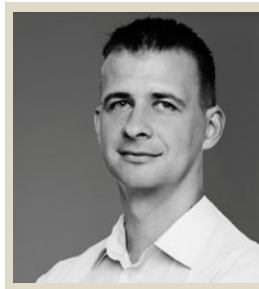


# Co kraj, to... kara



**JAKUB ORDON**  
ekspert Ogólnopolskiego Centrum  
Rozliczania Kierowców

– Za podobne przewinienie w krajach Unii Europejskiej przewoźnik może otrzymać karę w diametralnie różnej wysokości.

Państwa członkowskie Unii Europejskiej przewidują nakładanie kar pieniężnych na przewoźników za naruszenia przepisów związanych z czasem pracy kierowców, zawartych m.in. w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych w transporcie drogowym oraz rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących. Różnice w maksymalnej wysokości kar są znaczne, podobnie jak odmienne są kryteria oceny wagi poszczególnych naruszeń.

**W**iedza o odpowiedzialności przewoźnika w poszczególnych krajach Wspólnoty jest cenna, bo dzięki niej może zaoszczędzić sporo pieniędzy.

## WIDELKI MOCNO ROZWARTE

Rozpiętość maksymalnej wysokości kar jest duża i wynosi od 58,23 euro na Malcie, przez 5000 euro w Austrii, Niemczech czy Irlandii do nawet 30.000 euro we Francji. Warto przy tym pamiętać, że na terenie Wspólnoty służby kontrolne powinny uznawać zasadę, w naszym kraju wyrażoną w art. 92c ust 1 ustawy o transporcie drogowym, zgodnie z którą nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej na podmiot wykonujący przewóz drogowy, jeżeli za stwierdzone naruszenie firma została wcześniej ukarana na przez inny uprawniony organ. Niektórzy przewoźnicy znają tę regułę i wykorzystują tę wiedzę w codziennej pracy. Kierowcy z firm przewozowych Federacji Rosyjskiej wolą być kontrolowani i karani przez polskich inspektorów transportu drogowego niż funkcjonariuszy w Niemczech czy Francji. Dla przykładu, przedłużenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu do 13 godzin skutkuje nałożeniem kary 700 zł w Polsce, a we Francji 1500 euro.

## Z TARYFIKATOREM LUB BEZ

Analiza systemów kar obowiązujących na terenie Wspólnoty upo-

ważnia do wprowadzenia podziału krajów członkowskich na dwie grupy. Pierwsza zdecydowała się na stosowanie kar bez różnicowania, a druga wprowadziła taryfikatory, czyli skatalogowała rodzaje naruszeń prawa i przypisała do nich konkretne kwoty. Komisja Europejska uznaje oba systemy, przy czym z uwagi na znaczne różnice w zakresie dolegliwości kar planuje wprowadzanie nowych zasad w celu ujednoczenia systemów.

W niektórych państwach członkowskich (np. Austria, Czechy, Irlandia, Luksemburg, Wlk. Brytania) określono maksymalną, a czasem także minimalną wysokość kar za naruszenia przepisów. Dlatego nie jest możliwe w przypadku tych państw stworzenie zestawienia i dokonanie analizy kar za poważne naruszenia. W pozostałych krajach obowiązują taryfikatory kar podobne do polskiego, zawartego w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym. Poszczególne pozycje w taryfikatorach różnych państw UE mają odmienny ciężar gatunkowy – np. przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu o ponad dwie godziny w Hiszpanii może kosztować przewoźnika do 4600 euro, a w Grecji maksymalnie 400 euro.

## RÓŻNE NALICZANIE

Obok różnic kwotowych występują także odmienne sposoby naliczania wysokości kar. Przykładowo w Estonii, Francji czy Słowacji,

podobnie jak w Polsce, istnieją dwa przedziały przekroczeń czasowych (nasz taryfikator przewiduje stawkę 100 zł za przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu o ponad 15 minut do jednej godziny i 200 zł za każdą następną rozpoczętą godzinę). Z kolei na Węgrzech spotkać można pięć przedziałów przekroczenia dziennego czasu prowadzenia pojazdu, na dodatek liczonych jako procentowy udział, tj. o 5%, 5-10%, 10-15%, 15-20%, ponad 20%. Nietypowy sposób naliczania kar stosują belgijskie służby kontrolne. Zgodnie z nim, wysokość kary za przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu ustalana jest na podstawie najdłuższego odpoczynku odebranego w okresie dziennego prowadzenia pojazdu. Jeżeli o 4 godziny kierowca przekroczył dozwolony czas jazdy, a wcześniej pauzował nieprzerwanie 6 godzin, kara wyniesie 310 euro, a jeśli odpoczywał mniej niż trzy godziny – 450 euro.

## POŁOŻYĆ NA WADZE

Widoczne są duże rozbieżności w dotkliwości sankcji za naruszenia przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85. Przykładowo na Litwie manipulowanie przy tachografie jest karane kwotą 586 euro, a w Polsce – 2460 euro, choć w obu przypadkach nakładana jest najwyższa przewidziana prawem kara pieniężna. Zresztą w innych państwach do tych praktyk podchodzi się jeszcze surowiej niż w Polsce. Np. w Hiszpanii majstrowanie przy urządzeniu rejestrującym „kosztuje” 4601 euro, we Włoszech – do 6232 euro, we Francji – do 30.000 euro (z możliwością pozbawienia wolności do jednego roku). Ponadto istnieją duże różnice we Wspólnocie jeśli chodzi o defi-

niowanie „poważnego naruszenia” przepisów rozp. (EWG) nr 3821/85.

## PRZYMUSOWY POSTÓJ

Jednym ze środków zapobiegawczych stosowanych w przypadku wystąpienia poważnych naruszeń może być zablokowanie pojazdu. Ma to na celu wymuszenie przestrzegania odpoczynków dobowych przez kierowców i jest orężem w walce z nieuczciwą konkurencją w transporcie drogowym. Kraje, które stosują unieruchomienie pojazdu to: Bułgaria, Czechy, Cypr, Dania, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Niemcy, Polska, Rumunia, Szwecja, Wlk. Brytania i Włochy. Oczywiście, może się to wiązać z koniecznością przejazdu ciężarówki we wskazane miejsce, gwarantujące odbycie przez kierowcę bezpiecznego odpoczynku (np. płatny parking strzeżony), a w niektórych przypadkach może zostać wszczęta procedura holowania pojazdu na koszt przewoźnika.

Ustawodawstwo niektórych krajów UE dopuszcza możliwość czasowego pozbawienia kierowcy prawa jazdy za naruszenia przepisów, niezależnie od kary finansowej wymierzonej kierowcy i przewoźnikowi. Może się tak zdarzyć w Bułgarii, Danii, Grecji, Wlk. Brytanii lub we Włoszech. W takim przypadku przedsiębiorcy pozostaje przewóz na miejsce zdarzenia innego kierowcy z ważnymi uprawnieniami.

W szczególnych okolicznościach lub w przypadkach „recydywy” danego przewoźnika, państwa członkowskie mogą zastosować wobec niego karę pozbawienia wolności. Ten środek represji obowiązuje w: Austrii, Danii, Francji, Irlandii, Luksemburgu, Wlk. Brytanii i na Cyprze.

*Jakub Ordon*  
ekspert OCRK ([www.ocrk.pl](http://www.ocrk.pl))