

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 15.5.2009
KOM(2009) 225 wersja ostateczna

SPRAWOZDANIE KOMISJI

zawierające analizę sankcji za poważne naruszenia przepisów socjalnych w transporcie drogowym przewidzianych w ustawodawstwie państw członkowskich

SPRAWOZDANIE KOMISJI

zawierające analizę sankcji za poważne naruszenia przepisów socjalnych w transporcie drogowym przewidzianych w ustawodawstwie państw członkowskich

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. WPROWADZENIE

Niniejsze sprawozdanie zawiera analizę sankcji za poważne naruszenia przepisów socjalnych w transporcie drogowym przewidzianych w ustawodawstwie państw członkowskich zgodnie z art. 10 dyrektywy 2006/22/WE¹ w sprawie minimalnych warunków wykonania przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym.

Naruszenia dotyczą dwóch rozporządzeń. Rozporządzenie (WE) nr 561/2006² w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego zawiera bardzo szczegółowe przepisy określające maksymalne czasy prowadzenia pojazdu oraz minimalne okresy odpoczynku i przerwy dla kierowców zawodowo uczestniczących w transporcie. Rozporządzenie (EWG) nr 3821/85³ w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym dotyczy instalacji i zastosowania tachografu.

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 nakłada na państwa członkowskie wymóg ustanowienia przepisów dotyczących kar stosowanych w przypadku naruszeń przepisów obu rozporządzeń. Przedmiotowe kary muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące⁴. Motyw 26 powyższego rozporządzenia określa dodatkowo, że wspólny zakres środków dostępnych państwom członkowskim powinien zawierać także możliwość unieruchomienia pojazdu w razie wykrycia poważnych naruszeń. W rozporządzeniu nie zdefiniowano jednak pojęcia poważnego naruszenia.

Dyrektywa 2006/22/WE zawierała początkowo załącznik III obejmujący otwarty wykaz czynów uznawanych za naruszenia. Przedmiotowy załącznik III został niedawno zastąpiony na mocy dyrektywy Komisji 2009/5/WE nowym załącznikiem⁵. Nowy załącznik III zawiera wytyczne dotyczące podziału naruszeń przepisów obu rozporządzeń na kategorie.

¹ 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, Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

² 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) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s.1.

³ 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.

⁴ Artykuł 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

⁵ Dyrektywa Komisji 2009/5/WE z dnia 30 stycznia 2009 r. zmieniająca załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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, Dz.U. L 29 z 31.1.2009, s.45.

Państwa członkowskie miały obowiązek poinformować Komisję o ustanowionych przepisach dotyczących kar za naruszenia przepisów obu rozporządzeń⁶. Do czasu opracowania niniejszego sprawozdania o ustanowionych w nich przepisach Komisję poinformowało 26 państw członkowskich. Portugalia jak dotąd nie wywiązała się z ciążącego na niej obowiązku i dlatego zostało przeciw niej wszczęte postępowanie w sprawie naruszenia prawa wspólnotowego.

2. RODZAJE KAR

W ustawach i rozporządzeniach krajowych określono następujące rodzaje kar: kary pieniężne, unieruchomienie pojazdu, zakaz prowadzenia pojazdów oraz karę pozbawienia wolności. Powyższe kary mogą się różnić w stosunku do kierowców i przedsiębiorstw.

2.1. Kary pieniężne

Wszystkie państwa członkowskie przewidują kary pieniężne za naruszenie przepisów. Maksymalna wysokość grzywny różni się znacznie w zależności od państwa członkowskiego; jej rozpiętość sięga od stałej grzywny na Malcie w wysokości 58,23 EUR, do ponad 5 000 EUR w Austrii, na Cyprze, w Niemczech i w Irlandii. Oznacza to, że maksymalna grzywna w jednym kraju może być wielokrotnie wyższa niż w innym.

Rozbieżność wysokości kar wytłumaczyć można różnicami społeczno-ekonomicznymi między państwami członkowskimi, które sprawiają, że określona grzywna jest odstraszaająca i proporcjonalna dla kierowców i przedsiębiorstw w jednym kraju, ale niekoniecznie także w innym. Powyższe uzasadnienie nie ma jednak zastosowania np. w odniesieniu do stosunkowo wysokich kar w Hiszpanii i na Węgrzech.

Finlandia odznacza się w tym względzie unikatowym podejściem - kary w tym kraju naliczane są na podstawie tzn. „grzywien w stawkach dziennych”. Wysokość „grzywien w stawkach dziennych” zależy między innymi od dziennego dochodu oraz liczby dzieci posiadanych przez osobę, na którą nakłada się karę.

2.2. Unieruchomienie pojazdu

Jak już wspomniano wyżej, motyw 26 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 określa wyraźnie, że jednym ze środków stosowanych w przypadku wykrycia poważnych naruszeń przepisów jest unieruchomienie pojazdu. Dzięki temu środkowi można zagwarantować, że okres odpoczynku kierowcy będzie na tyle długi, aby spełniał on wymagania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Co więcej, środek ten uniemożliwia przedsiębiorstwom zdobycie przewagi konkurencyjnej poprzez niestosowanie się do przepisów rozporządzenia i zwykle uiszczenie grzywny.

Tylko piętnaście państw członkowskich poinformowało jednak Komisję, że wyraźnie określiły w swoich przepisach możliwość unieruchomienia pojazdu (Bułgaria, Cypr, Dania, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Niemcy, Polska, Republika Czeska, Rumunia, Szwecja, Włochy oraz Zjednoczone Królestwo).

⁶ Zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

2.3. Inne kary

W siedmiu państwach członkowskich przewidziano karę pozbawienia wolności za naruszenie przepisów, choć w niektórych z nich kara ta jest stosowana tylko w przypadku niezapłacenia grzywny (Austria, Cypr, Dania, Francja, Irlandia, Luksemburg oraz Zjednoczone Królestwo).

Ustawodawstwo niektórych krajów przewiduje także możliwość czasowego pozbawienia kierowcy prawa jazdy (Bułgaria, Dania, Grecja, Włochy oraz Zjednoczone Królestwo) lub karty kierowcy (Słowacja).

W przypadku ponownego lub powtarzającego się naruszenia przepisów w niektórych państwach członkowskich stosuje się także bardziej surowe kary (Austria, Bułgaria, Francja, Słowacja, Włochy oraz Zjednoczone Królestwo). Na przykład ustawodawstwo austriackie przewiduje możliwość pozbawienia wolności osoby wcześniej karanej za podobne naruszenie.

2.4. Kary dla przedsiębiorstw

Na mocy art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 przedsiębiorstwa odpowiadają za naruszenia przepisów, których dopuszczają się kierowcy tych przedsiębiorstw, nawet jeżeli naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub w kraju trzecim. W prawodawstwie większości państw członkowskich (Belgia, Bułgaria, Dania, Estonia, Grecja, Finlandia, Irlandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Polska, Rumunia, Słowenia, Słowacja, Szwecja, Węgry, Włochy oraz Zjednoczone Królestwo) ustanowiono osobne kary dla kierowców i przedsiębiorstw, przy czym kary dla przedsiębiorstw są wyższe i bardziej surowe niż kary dla kierowców.

Zgodnie z art. 10 ust.4 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 spedytorzy, nadawcy ładunku, organizatorzy wycieczek, główni wykonawcy, podwykonawcy oraz agencje zatrudniania muszą zadbać, aby uzgodnione umownie harmonogramy transportu były zgodne z przepisami dotyczącymi czasów prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku. Jednak tylko w kilku państwach członkowskich ustawodawstwo dotyczące kar dotyczy powyższych przedsiębiorców działających w łańcuchu transportowym (Dania, Estonia, Finlandia, Polska oraz Szwecja). Niestety na podstawie analizy odpowiedniego prawodawstwa nie można ustalić w jaki sposób przepisy te są stosowane w praktyce.

2.5. Zasada eksterytorialności

W art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 wprowadzono także zasadę eksterytorialności: w przypadku wykrycia przez właściwe organy w danym państwie członkowskim naruszenia przepisów, właściwe organy są upoważnione do nałożenia kary nawet, gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub kraju trzeciego. Zgodnie z zasadą niedyskryminacji przedmiotowa kara musi być równa karze nakładanej w przypadku, w którym naruszenie miało miejsce na terytorium państwa członkowskiego, które wykryło naruszenie.

Chociaż powyższa zasada umożliwia szerszy zakres egzekwowania przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, to może mieć negatywne skutki uboczne w przypadkach, w których państwa członkowskie nakładają bardzo różne kary za to samo naruszenie przepisów. Przewoźnicy, którzy dopuścili się naruszenia przepisów będą prawdopodobnie preferować uiszczenie kary za takie naruszenie w państwie członkowskim,

w którym grzywny są bardzo niskie, zamiast ryzykować, że zapłacą bardzo wysoką karę w innym państwie członkowskim. Taka praktyka może dać przewoźnikom przewagę konkurencyjną nad przedsiębiorstwami przestrzegającymi przepisów przedmiotowych rozporządzeń.

3. KRAJOWE SYSTEMY KARNE

Z informacji dostarczonych Komisji przez państwa członkowskie wynika, że poszczególne krajowe systemy kar znacznie się od siebie różnią. Państwa członkowskie można podzielić na te, w których prawodawstwie nie określono różnic między różnymi rodzajami naruszeń przepisów oraz te, w których prawodawstwie dokonano rozróżnienia na poszczególne rodzaje naruszeń przepisów, za popełnienie których nakłada się karę w odpowiedniej wysokości.

3.1. Systemy bez różnicowania kar

W prawodawstwie niektórych państw członkowskich określona została maksymalna, a czasem także minimalna, wysokość kar nakładanych za wszelkie naruszenia przepisów. Dlatego też niemożliwe jest dokonanie analizy kar za poważne naruszenia. Niektóre państwa członkowskie przekazały Komisji informacje jedynie na temat maksymalnej, a czasem również minimalnej, wysokości kary (Austria, Irlandia, Luksemburg, Republika Czeska oraz Zjednoczone Królestwo). Na Malcie obowiązuje stała grzywna za naruszenie przepisów (58,23 EUR).

3.2. Systemy różnicujące kary

W prawodawstwie pozostałych państw członkowskich wyróżniono co najmniej kilka rodzajów naruszeń przepisów, wobec których stosuje się różne kary. Należy zauważyć, że nie we wszystkich państwach członkowskich, które stosują różne kary wobec różnych rodzajów naruszeń przepisów, obowiązują różne wysokości grzywien za popełnienie tego samego rodzaju naruszenia.

3.2.1. Naruszenia przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006

W niektórych państwach członkowskich, w których obowiązuje system zawierający rozróżnienie, przepisy określają szczegółową kategoryzację naruszeń przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku określonego w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006. Wobec każdego rodzaju naruszenia określono dwa lub więcej przedziałów i dla każdego z nich określono odpowiednią wysokość grzywny. Przepisy przewidują na przykład nałożenie wyższej kary za przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu o dwie godziny, niż w przypadku przekroczenia dziennego czasu prowadzenia pojazdu o jedną godzinę.

Tabela w załączniku I została utworzona na podstawie informacji dostarczonych Komisji. Tabela zawiera porównanie wysokości grzywien stosowanych w państwach członkowskich, które zróżnicowały kary nakładane za naruszenie przepisów zawartych w art. 6-8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, zgodnie z definicjami podanymi w nowym załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE.

Tabela zawiera także porównanie różnic w wysokości grzywien stosowanych w różnych państwach członkowskich. W skrajnych przypadkach maksymalna wysokość kary za określone naruszenia w jednym kraju może być ponad dziesięciokrotnie większa niż

analogiczna kara w innym kraju. Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu o ponad dwie godziny w Hiszpanii może być karane grzywną w wysokości do 4 600 EUR, podczas gdy w Grecji maksymalna wysokość grzywny wynosi 400 EUR.

Sposób ustalania przedziałów w poszczególnych państwach członkowskich jest także zróżnicowany. Ograniczenia wyrażone są w minutach, godzinach lub wartościach procentowych. W niektórych państwach członkowskich określono zaledwie dwa przedziały, np. w Estonii, Francji i na Słowacji. W innych obowiązuje większa liczba przedziałów, np. na Węgrzech istnieje pięć przedziałów przekroczenia dziennego czasu prowadzenia pojazdu: o 5%, o 5-10%, o 10-15%, o 15-20% lub o więcej niż 20%.

W prawodawstwie hiszpańskim ustanowiono na przykład określone kwoty za każdą godzinę, o którą przekroczone dwutygodniowy czas prowadzenia pojazdu ograniczony przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006 do 90 godzin: czas prowadzenia pojazdu dłuższy niż 110 godzin jest karany grzywną w wysokości 1 580 EUR, natomiast czas prowadzenia pojazdu dłuższy niż 111 godzin - grzywną w wysokości 1 620 EUR; w obu przypadkach unieruchamiany jest też pojazd.

Jeżeli w przepisach ustanowiono więcej niż dwa przedziały, wzrost wysokości stosowanych kar może być liniowy lub progresywny. Na przykład w Niderlandach kara za przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu wynosi 110 EUR za godzinę, natomiast w Grecji kara za przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu o dwie godziny jest ponad dwukrotnie wyższa od kary za przekroczenie tego czasu o godzinę.

W Belgii obowiązuje specyficzny system naliczania kar za przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu oraz ciągłego czasu prowadzenia pojazdu, uwzględniający dwa parametry. W przypadku dziennego czasu prowadzenia pojazdu wysokość kary ustalana jest na podstawie najdłuższego okresu odpoczynku występującego w okresie dziennego czasu prowadzenia pojazdu. Dlatego też przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu o cztery godziny karane jest wyższą grzywną (450 EUR), jeżeli kierowca miał ciągły okres odpoczynku krótszy niż trzy godziny, niż w przypadku ciągłego okresu odpoczynku kierowcy wynoszącego sześć godzin (310 EUR).

W przypadku, w którym państwa członkowskie dokonują tego typu rozróżnienia między rodzajami naruszeń, można wywnioskować, które z naruszeń uważane jest w nich za bardziej poważne. Stąd można stwierdzić, że zasady regulujące naruszenia przepisów dotyczących czasów prowadzenia pojazdu i odpoczynku w poszczególnych państwach członkowskich nie różnią się znacząco pod względem określenia, które naruszenia uważa się za bardziej poważne niż inne, nawet jeżeli występują pewne drobne różnice. Dla zilustrowania przedmiotowych różnic przytoczyć można następujący przykład: naruszenie, które według podziału na kategorie zawartego w załączniku III dyrektywy 2006/22/WE stanowi naruszenie mniejszej wagi pod względem przerw, w Belgii karane jest niższą karą niż naruszenie mniejszej wagi pod względem dziennego odpoczynku; w Niderlandach za popełnienie obu naruszeń nakłada się jednakową karę, natomiast w Polsce obowiązuje wyższa kara.

Zasadniczo oczywiste jest jednak, że im bardziej przekroczony zostaje maksymalny czas prowadzenia pojazdu lub im krótszy jest minimalny okres odpoczynku, tym bardziej poważne jest dane naruszenie.

Różnice dotyczą głównie dwóch aspektów: różnych przedziałów poszczególnych kar oraz wysokości grzywny określonej dla danego rodzaju naruszenia. Jak już wcześniej

wspomniano, sposób ustalania przedziałów znacznie się różni ze względu na to, że za podstawę przyjmowane są godziny/minuty lub wartości procentowe, a ponadto występuje zróżnicowanie liczby przedziałów. Jak wykazano w załączniku I, w zakresie wysokości kar różnice są bardzo widoczne.

3.2.2. Naruszenia przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 (rozporządzenia dotyczącego tachografu)

O ile pod względem ustalenia wagi naruszenia zasady dotyczące naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 są bardzo podobne we wszystkich państwach członkowskich, rzecz ma się inaczej w przypadkach naruszenia przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.

Wśród państw członkowskich, w prawodawstwie których dokonano podziału na kategorie naruszeń, przedmiotowe zasady na ogół różnią się znacznie w poszczególnych państwach członkowskich; są także różne od podziału na kategorie zawartego w nowym załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE. Z informacji dodatkowych dostarczonych przez państwa członkowskie wynika, że znaczące różnice występują nie tylko w stosunku do wysokości nakładanych grzywien, ale także w zakresie podziału naruszeń na kategorie.

Wykaz różnic w podziale na kategorie został zawarty w tabeli w załączniku II. W zakresie niektórych naruszeń, które w dyrektywie 2006/22/WE zostały określone jako „bardzo poważne”, pewne państwa członkowskie poinformowały o nakładaniu najniższej kary przewidzianej za naruszenia przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85. Taka sytuacja ma na przykład miejsce, gdy kierowca posiada więcej ważnych kart kierowcy niż jedna (naruszenie G7 w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE). W takim przypadku w Estonii, Bułgarii i na Litwie nakłada się najniższą przewidzianą karę. Podobna sytuacja ma miejsce, gdy przełączniki tachografu nie są poprawnie stosowane oraz gdy kierowca nie może przedstawić zapisów z karty kierowcy, jeżeli posiada taką kartę (naruszenia G22 i I4).

Z drugiej jednak strony, w przypadku znakomitej większości naruszeń uznanych w dyrektywie 2006/22/WE za naruszenia mniejszej wagi, przeważająca liczba państw członkowskich nie stosuje najniższej przewidzianej kary. Na przykład w przypadku niedostatecznej ilości papieru na wydruki w pojeździe, czyli naruszenia uznanego w dyrektywie 2006/22/WE za naruszenie mniejszej wagi (naruszenie G5), na Węgrzech nakłada się najwyższą przewidzianą karę.

Jedynie za naruszenia dotyczące fałszerstw tachografu (naruszenia J1 i J3) oraz przypadków nieprzechowywania przez przedsiębiorstwo wykresówek (naruszenia G6 i G10) we wszystkich państwach członkowskich występuje podobny podział na kategorie i wobec obu powyższych bardzo poważnych naruszeń stosuje się najwyższe przewidziane kary.

Podobnie jak w przypadku rozporządzenia (WE) nr 561/2006, wysokość grzywien, z uwzględnieniem maksymalnych grzywien, nakładanych za naruszenia przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 znacznie się różni. Na Litwie na przykład manipulowanie przy tachografie jest karane grzywną w wysokości 586 EUR, a w Polsce – 2 460 EUR, choć w obu przypadkach nakładana jest najwyższa przewidziana grzywna. W innych państwach członkowskich nakładana grzywna może być jeszcze wyższa: w Hiszpanii grzywna za tego typu naruszenie wynosi 4 601 EUR, we Włoszech – do 6 232 EUR, a we Francji – do 30 000 EUR (z możliwością pozbawienia wolności do jednego roku).

Można zatem stwierdzić, że wobec naruszeń przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, występują znaczne różnice między państwami członkowskimi nie tylko w zakresie wysokości grzywny nakładanej za poważne naruszenie, ale także w zakresie podziału na kategorie, czyli definicji poważnego naruszenia.

4. WNIOSKI

Zasady dotyczące kar nakładanych za poważne naruszenia przepisów socjalnych znacznie różnią się w zależności od państwa członkowskiego w zakresie rodzajów kar, wysokości grzywien oraz podziału naruszeń na kategorie.

Na przykład, chociaż wszystkie państwa członkowskie korzystają z kary grzywny, nie wszystkie z nich ustanowiły kary unieruchomienia pojazdu lub pozbawienia wolności. W niektórych państwach członkowskich możliwe jest także pozbawienie kierowcy prawa jazdy lub karty kierowcy.

Problem staje się jeszcze bardziej złożony jeżeli weźmie się pod uwagę sposób dokonywania przez państwa członkowskie oceny wagi poszczególnych rodzajów i przedziałów naruszeń. Kwoty grzywien znacznie się różnią w zależności od państwa członkowskiego; w skrajnych przypadkach stosunek najbardziej rozbieżnych wartości może wynosić nawet 1:10. Powyższe różnice można częściowo wytłumaczyć różnicami społeczno-ekonomicznymi, które sprawiają, że określona grzywna jest odstrasżająca i proporcjonalna w jednym kraju, a w innym niekoniecznie.

Podczas gdy w przypadku naruszeń przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku określenie, które z nich powinny zostać uznane za bardziej poważne, a które za mniej, jest dość jasne, podział naruszeń przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 na kategorie znacznie różni się w zależności od państwa członkowskiego. W pewnych krajach niektóre naruszenia uznawane są za poważne, a w innych nie.

Ponadto kary nakładane za naruszenie przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 w wielu państwach członkowskich są niezgodne z wytycznymi wspólnotowymi w zakresie podziału naruszeń na kategorie zawartymi w dyrektywie Komisji 2009/5/WE zmieniającej załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE.

Dlatego też uzyskanie przez kierowców i przedsiębiorstwa zaangażowane w transport międzynarodowy jednoznacznej informacji w sprawie wagi ewentualnego naruszenia wynikającego z nieprzestrzegania określonych przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 jest bardzo trudne, co wynika ze sprzeczności informacji dotyczących ewentualnych kar przewidzianych w poszczególnych państwach członkowskich.

Komisja uznaje, że obecna sytuacja, będąca rezultatem decyzji podjętych przez ustawodawców, nie sprzyja tworzeniu równych warunków dla kierowców i przedsiębiorstw. Nowy załącznik do dyrektywy 2006/22/WE, wprowadzony na mocy dyrektywy Komisji 2009/5/WE, stanowi podstawę wspólnej interpretacji w zakresie tego, co powinno być uznawane za poważne naruszenie, a co nie. Zachęca się państwa członkowskie do podjęcia niezbędnych kroków w celu zapewnienia bardziej zharmonizowanego zastosowania przepisów socjalnych w transporcie drogowym, a przez to także do poprawy przestrzegania przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

Komisja będzie nadal zajmować się tą kwestią, zwłaszcza w drodze wspierania dialogu między państwami członkowskimi w zakresie krajowej interpretacji i zastosowania przepisów socjalnych w transporcie drogowym, za pośrednictwem komitetu przewidzianego w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 oraz z uwzględnieniem ograniczonych kompetencji nadanych Komisji przez państwa członkowskie oraz przez ustawodawców.

ZALĄCZNIK I

Przegląd grzywnen nakładanych za naruszenia przepisów określonych w art. 6-9 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w państwach członkowskich, w których prawodawstwie ustanowiono różną wysokość grzywnen za różne stopnie naruszenia przepisów

Nr	PODSTAWA PRAWNA A	RODZAJ NARUSZENIA	BPN ⁷	PN ⁷	NMW ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
B	Okresy prowadzenia pojazdu																
B1	art. 6 ust. 1	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godz., jeżeli jego wydłużenie do 10 godz. nie jest dozwolone	9h<...<10h			X	40-120*	<383	80	301-350	135 [‡]	209-419	-	46	294-441	150	<991
B2			10h<...<11h		X		80-180*	<383	200	400	135 [‡]	838-1258	110	46 +61/h	441-588	150	<991
B3			11h<	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	220-1320		588-1470	150	<1652
B4		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godz., jeżeli jego wydłużenie jest dozwolone	10h<...<11h			X	40-120*	<383	80	301-325	135 [‡]	209-419	110	46	294-441	150	<991
B5			11h<...<12h		X		80-180*	<383	200	350-400	135 [‡]	838-1258	220	46 +61/h	441-588	150	<991
B6			12h <	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	330-1320		588-1470	150	<1652
B7		art. 6 ust. 2	Przekroczenie tygodniowego czasu	56h<...<60h			X	100/h	<383	/	301-330	135 [‡]	209-419	110/h	/	/	150

⁷ Zgodnie z dyrektywą Komisji 2009/5/WE zmieniającą załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE; BPN = bardzo poważne naruszenie, PN = poważne naruszenie, NMW = naruszenie mniejszej wagi.

⁸ Węgry: ponieważ podział na kategorie jest oparty na wartościach procentowych, stosowane kategorie nie odpowiadają dokładnie zharmonizowanemu podziałowi na kategorie.

⁹ Słowenia: grzywny przewidziane dla kierowców.

Nr	PODSTAWA PRAWNA A	RODZAJ NARUSZENIA		BPN ⁷	PN ⁷	NM W ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK
B8		prowadzenia pojazdu	60h<...<70h		X		100/h	<383	/	330-1580	135 [‡] -1500	838-1258	110/h	/	/	150	<991
B9			70h<	X			100/h	<383	/	1620-4600	<1500	1677	110/h<1100	/	/	150	<1652
B10	art. 6 ust. 3	Przekroczenie łącznego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni	90h<...<100h			X	/	<383	/	301-350	135 [‡]	209-419	110/h	30 dla <92, następnie +30/h	294-441	150	<991
B11			100h<...<112h30		X	/	<383	/	350-1700	135 [‡] -1500	838-1258	110/h<1100	294-441		150	<991	
B12			112h30<	X	/	<383	/	1700-4600	<1500	1677	110/h<1100	294-441	150		<1652		
C	Przerwy																
C1	art. 7	Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu	4h30<...<5h			X	20-80 [§]	<383	200	/	135 [‡]	209-838	110	46	294-441	40	<991
C2			5h<...<6h		X	60-400 [§]	<383	200	301-1501	135 [‡] -1500	838-1258	110-220	46 +61/30min	441-588	120-250	<991	
C3			6h<	X	120-2000 [§]	<383	200	1501-3301	<1500	1677	220-1980	588-1470		250-600	<1652		
D	Okresy odpoczynku																
D1	art. 8 ust. 2	Niespełnienie wymogu 11 godz. dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	10h<...<11h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D2			8h30<...<10h		X	50/30min	<383	/	400	135 [‡]	838-1258	110	30 +61/h	441-735	150	<991	
D3			<8h30	X	50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	<8h: 220-1980	588-1470		150	<1652		
D4		Niespełnienie wymogu 9 godz. skróconego dziennego okresu	8h<...<9h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D5			7h<...<8h		X	50/30min	<383	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991	

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	BPN ⁷	PN ⁷	NM W ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK
D6		odpoczynku, jeżeli skrócenie jest dozwolone	X			50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652
D7		Niespełnienie wymogu 3 godz. + 9 godz. dzielonego dziennego czasu odpoczynku			X	50/30min	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D8			X		50/30min	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991	
D9			X		50/30min	<766	/	/	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652	
D10	art. 8 ust. 5	Niespełnienie wymogu 9 godz. dziennego okresu odpoczynku w przypadku załogi kilkuosobowej			X	/	/	/	301	135 [‡]	209-838	-	30	/	150	<991
D11				X		/	/	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	110	30 + 61/h	/	150	<991
D12			X		/	/	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	220-1760	/		150	<1652	
D13	art. 8 ust. 6	Niespełnienie wymogu 24 godz. skróconego tygodniowego okresu odpoczynku			X	100/1h	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110/h	15 dla >23h, następnie +30/h	294-441	150	<991
D14				X		100/1h	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D15			X		100/1h	<383	/	/	<1500	1677	110/h, <1100	294-441		150	<1652	
D16		Niespełnienie wymogu 45 godz. tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone			X	100/1h	<383	/	301-400	135 [‡]	209-838	110/h	15 dla > 44h, następnie + 30/h	294-441	150	<991
D17				X		100/1h	<383	/	301-400	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D18			X		100/1h	<383	/	1501-4600	<20h: <1500	1677	110/h, <1100	294-441		150	<1652	

*: W zależności od okresu odpoczynku

§: W zależności od przerw w jeździe

‡: W przypadku postępowania prawnego maksymalna wysokość wynosi 750 EUR

ZAŁĄCZNIK II




Przegląd podziału na kategorie naruszeń przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 w państwach członkowskich, które dostarczyły dodatkowych informacji dotyczących kar stosowanych za takie naruszenia przepisów

Nr	Art.	RODZAJ NARUSZENIA	EU ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
		Liczba przewidzianych kategorii:	3	2	2	2	3	3	3	>3	>3	>3	>3	>3	>3	
F		Instalacja urządzenia rejestrującego														
F1	3 ust. 1	Niezainstalowanie i nieużywanie urządzenia rejestrującego typu homologowanego	BPN													
G		Użytkowanie urządzenia rejestrującego, karty kierowcy lub wykresówki														
G1	13	Niepoprawne działanie urządzenia rejestrującego (na przykład: niewłaściwie kontrolowane, skalibrowane lub zapieczętowane urządzenie rejestrujące)	BPN													
G2		Niewłaściwe stosowanie urządzenia rejestrującego (niestosowanie ważnej karty kierowcy, świadome nadużycie itp.)	BPN													
G3	14	Niewystarczająca liczba wykresówek w pojeździe	PN													
G4	ust. 1	Niezatwierdzony wzór wykresówki	PN													
G5		Niewystarczająca ilość papieru na wydruki w pojeździe	NMW													
G6	14 ust. 2	Nieprzechowywanie przez przedsiębiorstwo wykresówek, wydruków oraz wczytanych danych	BPN													
G7	14 ust. 4	Posiadanie przez kierowcę więcej niż jednej ważnej karty kierowcy	BPN													
G8	14 ust. 4	Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną ważną kartą	BPN													
G9	14 ust. 4	Posługiwanie się kartą uszkodzoną lub kartą, której okres ważności upłynął	BPN													
G10	14 ust. 5	Dane rejestrowane i przechowywane nie są dostępne przez co najmniej 365 dni	BPN													
G11	15	Używanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub kart kierowcy z czytelnymi danymi	NMW													
G12	ust. 1	Używanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub kart kierowcy z nieczytelnymi danymi	BPN													
G13		Niewystąpienie w terminie 7 dni kalendarzowych o duplikat karty kierowcy, która została zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona	PN													
G14	15	Niepoprawne stosowanie wykresówek/kart kierowcy	BPN													
G15	ust. 2	Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy, mające wpływ na rejestrację odpowiednich danych	BPN													
G16		Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy bez wpływu na rejestrowane dane	NMW													
G17		Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, ale bez utraty danych	NMW													

¹⁰ Zgodnie z dyrektywą Komisji 2009/5/WE zmieniającą załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE; BPN = bardzo poważne naruszenie, PN = poważne naruszenie, NMW = naruszenie mniejszej wagi.

Nr	Art.	RODZAJ NARUSZENIA	EU ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
G18		Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, wraz z utratą danych	BPN													
G19		Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych w stosownych przypadkach	BPN													
G20		Stosowanie nieprawidłowej wykresówki lub włożenie karty kierowcy w nieodpowiedni otwór (załoga kilkuosobowa)	BPN													
G21	15	Czas zapisany na wykresówce nie zgadza się z oficjalnym czasem kraju rejestracji pojazdu	PN													
G22	ust. 3	Niepoprawne stosowanie przełączników	BPN													
H		Wprowadzanie informacji														
H1	15	Brak nazwiska na wykresówce	BPN													
H2	ust. 5	Brak imienia na wykresówce	BPN													
H3		Brak daty rozpoczęcia lub zakończenia używania wykresówki	PN													
H4		Brak miejsca rozpoczęcia lub zakończenia używania wykresówki	NMW													
H5		Brak numeru rejestracyjnego na wykresówce	NMW													
H6		Brak na wykresówce wskazania licznika długości drogi (przy rozpoczęciu)	PN													
H7		Brak na wykresówce wskazania licznika długości drogi (przy zakończeniu)	NMW													
H8		Brak na wykresówce godziny, o której miała miejsce zmiana pojazdu	NMW													
H9	15 ust.5 lit. a)	Niewprowadzenie symbolu państwa w urzędzeniu rejestrującym	NMW													
I		Przedstawianie informacji														
I1	15 ust. 7	Odmowa poddania się kontroli	BPN													
I2	15	Nieemożność okazania zapisów z bieżącego dnia	BPN													
I3	ust. 7	Nieemożność okazania zapisów z poprzednich 28 dni	BPN													
I4		Nieemożność okazania zapisów z karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę	BPN													
I5		Nieemożność okazania zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 28 dni	BPN													
I6		Nieemożność okazania karty kierowcy	BPN													
I7		Nieemożność okazania wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 28 dni	BPN													
J		Oszustwa														
J1	15 ust. 8	Falszowanie, likwidowanie i niszczenie danych zarejestrowanych na wykresówkach, przechowywanych przez urządzenie rejestrujące lub kartę kierowcy albo zarejestrowanych na wydrukach z urządzenia rejestrującego	BPN													
J2		Manipulowanie urządzeniem rejestrującym, wykresówką lub kartą kierowcy, które mogłyby spowodować sfalszowanie danych lub informacji wydrukowanych	BPN													
J3		Obecność w pojeździe sprzętu manipulującego, który mógłby zostać użyty w celu sfalszowania danych lub informacji wydrukowanych (przełącznik/kabel itp.)	BPN													
K		Awarie														
K1	16	Niewykonanie naprawy przez uprawnionego instalatora lub warsztat	BPN													
K2	ust. 1	Niewykonanie naprawy na trasie	PN													

Nr	Art.	RODZAJ NARUSZENIA	EU ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
L		Ręczne zapisy na wydrukach														
L1	16 ust. 2	Niezaznaczenie przez kierowcę wszystkich informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, jeżeli urządzenie rejestrujące nie działa lub działa wadliwie	BPN													
L2		Brak numeru karty kierowcy lub nazwiska lub numeru prawa jazdy na tymczasowej wykresówce	BPN													
L3		Brak podpisu na tymczasowej wykresówce	PN													
L4	16.3	Brak formalnego zgłoszenia zaginięcia lub kradzieży karty kierowcy właściwym władzom państwa członkowskiego, w którym dokonano kradzieży	BPN													

	bardzo poważne naruszenie
	poważne naruszenie
	naruszenie mniejszej wagi

ZAŁĄCZNIK III

Przegląd aktów prawnych w poszczególnych państwach członkowskich

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	AKT PRAWODAWCZY
Austria	57. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (28. KFG Novelle)
Belgia	Arrêté royal du 27 Avril 2007, Moniteur Belge du 7 Mai 2007
Bułgaria	Rozdział 8 ustawy o ruchu drogowym
Cypr	Ustawa o monitorowaniu czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców określonych pojazdów 2007 (ustawa 86(I)/2007)
Republika Czeska	Ustęp 35 ustawy nr 111/1994 Sb. o transporcie drogowym z późniejszymi zmianami oraz ustawa nr 200/1990 Sb., Kodeks ds. wykroczeń z późniejszymi zmianami
Niemcy	Fahrpersonalgesetz (z późniejszymi zmianami z dnia 6.7.2007 r.)
Dania	Rozporządzenie zawierające przepisy regulujące czas prowadzenia pojazdu i odpoczynku w transporcie drogowym ustawa nr 328 z dnia 28.3.2007 r., ustawa skonsolidowana nr 1100 z dnia 8.11.2006 r.
Estonia	Zmiany w ustawie o ruchu drogowym uchwalone przez Parlament Estoński dnia 20 września 2007 r.
Grecja	Ustawa nr 3446/2006 o organizacji i działaniu organów kontroli ruchu pojazdów – zmiany dotyczące transportu pasażerów i innych przepisów (Dziennik Urzędowy Rządu Republiki Greckiej nr 49/A)
Hiszpania	Uchwała z dnia 19 kwietnia 2007 r., [Hiszpański Dziennik Ustaw (BOE) z dnia 10 maja 2007 r.] oraz Ley 16/1987 de 30 de Julio, de ordenacion de los transportes terrestres
Finlandia	Ustawa o ruchu drogowym oraz ustawa o pojazdach
Francja	Contraventions: Article R48-0 du code de procédure pénale et le décret n° 86/1130 du 17 octobre modifié Délits: Ordonnance 58/1310 du 23 décembre 1958 modifié
Węgry	Ust. 20 pkt. 1 ustawy nr 1/1988 z ostatnimi zmianami oraz ust. 1 dekretu rządowego nr 557/2007 (III.31)

Irlandia	Rozporządzenia Wspólnoty Europejskiej (transport drogowy) (warunki pracy i bezpieczeństwo ruchu drogowego) z 2008 r. (rozporządzenie nr 62 z 2008 r.)
Włochy	Kodeks drogowy i ustawa nr 286/2006 z dnia 29.11.2006 r.
Litwa	Artykuły 142 i 1424 litewskiego kodeksu wykroczeń administracyjnych
Luksemburg	Règlement grand-ducal du 23 mars 2007
Łotwa	Kodeks wykroczeń administracyjnych
Malta	Rozporządzenia dotyczące pojazdów silnikowych (drogowego przewozu towarów) (65.19)
Niderlandy	Reguły porządku publicznego w zakresie nakładania grzywien na mocy ustawy o godzinach pracy oraz dekretu o godzinach pracy (pracowników transportu drogowego)
Polska	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych
Portugalia	Dotychczas nie przyjęto
Rumunia	Ordonanta de guvern Nr 37/2007
Słowenia	Ustawa o czasie pracy i obowiązkowych okresach odpoczynku osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego oraz o urządzeniach rejestrujących w transporcie drogowym
Słowacja	Ustawa o czasie pracy w transporcie
Szwecja	Rozporządzenie (nr 2004:865) o czasie prowadzenia pojazdu, okresach odpoczynku oraz tachografach itp.
Zjednoczone Królestwo	Część VI ustawy o transporcie z 1968 r. (ze zmianami)