

Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

► **B** **DYREKTYWA 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 nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35)

zmieniona przez:

Dziennik Urzędowy

		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Dyrektywa Komisji 2009/4/WE z dnia 23 stycznia 2009 r.	L 21	39	24.1.2009
► <u>M2</u>	Dyrektywa Komisji 2009/5/WE z dnia 30 stycznia 2009 r.	L 29	45	31.1.2009
► <u>M3</u>	Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r.	L 74	8	19.3.2016

sprostowana przez:

► **C1** Sprostowanie, Dz.U. L 256 z 29.9.2009, s. 38 (2009/5/WE)



DYREKTYWA 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 nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne warunki wykonania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85.

Artykuł 2

Systemy kontroli

1. Państwa Członkowskie organizują system odpowiednich, regularnych kontroli prawidłowego i jednolitego wykonywania przepisów, o których mowa w art. 1, obejmujący zarówno kontrole drogowe, jak i kontrole na terenie przedsiębiorstw wszystkich rodzajów transportu.

Kontrole te obejmują każdego roku szeroki i reprezentatywny przekrój pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, kierowców, przedsiębiorstw i pojazdów wszystkich rodzajów transportu objętych zakresem stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85.

Państwa Członkowskie zapewniają stosowanie na swoim terytorium jednolitej krajowej strategii kontroli. W tym celu Państwa Członkowskie mogą wyznaczyć organ koordynujący działania podejmowane zgodnie z art. 4 i 6, o czym powiadamiają Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie.

2. O ile dotychczas tego nie uczyniono, Państwa Członkowskie nadają do dnia 1 maja 2007 r. upoważnionym funkcjonariuszom służb kontrolnych odpowiednie uprawnienia umożliwiające im prawidłowe wykonywanie zadań kontrolnych zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

3. Każde Państwo Członkowskie organizuje kontrole w taki sposób, aby od dnia 1 maja 2006 r. obejmowały one 1 % dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85. Odsetek ten wzrośnie do co najmniej 2 % od dnia 1 stycznia 2008 r. oraz do co najmniej 3 % od dnia 1 stycznia 2010 r.

Od dnia 1 stycznia 2012 r. Komisja może podwyższyć ten minimalny odsetek do 4 % zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, pod warunkiem że dane statystyczne zebrane zgodnie z art. 3 wykażą, że średnio ponad 90 % wszystkich skontrolowanych pojazdów jest wyposażonych w tachografy cyfrowe. Przy podejmowaniu tej decyzji Komisja bierze pod uwagę także skuteczność istniejących środków kontroli, w szczególności dostępność danych z tachografów cyfrowych na terenie przedsiębiorstw.

▼B

Nie mniej niż 15 % całkowitej liczby skontrolowanych dni roboczych podlega kontrolom drogowym, a nie mniej niż 30 % na terenie przedsiębiorstw. Od dnia 1 stycznia 2008 r. nie mniej niż 30 % z ogólnej liczby skontrolowanych dni roboczych będzie podlegało kontrolom drogowym, a nie mniej niż 50 % na terenie przedsiębiorstw.

4. Informacje przedkładane Komisji zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 zawierają liczbę kierowców poddanych kontrolom drogowym, liczbę kontroli na terenie przedsiębiorstw, liczbę skontrolowanych dni roboczych oraz liczbę i rodzaj ujawnionych naruszeń z zaznaczeniem, czy wykonywany był przewóz osób czy rzeczy.

*Artykuł 3***Dane statystyczne**

Państwa Członkowskie zapewniają, by dane statystyczne gromadzone w wyniku kontroli przeprowadzanych zgodnie z art. 2 ust. 1 i 3 grupowane były według następujących kategorii:

a) w przypadku kontroli drogowych:

i) kategoria drogi, tj. czy jest to autostrada, droga krajowa, czy droga niższej kategorii oraz państwo, w którym kontrolowany pojazd jest zarejestrowany, w celu uniknięcia dyskryminacji;

ii) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy;

b) w przypadku kontroli na terenie przedsiębiorstw:

i) rodzaj działalności transportowej, tj. czy jest to działalność międzynarodowa czy krajowa, transport osób czy rzeczy, na potrzeby własne lub zarobkowo;

ii) wielkość taboru przedsiębiorstwa;

iii) rodzaj tachografu: analogowy czy cyfrowy.

Powyższe dane statystyczne przedkładane są co dwa lata Komisji i publikowane w sprawozdaniu.

Właściwe organy Państw Członkowskich prowadzą rejestr danych zebranych w poprzednim roku.

Przedsiębiorstwa odpowiedzialne za kierowców zachowują przez okres jednego roku powierzone im przez organy kontrolne dokumenty, protokoły z wyników kontroli i inne istotne dane dotyczące kontroli przeprowadzonych na ich terenie lub dotyczące kontroli ich kierowców na drodze.

Komisja udzieli wszelkich niezbędnych dodatkowych wyjaśnień dotyczących definicji kategorii określonych w lit. a) i b) zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2.

*Artykuł 4***Kontrole drogowe**

1. Kontrole drogowe organizowane są w różnych miejscach, w dowolnym czasie i obejmują wystarczająco duży obszar sieci drogowej, aby utrudnić omijanie punktów kontroli.

▼B

2. Państwa Członkowskie zapewniają:
 - a) przygotowanie odpowiednich warunków dla zorganizowania punktów kontroli na istniejących i planowanych drogach lub w ich pobliżu, a w razie potrzeby, aby stacje paliw i inne bezpieczne miejsca przy autostradach mogły stanowić punkty kontrolne;
 - b) przeprowadzanie kontroli według wrywkowego systemu rotacyjnego, z zachowaniem odpowiedniej równowagi geograficznej.
3. W trakcie kontroli drogowych kontrolowane są elementy określone w części A załącznika I. Jeśli wymaga tego sytuacja, kontrole mogą skupiać się na określonym elemencie.
4. Bez uszczerbku dla przepisów art. 9 ust. 2, kontrole drogowe przeprowadzane są bez dyskryminacji. W szczególności funkcjonariusze służb kontrolnych nie stosują dyskryminacji ze względu na:
 - a) kraj rejestracji pojazdu;
 - b) kraj zamieszkania kierowcy;
 - c) kraj siedziby przedsiębiorstwa;
 - d) początkowy i docelowy punkt podróży;
 - e) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy.
5. Funkcjonariusz służb kontrolnych zaopatrzony jest w:
 - a) wykaz podstawowych elementów podlegających kontroli określonych w części A załącznika I;
 - b) standardowy sprzęt kontrolny określony w załączniku II.
6. Jeśli ustalenia z kontroli drogowej kierowcy pojazdu zarejestrowanego w innym Państwie Członkowskim dostarczają podstaw do uznania, że dopuszczono się naruszeń, których nie można ustalić w trakcie tej kontroli ze względu na brak koniecznych danych, właściwe organy zainteresowanych Państw Członkowskich udzielają sobie wzajemnie pomocy przy wyjaśnieniu takiej sytuacji.

*Artykuł 5***Kontrole skoordynowane**

Co najmniej sześć razy w roku Państwa Członkowskie podejmują skoordynowane kontrole drogowe kierowców i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85. Kontrole takie podejmowane są w tym samym czasie przez organy kontrolne dwóch lub więcej Państw Członkowskich, przy czym każdy z tych organów działa na swoim własnym terytorium.

*Artykuł 6***Kontrole na terenie przedsiębiorstw**

1. Kontrole na terenie przedsiębiorstw są planowane z uwzględnieniem dotychczasowych doświadczeń w zakresie różnych rodzajów transportu i przedsiębiorstw. Prowadzi się je także, w przypadkach gdy kontrole drogowe ujawniły poważne naruszenia przepisów rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 lub nr 3821/85.

▼B

2. Kontrole na terenie przedsiębiorstw obejmują elementy wymienione w częściach A i B załącznika I.
3. Funkcjonariusz służb kontrolnych zaopatrzony jest w:
 - a) wykaz podstawowych elementów podlegających kontroli określony w częściach A i B załącznika I;
 - b) standardowy sprzęt kontrolny, określony w załączniku II.
4. Funkcjonariusze służb kontrolnych Państwa Członkowskiego w trakcie kontroli uwzględniają wszelkie informacje przekazane przez wyznaczony organ łącznikowy innego Państwa Członkowskiego, o którym mowa w art. 7 ust. 1, dotyczące działalności danego przedsiębiorstwa w tym innym Państwie Członkowskim.
5. Dla celów przepisów ust. 1–4, kontrole przeprowadzane w obiektach właściwych organów na podstawie odpowiednich dokumentów lub danych przekazanych przez przedsiębiorstwa na żądanie tych organów należy traktować na równi z kontrolami prowadzonymi na terenie przedsiębiorstw.

*Artykuł 7***Kontakty wewnątrzspółnotowe**

1. Państwa Członkowskie wyznaczają organ, do którego zadań należy:
 - a) zapewnienie, wspólnie z odpowiadającymi mu organami w innych zainteresowanych Państwach Członkowskich, koordynacji działań podejmowanych zgodnie z art. 5;
 - b) przekazywanie Komisji co dwa lata sprawozdania statystycznego zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85;
 - c) główna odpowiedzialność za udzielanie pomocy, o której mowa w art. 4 ust. 6, właściwym organom innych Państw Członkowskich.
 Organ ten jest reprezentowany w Komitecie, o którym mowa w art. 12 ust. 1.
2. Państwa Członkowskie powiadomią Komisję o wyznaczeniu takiego organu, a Komisja odpowiednio poinformuje pozostałe Państwa Członkowskie.
3. Aktywne wspieranie wymiany danych, doświadczeń i wiedzy pomiędzy Państwami Członkowskimi realizowane jest przede wszystkim, ale nie wyłącznie, poprzez Komitet określony w art. 12 ust. 1 oraz jakiegokolwiek tego typu organ, który Komisja może wyznaczyć zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2.

*Artykuł 8***Wymiana informacji**

1. Informacje wzajemnie udostępniane na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 lub art. 19 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 są wymieniane pomiędzy wyznaczonymi organami, o których powiadomiono Komisję zgodnie z art. 7 ust. 2:
 - a) przynajmniej raz na sześć miesięcy po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy;
 - b) na szczególne żądanie Państwa Członkowskiego w indywidualnych przypadkach.

▼B

2. Państwa Członkowskie dążą do ustanowienia systemów dla elektronicznej wymiany informacji. Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, Komisja określi wspólną metodę efektywnej wymiany informacji.

*Artykuł 9***System oceny ryzyka**

1. Państwa Członkowskie wprowadzą system oceny ryzyka w przedsiębiorstwach, oparty na względnej liczbie i wadze naruszeń przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 lub nr 3821/85, popełnionych przez określone przedsiębiorstwo. Komisja wspiera dialog pomiędzy Państwami Członkowskimi w celu popierania spójności między tymi systemami oceny ryzyka.

2. Przedsiębiorstwa o wysokim stopniu ryzyka są kontrolowane dokładniej i częściej. Kryteria i szczegółowe przepisy dotyczące wdrożenia takiego systemu analizowane są w ramach prac Komitetu, o którym mowa w art. 12, w celu ustanowienia systemu wymiany informacji na temat najlepszych praktyk.

3. Wstępny wykaz naruszeń rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 jest zamieszczony w załączniku III.

W celu udzielenia wytycznych dotyczących wagi naruszeń przepisów rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 Komisja może, w razie potrzeby, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, dostosować załącznik III w celu ustalenia wytycznych dotyczących ogólnego zakresu naruszeń, z podziałem na kategorie w zależności od ich wagi.

Kategoria obejmująca najpoważniejsze naruszenia powinna obejmować przypadki, w których naruszenie odpowiednich przepisów rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 stwarza poważne ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń ciała.

*Artykuł 10***Sprawozdanie**

Do dnia 1 maja 2009 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające analizę sankcji za poważne naruszenia, przewidzianych w ustawodawstwie Państw Członkowskich.

*Artykuł 11***Najlepsza praktyka**

1. Zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2, Komisja określi wytyczne dotyczące najlepszych praktyk w zakresie kontroli.

Wytyczne te są publikowane w składanym co dwa lata sprawozdaniu Komisji.

2. Państwa Członkowskie opracowują wspólne programy szkoleń dotyczące najlepszych praktyk, które są przeprowadzane co najmniej raz w roku i ułatwiają – co najmniej raz w roku – wymianę pracowników organów odpowiedzialnych za kontakty wewnątrzspółnotowe z ich odpowiednikami w innych Państwach Członkowskich.

▼B

3. Komisja opracuje, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, elektroniczny oraz przeznaczony do druku formularz mający zastosowanie, gdy kierowca przebywa na zwolnieniu chorobowym lub na urlopie wypoczynkowym lub gdy prowadzi inny pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (EWG) nr 3820/85, w okresie wspomnianym w art. 15 ust. 7 akapit pierwszy, tiret pierwsze rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.

4. Państwa Członkowskie zapewniają należyte przeszkolenie funkcjonariuszy służb kontrolnych w zakresie wykonywania ich zadań.

*Artykuł 12***Procedura Komitetu**

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ustanowiony zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5 i art. 7 decyzji 1999/468/WE przy uwzględnieniu przepisów jej art. 8.

Okres, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

*Artykuł 13***Środki wykonawcze**

Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, przyjmuje środki wykonawcze, w szczególności w jednym z następujących celów:

- a) wspierania wspólnego podejścia do stosowania niniejszej dyrektywy;
- b) wspierania spójnego podejścia i ujednoliconej wykładni przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 przez organy kontrolne;
- c) ułatwienia dialogu pomiędzy branżą transportu drogowego i organami kontrolnymi.

*Artykuł 14***Negocjacje z państwami trzecimi**

Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Wspólnota podejmie negocjacje z odpowiednimi państwami trzecimi w celu stosowania zasad odpowiadających ustanowionym w niniejszej dyrektywie.

Do czasu zakończenia tych negocjacji Państwa Członkowskie włączają dane dotyczące kontroli pojazdów z państw trzecich do informacji przekazywanych Komisji zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85.

*Artykuł 15***Aktualizacja załączników**

Zmiany postanowień załączników, niezbędne do ich dostosowania do rozwoju najlepszych praktyk, przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2.

*Artykuł 16***Transpozycja**

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 1 kwietnia 2007 r. Niezwłocznie przekażą one Komisji teksty tych przepisów wraz z tabelą korelacji pomiędzy nimi a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 17***Uchylenie**

1. Dyrektywa 88/599/EWG zostaje niniejszym uchylona.
2. Odniesienia do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 18***Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej ogłoszeniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 19***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

▼B**ZAŁĄCZNIK I****CZĘŚĆ A****KONTROLE DROGOWE**

Następujące elementy są zwykle objęte kontrolami drogowymi:

- 1) dzienne i tygodniowe czasy prowadzenia pojazdu, przerwy i dzieńne oraz tygodniowe okresy odpoczynku; wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe zgodnie z art. 15 ust. 7 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 lub dane z tego samego okresu przechowywane na karcie kierowcy lub w pamięci urządzenia rejestrującego zgodnie z postanowieniami załącznika II do niniejszej dyrektywy lub na wydruku;
- 2) dla okresu, o którym mowa w art. 15 ust. 7 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, jako przypadki przekroczenia dozwolonej prędkości pojazdu traktuje się wszelkie okresy trwające ponad jedną minutę, w których prędkość pojazdu przekracza 90 km/h dla pojazdów kategorii N₃ lub 105 km/h dla pojazdów kategorii M₃ (kategorie N₃ i M₃ zdefiniowane są w załączniku II A do dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽¹⁾);
- 3) w razie potrzeby, prędkości chwilowe osiągnięte przez pojazd, zapisane przez urządzenie rejestrujące przez czas nie dłuższy niż poprzednie 24 godziny użytkowania pojazdu;
- 4) prawidłowe działanie urządzenia rejestrującego (stwierdzenie możliwych nadużyć urządzenia lub karty kierowcy lub wykresówki) lub, w razie potrzeby, obecność dokumentów, o których mowa w art. 14 ust. 5 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85;

▼M1

- 5) w odpowiednich przypadkach oraz z właściwym uwzględnieniem kwestii bezpieczeństwa – kontrola zainstalowanego w pojazdach urządzenia rejestrującego mającego celu wykrycie instalacji lub stosowania dowolnego urządzenia lub urządzeń służących do niszczenia lub ukrywania dowolnych danych, manipulowania nimi lub ich zmiany bądź służących do zakłócania dowolnego etapu elektronicznej wymiany danych między elementami urządzenia rejestrującego lub służących do zatrzymania przesyłu danych lub do zmiany danych przed ich zakodowaniem.

▼B**CZĘŚĆ B****KONTROLE NA TERENIE PRZEDSIĘBIORSTW**

Na terenie przedsiębiorstw kontroluje się poza elementami określonymi w części A, następujące dodatkowe elementy:

- 1) tygodniowe okresy odpoczynku oraz czasy prowadzenia pojazdu między tymi okresami odpoczynku;
- 2) przestrzeganie dwutygodniowego ograniczenia czasów prowadzenia pojazdu;
- 3) wykresówki, dane z jednostki pojazdowej i z karty kierowcy oraz wydruki.

Jeśli wykryto naruszenie przepisów, Państwo Członkowskie może, w razie potrzeby, zbadać wspólną odpowiedzialność innych osób nakłaniających lub osób współdziałających przy naruszeniu przepisów w łańcuchu transportowym, takich jak spedytorzy, nadawcy ładunku lub podwykonawcy, w tym sprawdzić, czy umowy na usługi transportowe umożliwiają przestrzeganie przepisów rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85.

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2006/28/WE (Dz.U. L 65 z 7.3.2006, str. 27).

▼ B*ZALĄCZNIK II***Standardowe wyposażenie dostępne dla jednostek kontrolnych**

Państwa Członkowskie zapewnią, by dla jednostek kontrolnych wykonujących obowiązki określone w załączniku I dostępne było następujące standardowe wyposażenie umożliwiające:

- 1) wczytanie danych z jednostki pojazdowej oraz karty kierowcy tachografu cyfrowego, odczyt danych, ich analizę i/lub przekazanie wyników do centralnej bazy danych celem analizy;
- 2) sprawdzanie wykresówek tachografu;

▼ M1

- 3) wyposażenie służące do szczegółowej analizy, wraz z odpowiednim oprogramowaniem, w celu kontroli i potwierdzenia podpisu cyfrowego dołączonego do danych, jak również oprogramowanie służące do szczegółowej analizy w celu określenia szczegółowego profilu prędkości przed inspekcją urządzenia rejestrującego.

▼ M3

ZAŁĄCZNIK III

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

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA (1)				
			NN	BPN	PN	NMW	
A	Zaloga						
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/odpo- czynku	X			
B9	Art. 6 ust. 2	Przekroczenie tygodniowego czasu prowa- dzenia pojazdu	56h < ... < 60h				X
B10			60h ≤ ... < 65h			X	
B11			65h ≤ ... < 70h		X		
B12		Przekroczenie tygodniowego czasu prowa- dzenia 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			

▼ M3

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		

▼ M3

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA (1)				
			NN	BPN	PN	NMW	
D19	Art. 8 ust. 6	Przekroczenie 6 kolejnych okresów dwudziestoczerogodzinnych po uprzednim tygodniowym okresie odpoczynku	... < 3h				X
D20			3h ≤ ... < 12h			X	
D21			12h ≤ ...		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	... < 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 pojazdu 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 (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			

⁽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).

▼ M3

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOM PRZEWINIENIA			
			NN	BPN	PN	NMW
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 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 kilkunastobowa)			X	
H18	Art. 34 ust. 5	Niepoprawne stosowanie przełączników		X		

▼ **M3**

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	Niemожność 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		