

# 1

## CEL STOSOWANIA REGULACJI

Podstawowym celem normowania czasu pracy kierowców jest zapewnienie szeroko rozumianego bezpieczeństwa dla kierowcy, pasażerów, innych użytkowników dróg oraz przewożonego ładunku. Nikogo nie trzeba przekonywać, że długi czas prowadzenia pojazdu negatywnie wpływa na zdolność postrzegania oraz czas reakcji kierowcy. Po drugiej stronie jednak stoi wszechobecna ekonomia – im szybszy transport, tym zazwyczaj większy dochód. Ustalenie maksymalnych norm czasu jazdy czy minimalnego odpoczynku w odniesieniu do niemal wszystkich przedsiębiorców zajmujących się transportem drogowym pozwala na zachowanie bezpieczeństwa przewozu z jednoczesnym zapewnieniem zdrowej konkurencji (te same normy dla wszystkich kierowców), co także wpływa na rentowność świadczonych usług przewozowych. W Unii Europejskiej głównym (lecz nie jedynym) aktem normatywnym regulującym w sposób kompleksowy zasady organizacji przewozów drogowych w ujęciu organizacji czasu pracy kierowców jest Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku **w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. U. Eu. L 102/1)**. Same ograniczenia czasu pracy kierowców nie będą skuteczne, jeżeli nie będą im towarzyszyć skrupulatne, kompleksowe i regularne kontrole realizowane przez odpowiednie służby. Ponieważ pokusa łamania przepisów jest duża, co znacząco wpływa na zwiększone zagrożenie w ruchu drogowym, w większości krajów UE obowiązują wysokie kary za naruszenia norm czasu pracy, sięgające kilku bądź kilkunastu tysięcy euro. W bezpośredni sposób omawiane przepisy, szczególnie te ograniczające czas prowadzenia pojazdu, wpływają pozytywnie na rynek transportowy, umożliwiając przedsiębiorcom działanie na równych zasadach, ze sprawiedliwym dostępem do rynku oraz z takim samym ryzykiem. Z uwagi zatem na fakt, iż przewoźnicy nie mogą ze sobą konkurować na podstawie szybkości przewozu (każdego obowiązują równe ograniczenia odnośnie do czasu pracy kierowców czy prędkości pojazdu), wymaga to bardziej subtelnych i przemyślanych metod marketingowych, w postaci promowania jakości czy kompleksowości obsługi, podejścia do klienta, jakości posiadanego taboru itp.

Należy zwrócić również uwagę na fakt, że ograniczanie czasu pracy kierowców nie wpływa na pracę wyłącznie przedsiębiorstw transportowych, lecz na wydajność całego sektora transportowego i innych gałęzi przemysłu. Wszelkie bowiem działania podejmowane przez dysponenta (planowanie trasy), załadowcę (organizacja i sprawność czynności ładunkowych), spedytora czy odbiorcę (sprawna organizacja rozładunku) także bezpośrednio są powiązane z czasem pracy kierowcy. Niewłaściwe planowanie czasu aktywności bądź błędne korzystanie z obowiązujących norm rodzi zwykle negatywne skutki dla podmiotów korzystających z usług przewoźnika (poprzez opóźnienia dostaw, zaburzenie pracy centrów logistycznych, braki towarów w sklepach itp.).

Jak wspomniano, część przewoźników i ich kierowców dokonując analizy potencjalnych zysków i strat, decyduje się na łamanie przepisów w imię bardziej atrakcyjnych zarobków (większe przebiegi, lepsze wykorzystanie pojazdu, bardziej atrakcyjna oferta dla firm zlecających przewozy). Dla naruszających przepisy w większości krajów UE przewidziano szereg negatywnych konsekwencji, począwszy od wysokich kar pieniężnych, a skończywszy na utrudnieniu bądź uniemożliwieniu prowadzenia działalności gospodarczej. Takie działania represyjne i prewencyjne zostało także przewidziane w przepisach rozporządzenia 561/2006, gdzie w art. 19 wprowadzono następujące regulacje:

*Państwa Członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszeń rozporządzenia 561/2006 i rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające oraz niedyskryminujące. Jakikolwiek naruszenie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 nie może powodować nałożenia więcej niż jednej kary lub prowadzenia więcej niż jednego postępowania.*

Polski prawodawca także przygotował odpowiednie zasady egzekwowania obowiązków wynikających z przepisów rozporządzenia 561/2006. Ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (Dz.U. 58 z 2019 roku) określa zasady prowadzenia kontroli podmiotów realizujących przewozy drogowe (oraz podmiotów bezpośrednio związanych z przewozem, jak załadowców, nadawców itp.) oraz tryb nakładania kar pieniężnych w przypadku naruszania komentowanych uregulowań. Ustawa w załącznikach 1-3 zawiera także taryfikatory kar pieniężnych odpowiednio dla kierowców, osób zarządzających transportem oraz podmiotów realizujących przewóz drogowy. Maksymalna kara pieniężna, jaka może zostać nałożona na przewoźnika w wyniku jednej kontroli drogowej może osiągnąć wysokość aż 12 tysięcy złotych (w Polsce), zaś w przypadku kontroli w przedsiębiorstwie – 30 tysięcy (wysokość kary jest uzależniona od ilości zatrudnionych kierowców w okresie ostatnich 6 miesięcy). Dla przewoźników, którzy pomimo otrzymanych kar nie zdecydowali się na realizację przewozów zgodnie z obowiązującymi normami, przewidziano możliwość utraty dobrej reputacji, co bezpośrednio wiąże się z ryzykiem cofnięcia uprawnień do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego (zezwolenia na wykonywanie zawodu i licencji międzynarodowej).



*Fot. Niewłaściwe planowanie trasy może doprowadzić do znacznego wydłużenia procedury transportowej (objazdy), wskutek czego kierowca ponosi ryzyko przekroczenia norm i zapłaty kary w razie kontroli (fot. LKW Fahrer und Trucker, www.sweetwaternow.com).*

Należy także podkreślić, iż naruszenie przez kierowcę norm czasu jazdy czy odpoczynku zwykle kończy się nałożeniem kary pieniężnej na przewoźnika nawet wówczas, gdy do tych naruszeń doszło z winy innych podmiotów (opóźnienia na załadunku, błędne dane od spedytora itp.). Przepisy rozporządzenia 561/2006 wprowadziły ogólną zasadę, iż główna odpowiedzialność za naruszenia przepisów spoczywa na barkach podmiotu realizującego przewóz. Zgodnie bowiem z art. 10 pkt 1 rozporządzenia 561/2006 „Przedsiębiorstwo transportowe odpowiada za naruszenia przepisów, których dopuszczają się kierowcy tego przedsiębiorstwa, nawet jeśli naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego Państwa Członkowskiego lub w państwie trzecim”. Oznacza to, że to przedsiębiorca transportowy ponosi wszelkie skutki (najczęściej finansowe) błędnego planowania czasu pracy kierowców.



Zdj. Wypadki z udziałem pojazdów ciężarowych zwykle są tragiczne w skutkach – kierowcy tych pojazdów często bagatelizują ewentualne możliwe konsekwencje wypadku drogowego z ich udziałem (Źródło obrazów: <http://bilder.nw-news.de>).

Przepisy rozporządzenia 561/2006 w art. 10 ust. 3 dają Państwom Członkowskim możliwość uzależnienia pociągnięcia do odpowiedzialności przedsiębiorstwa transportowego od zakresu zawinienia, bądź w sposób uwzględniający okoliczności niepozwalające na przypisanie danemu przedsiębiorstwu winy w danym naruszeniu. Inaczej ujmując każde z Państw Członkowskich może wprowadzić własne uregulowania ustalające odrębne sankcje dla przedsiębiorstwa, kierowcy, innego podmiotu uczestniczącego w procedurze transportowej.

Przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 obowiązują w przewozach realizowanych:

1. wyłącznie na terytorium Unii Europejskiej; oraz
2. pomiędzy Unią Europejską, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym - EOG (Islandia, Norwegia i Lichtenstein).

W przypadku realizowania przewozów międzynarodowego transportu drogowego wykonywanego w części poza obszarami UE, Szwajcarią i EOG stosuje się przepisy Umowy AETR<sup>1</sup> w odniesieniu do:

1. pojazdów zarejestrowanych we Wspólnocie lub w państwach będących stronami AETR, na całej trasie;
2. pojazdów zarejestrowanych w państwie trzecim, niebędącym stroną AETR, tylko w odniesieniu do części trasy znajdującej się na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami AETR.

Z uwagi na fakt, iż od 2010 roku przepisy rozporządzenia 561/2006 (WE) oraz Umowy AETR w części dotyczącej organizacji okresów aktywności zostały ujednolicone, zasady realizacji przewozów w oparciu o oba przywołane akty prawne są tożsame. Z perspektywy kierowcy w transporcie międzynarodowym nie istnieją zatem wyraźne i istotne różnice w sposobie organizacji pracy niezależnie, czy porusza się po terytorium UE, czy zmierza do krajów objętych Umową AETR, pomimo obowiązywania w istocie odrębnych aktów normatywnych. Z tej przyczyny w niniejszej publikacji omówione zostaną zasady organizacji pracy kierowców wyłącznie na podstawie rozporządzenia 561/2006 (WE).

Oprócz przepisów UE oraz Umowy AETR, które określają podstawowe normy planowania pracy kierowcy, również w Polsce obowiązują podobne regulacje odnośnie do tej grupy zawodowej, jednak skupiają się one na nieco innej problematyce. Do najważniejszych z nich należą:

1. **Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców** – reguluje ona zasady organizacji i rozliczania czasu pracy dla kierowców pozostających w stosunku pracy oraz współpracujących na zasadach cywilno – prawnych (zlecenia, własna działalność itp.), określa wymogi dotyczące dokumentowania czasu pracy;

1 *Accord europeen relatif au travail des equipages des vehicules effectuant des transports internationaux par route*) - Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo;

2. **Rozporządzenie Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 roku** – w sprawie dokumentacji pracowniczej – przepisy określają m.in. zasady sporządzania ewidencji czasu pracy (która powinna być prowadzona – z pewnymi wyjątkami - w oparciu o przepisy art. 25 ustawy o czasie pracy kierowców);
3. **Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 roku – Kodeks pracy** – kompleksowo reguluje zasady dotyczące zatrudniania pracowników. Przepisy te stosuje się wyłącznie w zakresie nieuregulowanym ustawą o czasie pracy kierowców;
4. **Ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym** – określa zasady przeprowadzania kontroli drogowej, w tym w zakresie szeroko rozumianego czasu pracy kierowców, oraz wprowadza ściśle określone sankcje za naruszenia norm czasu prowadzenia, przerw i odpoczynków;
5. **Rozporządzenie Komisji (UE) z dnia 1 lipca 2010 roku nr 581/2010 w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców** – rozporządzenie określa procedury postępowania z danymi rejestrowanymi przez kierowców przy użyciu tachografów cyfrowych, które są niezbędne do przeprowadzenia analizy aktywności kierowcy oraz wykonania ewidencji czasu pracy;
6. **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 – przepisy określające m.in. zasady rejestracji okresów aktywności przy użyciu urządzeń rejestrujących.

Reasumując – nieznanomość bądź lekceważenie powyższych uregulowań w sposób nieuchronny prowadzi do niepotrzebnych strat finansowych – nie tylko wynikających z kar pieniężnych, ale także z ryzyka utraty dobrej reputacji (o czym mowa w dalszej części). Każdy przedsiębiorca transportowy oraz zatrudniony przez niego kierowca powinien mieć pełną świadomość, iż branża, którą sobie wybrali, jest jedną z najbardziej kontrolowanych i nadzorowanych działalności w Europie. Aby uniknąć przedstawiania transportu drogowego w czarnych barwach należy spojrzeć na problem ze strony celu wprowadzania omawianych ograniczeń w pracy kierowcy – jak wspomniano, chodzi przede wszystkim o bezpieczeństwo kierowcy i przewoźnika, a także innych uczestników ruchu, oraz unikanie ryzyka wysokich strat finansowych, które są najczęstszym skutkiem wypadków spowodowanych przez przemęczonych kierowców.

## 2

### ZASADY STOSOWANIA NORM ROZPORZĄDZENIA UE 561/2006

**W**łaściwe planowanie procedury przewozowej, w szczególności w zakresie czasu jazdy i odpoczynku, jest zadaniem przede wszystkim **przewoźnika**. Chociaż to osoba kierowcy jest ostatnim ogniwem decyzyjnym w zakresie sposobu wykonania przewozu, wszelkie błędy w realizacji przewozu, także te wynikające wyłącznie z działania bądź zaniechania kierowcy, obciążają podmiot realizujący przewóz drogowy. Oczywiście z punktu widzenia przewoźników takie rozwiązanie, gdzie odpowiedzialność za każde naruszenie kierowana jest na posiadacza uprawnień przewozowych, może wydawać się niesprawiedliwe. Jednak właśnie takie rozwiązanie powoduje, iż przewoźnicy, świadomi niemal bezwzględnej odpowiedzialności administracyjnej, wykroczeniowej a niekiedy karnej za naruszenia, przykładają odpowiednią wagę i staranność do kwestii planowania procesów transportowych i nadzoru kierowców. Co istotne, poszczególne Państwa Członkowskie wprowadziły do swoich uregulowań możliwość sankcjonowania za naruszenia także kierowców oraz innych podmiotów współuczestniczących w łańcuchu transportowym (nadawcy, załadownicy, spedytorzy), co jednak nie zmienia faktu, iż pierwotną i główną odpowiedzialnością w dalszym ciągu obarczany jest przewoźnik.

Treść art. 10 rozporządzenia 561/2006 określa główne zasady organizacji procedury transportowej w sposób gwarantujący maksymalną zgodność przewozu z określonymi normami czasu jazdy i odpoczynku:

1. **Tryb ustalenia wynagrodzenia** - Przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji żadnych składników wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości i/lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich stosowanie może zagrażać bezpieczeństwu drogowemu lub zachęcać do naruszeń niniejszego rozporządzenia. Jeżeli zatem w toku kontroli drogowej (bądź w przedsiębiorstwie) organ ustali ponad wszelką wątpliwość, iż wydajnościowy system wynagrodzeń skutkuje zwiększoną ilością występowania naruszeń przepisów rozporządzenia 561/2006, wówczas zastosowanie ma sankcja określona w lp. 1.8 załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym, który przewiduje karę 8000 zł z tytułu uzależnienia wynagrodzenia kierowcy od ilości przewiezionych rzeczy, jeżeli może to zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Ponadto stosowanie wynagrodzenia uzależnionego od przejechanych kilometrów niemal wyklucza możliwość uwolnienia przedsiębiorstwa od naruszeń popełnionych przez kierowcę (w Polsce na podstawie art. 92c ust. 1 ustawy o transporcie drogowym).
2. **Obowiązki przewoźnika** - Przedsiębiorstwo transportowe ma obowiązek organizować pracę kierowców w taki sposób, aby kierowcy ci mogli przestrzegać przepisów rozporządzenia 561/2006 oraz 165/2014. Przedsiębiorstwo transportowe ponosi odpowiedzialność za wydawanie odpowiednich poleceń kierowcom i zobowiązane jest do przeprowadzania regularnych kontroli przestrzegania przepisów rozporządzenia 561/2006 oraz 165/2014.
3. **Odpowiedzialność za naruszenia** - Przedsiębiorstwo transportowe odpowiada za naruszenia przepisów, których dopuszczają się kierowcy tego przedsiębiorstwa, nawet jeśli naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego Państwa Członkowskiego lub w państwie trzecim.
4. **Obowiązki innych podmiotów** - Przedsiębiorstwa, spedytorzy, nadawcy ładunku, organizatorzy wycieczek, główni wykonawcy, podwykonawcy oraz agencje zatrudniania kierowców są zobowiązane do takiego uzgadniania harmonogramów (planów) transportu, aby były one zgodne z przepisami rozporządzenia 561/2006.

Prawidłowe planowanie czasu pracy i odpoczynku kierowcy wymaga zatem znakomitej znajomości przywołanych przepisów oraz umiejętności ich właściwej interpretacji. Kontrole drogowe, których tak obawiają się kierowcy realizujący przewozy drogowe, mają na celu w szczególności analizę przestrzegania norm czasu prowadzenia, przerw i odpoczynku, a także weryfikację sposobu rejestracji tych aktywności przy użyciu urządzenia rejestrującego - tachografu. W Polsce kontrola drogowa w omawianym zakresie może być przeprowadzona, zgodnie z art. 89 ustawy o transporcie drogowym, przez następujące instytucje kontrolne:

1. funkcjonariusze Policji;
2. inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego;
3. funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej;
4. funkcjonariusze Straży Granicznej;
5. inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy (wyłącznie w trakcie kontroli w siedzibie przedsiębiorstwa z wyłączeniem kontroli drogowych);

Kontrole drogowe policji i służb kontroli transportu w całej Europie, jak wspomniano, opierają się głównie na analizie okresów aktywności kierowcy pod kątem przestrzegania przepisów rozporządzenia 561/2006 - polegają one przede wszystkim na analizie i weryfikacji zasad przestrzegania maksymalnych okresów prowadzenia, przerw w jeździe ciągłej, odpoczynków dziennych i tygodniowych. Jeżeli w wyniku kontroli zostaną stwierdzone naruszenia norm, zazwyczaj kończy się to karą pieniężną nałożoną na przedsiębiorstwo transportowe, a także coraz częściej na kierowcę realizującego przewóz. Zasady ustalania odpowiedzialności z tytułu kontroli drogowej w Polsce są określone w przepisach art. 92, 92a-c ustawy o transporcie drogowym. Przepisy ustawy pozwalają na sankcjonowanie działań niezgodnych z prawem w stosunku do każdego uczestnika przewozu. Komentowana ustawa zawiera 3 załączniki określające listę (taryfikator) kar pieniężnych dla poszczególnych podmiotów: przedsiębiorcy realizującego przewóz drogowy, kierowcy, oraz każdej innej osoby mającej wpływ na sposób realizacji przewozu (nadawca, spedytor, dysponent, kierownik transportu itp.).

Przed wszystkim wskazać należy na przepisy art. 92 ustawy, w myśl którego *kierujący wykonujący przewóz drogowy z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze grzywny w wysokości do 2000 złotych*. Kara jest nakładana w drodze postępowania mandatowego. Wysokość grzywny za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 1 do ustawy o transporcie drogowym.

Osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego albo dopuściła, chociażby nieumyślnie, do powstania takich naruszeń, podlega karze grzywny w wysokości do 3.000 złotych. W odniesieniu do zarządzającego stosuje się zasady określone w kodeksie postępowania administracyjnego (na tych samych zasadach co kontrola przedsiębiorcy). Powyższe przepisy mają zastosowanie również w przypadku ujawnienia naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego popełnionego za granicą, chyba że sprawca wykaże, iż za naruszenie została już nałożona kara. Wysokość kar za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 4 do ustawy o transporcie drogowym.

Podmiot wykonujący przewóz drogowy podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 złotych do 12.000 złotych za każde naruszenie. Suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej **kontroli drogowej** nie może przekroczyć 12.000 złotych. **Z kolei** suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas kontroli **w siedzibie przedsiębiorstwa** nie może przekroczyć:

1. 15.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie średnio do 10 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
2. 20.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie średnio od 11 do 50 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;

3. 25.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie średnio od 51 do 250 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
4. 30.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie większej niż 250 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
5. 40.000 złotych – dla podmiotu wykonującego inne czynności związane z przewozem drogowym.

Należy także podkreślić, iż nowelizacja ustawy o transporcie drogowym, która weszła w życie w dniu 3 września 2018 roku (Dz.U. 1481 z 2018 roku), wprowadziła hierarchię istotności (wagi) popełnianych naruszeń. Od początku obowiązywania ustawy o transporcie drogowym (czyli od 2001 roku) jedynym w praktyce skutkiem naruszania obowiązujących regulacji była dolegliwość finansowa (kara pieniężna) dla przedsiębiorcy lub kierowcy. Samo zagrożenie karą pieniężną niestety nie dawało w przeszłości wymiernych efektów w postaci poprawy bezpieczeństwa pracy kierowców i wzrostu przestrzegania zasad określonych w rozporządzeniu 561/2006. Zarówno prawodawca wspólnotowy (w rozporządzeniu nr 1071/2009) jak i ustawodawca krajowy wprowadzili szereg rozwiązań mających na celu bardziej skuteczne wykluczanie z rynku przewozów przedsiębiorców wielokrotnie naruszających obowiązujące zasady.

Przede wszystkim zgodnie z art. 6 rozporządzenia 1071/2009 uzyskanie, a następnie posiadanie uprawnień przewozowych wymaga dobrej reputacji zarówno przez przedsiębiorcę, jak i zarządzającego transportem. Utrata dobrej reputacji może nastąpić w razie popełnienia przez kierowcę najpoważniejszych naruszeń, których rodzaj i typ został określony w przepisach wspólnotowych. Katalog najpoważniejszych naruszeń został określony m.in. w załączniku nr IV do rozporządzenia 1071/2009. W katalogu tym wyszczególniono typy naruszeń związane z przepisami socjalnymi. Do tych naruszeń należą między innymi:

- a) Przekroczenie maksymalnych sześćo- lub czternastodniowych okresów prowadzenia pojazdu o co najmniej 25 %.
- b) Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50 % maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy lub czasu odpoczynku trwającego nieprzerwanie przynajmniej 4,5 godziny.
- c) Brak tachografu lub ogranicznika prędkości lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy w urządzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, lub fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu lub karty kierowcy.

Szerszy katalog typów naruszeń, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji, jest określony w przepisach rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r.

Naruszenia popełniane przez przewoźników gromadzone są w rejestrach prowadzonych przez każde Państwo Członkowskie. Jeżeli organ właściwy do spraw udzielania uprawnień przewozowych na podstawie ilości popełnianych naruszeń przez przewoźnika (w całej UE) uzna, iż liczba popełnianych naruszeń wskazuje na konieczność oceny dobrej reputacji, wszczynane jest postępowanie wobec przewoźnika. Wskutek postępowania organ może uznać, iż przewoźnik (zarządzający) musi utracić dobrą reputację, bądź przeciwnie – dobra reputacja pozostaje zachowana (z uwzględnieniem warunków określonych przez właściwy organ). Utrata dobrej reputacji uniemożliwia dalsze prowadzenie działalności w zakresie transportu (dla przedsiębiorcy) bądź świadczenie usług w zakresie zarządzającego transportem (w przypadku posiadacza certyfikatu CPC).

## FRAGMENT TABELI Z KLASYFIKACJĄ NARUSZEŃ

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	POZIOMI PRZEWINIENIA (*)		
			NN	BPN	PN
<i>Zaloga</i>					
1.	Art. 5 ust. 1	Nieprzestrzeżenie minimalnego wieku kierowców			X
<i>Otarwy prowadzenia pojazdu</i>					
2.	Art. 6 ust. 1	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godz., jeżeli jego przedłużenie do 10 godz. nie jest dozwolone			X
3.				X	
4.		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 9 godz. o 50 % lub więcej bez przerwy lub jakegokolwiek odpoczynku trwającego co najmniej 4,5 godz.	X		
5.		Przekroczenie przedłużonego dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godz., jeżeli jego wyeksternie jest dozwolone			X
6.				X	
7.		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 10 godz. o 50 % lub więcej bez przerwy lub jakegokolwiek odpoczynku trwającego co najmniej 4,5 godz.	X		

**NN** – najpoważniejsze naruszenie

**BPN** – bardzo poważne naruszenie

**PN** – poważne naruszenie



**TARYFIKATOR DLA KIEROWCY:**

Lp.	Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 92 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup>	Wysokość grzywny w złotych	Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku I do rozporządzenia 2016/4032) (PN - poważne naruszenie, BPN - bardzo poważne naruszenie, NN - najpoważniejsze naruszenie)
1	2	3	4
1.	Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów - za każdy dokument:		
	1.1. wypisu z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego	200	
	1.2. wypisu z licencji	200	10.2 BPN 11.2 BPN
	1.3. świadectwa kierowcy	150	10.4 PN
	1.4. wykresówki, zapisów odręcznych, wydruków, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę, za bieżący dzień oraz poprzednie 28 dni	200	2.21 BPN 2.22 BPN 2.23 BPN 2.24 BPN
	1.5. zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym lub zezwolenia na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym lub wypisów z tych zezwoleń	150	11.4 PN
	1.6. wymaganych przy przewozie zwierząt określonych w przepisach rozporządzenia Rady (WE) nr 1/20053)	150	12.5 PN
	1.7. innego wymaganego w związku z wykonywanym przewozem drogowym dokumentu, o którym mowa w art. 87 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup>	200	
2.	Nieokazanie danych z karty kierowcy	200	2.22 BPN
3.	Wykonywanie przewozu drogowego bez okazania dokumentu potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej lub ukończenie szkolenia okresowego (wymaganego wpisu do prawa jazdy, karty kwalifikacji kierowcy)	150	7.2 PN

4.	Brak szkolenia wymaganego w związku z wykonywaniem danego rodzaju przewozu drogowego, innego niż w lp. 3.	800	
5.	Prowadzenie pojazdu z naruszeniem przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązujących przerwach i odpoczynku		
	5.1. Przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu:		
	1) o czas do 1 godziny	50	
	2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	100	
	5.2. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:		
	1) o czas powyżej 15 minut do 30 minut	50	
	2) za każde następne rozpoczęte 30 minut	100	
	5.3. Skrócenie dziennego okresu odpoczynku:		
	1) o czas do 1 godziny	50	
	2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	100	
	5.4. Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku:		
	1) o czas do 1 godziny	50	
	2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	100	
	5.5. Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o czas powyżej 30 minut do 2 godzin oraz za każdą następną rozpoczętą godzinę	50	
	5.6. Przekroczenie tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 26c ust. 1 i 2 ustawy o czasie pracy kierowców <sup>4)</sup> , przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy drogowe lub osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące przewozy drogowe na jego rzecz:		
1) do mniej niż 2 godzin	50		
2) od 2 godzin do mniej niż 10 godzin	300		
3) od 10 godzin	500	3.2 BPN 3.4 BPN	
6.	Naruszenie przepisów o wykonywaniu przewozu drogowego osób		
	6.1. Pobieranie należności za przewóz osoby pojazdem wykonującym regularny przewóz niezgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości	1000	

	6.2. Niewydanie uprawnionemu pasażerowi przed rozpoczęciem przewozu wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd, uwzględniającego ustawową zniżkę	1000	
	6.3. Niewydanie pasażerowi przed rozpoczęciem przewozu wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd	1000	
7.	Naruszenie przepisów o używaniu tachografów, wykresówek lub kart kierowców		
	7.1. Nierejestrowanie za pomocą tachografu na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi	2000	2.14 BPN
	7.2. Posiadanie przez kierowcę co najmniej dwóch własnych, ważnych kart kierowcy lub posługiwanie się nimi	2000	2.3 BPN
	7.3. Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy - za każdy dzień	100 nie więcej niż 1000	2.19 BPN
	7.4. Wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego z niedziałającym lub niewłaściwie działającym tachografem po upływie okresu dopuszczalnego w art. 37 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/20145)	1000	
	7.5. Wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego bez ważnej karty kierowcy lub z kartą uszkodzoną po upływie okresu dopuszczalnego w art. 29 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/20145)	500	
	7.6. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który został odłączony	2000	2.8 BPN
	7.7. Nieuzasadnione użycie kilku wykresówek w ciągu tego samego 24-godzinnego okresu - za każdy dzień	100	2.13 BPN
	7.8. Używanie wykresówki powyżej okresu, na jaki jest przeznaczona, wraz z utratą danych - za każdą wykresówkę	100 nie więcej niż 1000	2.15 BPN
	7.9. Zastosowanie wykresówki nieposiadającej świadectwa homologacji typu lub nieprzeznaczonej dla danego typu tachografu - za każdą wykresówkę	200	2.18 BPN