤ 67h			X
			... ≤ 65h		X	

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA ⁽¹⁾		
			NN	BPN	PN
31.	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	3h < ... < 4,5h		X
			4,5h ≤ ...		X

Organizacja pracy

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

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

2. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽¹⁾ (tachograf)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
Instalacja tachografu					
1.	Art. 3 ust. 1 i art. 22	Instalacja i korzystanie z niehomologowanego tachografu (np.: brak tachografu zainstalowanego przez instalatorów, warsztaty lub producentów pojazdów zatwierdzonych przez właściwe organy państw członkowskich; korzystanie z tachografu bez niezbędnych plomb założonych lub wymienionych przez zatwierdzonego instalatora, zatwierdzony warsztat lub zatwierdzonego producenta pojazdów lub używanie tachografu bez tabliczki kalibracyjnej)	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 (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X		
5.		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X		
6.		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X		
7.	Art. 32 ust. 1	Niepoprawne działanie tachografu (np.: tachograf, który nie został właściwie skontrolowany, skalibrowany lub zaplombowany)		X	

⁽¹⁾ 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).

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
8.	Art. 32 ust. 1 i art. 33 ust. 1	Niewłaściwe użytkowanie tachografu (<i>np.: niewłaściwe używanie tachografów w sposób świadomy, dobrowolny lub pod przymusem, brak instrukcji dotyczących właściwego użytkowania itd.</i>)		X	
9.	Art. 32 ust. 3	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.		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 kilkusobowa)			X
19.	Art. 34 ust. 5	Niepoprawne stosowanie przełączników		X	

Przedstawianie informacji

20.	Art. 36	Odmowa poddania się kontroli		X	
21.	Art. 36	Brak możliwości okazania zapisów z bieżącego dnia oraz z poprzednich 28 dni		X	
22.		Brak możliwości okazania zapisów z karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę		X	
23.	Art. 36	Niemożliwość okazania zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni		X	
24.	Art. 36	Brak możliwości okazania karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę		X	

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
Wadliwe działanie					
25.	Art. 37 ust. 1 i art. 22 ust. 1	Niewykonanie naprawy tachografu przez uprawnionego instalatora lub warsztat		X	
26.	Art. 37 ust. 2	Niezaznaczenie przez kierowcę wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, jeżeli tachograf nie działa lub działa wadliwie		X	

3. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ (przepisy dotyczące czasu pracy)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
Maksymalny tygodniowy czas pracy					
1.	Art. 4	Przekroczenie maksymalnego tygodniowego czasu pracy wynoszącego 48 godz., jeżeli możliwość jego wydłużenia do 60 godz. została już wykorzystana	56h ≤ ... 60h		X
2.			60h ≤ ...		X
3.		Przekroczenie maksymalnego tygodniowego czasu pracy wynoszącego 60 godz., jeżeli nie zostało przyznane odstępstwo na podstawie art. 8	65 ≤ ... < 70h		X
4.			70h ≤ ...		X

Przerwy

5.	Art. 5 ust. 1	Niewystarczająca obowiązkowa przerwa, w przypadku gdy czas pracy wynosi od 6 do 9 godz.	10 < ... ≤ 20 min		X
6.			... ≤ 10 min		X
7.		Niewystarczająca obowiązkowa przerwa, w przypadku gdy czas pracy wynosi powyżej 9 godz.	20 < ... ≤ 30 min		X
8.			... ≤ 20 min		X

Praca w porze nocnej

9.	Art. 7 ust. 1	Dobowy czas pracy w każdym okresie 24 godz., kiedy wykonywana była praca w porze nocnej, jeżeli nie zostało przyznane odstępstwo na podstawie art. 8	11h ≤ ... < 13h		X
10.			13h ≤ ...		X

Prowadzenie dokumentacji

11.	Art. 9	Falszowanie rejestrów czasu pracy przez pracodawców lub odmowa udostępnienia dokumentacji kontrolerom		X	
12.		Zatrudnieni/prowadzący działalność na własny rachunek kierowcy fałszujący dokumentację lub odmawiający udostępnienia jej kontrolerom		X	

(¹) Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

4. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy Rady 96/53/WE ⁽¹⁾ (przepisy dotyczące masy i wymiarów)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA			
			NN	BPN	PN	
Masa						
1.	Art. 1	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów kategorii N3	5 % ≤ ... < 10 %			X
2.			10 % ≤ ... < 20 %		X	
3.			20 % ≤ ...	X		
4.		Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów kategorii N2	5 % ≤ ... < 15 %			X
5.			15 % ≤ ... < 25 %		X	
6.			25 % ≤ ...	X		
Długość						
7.	Art. 1	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej długości	2 % < ... < 20 %			X
8.			20 % ≤ ...		X	
Szerokość						
9.	Art. 1	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej szerokości	2,65 ≤ ... < 3,10 m			X
10.			3,10 m ≤ ...		X	

5. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy 2014/45/UE ⁽²⁾ (okresowe badania zdadności do ruchu drogowego) i dyrektywa 2014/47/UE ⁽³⁾ (drogowa kontrola techniczna)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
Zdadność do ruchu drogowego					
1.	Art. 8 i 10 dyrektywy 2014/45/UE i art. 7 ust. 1 dyrektywy 2014/47/UE	Kierowanie pojazdem bez ważnego poświadczenia przeprowadzenia badania zdadności do ruchu drogowego wymaganego przez prawo UE	X		
2.	Art. 12 ust. 2 dyrektywy 2014/47/UE	Nieutrzymywanie pojazdu w stanie zapewniającym bezpieczeństwo i w stanie zdadności do ruchu drogowego powodujące bardzo poważną usterkę układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół/opon, zawieszenia lub podwozia lub innego wyposażenia mogącą spowodować bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzące do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu	X		

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59). Przedmiotowa dyrektywa została zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 (Dz.U. L 115 z 6.5.2015, s. 1), która ma zostać przetransponowana przez państwa członkowskie do dnia 7 maja 2017 r.

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdadności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 134).

Dyrektywa 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatości do ruchu drogowego pojazdów użytkowych zawiera w swoim załączniku II szczegółową klasyfikację usterek technicznych wraz ze wskazaniem ich wagi, w podziale na usterki drobne, poważne i niebezpieczne. W art. 12 ust. 2 wspomnianej dyrektywy podano następujące definicje:

- a) usterki **drobne** bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub oddziaływania na środowisko oraz inne drobne niezgodności;
- b) usterki **poważne**, które mogą zagrażać bezpieczeństwu pojazdu lub oddziaływać na środowisko lub stwarzać zagrożenie dla innych użytkowników dróg, lub inne istotniejsze niezgodności;
- c) usterki **niebezpieczne** stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub oddziałujące na środowisko.

Poziom naruszeń przepisów dyrektyw dotyczących zdatości do ruchu drogowego odzwierciedla klasyfikację usterek znajdującą się w załączniku II do dyrektywy 2014/47/UE, a mianowicie: PN = usterki poważne, BPN = usterki niebezpieczne, NN = kierowanie pojazdem z usterkami, co stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego; usterki drobne odpowiadają poziomowi naruszeń mniejszej wagi.

6. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy Rady 92/6/EWG ⁽¹⁾ (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.		Korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może sfałszować dane w urządzeniu ograniczenia prędkości lub korzystanie z nielegalnego urządzenia ograniczenia prędkości	X		

7. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ (wstępna kwalifikacja i okresowe szkolenia kierowców)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
Szkolenia i uprawnienia					
1.	Art. 3	Przewóz towarów lub pasażerów bez obowiązkowej kwalifikacji wstępnej lub obowiązkowego szkolenia okresowego		X	
2.	Art. 10 i załącznik II	Kierowca nie może przedstawić ważnej karty kwalifikacji lub ważnego prawa jazdy z oznakowaniem, wymaganych w przepisach prawa krajowego (np.: zgubił, zapomniał, jest ono uszkodzone, nieczytelne)			X

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

8. Grupy naruszeń dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ (wymogi w zakresie praw jazdy)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
1.	Art. 1 i 4 dyrektywy 2006/126	Przewóz pasażerów lub towarów bez posiadania ważnego prawa jazdy	X		
2.	Art. 1 Załącznik I	Korzystanie z prawa jazdy, które jest uszkodzone lub nieczytelne lub niezgodne ze wspólnym wzorem			X

9. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE ⁽²⁾ (transport drogowy towarów niebezpiecznych)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
1.	Sekcja I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE	Transport towarów niebezpiecznych, których transport jest zakazany	X		
2.		Transport towarów niebezpiecznych w sposób zakazany lub przy użyciu niezatwierdzonych środków zabezpieczających, tym samym stanowiący zagrożenie życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłoby to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu	X		
3.		Transport towarów niebezpiecznych bez oznaczenia ich w pojeździe jako towarów niebezpiecznych, tym samym stanowiący zagrożenie życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłoby to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu	X		
4.		Ubytek niebezpiecznych substancji		X	
5.		Przewóz luzem w kontenerze, który nie nadaje się do użytku ze względów konstrukcyjnych		X	
6.		Przewóz pojazdem bez odpowiedniego świadectwa homologacji		X	
7.		Pojazd nie spełnia już standardów homologacji i stwarza bezpośrednie zagrożenie		X	
8.		Nieprzestrzeganie reguł rządzących zabezpieczeniem i rozmieszczeniem ładunku		X	
9.		Nieprzestrzeganie reguł rządzących mieszanym ładunkiem opakowań		X	
10.		Nieprzestrzeganie postanowień ograniczających ilości przewożone w jednej jednostce transportowej, w tym dopuszczalnych stopni napełnienia zbiorników lub opakowań		X	

⁽¹⁾ Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18).

⁽²⁾ Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
11.		Brak odpowiedniej informacji o przewożonej substancji pozwalającej na określenie poziomu wagi wykroczenia (np. brak numeru UN, właściwej nazwy ładunku, grupy pakowania)		X	
12.		Kierowca nie posiada ważnego świadectwa przeszkolenia zawodowego		X	
13.		Korzystanie z ognia lub niezabezpieczonego źródła światła		X	
14.		Nieprzestrzeganie zakazu palenia		X	
15.		Pojazd jest niewłaściwie nadzorowany lub zaparkowany			X
16.		Jednostka transportowa składa się z więcej niż jednej przyczepy/naczepy			X
17.		Pojazd nie spełnia już standardów homologacji, ale nie stwarza bezpośredniego zagrożenia			X
18.		W wyposażeniu pojazdu nie ma wymaganych nadających się do użycia gaśnic			X
19.		W pojeździe nie ma wyposażenia wymaganego w ADR lub pisemnych instrukcjach			X
20.		Przewóz uszkodzonych opakowań, pojemników DPPL lub dużych opakowań, lub opakowań zepsutych, zanieczyszczonych i pustych			X
21.		Przewóz zapakowanych towarów w kontenerze, który nie nadaje się do użytku ze względów konstrukcyjnych			X
22.		Zbiorniki/zbiorniki kontenerowe (włączając puste i zanieczyszczone) nie są odpowiednio zamknięte			X
23.		Niewłaściwe etykietowanie, oznaczenie lub umieszczenie tablic w pojeździe lub niewłaściwe zabezpieczenie			X
24.		Brak pisemnych instrukcji zgodnych z ADR lub pisemne instrukcje nie dotyczą przewożonych towarów			X

Dyrektywa Komisji 2004/112/WE ⁽¹⁾ dostosowująca dyrektywę Rady 95/50/WE ⁽²⁾ w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych zawiera w swoim załączniku II szczegółową klasyfikację naruszeń odpowiednich przepisów w podziale, ze względu na ich wagę, na trzy kategorie ryzyka: I kategorię ryzyka, II kategorię ryzyka i III kategorię ryzyka.

Poziom naruszeń przepisów odzwierciedla kategorie ryzyka przewidziane w załączniku II do dyrektywy 2004/112/WE, w następujący sposób: **kategoria ryzyka I = BPN** (z wyjątkiem naruszeń, które są już określone jako NN w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009), **kategoria ryzyka II = PN**. Kategoria ryzyka III odpowiada poziomowi naruszenia mniejszej wagi.

Niniejsza tabela obejmuje tylko te naruszenia, za które przewoźnik jest całkowicie lub częściowo odpowiedzialny. Poziom odpowiedzialności przewoźnika za naruszenie, jest oceniany zgodnie z procedurą egzekucyjną danego państwa członkowskiego.

⁽¹⁾ Dyrektywa Komisji 2004/112/WE z dnia 13 grudnia 2004 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Komisji 95/50/WE w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 367 z 14.12.2004, s. 23).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 249 z 17.10.1995, s. 35).

**10. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 ⁽¹⁾
(dostęp do rynku międzynarodowych przewozów drogowych)**

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
Licencja wspólnotowa					
1.	Art. 3	Przewóz towarów bez posiadania ważnej licencji wspólnotowej (np.: brak licencji, licencja została sfalszowana, 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 oraz 5	Przewóz towarów bez ważnego świadectwa kierowcy (tzn. brak świadectwa kierowcy, jego sfalszowanie, wycofanie, utrata ważności itp.)		X	
4.		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

**11. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 ⁽²⁾
(dostęp do rynku usług autokarowych i autobusowych)**

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
Licencja wspólnotowa					
1.	Art. 4	Przewóz towarów bez posiadania ważnej licencji wspólnotowej (np.: brak licencji, licencja została sfalszowana, 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, niewłaściwie stosowane lub 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

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN

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 sfałszowany, nie zawiera wymaganych informacji itp.)			X
----	---------	---	--	--	---

12. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 ⁽¹⁾ (transport zwierząt)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA		
			NN	BPN	PN
1.	Załącznik I rozdział II	Elementy dzielące nie są wystarczająco mocne, aby wytrzymać ciężar zwierząt.		X	
2.	Załącznik I rozdział III	Używanie ramp do załadowywania i rozładowywania, mających śliskie powierzchnie, bez bocznych zabezpieczeń lub rampy zbyt strome			X
3.		Używanie platform podnoszących lub górnych podłóg, które nie są wyposażone w barierki zabezpieczające przed wypadaniem lub uciekaniem zwierząt podczas załadowywania i rozładowywania			X
4.	Art. 7	Środki transportu, które nie zostały zatwierdzone do długotrwałego transportu lub nie zostały zatwierdzone dla danego rodzaju transportowanych zwierząt			X
5.	Art. 4, 5 i 6	Transport bez ważnej wymaganej dokumentacji, dziennika podróży lub zezwolenia przewoźnika lub licencji			X

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz.U. L 3 z 5.1.2005, s. 1).

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 kierowców 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:

$$3 \text{ PN/na kierowcę/na rok} = 1 \text{ BPN}$$

$$3 \text{ BPN/na kierowcę/na rok} = \text{uruchomienie krajowej procedury w sprawie oceny dobrej reputacji}$$
 3. Liczba naruszeń w przeliczeniu na kierowcę na rok stanowi średnią wartość obliczoną poprzez podzielenie całkowitej liczby wszystkich naruszeń o tym samym poziomie wagi (PN lub BPN) przez średnią liczbę kierowców zatrudnionych 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.
-

ZAŁĄCZNIK III

Załącznik II do dyrektywy 2006/22/WE otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK III

1. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006

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 godz., jeżeli jego przedłużenie do 10 godz. nie jest dozwolone	9h < ... < 10h			X
B2			10h ≤ ... < 11h			X
B3			11h ≤ ...		X	
B4		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 9 godz. o 50 % lub więcej bez przerwy lub jakiegokolwiek odpoczynku trwającego co najmniej 4,5 godz.	13h30 ≤ ... i brak przerwy/ odpoczynku	X		
B5		Przekroczenie przedłużonego dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godz., jeżeli jego wydłużenie jest dozwolone	10h < ... < 11h			X
B6			11h ≤ ... < 12h			X
B7			12h ≤ ...		X	
B8	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 10 godz. o 50 % lub więcej bez przerwy lub jakiegokolwiek odpoczynku trwających co najmniej 4,5 godz.	15h ≤ ... i brak przerwy/ odpoczynku	X			
B9	Art. 6 ust. 2	Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu	56h < ... < 60h			X
B10			60h ≤ ... < 65h			X
B11			65h ≤ ... < 70h		X	
B12		Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o 25 % lub więcej	70h ≤ ...	X		
B13	Art. 6 ust. 3	Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni	90h < ... < 100h			X
B14			100h ≤ ... < 105h			X
B15			105h ≤ ... < 112h30		X	
B16		Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni o 25 % lub więcej	112h30 ≤ ...	X		

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA ⁽¹⁾			
			NN	BPN	PN	NMW
C	Przerwy					
C1	Art. 7	Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu wynoszącego 4,5 godz. przed zrobieniem sobie przerwy	4h30 < ... < 5h			X
C2			5h ≤ ... < 6h		X	
C3			6h ≤ ...		X	
D	Okresy odpoczynku					
D1	Art. 8 ust. 2	Niespełnienie wymogu 11 godz. dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	10h ≤ ... < 11h			X
D2			8h30 ≤ ... < 10h		X	
D3			... < 8h30		X	
D4		Niespełnienie wymogu 9 godz. skróconego dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie jest dozwolone	8h ≤ ... < 9h			X
D5			7h ≤ ... < 8h		X	
D6			... < 7h		X	
D7		Niespełnienie wymogu 3 godz. + 9 godz. dzielonego dziennego okresu odpoczynku	3h + [8h ≤ ... < 9h]			X
D8			3h + [7h ≤ ... < 8h]		X	
D9			3h + [... < 7h]		X	
D10	Art. 8 ust. 5	Niespełnienie wymogu 9 godz. dziennego okresu odpoczynku w przypadku załogi kilkuosobowej	8h ≤ ... < 9h			X
D11			7h ≤ ... < 8h		X	
D12			... < 7h		X	
D13	Art. 8 ust. 6	Niespełnienie wymogu 24 godz. skróconego tygodniowego okresu odpoczynku	22h ≤ ... < 24h			X
D14			20h ≤ ... < 22h		X	
D15			... < 20h		X	
D16		Niespełnienie wymogu 45 godz. tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	42h ≤ ... < 45h			X
D17			36h ≤ ... < 42h		X	
D18			... < 36h		X	
D19	Art. 8 ust. 6	Przekroczenie 6 kolejnych okresów dwudziestoczegodzinnych po uprzednim tygodniowym okresie odpoczynku	... < 3h			X
D20			3h ≤ ... < 12h		X	
D21			12h ≤ ...		X	

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA ⁽¹⁾			
			NN	BPN	PN	NMW
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	... < 3h			X
E2			3h ≤ ... < 12h		X	
E3			12h ≤ ...		X	
E4	Art. 8 ust. 6a lit. b) pkt (ii)	Tygodniowy okres odpoczynku po 12 kolejnych okresach dwudziestoczerogodzinnych	65h < ... ≤ 67h		X	
E5			... ≤ 65h		X	
E6	Art. 8 ust. 6a lit. d)	Okres prowadzenia pojazdu w godzinach od 22.00 do 6.00 przekraczający 3 godziny przed przerwą, jeżeli pojazd nie obsługuje kilku kierowców	3h < ... < 4,5h		X	
E7			4,5h ≤ ...		X	
F	Organizacja pracy					
F1	Art. 10 ust. 1	Uzależnienie wynagrodzenia od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy		X		
F2	Art. 10 ust. 2	Brak organizacji pracy kierowcy lub nieprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy w celu przestrzegania przepisów prawa		X		

(¹) NN = najpoważniejsze naruszenia/BPN = bardzo poważne naruszenia/PN = poważne naruszenia/NMW = naruszenie mniejszej wagi

2. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽¹⁾ (tachograf)

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA			
			NN	BPN	PN	NMW
G	Instalacja tachografu					
G1	Art. 3 ust. 1 i art. 22 ust. 2	Instalacja i korzystanie z niehomologowanego tachografu (<i>np.: brak tachografu zainstalowanego przez instalatorów, warsztaty lub producentów pojazdów zatwierdzonych przez właściwe organy państw członkowskich; korzystanie z tachografu bez niezbędnych plomb założonych lub wymienionych przez zatwierdzonego instalatora, zatwierdzony warsztat lub zatwierdzonego producenta pojazdów lub używanie tachografu bez tabliczki kalibracyjnej</i>)	X			
H	Użytkowanie tachografu, karty kierowcy lub wykresówki					
H1	Art. 23 ust. 1	Użytkowanie tachografu, który nie został poddany przeglądowi przez zatwierdzony warsztat		X		

(¹) 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).

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA			
			NN	BPN	PN	NMW
H2	Art. 27	Posiadanie przez kierowcę więcej niż jednej własnej karty kierowcy lub posługiwanie się nimi		X		
H3		Posługiwanie się przez kierowcę sfalszowaną kartą kierowcy (<i>uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy</i>)	X			
H4		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą (<i>uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy</i>)	X			
H5		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfalszowanych dokumentów (<i>uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy</i>)	X			
H6	Art. 32 ust. 1	Niepoprawne działanie tachografu (<i>np.: tachograf nie został właściwie skontrolowany, skalibrowany lub zaplombowany</i>)		X		
H7	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		
H8	Art. 32 ust. 3	Korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy tachografu	X			
H9		Falszowanie, ukrywanie, likwidowanie i niszczenie danych zarejestrowanych na wykresówkach 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 wykresówek/karty kierowcy		X		
H13		Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek 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 brudnych lub uszkodzonych wykresówek 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 (załoga kilkuosobowa)			X	
H18	Art. 34 ust. 5	Niepoprawne stosowanie przełączników		X		

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA			
			NN	BPN	PN	NMW
I	Przedstawianie informacji					
I1	Art. 36	Odmowa poddania się kontroli		X		
I2	Art. 36	Brak możliwości okazania zapisów z bieżącego dnia oraz z poprzednich 28 dni		X		
I3		Brak możliwości okazania zapisów z karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę		X		
I4	Art. 36	Nieemożność okazania zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni		X		
I5	Art. 36	Brak możliwości 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 uprawnionego instalatora lub 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		