



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja

Druk nr 3169

Warszawa, 5 maja 2010 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy panią poseł Ewę Wolak.

(-) Tadeusz Arkit; (-) Krzysztof Gadowski; (-) Magdalena Gąsior-Marek;
(-) Łukasz Gibała; (-) Artur Gierada; (-) Jan Kaźmierczak; (-) Józef Piotr Klim;
(-) Witold Kochan; (-) Zbigniew Konwiński; (-) Jan Kulas; (-) Jan Musiał;
(-) Sławomir Neumann; (-) Janina Okragły; (-) Andrzej Orzechowski;
(-) Maciej Orzechowski; (-) Zbigniew Pacelt; (-) Jakub Rutnicki;
(-) Sławomir Rybicki; (-) Wojciech Saługa; (-) Grzegorz Schetyna;
(-) Henryk Siedlaczek; (-) Cezary Tomczyk; (-) Krzysztof Tyszkiewicz;
(-) Radosław Witkowski; (-) Norbert Wojnarowski; (-) Ewa Wolak;
(-) Ryszard Zawadzki; (-) Stanisław Żmijan.

USTAWA

z dnia 2010 r.

o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska

Art. 1. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.¹⁾) w art. 403 dodaje się ust. 3-8 w brzmieniu:

„3. Finansowanie ochrony środowiska i gospodarki wodnej, o którym mowa w ust. 1 i 2 odbywa się w trybie określonym w przepisach odrębnych, z zastrzeżeniem ust. 4-8 .

4. Finansowanie ochrony środowiska i gospodarki wodnej, o którym mowa w ust. 1 i 2, może polegać także na udzielaniu dotacji podmiotom niezaliczonym do sektora finansów publicznych, w szczególności osobom fizycznym, wspólnotom mieszkaniowym, osobom prawnym lub przedsiębiorcom.

5. Tryb postępowania w sprawie udzielania dotacji oraz sposób rozliczania dotacji określa rada gminy albo rada powiatu w drodze uchwały.

6. Udzielenie dotacji następuje na podstawie umowy zawartej przez gminę lub powiat z podmiotami, o których mowa w ust. 4.

7. Dotacja niewykorzystana lub wykorzystana niezgodnie z umową, podlega zwrotowi do budżetu właściwej gminy albo powiatu.

8. Dochodzenie przez powiaty albo gminy należności z tytułu niewykorzystania lub wykorzystania dotacji niezgodnie z umową, wraz z odsetkami, w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, następuje w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 111, poz. 708, Nr 138, poz. 865, Nr 154, poz. 958, Nr 171, poz. 1056, Nr 199, poz. 1227, Nr 223, poz. 1464 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100, Nr 20, poz. 106, Nr 79, poz. 666, Nr 130, poz. 1070 i Nr 215, poz. 1664.

UZASADNIENIE

Ustawa z dnia 20 listopada 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 215, poz. 1664) stanowi, iż z dniem 1 stycznia 2010 r. powiatowe oraz gminne fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej ulegają likwidacji, a ich środkami dysponują odpowiednio starostowie i wójtowie (burmistrzowie lub prezydenci miast).

Zgodnie z dotychczasową ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.), przychodami gminnych i powiatowych funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej były środki z tytułu opłat i kar, które:

- 1) w 20 % zasilają gminne fundusze;
- 2) w 10 % zasilają powiatowe fundusze.

Według znowelizowanych przepisów ustawy – Prawo ochrony środowiska, dotychczasowe tytuły przychodów gminnych i powiatowych funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej z tytułu opłat i kar – w dotychczasowych proporcjach – stanowią dochody budżetów odpowiednio gmin i powiatów. Należności i zobowiązania powiatowych i gminnych funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej stały się odpowiednio należnościami i zobowiązaniami budżetów powiatów albo budżetów gmin.

Założenie w ustawie z dnia 20 listopada 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw likwidacji powiatowych i gminnych funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej, wynika bezpośrednio z założeń reformy finansów publicznych. Akt normatywny stanowiący fundament tej reformy, to ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240), która przewiduje funkcjonowanie w sektorze finansów publicznych wyłącznie państwowych funduszy celowych pozbawionych osobowości prawnej. Dlatego też, po wejściu w życie tej ustaw, co nastąpiło z 1 stycznia 2010 r. w sektorze finansów publicznych nie mogą funkcjonować inne rodzaje funduszy celowych, w szczególności powiatowe i gminne fundusze ochrony środowiska.

Dlatego też, ustawa z dnia 20 listopada 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw dokonała likwidacji tych funduszy, a ich dotychczasowe przychody, w dotychczasowych proporcjach – przeznaczyła na dochody budżetów odpowiednio powiatów i gmin.

Zgodnie z art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 20 listopada 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw, środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych dotychczasowych powiatowych funduszy i gminnych funduszy, które z dniem 1 stycznia 2010 r. stały się odpowiednio dochodami budżetów powiatów i budżetów gmin, powinny zostać przekazane na rachunki odpowiednio budżetów powiatów i budżetów gmin, zaś odzyskane należności pomniejszone o zobowiązania, dotychczasowych powiatowych funduszy i gminnych funduszy, powiaty i gminy są obowiązane przeznaczyć na finansowanie ochrony środowiska i gospodarki wodnej, w zakresie określonym w art. 400a ust. 1 pkt 2, 5, 8, 9, 15, 16, 18, 21-25, 29, 31, 32, 38-42 tej ustawy.

Ponadto, zgodnie z art. 403 ustawy – Prawo ochrony środowiska w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 13 ustawy z dnia 20 listopada 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw, do zadań powiatów i gmin, od dnia 1 stycznia 2010 r. należy finansowanie ochrony środowiska i gospodarki wodnej w zakresie określonym w art. 400a ust. 1 pkt 2, 5, 8, 9, 15, 16, 18, 21-25, 29, 31, 32 i 38-42 w wysokości nie mniejszej niż kwota wpływów z tytułu opłat i kar środowiskowych, stanowiących dochody budżetów powiatów i gmin.

Podsumowując, należy stwierdzić, iż katalog celów z zakresu ochrony środowiska i gospodarki wodnej, które po dniu 1 stycznia 2010 r. będą finansowane ze środków budżetów powiatów i gmin odpowiada, co do zasady, katalogowi tych celów, który do dnia 31 grudnia 2009 r. był określony w art. 406 i 407 ustawy – Prawo ochrony środowiska. Jeżeli zaś idzie o formę, w jakiej po dniu 1 stycznia 2010 r. powiaty i gminy będą finansowały cele z zakresu ochrony środowiska i gospodarki wodnej wymienione w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, to zważywszy na fakt że będą wydatkowane środki budżetów odpowiednio powiatów i gmin, zastosowanie w tym zakresie mają odpowiednie przepisy nowej ustawy o finansach publicznych.

W świetle przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240), nie jest możliwe udzielanie dotacji ze środków budżetów gmin pochodzących z opłat i kar środowiskowych bezpośrednio osobom fizycznym, tak jak to miało miejsce w przypadku środków gromadzonych dotychczas w powiatowych i gminnych funduszach ochrony środowiska i gospodarki wodnej.

Dlatego też, konieczna jest nowelizacja ustawy – Prawo ochrony środowiska w celu uregulowania zasad i trybu udzielania z budżetów powiatów i gmin wsparcia finansowego bezpośrednio podmiotom niezaliczonym do sektora finansów publicznych, w tym osobom fizycznym realizującym inwestycje prywatne, niemniej zgodne z celami określonymi w przepisach ustawy – Prawo ochrony środowiska. Zawarcie w ustawie – Prawo ochrony środowiska tego rodzaju regulacji stanowiących w swej istocie przepisy szczególne (*lex specialis*) w stosunku do przepisów ustawy o finansach publicznych, pozwoli na stworzenie nowego instrumentu finansowego w postaci szczególnego rodzaju dotacji udzielanej przez gminy i powiaty.

Przedmiotowy projekt ustawy przyjmuje założenie, że podstawowym aktem normatywnym określającym sposób finansowania ochrony środowiska i gospodarki wodnej ze środków pochodzących z opłat i kar środowiskowych, gromadzonych w budżetach powiatów oraz w budżetach gmin jest ustawa o finansach publicznych, określona jako „przepisy odrębne” w dodawanym art. 403 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska. Natomiast uregulowania zawarte w dodawanych przepisach art. 403 ust. 4-8 ustawy – Prawo ochrony środowiska statuują nowy instrument prawno-finansowy na gruncie tej ustawy. Celem nowych uregulowań, jest zapewnienie powiatom i gminom możliwości finansowania ochrony środowiska i gospodarki wodnej w zakresie określonym w art. 400a ust. 1 pkt 2, 5, 8, 9, 15, 16, 18, 21-25, 29, 31, 32 i 38-42, przez udzielanie z budżetów tych jednostek samorządu terytorialnego dotacji podmiotom niezaliczonym do sektora finansów publicznych, w szczególności osobom fizycznym, wspólnotom mieszkaniowym, osobom prawnym lub przedsiębiorcom. Przewiduje się, że udzielenie dotacji będzie następowało na podstawie umowy zawieranej przez gminę lub powiat z tymi podmiotami. Umożliwi to finansowanie ochrony środowiska i gospodarki wodnej w sposób zbliżony do sposobu wydatkowania środków gromadzonych na

zlikwidowanych gminnych i powiatowych funduszach, przy zachowaniu spójności systemowej z przepisami ustawy o finansach publicznych.

Proponowana regulacja nie przewiduje określania w przepisach ustawy – Prawo ochrony środowiska trybu postępowania w przedmiocie udzielenia dotacji oraz sposobu jej rozliczania. Przedmiotowe aspekty przekazuje się do uregulowania odpowiednio radom powiatów oraz radom gmin w drodze uchwał.

Mając na względzie dbałość o środki publiczne pochodzące z opłat i kar środowiskowych oraz konieczność zapewnienia ich racjonalnego i celowego wydatkowania, przewiduje się, że dotacja niewykorzystana lub wykorzystana niegodnie z umową, będzie podlegała zwrotowi odpowiednio do budżetu powiatu albo budżetu gminy. Dochodzenie przez powiaty albo gminy należności z tytułu niewykorzystania lub wykorzystania dotacji niezgodnie z umową, wraz z odsetkami, w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, następuje w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Projekt ustawy nie powoduje bezpośrednio skutków finansowych dla budżetu Skarbu Państwa lub budżetów jednostek samorządów terytorialnych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, 18 maja 2010 r.

BAS-WAPEiM-767/10

Pan Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna

w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Ewa Wolak)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2009 r. Nr 5, poz. 47 ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt przewiduje zmianę art. 403 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, ze zmianami). Zmiana polega na dodaniu do istniejącej regulacji przepisów określających zasady finansowania przez samorządy gminne i powiatowe ochrony środowiska i gospodarki wodnej. W szczególności projekt zakłada możliwość udzielania dotacji podmiotom niezaliczonym do sektora finansów publicznych, w tym osobom fizycznym, wspólnotom mieszkaniowym, osobom prawnym lub przedsiębiorcom. Tryb postępowania w sprawie udzielenia dotacji i sposób jej rozliczenia określać mają rady gmin i powiatów. Dotacje udzielane byłyby w formie umowy zawartej przez gminę albo powiat z beneficjentami. Należności z tytułu niewykorzystania lub wykorzystania dotacji niezgodnie z umową dochodzone byłyby przez gminy i powiaty w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy wskazać:

- artykuły 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dalej: TfUE),
- rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz. Urz. WE L 83 z 27.3.1999, s. 1; dalej: rozporządzenie 659/1999).

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Oceniając projekt pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej należy odnieść się do kwestii dotyczących wsparcia, jakie ma być na jej podstawie udzielane w formie dotacji podmiotom niezaliczonym do sektora finansów publicznych, w szczególności przedsiębiorcom, i ustalić, czy projekt stanowi plan pomocy przyznawanej przez państwo, o której mowa w art. 108 ust. 3 w związku z art. 107 ust. 1 TfUE.

Zgodnie z art. 107 ust. 1 TfUE, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest – z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktatach - niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi. W myśl art. 108 ust. 3 zdanie pierwsze TfUE, Komisja jest informowana, w czasie odpowiednim do przedstawienia swoich uwag, o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy.

Biorąc pod uwagę te przepisy należy ustalić, czy w projekcie przewidziany został plan przyznania lub zmiany pomocy, który podlega notyfikacji Komisji Europejskiej. Przepisy określające w sposób szczegółowy tryb wykonywania art. 108 ust. 3 TfUE zawiera rozporządzenie 659/1999. Zgodnie z postanowieniami tego rozporządzenia państwo członkowskie obowiązane jest do zgłoszenia Komisji wszelkich planów przyznania nowej pomocy, a zatem programów pomocowych i pomocy indywidualnej, które nie stanowią pomocy istniejącej (art. 2 w związku z art. 1 lit. c rozporządzenia 659/1999). Treść przywołanych pojęć – programu pomocowego i pomocy indywidualnej – zdefiniowana została przy tym w rozporządzeniu 659/1999. Zgodnie z art. 1 lit. d rozporządzenia 659/1999 „program pomocowy” oznacza każde działanie, na którego podstawie, bez dalszego wprowadzania w życie wymaganych środków, można dokonać wypłat pomocy indywidualnej na rzecz przedsiębiorstw określonych w ustawie w sposób ogólny i abstrakcyjny oraz każde działanie, na którego podstawie pomoc, która nie jest związana z konkretnym projektem, może zostać przyznana jednemu lub kilku przedsiębiorstwom na czas nieokreślony i/lub w nieokreślonej kwocie, zaś, w myśl art. 1 lit. e rozporządzenia 659/1999, „pomoc indywidualna” oznacza pomoc, która nie jest przyznawana na podstawie programu pomocowego oraz podlegającą obowiązkowi zgłoszenia pomoc przyznawaną na podstawie programu pomocowego.

Wobec powyższych ustaleń należy stwierdzić, że projekt nie ustanawia programu pomocowego ani pomocy indywidualnej w rozumieniu przywołanych przepisów rozporządzenia 659/1999. Przepisy zawarte w projekcie nie będą w

szczegółności stanowiły - bez dalszego wprowadzania w życie wymaganych środków - podstawy wypłaty pomocy beneficjentom dotacji. Zgodnie z projektem, zawarcie umowy o dotacji następować ma bowiem w trybie, który zostanie określony w przepisach wykonawczych – w uchwałach rad gmin i rad powiatów. Stosowanie projektowanych przepisów bez aktów wykonawczych nie będzie możliwe i, w konsekwencji, ich wejście w życie nie spowoduje, że ziszczone zostaną przesłanki pomocy przyznawanej przez państwo, o której mowa w art. 107 ust. 1 TfUE. Projekt nie zmierza do realizacji innego, istniejącego już programu pomocowego, ani – nie wskazując konkretnych beneficjentów pomocy ani jej wysokości – nie może zostać uznany za pomoc przyznawaną poza zakresem programów pomocowych (pomoc ad hoc). Nie stanowi on zatem żadnej z dwóch form pomocy indywidualnej: pomocy przyznawanej na podstawie programu pomocowego ani pomocy przyznanej poza programem pomocowym. Przepisy projektu nie zawierają programu pomocowego ani pomocy indywidualnej i, w związku z tym, należy uznać, że nie naruszają one wymogów dotyczących pomocy przyznawanej przez państwo, o których mowa w art. 107 ust. 1 TfUE, ani nie podlegają notyfikacji, o której mowa w art. 108 ust. 3 TfUE.

4. Konkluzje

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska zawiera przepisy objęte prawem Unii Europejskiej. Projekt nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Warszawa, 18 maja 2010 r.

BAS-WAPEiM-768/10

Pan Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
w sprawie stwierdzenia – w trybie art. 95a ust. 3 Regulaminu Sejmu – czy
poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska
(przedstawiciel wnioskodawców: poseł Ewa Wolak) jest projektem ustawy
wykonującej prawo Unii Europejskiej

Projekt przewiduje zmianę art. 403 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, ze zmianami). Zmiana polega na dodaniu do istniejącej regulacji przepisów określających zasady finansowania przez samorządy gminne i powiatowe ochrony środowiska i gospodarki wodnej. W szczególności projekt zakłada możliwość udzielania dotacji podmiotom niezaliczonym do sektora finansów publicznych, w tym osobom fizycznym, wspólnotom mieszkaniowym, osobom prawnym lub przedsiębiorcom. Tryb postępowania w sprawie udzielenia dotacji i sposób jej rozliczenia określać mają rady gmin i powiatów. Dotacje udzielane byłyby w formie umowy zawartej przez gminę albo powiat z beneficjentami. Należności z tytułu niewykorzystania lub wykorzystania dotacji niezgodnie z umową dochodzone byłyby przez gminy i powiaty w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Projekt nie ma na celu wykonania prawa Unii Europejskiej.

Projekt nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

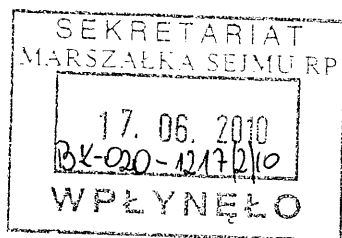
Warszawa, dnia 16 czerwca 2010 roku

Ewa Wolak

Posel na sejm RP

Klub Parlamentarny

Platforma Obywatelska



Szanowny Pan

Stefan Niesiołowski

Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku

W odpowiedzi na pismo z dnia 27 maja 2010 r. pragnę Pana Marszałka poinformować, że zgodnie z wymogami określonymi w art. 34 ust. 2 pkt 4 i 5 regulaminu Sejmu, przesyłam poprawione i uzupełnione uzasadnienie do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska w zakresie przewidywanych skutków finansowych oraz źródeł finansowania projektu.

Z poważaniem

Ewa Wolak

Posel na Sejm RP

UZASADNIENIE

Ustawa z dnia 20 listopada 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 215, poz. 1664) stanowi, iż z dniem 1 stycznia 2010 r. powiatowe oraz gminne fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej ulegają likwidacji, a ich środkami dysponują odpowiednio starostowie i wójtowie (burmistrzowie lub prezydenci miast).

Zgodnie z dotychczasową ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.), przychodami gminnych i powiatowych funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej były środki z tytułu opłat i kar, które:

- 1) w 20 % zasilaly gminne fundusze;
- 2) w 10 % zasilaly powiatowe fundusze.

Według znowelizowanych przepisów ustawy – Prawo ochrony środowiska, dotychczasowe tytuły przychodów gminnych i powiatowych funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej z tytułu opłat i kar – w dotychczasowych proporcjach – stanowią dochody budżetów odpowiednio gmin i powiatów. Należności i zobowiązania powiatowych i gminnych funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej stały się odpowiednio należnościami i zobowiązaniami budżetów powiatów albo budżetów gmin.

Założenie w ustawie z dnia 20 listopada 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw likwidacji powiatowych i gminnych funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej, wynika bezpośrednio z założeń reformy finansów publicznych. Akt normatywny stanowiący fundament tej reformy, to ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240), która przewiduje funkcjonowanie w sektorze finansów publicznych wyłącznie państwowych funduszy celowych pozbawionych osobowości prawnej. Dlatego też, po wejściu w życie tej ustawy, co nastąpiło z 1 stycznia 2010 r. w sektorze finansów publicznych nie mogą funkcjonować inne rodzaje funduszy celowych, w szczególności powiatowe i gminne fundusze ochrony środowiska.

Dlatego też, ustawa z dnia 20 listopada 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw dokonała likwidacji tych funduszy, a ich

dotychczasowe przychody, w dotychczasowych proporcjach – przeznaczyła na dochody budżetów odpowiednio powiatów i gmin.

Zgodnie z art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 20 listopada 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw, środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych dotychczasowych powiatowych funduszy i gminnych funduszy, które z dniem 1 stycznia 2010 r. stały się odpowiednio dochodami budżetów powiatów i budżetów gmin, powinny zostać przekazane na rachunki odpowiednio budżetów powiatów i budżetów gmin, zaś odzyskane należności pomniejszone o zobowiązania, dotychczasowych powiatowych funduszy i gminnych funduszy, powiaty i gminy są obowiązane przeznaczyć na finansowanie ochrony środowiska i gospodarki wodnej, w zakresie określonym w art. 400a ust. 1 pkt 2, 5, 8, 9, 15, 16, 18, 21-25, 29, 31, 32, 38-42 tej ustawy.

Ponadto, zgodnie z art. 403 ustawy – Prawo ochrony środowiska w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 13 ustawy z dnia 20 listopada 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw, do zadań powiatów i gmin, od dnia 1 stycznia 2010 r. należy finansowanie ochrony środowiska i gospodarki wodnej w zakresie określonym w art. 400a ust. 1 pkt 2, 5, 8, 9, 15, 16, 18, 21-25, 29, 31, 32 i 38-42 w wysokości nie mniejszej niż kwota wpływów z tytułu opłat i kar środowiskowych, stanowiących dochody budżetów powiatów i gmin.

Podsumowując, należy stwierdzić, iż katalog celów z zakresu ochrony środowiska i gospodarki wodnej, które po dniu 1 stycznia 2010 r. będą finansowane ze środków budżetów powiatów i gmin odpowiada, co do zasady, katalogowi tych celów, który do dnia 31 grudnia 2009 r. był określony w art. 406 i 407 ustawy – Prawo ochrony środowiska. Jeżeli zaś idzie o formę, w jakiej po dniu 1 stycznia 2010 r. powiaty i gminy będą finansowały cele z zakresu ochrony środowiska i gospodarki wodnej wymienione w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, to zważywszy na fakt że będą wydatkowane środki budżetów odpowiednio powiatów i gmin, zastosowanie w tym zakresie mają odpowiednie przepisy nowej ustawy o finansach publicznych.

W świetle przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240), nie jest możliwe udzielanie dotacji ze środków budżetów gmin pochodzących z opłat i kar środowiskowych bezpośrednio osobom fizycznym, tak jak to miało miejsce w przypadku środków gromadzonych dotychczas w powiatowych i gminnych funduszach ochrony środowiska i gospodarki wodnej.

Dlatego też, konieczna jest nowelizacja ustawy – Prawo ochrony środowiska w celu uregulowania zasad i trybu udzielania z budżetów powiatów i gmin wsparcia finansowego bezpośrednio podmiotom niezaliczonym do sektora finansów publicznych, w tym osobom fizycznym realizującym inwestycje prywatne, niemniej zgodne z celami określonymi w przepisach ustawy – Prawo ochrony środowiska. Zawarcie w ustawie – Prawo ochrony środowiska tego rodzaju regulacji stanowiących w swej istocie przepisy szczególne (*lex specialis*) w stosunku do przepisów ustawy o finansach publicznych, pozwoli na stworzenie nowego instrumentu finansowego w postaci szczególnego rodzaju dotacji udzielanej przez gminy i powiaty.

Przedmiotowy projekt ustawy przyjmuje założenie, że podstawowym aktem normatywnym określającym sposób finansowania ochrony środowiska i gospodarki wodnej ze środków pochodzących z opłat i kar środowiskowych, gromadzonych w budżetach powiatów oraz w budżetach gmin jest ustawa o finansach publicznych, określona jako „przepisy odrębne” w dodawanym art. 403 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska. Natomiast uregulowania zawarte w dodawanych przepisach art. 403 ust. 4-8 ustawy – Prawo ochrony środowiska statuuja nowy instrument prawno-finansowy na gruncie tej ustawy. Celem nowych uregulowań, jest zapewnienie powiatom i gminom możliwości finansowania ochrony środowiska i gospodarki wodnej w zakresie określonym w art. 400a ust. 1 pkt 2, 5, 8, 9, 15, 16, 18, 21-25, 29, 31, 32 i 38-42, przez udzielanie z budżetów tych jednostek samorządu terytorialnego dotacji podmiotom niezaliczonym do sektora finansów publicznych, w szczególności osobom fizycznym, wspólnotom mieszkaniowym, osobom prawnym lub przedsiębiorcom. Przewiduje się, że udzielenie dotacji będzie następowało na podstawie umowy zawieranej przez gminę lub powiat z tymi podmiotami. Umożliwi to finansowanie ochrony środowiska i gospodarki wodnej w sposób zbliżony do sposobu wydatkowania środków gromadzonych na zlikwidowanych gminnych i powiatowych funduszach, przy zachowaniu spójności systemowej z przepisami ustawy o finansach publicznych.

Proponowana regulacja nie przewiduje określania w przepisach ustawy – Prawo ochrony środowiska trybu postępowania w przedmiocie udzielenia dotacji oraz sposobu jej rozliczania. Przedmiotowe aspekty przekazuje się do uregulowania odpowiednio radom powiatów oraz radom gmin w drodze uchwał.



Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej

Warszawa, 07 czerwca 2010 r.

ZW/0714/86/10

Szanowny Pan
Lech Czapla
p.o. Szefa
Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze

W odpowiedzi na pismo z dnia 21 maja 2010 r., dotyczące przedłożenia opinii nt. poselskiego projektu ustawy: **o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska**, w załączeniu uprzejmie przesyłamy uwagi otrzymane z województw: warmińsko-mazurskiego, małopolskiego i zachodniopomorskiego.

Z uprzejmym pozdrowieniem

/-/ Bogdan Ciepielewski
Dyrektor Biura ZWRP

WYDZIAŁ PREZYDIALNY

L.dz.

Data wpływu 08-06-2010



**URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, dn. 31.05.2010 r.

P.0531-107/2010

Opinia do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska.

Uregulowanie zasadne, w związku z likwidacją gminnych i powiatowych funduszy ochrony środowiska oraz brakiem możliwości udzielania dotacji za środków budżetów gmin pochodzących z opłat i kar środowiskowych bezpośrednio osobom fizycznym. W chwili obecnej nie można dofinansowywać podmiotów spoza sektora finansów publicznych.

Szczególne uregulowania zawarte w projekcie zmiany ustawy – Prawo ochrony środowiska stworzą taką możliwość. Jednostki samorządu terytorialnego (powiaty i gminy) będą mogły udzielać dotacji na finansowanie przedsięwzięć związanych z ochroną środowiska osobom fizycznym, wspólnotom mieszkaniowym, osobom prawnym lub przedsiębiorcom.

DYREKTOR
Departamentu Prawnego
RADCA PRAWNY
mgr Elżbieta Gieślińska

Departament Prawny

10-562 Olsztyn, ul. Emilia Plater 1, tel./0 89 521 97 58, fax /0 89 521 97 59

e-mail: dp@warmia-mazury.pl, www.wpta.warmia-mazury.pl

Certyfikat Systemu Zarządzania Jakością ISO 9001:2008 Nr 385/2006

**Uwagi Województwa Małopolskiego do projektu ustawy o zmianie ustawy
Prawo ochrony środowiska**

Istnieje konieczność objęcia zapowiadaną regulacją również tych osób fizycznych, które wykonały zadania z zakresu ochrony środowiska w ramach programu likwidacji niskiej emisji realizowanego od 1995 roku, a nie otrzymały dofinansowania z uwagi na wyczerpanie się w roku ubiegłym środków przeznaczonych na ten cel. Dla przykładu, w Gminie Miejskiej Kraków na rozpatrzenie oczekuje ponad 300 wniosków osób fizycznych.

Dla zagwarantowania powyższego, proponuje się uzupełnienie projektu:

a) po ustępie 5 dodać ustęp 6 w brzmieniu:

„Uchwała, o której mowa w ustępie 5 może dotyczyć w szczególności finansowania poprzez udzielenie dotacji, zadań zrealizowanych do czasu wejścia w życie niniejszej ustawy, o ile podmioty, o których mowa w ust. 4., nie otrzymały dofinansowania za realizację tych zadań ze środków Gminnego lub Powiatowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej”

b) dotychczasowe ustępy 6, 7, 8 otrzymują nowe numery (odpowiednio) 7, 8, 9.

c) w ustępie 3 słowa: „z zastrzeżeniem ust.4 – 8” skreśla się i zastępuje: „z zastrzeżeniem ust. 4 – 9”.



Szczecin, 2 czerwca 2010 r.

dot. GM.II.0714/I-38/10

Pan Bogdan Ciepielewski
Dyrektor Biura
Związku Województw RP

UWAGI
WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

dotyczą: poselskiego projektu ustawy – o zmianie ustawy Prawo ochrony środowiska

Województwo Zachodniopomorskie informuje, iż do Ustawy - Prawo Ochrony Środowiska, a dotyczącej art. 403, wnosi ogólne zastrzeżenia w związku z wykorzystywaniem budżetowych środków gromadzonych i wydawanych na zadania związane z ochroną środowiska.

Sprowadzają się one do dwóch stwierdzeń:

1. Przekazywane przez Urząd Marszałkowski środki finansowe na realizację zadań w ochronie środowiska dla powiatów i gmin winny być traktowane jako nie wygasające, tj. przechodzące na rok następny w przypadku niewykorzystania;
2. Zapisy proponowanego brzmienia ust. 5 art. 403 należałoby doprecyzować uzupełniając o zdanie drugie o treści:

Dopuszcza się wykorzystanie i rozliczenie dotacji w okresie dłuższym niż bieżący rok budżetowy (np. dwuletni, przy spełnieniu uwagi z pkt.1 niniejszego pisma).

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Władysław Hulejko



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Komisja Infrastruktury
INF-00-20-10

Druk nr 3179

Warszawa, 8 czerwca 2010 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu, Komisja Infrastruktury
wnosi projekt ustawy:

**- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu
drogowym oraz niektórych innych
ustaw.**

Do reprezentowania stanowiska Komisji w pracach nad projektem ustawy
został upoważniony poseł Krzysztof Tchórzewski.

Przewodniczący Komisji

(-) Zbigniew Rynasiewicz

USTAWA
z dnia 2010 r.

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1.

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w pkt 58 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 59 w brzmieniu:
„59) urządzenie rejestrujące – stacjonarne, przenośne bądź zainstalowane w pojeździe albo na statku powietrznym urządzenie ujawniające i zapisujące za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami.”;
- 2) w art. 78 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:
„5. W przypadku, gdy właścicielem lub posiadaczem pojazdu jest:
 - 1) osoba prawna,
 - 2) jednostka organizacyjna niemająca osobowości prawnej, której odrębne przepisy przyznają zdolność prawną,
 - 3) jednostka samorządu terytorialnego,
 - 4) spółka kapitałowa w organizacji,
 - 5) podmiot w stanie likwidacji,
 - 6) przedsiębiorca niebędący osobą fizyczną,
 - 7) zagraniczna jednostka organizacyjna- do udzielenia informacji, o której mowa w ust. 4, obowiązana jest osoba wyznaczona przez organ uprawniony do reprezentowania tego podmiotu na zewnątrz, a w przypadku niewyznaczenia takiej osoby – osoby wchodzące w skład tego organu zgodnie z żądaniem organu, o którym mowa w ust. 4, oraz sposobem reprezentacji podmiotu.”;
- 3) w art. 129 w ust. 2 po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:
„9a) używania urządzeń rejestrujących”;
- 4) art. 129a otrzymuje brzmienie:
„Art. 129a. 1. Kontrola ruchu drogowego w odniesieniu do kierującego pojazdem:
 - 1) który wykonuje przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.³⁾),
 - 2) w stosunku do którego zachodzi uzasadnione podejrzenie, że kieruje pojazdem w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu,
 - 3) który naruszył przepisy ruchu drogowego, w przypadku zarejestrowania tego naruszenia przy użyciu:
 - a) przyrządów kontrolno-pomiarowych,
 - b) przenośnych bądź zainstalowanych w pojeździe albo na statku powietrznym urządzeń rejestrujących,
 - 4) który rażąco naruszył przepisy o ruchu drogowym lub spowodował zagrożenie jego bezpieczeństwa- należy również do Inspekcji Transportu Drogowego.
2. W ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w ust. 1, inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego przysługują uprawnienia określone w art. 129 ust. 2.”;

- 5) w art. 129b:
- a) w ust. 2 w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:
„b) naruszającego przepisy ruchu drogowego, w przypadku ujawnienia i zarejestrowania czynu przy użyciu urządzenia rejestrującego;”,
 - b) w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) używania urządzeń rejestrujących, z tym że w przypadku używania urządzenia zainstalowanego w pojeździe, w czasie pracy urządzenia pojazd nie może znajdować się w ruchu;”,
 - c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Strażnicy gminni (miejscy) mogą dokonywać na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz drogach krajowych w obszarze zabudowanym z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem przenośnych bądź zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących w miejscu i czasie uzgodnionym z właściwym miejscowo komendantem powiatowym (miejskim) lub Komendantem Stołecznym Policji.”;
- 6) po art. 129f dodaje się art. 129g-129h w brzmieniu:
- „Art. 129g. 1. Ujawnianie za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych, naruszeń przepisów ruchu drogowego w zakresie:
- a) przekraczania dopuszczalnej prędkości,
 - b) niestosowania się do sygnałów świetlnych,
- z zastrzeżeniem art. 129b ust. 3 pkt 3, należy do Inspekcji Transportu Drogowego.
2. Wykonując zadania, o których mowa w ust. 1, Inspekcja Transportu Drogowego:
- 1) rejestruje obrazy naruszeń przepisów ruchu drogowego i przetwarza do celów określonych w niniejszej ustawie dane obejmujące:
 - a) obraz pojazdu, którym naruszono przepisy ruchu drogowego, oraz wizerunek kierującego pojazdem, jeżeli został on zarejestrowany,
 - b) numer rejestracyjny pojazdu, o którym mowa w lit. a,
 - c) datę, czas oraz określenie miejsca popełnienia naruszenia,
 - d) rodzaj naruszenia,
 - e) dane właściciela (posiadacza) pojazdu lub kierującego pojazdem,
 - f) numer identyfikacyjny urządzenia rejestrującego;
 - 2) w postępowaniach w sprawach o wykroczenia, o których mowa w ust. 1, prowadzi czynności wyjaśniające, kieruje do sądu wnioski o ukaranie, oskarża przed sądem oraz wnosi środki odwoławcze – w trybie i zakresie określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia;
 - 3) wnioskuje do zarządców dróg publicznych o instalację lub usunięcie urządzenia rejestrującego bądź obudowy na to urządzenie, z zastrzeżeniem, iż w sprawach dotyczących urządzeń rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego o dopuszczalnej prędkości wniosek wymaga uprzedniego zasięgnięcia opinii właściwego komendanta wojewódzkiego Policji;
 - 4) dokonuje zakupu i naprawy oraz wykonuje czynności wynikające z bieżącej eksploatacji i obsługi urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, w tym czynności obejmujące import danych zarejestrowanych przez te urządzenia oraz montaż urządzeń w zainstalowanych obudowach, w zakresie dotyczącym urządzeń zainstalowanych przez Inspekcję Transportu Drogowego lub zarządcę drogi działającego na wniosek, o którym mowa w pkt 3, a także w zakresie obudów należących do Policji.
3. Zadania Inspekcji Transportu Drogowego, o których mowa w ust. 1, wykonuje Główny Inspektor Transportu Drogowego, przy pomocy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz jego delegatur terenowych.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób, tryb oraz warunki techniczne gromadzenia, przetwarzania, udostępniania i usuwania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego utrwalonych obrazów i danych,

uwzględniając dokumentację i zakres czynności niezbędnych do przeprowadzenia postępowania w sprawach o wykroczenia, o których mowa w ust. 1, oraz konieczność ochrony zarejestrowanych danych przed nieuprawnioną ingerencją i ujawnieniem.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Sprawiedliwości, uwzględniając zakres niezbędnych danych oraz konieczność zapewnienia jednolitości dokumentów, określi w drodze rozporządzenia wzory dokumentów stosowanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w postępowaniu, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.

Art. 129h. 1. W zakresie o którym mowa w art. 129g ust. 1, rejestracji podlegają w szczególności:

- 1) obraz naruszenia, w tym obraz pojazdu, którym kierujący naruszył przepisy ruchu drogowego wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu;
 - 2) data, czas oraz określenie miejsca popełnienia naruszenia;
 - 3) numer identyfikacyjny urządzenia rejestrującego;
- a w zakresie przekraczania przez kierujących pojazdami dopuszczalnej prędkości rejestrowane są również:

- 4) prędkość z jaką poruszał się pojazd;
- 5) prędkość dopuszczalna w miejscu i czasie popełnienia naruszenia.

2. W szczególnie uzasadnionych bezpieczeństwie ruchu drogowego przypadkach Inspekcja Transportu Drogowego może ujawniać naruszenia przepisów ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w art. 129g ust. 1 lit. a, również za pomocą urządzeń rejestrujących, które ujawniają naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi. W takim przypadku urządzenia te rejestrują w szczególności:

- 1) obraz pojazdu, którym kierujący naruszył przepisy ruchu drogowego wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu;
- 2) datę, czas oraz określenie odcinka drogi na którym popełnione zostało naruszenie;
- 3) średnią prędkość z jaką poruszał się pojazd na odcinku drogi, na którym popełnione zostało naruszenie;
- 4) prędkość dopuszczalną na odcinku drogi, na którym popełnione zostało naruszenie w czasie jego popełnienia;
- 5) numer identyfikacyjny urządzenia rejestrującego.

3. Główny Inspektor ustala wpisanego do dowodu rejestracyjnego właściciela lub posiadacza pojazdu, którym dokonano naruszenia przepisów ruchu drogowego, na podstawie danych i informacji:

- 1) określonych w ust. 1 i 2;
- 2) z centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców udostępnianych za pomocą systemu teleinformatycznego;
- 3) uzyskanych w związku z prowadzonym postępowaniem, w szczególności od polskich i zagranicznych organów rejestrujących pojazd.

4. Główny Inspektor Transportu Drogowego, przetwarzając dane osobowe w zakresie, o którym mowa w ust. 3, jest zwolniony z obowiązku informacyjnego określonego w art. 25 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 80b ust. 4.

5. Minister właściwy do spraw transportu mając na względzie przyczyny i lokalizację wypadków drogowych, przeciwdziałanie tym wypadkom oraz wdrażanie kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, określi w drodze rozporządzenia warunki lokalizacji w pasach dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, sposób dokonywania pomiarów i przetwarzania przez te urządzenia zarejestrowanych danych, a także szczegółowe warunki dokonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129b ust. 4.

- 7) art. 134a otrzymuje brzmienie:
„Art. 134a. W stosunku do pojazdów wykonujących przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a także w przypadku kontroli, o której mowa w art. 129a ust. 1 pkt 2-4, uprawnienia i obowiązki policjantów oraz organów Policji określone w art. 132 ust. 1-3, 5 i 6 oraz w art. 133 wykonują również odpowiednio inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego oraz organy tej inspekcji.”;
- 8) w art. 139 ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. W przypadku kontroli, o której mowa w art. 129a ust. 1, uprawnienia i obowiązki policjantów określone w art. 135 ust. 1 i art. 136 ust. 1 wykonują w stosunku do kierujących pojazdami również inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego.”.

Art. 2.

W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2007 r. Nr 109, poz. 756 oraz z 2008 r. Nr 141, poz. 888) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 92 dodaje się art. 92a w brzmieniu:
„Art. 92a. Kto prowadząc pojazd nie stosuje się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym podlega karze grzywny.”;
- 2) w art. 96 dodaje się § 3 w brzmieniu:
„§ 3. Tej samej karze podlega kto wbrew obowiązkowi nie wskaże na żądanie uprawnionego organu komu powierzył pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie.”.

Art. 3.

W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 20a dodaje się art. 20b i 20c w brzmieniu:
„Art. 20b. 1. Do zarządcy drogi należy ponadto instalacja, usunięcie i utrzymanie stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w art. 2 pkt 59 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.⁵⁾).
2. Zarządcy dróg instalują lub usuwają stacjonarne urządzenia rejestrujące, bądź obudowy na te urządzenia na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub z inicjatywy własnej – za zgodą Głównego Inspektora Transportu Drogowego.
3. Zadania, o których mowa w ust. 1, są finansowane przez zarządcę drogi.
4. Przepisy ust. 1-3 o zarządcy drogi stosuje się odpowiednio do straży gminnych (miejskich) w zakresie urządzeń rejestrujących eksploatowanych przez te straże.
5. W pasie drogowym dróg publicznych zabrania się instalowania, usuwania, a także eksploatowania (bieżącej obsługi) urządzeń rejestrujących lub obudów na te urządzenia przez podmioty inne niż zarządcy dróg, Policja, Inspekcja Transportu Drogowego oraz straże gminne (miejskie).
Art. 20c. 1. Zakup, naprawa oraz czynności wynikające z bieżącej eksploatacji i obsługi stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, w tym czynności obejmujące import danych zarejestrowanych przez te urządzenia oraz montaż urządzeń w zainstalowanych obudowach, należy odpowiednio do:
1) Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie dotyczącym urządzeń zainstalowanych przez Inspekcję Transportu Drogowego lub zarządcę drogi działającego na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz w zakresie obudów należących do Policji;
2) jednostki samorządu terytorialnego lub straży gminnej (miejskiej) – w pozostałym zakresie.”.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, są finansowane odpowiednio przez:
- 1) Inspekcję Transportu Drogowego z budżetu państwa - w zakresie urządzeń określonych w ust. 1 pkt 1.”;
 - 2) właściwe jednostki samorządu terytorialnego oraz straże gminne (miejskie) - w zakresie urządzeń określonych w ust. 1 pkt 2.”;
- 2) w art. 40c:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. W przypadku stwierdzenia, że pojazd przekracza dopuszczalną masę całkowitą, naciski osi lub wymiary, a przejazd pojazdu odbywa się bez zezwolenia wymaganego przepisami o ruchu drogowym albo niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu, funkcjonariusz Policji oraz właściwy ze względu na miejsce kontroli wojewódzki inspektor transportu drogowego ma prawo wymierzania i pobierania kary pieniężnej ustalonej zgodnie z art. 13g ust. 2, z zastrzeżeniem ust. 1a.”;
 - b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:
„1a. Decyzję administracyjną, o wymierzeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wojewódzki inspektor transportu drogowego wydaje na podstawie niniejszej ustawy w imieniu zarządcy drogi, po której wykonywany był przejazd pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia określonego przepisami o ruchu drogowym albo niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu.
1b. Po wydaniu decyzji, o której mowa w ust. 1a, wojewódzki inspektor transportu drogowego przekazuje dokumenty z przeprowadzonej kontroli zarządcy drogi, w imieniu którego wydana została decyzja administracyjna o wymierzeniu kary pieniężnej.”;
 - c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Od decyzji o wymierzeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, przysługuje odwołanie do organu nadrzędnego w stosunku do organu, który karę tę wymierzył, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, z zastrzeżeniem ust. 3.”;
 - d) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:
„3. Od decyzji administracyjnej, o której mowa w ust. 1a, przysługuje odwołanie do organu nadrzędnego w stosunku do organu, w imieniu którego została wydana decyzja.”.

Art. 4.

W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz.U. z 2008 r. Nr 133, poz. 848, Nr 214, poz. 1344 i Nr 237, poz. 1651) w art. 97 § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. W postępowaniu mandatowym, jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, funkcjonariusz uprawniony do nakładania grzywny w drodze mandatu karnego może ją nałożyć jedynie, gdy:

- 1) schwytano sprawcę wykroczenia na gorącym uczynku lub bezpośrednio po popełnieniu wykroczenia;
 - 2) stwierdzi popełnienie wykroczenia naocznie pod nieobecność sprawcy, a nie zachodzi wątpliwość co do sprawcy wykroczenia;
 - 3) stwierdzi popełnienie wykroczenia za pomocą przyrządu kontrolno-pomiarowego lub urządzenia rejestrującego, a sprawca nie został schwytany na gorącym uczynku lub bezpośrednio potem i nie zachodzi wątpliwość co do sprawcy wykroczenia;
- w tym także, w razie potrzeby, po przeprowadzeniu w niezbędnym zakresie czynności wyjaśniających, podjętych niezwłocznie po ujawnieniu wykroczenia. Nałożenie grzywny w drodze mandatu karnego nie może nastąpić po upływie 14 dni od daty ujawnienia czynu w wypadku, o którym mowa w pkt 1, 60 dni w wypadku, o którym mowa w pkt 2, oraz 60 dni w wypadku, o którym mowa w pkt 3.”.

Art. 5.

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.⁶⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 50:
 - a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.”;
 - b) pkt 8 otrzymuje brzmienie:
„8) rodzaju używanego paliwa poprzez pobranie próbek paliwa z pojazdu.”;
- 2) art. 50a otrzymuje brzmienie:
„Art. 50a. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb kontroli, o której mowa w art. 50 pkt 8, uwzględniając sposób przeprowadzenia kontroli i badania próbek rodzaju używanego paliwa.
- 3) w art. 51:
 - a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Główny Inspektor Transportu Drogowego koordynuje, nadzoruje i kontroluje działalność wojewódzkich inspektorów transportu drogowego oraz nadzoruje wykonanie w roku budżetowym planów rzeczowo-finansowych w części dotyczącej wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego.”;
 - b) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:
„5. Czynności związane z realizacją zadań określonych w art. 50 w zakresie określonym w art. 68-75 wykonują inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego, zwani dalej „inspektorami”.
6. W sprawach związanych z wykonywaniem zadań i kompetencji Inspekcji organem właściwym jest:
 - 1) Główny Inspektor – w sprawach związanych z kontrolą przestrzegania przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami, w zakresie o którym mowa w art. 129g ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
 - 2) wojewódzki inspektor – w pozostałych sprawach.”;
- 4) w art. 52:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Główny Inspektor kieruje Inspekcją przy pomocy podległego mu Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz delegatur terenowych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, zwanych dalej „delegaturami”.”;
b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a-1c w brzmieniu:
„1a. Główny Inspektor może sprawę należącą do właściwości delegatury przejąć lub przekazać do załatwienia innej delegaturze albo sprawę należącą do swojej właściwości przekazać do załatwienia wskazanej delegaturze.
1b. Delegaturami kierują naczelnicy delegatur. Decyzje i postanowienia w sprawach z zakresu właściwości delegatur oraz w sprawach przekazanych do załatwienia przez Głównego Inspektora naczelnicy delegatur wydają w imieniu Głównego Inspektora.
1c. Obsługę delegatury zapewnia wojewódzki inspektorat transportu drogowego będący jej siedzibą.”;
 - c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Prezes Rady Ministrów, w drodze zarządzenia, nadaje statut Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego, w którym określa organizację Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i jego delegatur, w tym terytorialny zasięg działania delegatur oraz wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego będące ich siedzibami.”;

- 5) w art. 53 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
„5. Zastępcę wojewódzkiego inspektora powołuje i odwołuje wojewoda na wniosek wojewódzkiego inspektora w uzgodnieniu z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego.”;
- 6) w art. 54 ust. 2 w pkt 10 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 11 i 12 w brzmieniu:
„11) wykonuje zadania Inspekcji dotyczące kontroli i nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami w zakresie, o którym mowa w art. 129g ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
12) uzgadnia opracowane przez wojewodów projekty rocznych planów rzeczowo-finansowych w części dotyczącej wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego.”;
- 7) w art. 70 ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Inspektor wykonuje czynności kontrolne w obecności kontrolowanego albo osoby przez niego upoważnionej, a w przypadku, o którym mowa w ust. 1a, w obecności kierowcy.”;
- 8) art. 71 otrzymuje brzmienie:
„Art. 71. Zatrzymanie pojazdu do kontroli może być dokonane tylko przez umundurowanego inspektora.”;
- 9) w art. 76 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Zatrudnienie pracownika Inspekcji na stanowisku inspektora poprzedzone jest praktyką w ramach kursu specjalistycznego zakończonego egzaminem kwalifikacyjnym, z zastrzeżeniem art. 76a ust. 3.”;
- 10) art. 76a otrzymuje brzmienie:
„Art. 76a. 1. Uprawnienia kontrolne inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego przysługują również pracownikom Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego przy spełnieniu warunków, o których mowa w art. 71 i art. 76 ust. 1.
2. Do pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 55 i 56, art. 69 ust. 1 i 1a, art. 70 i 71 oraz art. 73 i 74 stosuje się odpowiednio.
3. Decyzję o skierowaniu pracownika Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego na egzamin kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 76 ust. 1 pkt 6, podejmuje Główny Inspektor. W takim przypadku, skierowanie na egzamin kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 76 ust. 1 pkt 6, nie wymaga odbycia przez pracownika kursu specjalistycznego oraz praktyki w ramach tego kursu.”;
- 11) art. 79 otrzymuje brzmienie:
„Art. 79. 1. Inspektorzy podczas i w związku z pełnieniem obowiązków służbowych korzystają z ochrony przewidzianej w Kodeksie karnym dla funkcjonariuszy publicznych.
2. Inspektorzy podczas i w związku z pełnieniem obowiązków służbowych mają prawo:
1) żądania niezbędnej pomocy od instytucji państwowych oraz organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego, które w zakresie swojego działania obowiązane są nieodpłatnie udzielić żądanej pomocy w ramach obowiązujących przepisów prawa;
2) zwracania się do przedsiębiorców, jednostek organizacyjnych i organizacji społecznych, a w nagłych wypadkach również do każdej osoby, o udzielenie niezbędnej pomocy w ramach obowiązujących przepisów prawa.
3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, o których mowa w art. 76a ust. 1.”;

12) w art. 93:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Uprawnieni do kontroli, o których mowa w art. 89 ust. 1, mają prawo nałożyć na wykonującego przewozy drogowe lub inne czynności związane z tym przewozem karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej, z zastrzeżeniem ust. 9a-9c.”;
- b) ust. 9 otrzymuje brzmienie:
„9. Uprawnieni do kontroli, o których mowa w art. 89 ust. 1, nakładają w drodze decyzji administracyjnej na podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem karę pieniężną, o której mowa w art. 92 ust. 1, jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego, z zastrzeżeniem ust. 9a-9c.”;
- c) po ust. 9 dodaje się ust. 9a-9c w brzmieniu:
„9a. Funkcjonariusz Policji, który ujawni naruszenie, za które niniejsza ustawa przewiduje karę pieniężną, przekazuje dokumenty z przeprowadzonej kontroli właściwemu ze względu na miejsce kontroli wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego.
9b. W przypadku, o którym mowa w ust. 9a, postępowanie administracyjne prowadzi i decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej wydaje wojewódzki inspektor transportu drogowego.
9c. Przepisów ust. 9a i 9b nie stosuje się w przypadku ujawnienia przez funkcjonariusza Policji naruszenia za które niniejsza ustawa przewiduje karę pieniężną, popełnionego przez zagranicznego przewoźnika drogowego.”;
- d) dodaje się ust. 11 w brzmieniu:
„11. Do kar, o których mowa w ust. 10, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2005 r., Nr 8, poz. 60, z późn. zm.⁷⁾).”.

Art. 6.

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 50a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 50a tej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak, niż do dnia 31 grudnia 2010 r.

Art. 7.

1. Postępowania w sprawach o nałożenie kary pieniężnej za wykonywanie przejazdu pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia określonego przepisami o ruchu drogowym albo niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu, wszczęte przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego na podstawie art. 40c ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przed dniem wejścia niniejszej ustawy w życie, prowadzone będą na podstawie przepisów obowiązujących w dniu wszczęcia postępowania.

2. Postępowania w sprawach o nałożenie kary pieniężnej za naruszenia, za które ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przewiduje karę pieniężną, ujawnione przez funkcjonariuszy Policji przed dniem 1 stycznia 2011 r., prowadzone będą na podstawie przepisów obowiązujących w dniu ujawnienia naruszenia.

Art. 8.

Postępowania w sprawach o wykroczenia dotyczące naruszeń przepisów ruchu drogowego w zakresie przekraczania dopuszczalnej prędkości lub niestosowania się do sygnałów świetlnych, popełnionych przed dniem 1 lipca 2011 r. prowadzone będą na podstawie przepisów obowiązujących w dniu popełnienia wykroczenia.

Art. 9.

W terminie do dnia 31 grudnia 2010 r.:

- 1) właściwi zarządcy dróg usuną urządzenia rejestrujące oraz obudowy na te urządzenia zainstalowane w pasie dróg publicznych eksploatowane przez podmioty inne niż Policja, zarządcy dróg, straże gminne (miejskie) oraz Inspekcja Transportu Drogowego;
- 2) Komendant Główny Policji, zarządcy dróg oraz komendanci straży gminnych (miejskich) prześlą Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego wykazy stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia zainstalowanych w pasie dróg publicznych odpowiednio przez: Policję, zarządców dróg oraz straże gminne (miejskie), ze wskazaniem typu (modelu) zainstalowanego urządzenia rejestrującego lub obudowy na to urządzenie, szczegółowym określeniem miejsca ich instalacji oraz opisem infrastruktury technicznej towarzyszącej instalacji, a także wyszczególnieniem znajdującego się w ich posiadaniu wyposażenia technicznego niezbędnego do eksploatacji wyżej wymienionych urządzeń obejmującego klucze oraz hasła (kody) dostępu.

Art. 10.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia ustawy z wyjątkiem:

- 1) art. 5 pkt 12 w zakresie dotyczącym art. 93 ust.1 oraz ust. 9-9c
- który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2011 r.;
- 2) art. 1 pkt 6 w zakresie dotyczącym art. 129g ust. 1-3 oraz art. 129h ust. 1-4;
- 3) art. 3 pkt 1 w zakresie dotyczącym art. 20c;
- które wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2011 r.

-
- 1) Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia i ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
 - 2) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708, poz. 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230 i Nr 43, poz. 246.
 - 3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98 poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 43, poz. 246.
 - 4) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323.

- 5) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708, poz. 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230 i Nr 43, poz. 246.
- 6) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98 poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 43, poz. 246.
- 7) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2005 r. Nr 85, poz. 727, Nr 86, poz. 732 i Nr 143, poz. 1199, z 2006 r. Nr 66, poz. 470, Nr 104, poz. 708, Nr 143, poz. 1031, Nr 217, poz. 1590 i Nr 225, poz. 1635, z 2007 r. Nr 112, poz. 769, Nr 120, poz. 818, Nr 192, poz. 1378 i Nr 225, poz. 1671, z 2008 r. Nr 118, poz. 745, Nr 141, poz. 888, Nr 180, poz. 1109 i Nr 209, poz. 1316, 1318 i 1320, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 44, poz. 362, Nr 57, poz. 466, Nr 131, poz. 1075, Nr 157, poz. 1241, Nr 166, poz. 1317, Nr 168, poz. 1323, Nr 213, poz. 1652 i Nr 216, poz. 1676 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230 i Nr 57, poz. 355.

U Z A S A D N I E N I E

I

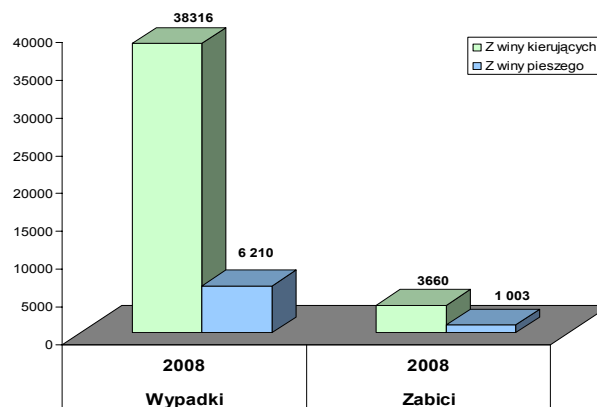
Potrzeba i cel wydania ustawy

1. **Podsumowanie 2009 roku** i lat ubiegłych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonane przez Komendę Główną Policji zawiera szczegółowe dane i analizę wypadków na polskich drogach. **Rocznie w na polskich drogach ginie ponad 4.500 ludzi** a przeszło 50.000 doznaje obrażeń ciała. Liczby te utrzymują się na zbliżonym poziomie od wielu lat. Porównanie danych statystycznych dotyczących wypadków drogowych i ich skutków w latach 2008 – 2009 zawiera poniższa tabela.

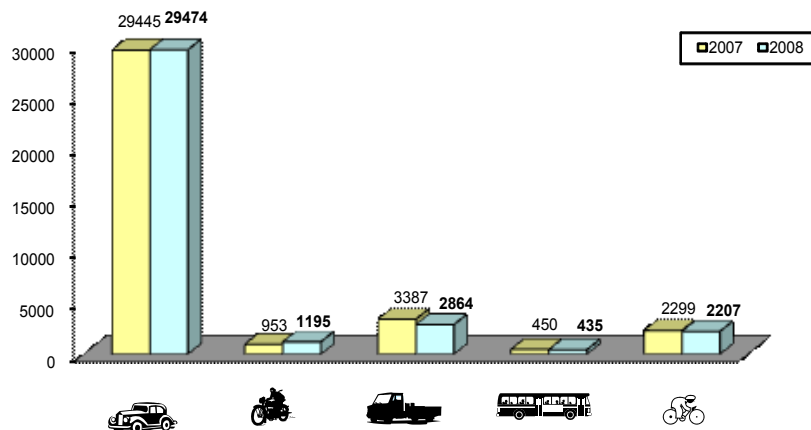
	rok 2008	rok 2009
wypadki	49 054	44 196
zabici	5 437	4 572
ranni	62 097	56 046

Pomimo spadku w 2009 r. w porównaniu do roku 2008 bezwzględnej liczby wypadków i ich ofiar niestety zarówno ofiarochłonność na polskich drogach, jak i liczba zabitych na 100 wypadków należą do najwyższych w Europie. Wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków w 2009 roku wyniósł 126,8, a zabitych 10,3. W roku 2008 wskaźniki te wynosiły odpowiednio 126,6 i 11,1. Dla porównania wskaźnik zabitych na 100 wypadków wynosi w Wielkiej Brytanii 1,7, w Austrii 1,8, w Niemczech 1,6. Jednocześnie dla przykładu Luxemburg, Francja, Portugalia, Hiszpania, czy Litwa odnotowały w okresie ostatnich 7 lat blisko 2-krotny spadek liczby wypadków drogowych. Równie dramatyczne są wyniki porównania z innymi państwami liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na każde 100 tys. mieszkańców, która w Polsce wynosi 14,7. W tym porównaniu żniwo śmierci zbierane na polskich drogach należy do najwyższych nie tylko w Europie, ale i na świecie. Wskaźnik ten w Europie jest wyższy na Ukrainie, w Grecji, Białorusi, Rosji oraz na Łotwie Litwie i Słowacji. Na świecie m.in. w Erytrei, Egipcie i Tunezji. Jednocześnie dla przykładu w Austrii wskaźnik ten wynosi 7,8, w Niemczech 6,0, w Szwajcarii 4,9. Bezpieczniej jest podróżować drogami w USA, Chorwacji, Hiszpanii, Argentynie, Bangladeszu, a także na Fidzi i Jamajce! Dane te negatywnie wpływały na wizerunek państwa polskiego w zakresie prowadzenia polityki bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Duża liczba wypadków, a przede wszystkim liczba ich ofiar śmiertelnych utrzymuje się na zbliżonym poziomie od wielu lat. Analiza zagrożeń wskazuje, że blisko 80% wypadków drogowych spowodowanych jest błędem kierujących. **Główną przyczyną wypadków spowodowanych przez kierowców niezmiennie jest nadmierna prędkość:** przekraczanie jej dopuszczalnych wartości lub jej niedostosowanie do panujących na drodze warunków.

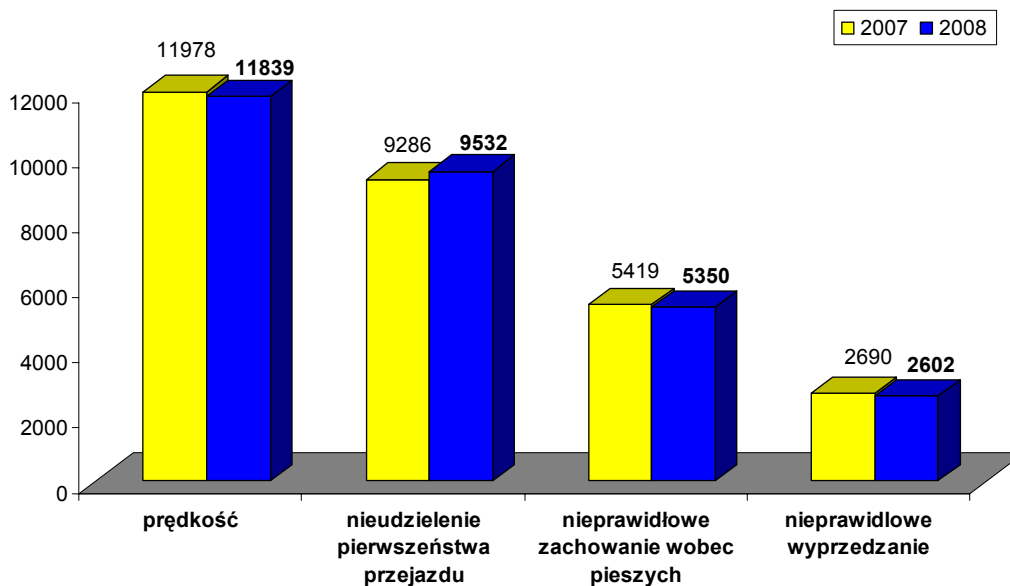
Dane statystyczne dotyczące sprawców wypadków drogowych, ich przyczyn oraz czasu i warunków drogowych, w których dochodzi do wypadków ilustrują trzy poniższe diagramy:



WYPADKI WG KATEGORII POJAZDU SPRAWCY

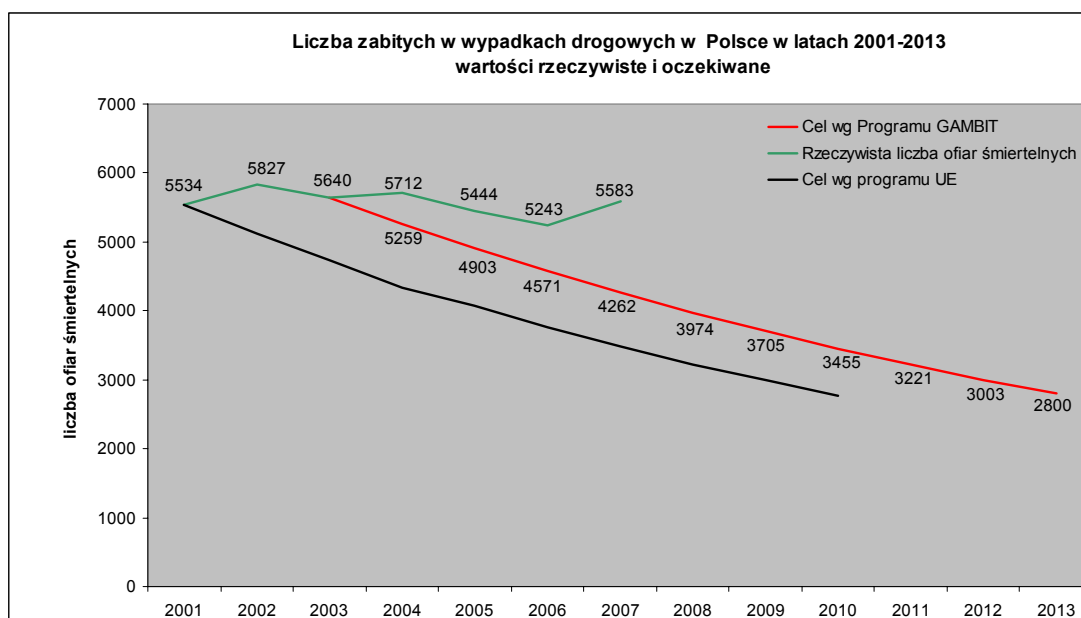
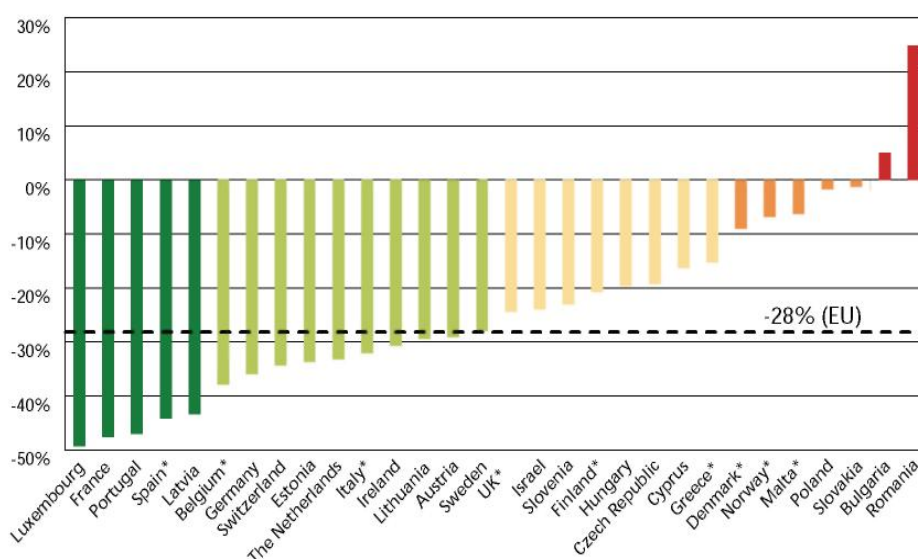


GŁÓWNE PRZYCZYNY WYPADKÓW SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH



2. Przyczyny wzrostu wypadków nie wynikają więc z błędów w zarządzaniu służbami ruchu drogowego Policji. Zakres skutecznego oddziaływania Policji na niewłaściwe zachowania uczestników ruchu drogowego jest ograniczony i na przestrzeni ostatnich lat osiągnął on swoje maksimum. Oczywiście Policja przyjmuje szereg nowych rozwiązań, aby w zakresie posiadanych sił i środków osiągnąć jeszcze wyższą efektywność i skuteczność prowadzonych działań, niemniej jednak należy liczyć się z tym, że bieżąca aktywność Policji w nadchodzących latach może jedynie powstrzymać dalszy wzrost w zakresie liczby wypadków drogowych oraz liczby ich ofiar, ale nie przyniesie ona efektu w postaci oczekiwanej redukcji liczby wypadków i ich ofiar.

Podkreślenia wymaga również fakt, iż problem bezpieczeństwa ruchu drogowego ma obecnie wymiar ponadnarodowy. **Wspólnota Europejska stawiając przed sobą wyzwania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zobligowała każde państwo do intensyfikacji działań w tym zakresie.** Założona¹ redukcja do 2010 r. liczby ofiar śmiertelnych o połowę (w roku 2001 zginęło w Unii Europejskiej 40 tys. osób) wymaga nowego spojrzenia na problem zapewnienia obywatelom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Obecne wskaźniki stanu bezpieczeństwa na polskich drogach należą do najniższych w Europie i są ponad dwukrotnie niższe niż wskaźniki w najbardziej rozwiniętych państwach. Poniższe diagramy ilustrują **zmianę liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w państwach członkowskich Unii Europejskiej w latach 2001 - 2008 r.** oraz obecny i oczekiwane wskaźniki dotyczące poziomu ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce:²

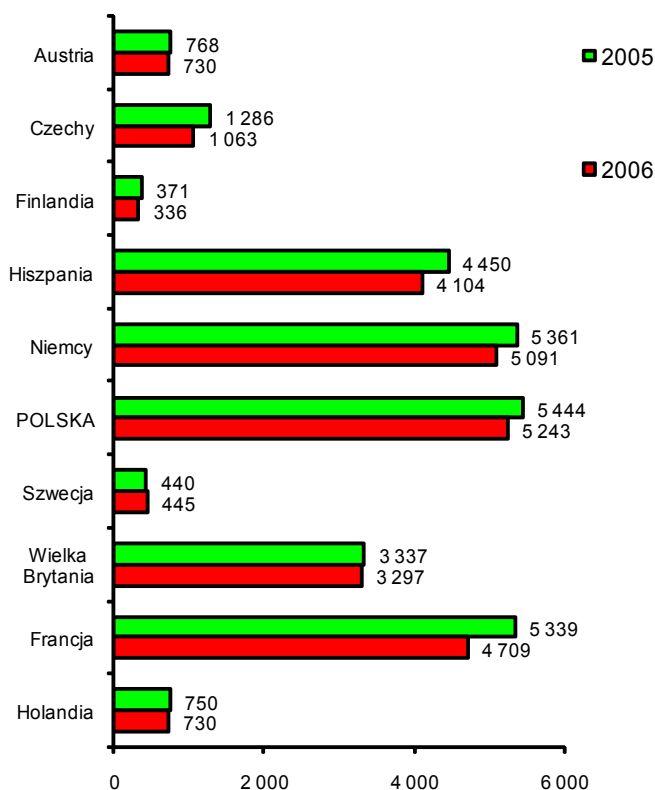


¹ Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (*European Road Safety Action Programme*), Bruksela 2003, COM(2003) 311 final

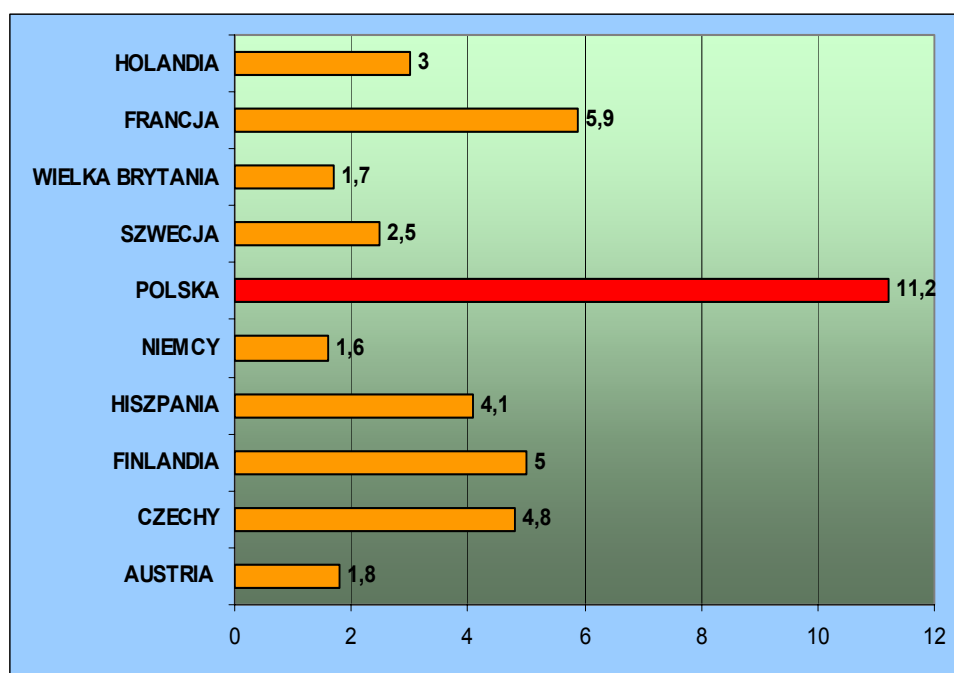
² dane za Instytutem Transportu Drogowego oraz Dyrekcją Generalną Komisji Europejskiej ds. Energii i Transportu

Kolejne dwa diagramy ilustrują dane statystyczne dotyczące liczby ofiar śmiertelnych wypadków w ruchu drogowym w wybranych państwach europejskich (dane przekazane Komendzie Głównej Policji przez Instytut Transportu Samochodowego z Europejskiej Bazy Danych o Wypadkach Drogowych CARE).

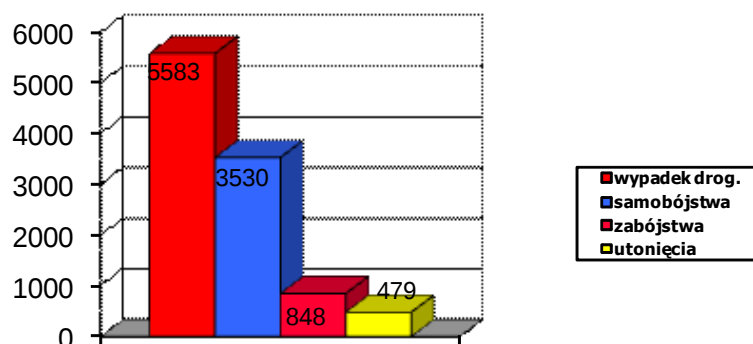
LICZBA ZABITYCH W WYPADKACH



LICZBA OSÓB ZABITYCH NA 100 WYPADKÓW



Podkreślenia wymaga fakt, iż wypadki drogowe stanowią przeważającą przyczynę nagłych zgonów w Polsce. Odpowiednie dane ilustruje poniższy diagram:



3. Realizacja obowiązków państwa wobec obywateli dotycząca ochrony ich zdrowia i życia w zakresie ruchu drogowego znalazła swoje odzwierciedlenie w przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 14 września 2006 r. Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005-2007-2013 „Gambit 2005” oraz Programie realizacyjnym na lata 2006-2007. W Programie tym przyjęte zostało, że w 2013 roku liczba ofiar śmiertelnych wypadków w ruchu drogowym zostanie ograniczona do poziomu 2.800 osób, a w 2020 roku do 1.500. Do dnia dzisiejszego większość systemowych rozwiązań przyjętych w Programie „Gambit” nie została wdrożona. Jednym z takich niewdrożonych rozwiązań jest system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Czynniki warunkujące bezpieczeństwo na drogach jest oczywiście wiele. Wśród najważniejszych wymienić należy infrastrukturę drogową, zachowanie uczestników ruchu oraz nadzór wykonywany przez uprawnione formacje i służby. Stwierdzić bowiem należy, iż z poprawą bezpieczeństwa będziemy mieć do czynienia dopiero wtedy, gdy na istniejącej – i stale rozbudowywanej - sieci dróg wdrożony zostanie skuteczny system egzekwowania od kierowców właściwych zachowań, w tym w szczególności w zakresie przestrzegania przepisów ruchu drogowego obejmujących także przepisy dotyczące stosowania się do ograniczeń dopuszczalnych prędkości maksymalnych. W 2007 r. jedynie 56 wypadków spowodowanych było złym stanem nawierzchni, w których tych zginęły 2 osoby, a 55 zostało rannych. Jednocześnie, należy wziąć pod uwagę, że drogi o nowym standardzie technicznym są i będą wykorzystywane przez kierowców do rozwijania jeszcze wyższych prędkości. Żadne państwo na świecie nie stworzyło „złotego środka” na skuteczne wyeliminowanie wypadków drogowych. Wiele z nich podjęło jednak walkę z najczęstszą przyczyną wypadków jaką jest nagminne naruszanie przez kierowców dopuszczalnych prędkości, co w efekcie okazało się nad wyraz skutecznym środkiem jeśli chodzi o redukcję liczby wypadków drogowych i ich ofiar, w tym śmiertelnych! Powyższe działania okazywały się jednak naprawdę skuteczne dopiero wtedy, gdy kierowcy mieli do czynienia z tzw. „efektem skali”. Innymi słowy znacząca poprawa następowała wówczas, gdy skala oddziaływania na kierowców była odpowiednio duża. Efekt taki osiągalny jest wyłącznie poprzez wdrożenie odpowiednich rozwiązań systemowych z użyciem automatycznych urządzeń wspomagających, do których zaliczyć należy w szczególności video i fotorejestratory

naruszeń sprzęgnięte z systemami automatycznego pomiaru prędkości pojazdów (tzw. „fotoradary”). Efektywność tego typu urządzeń nawet kilkadziesiąt razy przewyższa skuteczność prowadzenia ręcznych pomiarów prędkości przez funkcjonariuszy służb prewencyjnych i ruchu drogowego Policji oraz innych formacji.

Dla poparcia powyższych stwierdzeń przytoczyć należy doświadczenia państw, które wdrożyły powołany wyżej system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym oparty w szczególności o sieć urządzeń automatycznie rejestrujących naruszenia przez kierujących pojazdami ograniczeń dopuszczalnej prędkości. Państwa, które zdecydowały się wdrożyć tego typu systemy (w tym między innymi Francja, Włochy, Wielka Brytania, Holandia oraz Niemcy) odnotowały wysoką skuteczność ich działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach. **Najlepszym przykładem wydaje się być w tym zakresie Francja, gdzie w 2002 r. podjęta została decyzja o utworzeniu i wdrożeniu w pełni zautomatyzowanego procesu kontroli prędkości oraz nakładania kar za jej przekraczanie. O ile w 2001 r. we Francji zginęło 8 162 osoby, to już w 2006 r. liczba ta spadła do 4 709 osób! W 2008 r. w porównaniu do roku 2006 zanotowano kolejny spadek liczby ofiar śmiertelnych z 4709 osób do 4074, to jest o 635 osób!**

Francuskie Krajowe Międzyresortowe Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego obliczyło, iż 75% śmiertelnych ofiar wypadków jakim udało się zapobiec, zostało uratowanych dzięki zmniejszeniu średnich prędkości pojazdów, które nastąpiło w wyniku uruchomienia automatycznego systemu nadzoru nad ruchem drogowym! **Od uruchomienia francuskiego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, liczba znacznych przekroczeń prędkości spadła we Francji o 80%! Na początku 2007 r. Francja otrzymała nagrodę Komisji Europejskiej za największy postęp w redukcji liczby osób zabitych w wypadkach drogowych w ciągu ostatnich lat.**

Przykład Francji dowodzi, iż skuteczne egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, w tym w szczególności w zakresie przestrzegania przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości, dzięki wdrażaniu nowoczesnych technologii staje się możliwe niezależnie od wzrastającego ruchu oraz gęstości sieci drogowej. Jak zostało to już wskazane prędkość zaś jest kluczowym czynnikiem prowadzącym do powstania wypadku drogowego oraz w przeważającej mierze wpływa na jego skutki, w tym w szczególności na skalę obrażeń ciała u jego ofiar. Im bowiem większa prędkość tym mniej czasu na reakcję i ewentualne zatrzymanie pojazdu, to jest na uniknięcie wypadku, a jednocześnie tym większe siły działające na jego uczestników.

4. Statystyki wypadków jednoznacznie ukazują zależność pomiędzy średnimi prędkościami pojazdów, a liczbą i skutkami wypadków drogowych. Spadek średniej prędkości o 5% powoduje redukcję liczby wypadków o 10% oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 20%. Jednocześnie wzrost średnich prędkości skutkuje odpowiednim wzrostem tak liczby wypadków jak i ich ofiar, w tym w szczególności ofiar śmiertelnych.³ Powyższe dane potwierdza przykład Włoch. W okresie roku od uruchomienia na włoskich autostradach systemu automatycznego nadzoru nad ruchem „TUTOR” liczba wypadków spadła o 19%, liczba rannych o 27%, zaś liczba zabitych o 51%! Powyższe dane dotyczą wypadków na wszystkich autostradach pomimo, iż system swym zasięgiem obejmuje obecnie około połowę ich długości!
5. Jednym z podstawowych sposobów ograniczenia liczby wypadków jest skuteczna kontrola prędkości. Tylko automatyczne systemy umożliwiają przy obecnej ilości pojazdów oraz gęstości sieci drogowej na wydajne sprawowanie takiego nadzoru. W brytyjskich badaniach

³ dane za Organizacją Współpracy Gospodarczej i Rozwoju

stwierdzono ogólny spadek liczby ofiar o 35%⁴. Według danych Komisji Europejskiej uruchomienie automatycznych systemów nadzoru nad ruchem drogowym spowodowało spadek liczby ofiar wypadków drogowych w państwach dawnej „piętnastki” o 11 tysięcy zabitych i 180 tysięcy rannych rocznie!⁵ Komisja Europejska uznała automatyczną kontrolę nad ruchem drogowym za najlepszą praktykę w redukcji liczby ofiar śmiertelnych na drogach i zaleciła stosowanie tego środka we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej. Niezależnie od doświadczeń państw, które wprowadziły na swoim terenie system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, potrzebę budowy systemu automatycznej kontroli prędkości uzasadniają także analizy wpływu instalacji masztów fotoradarów na poprawę bezpieczeństwa na drogach w Polsce. Badania takie przeprowadziła w ubiegłym roku Komenda Główna Policji. Analizie poddanych zostało 360 punktów kontrolnych, w których zamontowano maszty z fotoradarami (w tym 16 atrap), co stanowiło 78% ogółu wykorzystywanych urządzeń (462 szt.). Z przeprowadzonych badań wynika, że o ile na całej sieci drogowej notowany był wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, o tyle w miejscach instalacji masztów fotoradarów oraz w bezpośrednim ich sąsiedztwie obserwowano znaczną poprawę bezpieczeństwa. W okresie objętym analizą tj. od stycznia do czerwca roku 2007 r. w rejonach przyległych do miejsc instalacji masztów wydarzyło się 80 wypadków, w których zginęło 9 osób, a ranne zostały 102 osoby. Porównując te dane do analogicznego okresu w roku 2006, wskazać należy, że w tych miejscach nastąpił spadek liczby wypadków o 19%, liczby osób rannych o 18%, liczby ofiar śmiertelnych o 36%! W niektórych miejscach liczba wypadków spadła o 57%, a nawet do 0!. Na drodze krajowej numer 8 liczba zabitych spadła o 30%! Należy również zwrócić uwagę, że w zdecydowanej większości punktów, w których maszt został ustawiony nawet przed kilkoma laty, wypadkowość nadal utrzymuje się na znacząco niższym poziomie.

6. Reasumując, skutki obrażeń doznanych w wypadkach drogowych są głównym powodem śmierci z przyczyn nagłych. Od szeregu lat główną przyczyną wszystkich wypadków jest niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Prawie co trzeci wypadek związany jest z nadmierną prędkością jazdy a ich skutkiem jest aż 46,6% zabitych. Ratowanie życia ludzkiego na drogach to w ogromnej mierze również dążenie do ograniczenia rzeczywistej prędkości ruchu pojazdów. Przeciwdziałanie zjawisku jazdy z nadmierną prędkością wymaga kompleksowego podejścia do zagadnienia, z którego głównym elementem działania powinno być stworzenie skutecznego systemu automatycznej kontroli prędkości. Mając wszystko powyższe na względzie w połowie 2008 r. do łaski marszałkowskiej wniesiony został poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz zmianie niektórych ustaw. W wyniku prowadzonych prac legislacyjnych 2 kwietnia b.r. Sejm Rzeczypospolitej uchwalił ustawę o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych ustaw. Ustawa ta przewidywała w szczególności dekryminalizację niektórych naruszeń przepisów ruchu drogowego i przeniesienie odpowiedzialności za ich popełnienie do systemu prawa administracyjnego oraz utworzenie w strukturach Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Utworzenie przewidzianego ustawą Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym skutkowałoby usprawnieniem postępowania w sprawach o naruszenia przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości maksymalnych, podniosłoby prewencyjne oddziaływanie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego oraz „uwolniłoby” funkcjonariuszy policji i umożliwi ich skierowanie do pełnienia służby na drogach, a nie „za biurkiem”.

⁴ dane za Organizacją Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, „Road Safety Impact of New Technologies”, Paryż 2003

⁵ dane za Komisją Europejską, Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (*European Road Safety Action Programme*), Bruksela 2003, COM(2003) 311 final

Dodatkowego podkreślenia wymaga również fakt, iż przyjęte w przedmiotowej ustawie rozwiązania opierały się na założeniu nietworzenia nowej struktury w administracji publicznej. Utworzenie Centrum miało nastąpić w ramach istniejącej struktury Inspekcji Transportu Drogowego. Wprowadzenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym sprowadza się bowiem do usytuowania na drogach w Polsce usystematyzowanej sieci fotoradarów, maksymalnego wykorzystania ich efektywności oraz szybkiego i prostego egzekwowania prawa wobec osób dopuszczających się naruszeń w ruchu drogowym.

Przyjęte w uchwalonej ustawie rozwiązania zapewniały nowy standard w szybkim i skutecznym ściganiu sprawców naruszeń. Powszechnie bowiem wiadome jest, że nie wysokość lecz przede wszystkim nieuchronność i rychłość kary, stanowi podstawowy element oddziaływania wychowawczego. System automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym stanowił odpowiedź na społeczną potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa na drogach, dając jednocześnie organom Państwa skuteczne narzędzie do walki ze zjawiskiem jazdy z nadmierną prędkością. Na uwagę zasługuje również fakt, że koszty budowy systemu mogą być refinansowane ze środków pochodzących z Unii Europejskiej. Wartą podkreślenia korzyścią tego rozwiązania była również daleko idąca automatyzacja, to jest znaczne uniezależnienie systemu od nie zawsze obiektywnego czynnika ludzkiego.

Uchwaloną przez Sejm ustawę Prezydent Rzeczypospolitej skierował do Trybunału Konstytucyjnego z wnioskiem o zbadanie jej zgodności z Konstytucją. Ustawie Prezydent zarzucił:

- 1) niezgodność ustawy (w całości) – z art. 2 w związku z art. 7 i art. 186 ust. 1 Konstytucji przez to, że została uchwalona przez Sejm bez dochowania ustawowego trybu uchwalania ustaw,

a ponadto

- 2) niezgodność art. 1 pkt 10 w części dodawanego do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) art. 140al ust. 1 – 3 w zakresie, w jakim w związku z art. 130 wymienionej ustawy w brzmieniu nadawanym ustawą z dnia 2 kwietnia 2009 r. dopuszcza stosowanie wobec tej samej osoby, za ten sam czyn sankcji administracyjnej (kary pieniężnej) oraz systemu punktowego karania kierowców dopuszczających się naruszeń przepisów ruchu drogowego – z art. 2 Konstytucji (naruszenie zasady państwa prawnego poprzez brak proporcjonalności i nadmierny rygoryzm);
- 3) niezgodność art. 1 pkt 10 w części dodawanego do ustawy, o której mowa w pkt 2, art. 140an w zakresie, w jakim nadając decyzji administracyjnej o nałożeniu kary pieniężnej rygor natychmiastowej wykonalności nie określa, czy i w jakim zakresie służy od niej odwołanie – z art. 2 Konstytucji (naruszenie zasady przyzwoitej legislacji),
- 4) niezgodność art. 1 pkt 10 w części dodawanego do ustawy, o której mowa w pkt 2 art. 140at ust. 4 w zakresie, w jakim dopuszcza sprzedaż zatrzymanego przez organ kontroli ruchu drogowego pojazdu, którym naruszono przepisy ruchu drogowego i który nie stanowi własności kierującego pojazdem – z art. 2, art. 31 ust. 3 i art. 64 ust. 1 i 3 Konstytucji.

7. Trybunał Konstytucyjny rozpoznał wniosek Prezydenta w dniu 14 października 2009 r. (orzeczenie w sprawie o sygn. akt Kp 4/09). W ocenie Trybunału tryb uchwalenia ustawy był zgodny z Konstytucją. Jako jednak niezgodną z ustawą zasadniczą Trybunał uznał utrzymanie w nowym systemie odpowiedzialności tzw. systemu punktowego w szczególności w związku ustawowym nadaniem decyzjom administracyjnym o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie przepisów ruchu drogowego rygoru natychmiastowej wykonalności.

Za niezgodne z Konstytucją Trybunał Konstytucyjny uznał również przyjęte w ustawie rozwiązania dotyczące możliwości egzekucji kwot kar pieniężnych nałożonych na cudzoziemców w szczególności poprzez licytację samochodu bez kontroli sądowej w tym zakresie. W związku z faktem, iż Trybunał orzekł o nierozzerwalnym związku części przepisów ocenionych jako niezgodne z Konstytucją, uchwalona przez Sejm ustawa nie wejdzie w życie.

Podkreślenia jednak wymaga fakt, iż Trybunał nie stwierdził niezgodności z Konstytucją ani systemu odpowiedzialności administracyjnej, ani możliwości poddania jej reżymowi naruszeń przepisów o ruchu drogowym, ani też odpowiedzialności właściciela (posiadacza) pojazdu w przypadku nie wskazania na żądanie organu kontroli drogowej, kto prowadził pojazd w czasie popełnienia naruszenia!

II

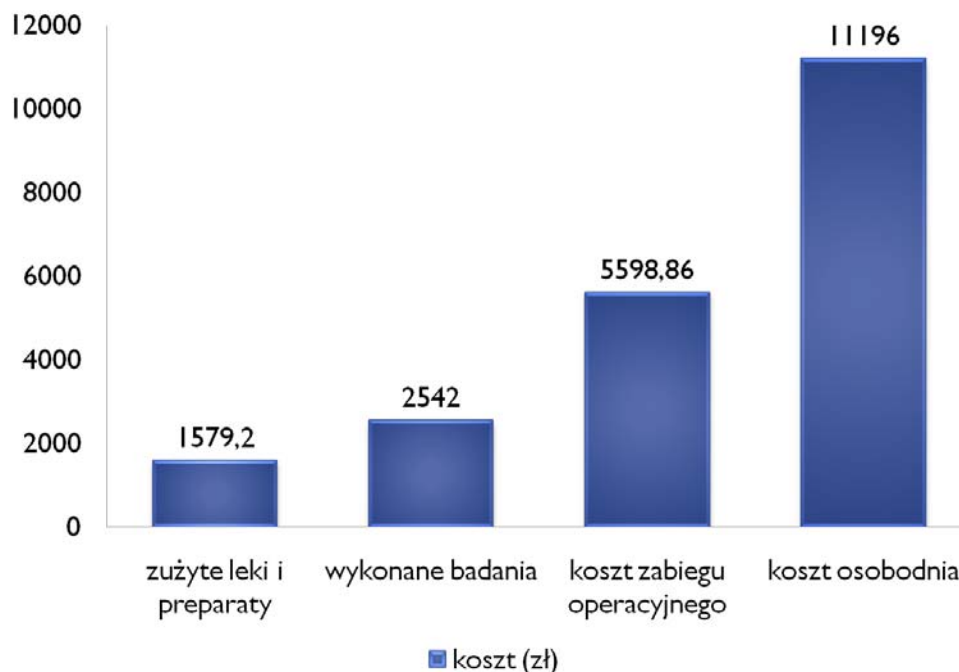
Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana

1. Jak zostało to już wskazane – pomimo szeregu działań podejmowanych w tym zakresie przez Policję– statystyki informują o utrzymującym się dramatycznie wysokim poziomie wypadkowości i ofiarochłonności na polskich drogach, zaś przyczyną zdecydowanej większości wypadków jest zbyt duża prędkość!

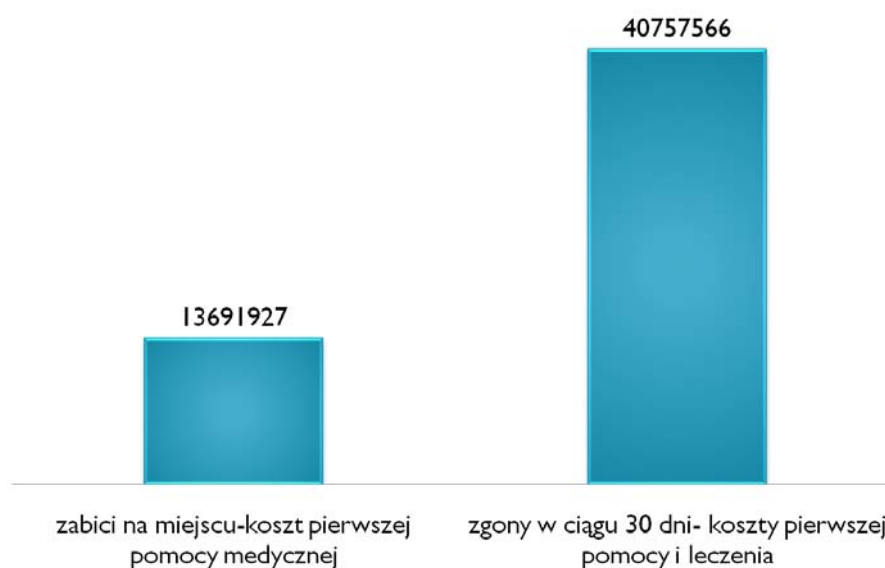
W kontekście tym nie można pominąć – obok dramatycznych kosztów społecznych – również kosztów dla gospodarki. Według danych Unii Europejskiej jedna ofiara śmiertelna wypadku to koszt 1 mln euro dla gospodarki oraz budżetu państwa. Tyle kosztuje wykształcenie nowego pracownika, utrata korzyści wynikających z zaprzestania świadczenia pracy przez ofiarę wypadku oraz często przewlekłego jej leczenia, przeprowadzenie akcji ratunkowej a także świadczenia społeczne dla rodziny ofiary oraz odszkodowania wypłacane przez firmy ubezpieczeniowe.

Przykładowe dane dotyczące ponoszonych przez budżet państwa kosztów bezpośrednich – to jest kosztów leczenia rannych w wypadkach, a także kosztów pośrednich (mniejszych wpływów z tytułu podatków) ponoszonych w związku z utraconymi zarobkami ilustrują dwa poniższe diagramy:

ROK 2006, WARSZAWA, ODDZIAŁ- CHIRURGIA URAZOWA, RACHUNEK KOSZTÓW HOSPITALIZACJI JEDNEJ OFIARY WYPADKU DROGOWEGO

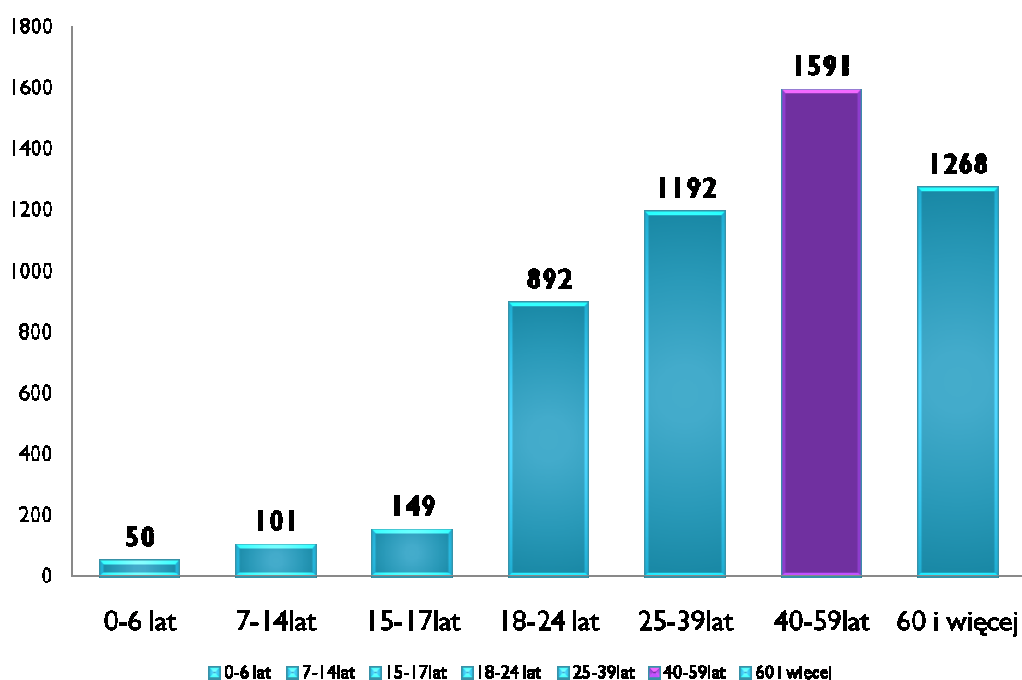


PONIESIONE W 2007 R. PRZEZ BUDŻET PAŃSTWA W ZŁOTYCH KOSZTY MEDYCZNE PIERWSZEJ POMOCY ORAZ HOSPITALIZACJI OFIAR ŚMIERTELNYCH WYPADKÓW DROGOWYCH



Jednocześnie, równie istotną składową gospodarczych kosztów ofiar śmiertelnych wypadków są koszty utraconego kapitału ludzkiego. Koszty w głównej mierze zależą od wieku ofiary. Poniżej diagramy z zestawieniem grup wiekowych ofiar wypadków z odniesieniem do ich udziału w populacji.

WIEK OFIAR ŚMIERTELNYCH WYPADKÓW DROGOWYCH W 2006 R.



OFIARY WYPADKÓW WG GRUP WIEKOWYCH

Grupy wieku	Zabici	Ranni	Na 1 mln populacji	
			zabici	ranni
0-6	50	1 446	19,75	571,19
7-14	101	4 311	28,27	1 206,51
15-17	149	3 156	89,95	1 905,28
18-24	892	12 412	199,43	2 775,14
25-39	1 192	15 189	143,40	1 826,14
40-59	1 591	14 242	145,17	1 299,46
60 i więcej	1 268	8 376	191,36	1 264,09

- Obecnie Policja jest w posiadaniu 127 urządzeń automatycznie rejestrujących prędkość (zwanymi dalej „fotoradarami”), które instalowane są na statywach („trójnogach”) lub w 600 tzw. masztach. Obsługą fotoradarów oraz prowadzeniem postępowań w sprawach naruszeń zarejestrowanych fotoradarami w skali całego kraju zajmuje się około 500 policjantów ruchu drogowego. 500 funkcjonariuszy oddelegowanych do tych zadań to 250 patroli, które mogłoby strzec porządku bezpośrednio na drodze, a nie realizować czynności w warunkach biurowych.

Proces obsługi fotoradaru rozpoczyna się z chwilą usytuowania go na trójnogu lub w maszcie i uruchomieniu do pracy. Po zazwyczaj kilkugodzinnym czasie pracy urządzenia policjant wyjmuje z fotoradaru kartę pamięci, a następnie udaje się do jednostki, gdzie na specjalnie do tego przeznaczonym stanowisku komputerowym kopiuje naruszenia zarejestrowane przez aparat fotograficzny. Następnie każde zdjęcie jest weryfikowane pod kątem formalno-prawnym oraz drukowane. Kolejna czynność polega na „ręcznym” ustaleniu na podstawie numerów rejestracyjnych w bazie CEPiK na kogo jest zarejestrowany pojazd, a następnie na wystawieniu wezwania dla właściciela pojazdu do osobistego stawiennictwa we właściwej jednostce Policji. Bardzo często bywa jednak, że osobą, która kierowała pojazdem w chwili zarejestrowania przekroczenia prędkości nie jest właściciel pojazdu. Właściciel pojazdu jest obowiązany wskazać komu powierzył pojazd do kierowania, więc policjant po przesłuchaniu właściciela wysyła kolejne wezwanie osobie wskazanej przez właściciela. W praktyce ustalenie, kto tak naprawdę kierował pojazdem – zwłaszcza w przypadku pojazdów leasingowanych oraz pojazdów służbowych - trwa często nawet kilka miesięcy.

- Obowiązujące przepisy Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, nie ułatwiają szybkiego ukarania sprawcy wykroczenia i zakończenia sprawy. Zgodnie z art. 97 § 1 Kpow czas na zastosowanie postępowania mandatowego w przypadku urządzeń pomiarowo-kontrolnych wynosi zaledwie 30 dni, co przy opisanej procedurze i skali naruszeń sięgających kilku tysięcy! zdjęć miesięcznie dla każdego województwa, jest praktycznie niemożliwe do zrealizowania.

Większość spraw kierowane jest więc do rozpoznania przez sądy grodzkie, co z kolei wiąże się z wymogiem sporządzania dodatkowej dokumentacji zwiększając przy tym obciążenie tych sądów. Wysoka wydajność urządzeń przy jednoczesnej znacząco ograniczonej technicznej możliwości przetwarzania zarejestrowanych naruszeń powoduje, że w praktyce policjanci wielokrotnie korzystają z możliwości podwyższania programowalnego w urządzeniu progu rejestracji przekroczenia dopuszczalnej prędkości średnio o 10 do 20 km/godz., tak by urządzenia rejestrowały jedynie znaczące przekroczenia prędkości. Przy obecnych procedurach związanych z ustaleniem i ukaraniem sprawcy zarejestrowanego przez fotoradar, dochodzi do swego rodzaju paradoksu, ponieważ z jednej strony Policja powinna w maksymalnym stopniu wykorzystywać fotoradary, z drugiej zaś strony - będąc świadomą własnych ograniczonych w zakresie możliwości technicznych dalszej obsługi zarejestrowanych naruszeń - zmuszona jest działać w sposób ograniczający stopień ich wykorzystania.

4. Innymi słowy, wciąż zwiększana liczba fotoradarów oraz mało efektywne procedury egzekwowania prawa w tym zakresie coraz bardziej będą obciążać Policję, czyniąc ją jednocześnie mniej skuteczną w zakresie możliwości realizacji innych równie podstawowych i istotnych zadań. Stąd, mając na względzie, iż:

- 1) poziom wypadkowości i ofiarochłonności na polskich drogach należy do jednego z najwyższych w Unii Europejskiej;
- 2) ograniczanie średnich prędkości jazdy stanowi najskuteczniejszy instrument redukcji liczby wypadków drogowych i ich ofiar;
- 3) uwzględniając rozległość sieć drogowej oraz rosnące natężenie ruchu, nadzór nad nim, w tym w szczególności w zakresie kontroli przestrzegania przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości jazdy, skutecznie może być wykonywany wyłącznie metodami zautomatyzowanymi;
- 4) warunkiem w pełni spójnego i sprawnego funkcjonowania automatycznego systemu nadzoru nad ruchem drogowym jest przeniesienie odpowiedzialności za naruszenia przepisów o ruchu drogowym z systemu dotyczącego wykroczeń do systemu zobiektywizowanej odpowiedzialności administracyjnej;
- 5) określona powyżej zmiana systemowa polegająca na dekryminalizacji naruszeń drogowych bez ich depenalizacji jest zgodna z zaleceniami międzynarodowych organów i instytucji ochrony praw człowieka oraz nie jest niezgodna w ocenie Trybunału Konstytucyjnego z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) zmiana taka obejmować swym zakresem musi szereg różnych aktów normatywnych, co związane jest ze długotrwałą procedurą legislacyjną, czego przykładem jest trwające blisko rok prace sejmowe nad ustawą z dnia 2 kwietnia 2009 r.;
- 7) mając na względzie wskazany powyżej istotny poziom wypadkowości, w tym w szczególności w kontekście wzrastającego natężenia ruchu, szczególnie pilna staje się konieczność automatyzacji metod pracy organów kontroli ruchu drogowego w możliwie krótkim czasie;

jedynym możliwym dla szybkiego osiągnięcia redukcji liczby wypadków drogowych i ich ofiar w Polsce jest utworzenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym w oparciu o obowiązującą obecnie odpowiedzialność na zasadach określonych w Kodeksie wykroczeń i Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia. System ten powinien:

- 1) być systemem scentralizowanym,
- 2) obejmować nadzór nad drogami krajowymi w zakresie przestrzegania przez kierujących pojazdami przepisów dotyczących dopuszczalnych prędkości jazdy oraz przestrzegania znaków świetlnych na skrzyżowaniach;

5. Realizacja powyższych założeń wymaga w szczególności nowelizacji następujących aktów normatywnych:
- 1) ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie definicji urządzeń rejestrujących, kompetencji Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego, umiejscowienia systemu nadzoru oraz obsługi bankowej scentralizowanego systemu nadzoru;
 - 2) ustawy o transporcie drogowym w zakresie kompetencji Głównego Inspektora Transportu Drogowego, zmiany uprawnień kontrolnych Inspekcji;
 - 3) Kodeksu wykroczeń w zakresie ustanowienia nowego wykroczenia polegającego na naruszeniu prędkości oraz polegającego na niewskazaniu przez właściciela (posiadacza) pojazdu osoby kierującej pojazdem w czasie popełnienia naruszenia;
 - 4) Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia w zakresie wydłużenia terminu postępowania w przedmiotowych sprawach;
 - 5) ustawy o drogach publicznych w zakresie dotyczącym określenia zadań oraz wzajemnych kompetencji zarządców dróg i organów kontroli ruchu po utworzeniu scentralizowanego automatycznego systemu nadzoru;

Projektowana ustawa realizuje wszystkie powyższe postulaty. Znowelizowane po jej wejściu w życie przepisy z jednej strony umożliwią skuteczniejsze egzekwowanie przestrzegania przez kierujących pojazdami przepisów o ruchu drogowym, z drugiej zaś strony usprawnią postępowanie w sprawach prowadzonych w związku z ujawnionymi naruszeniami utrzymując jednocześnie w tym zakresie obowiązującą dotychczas odpowiedzialność w reżymie wykroczeniowym.

III

Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

1. Artykuł 1 pkt 1 projektu ustawy przewiduje dodanie w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicji urządzenia rejestrującego. Potrzeba taka wynika, z faktu, że odmiennie niż niewymagająca definicji kategoria przyrządów kontrolno-pomiarowych – w przypadku urządzeń rejestrujących, ich immanentną cechą (funkcjonalnością) jest możliwość nie tylko ujawniania naruszeń, ale również rejestracji obrazów tych naruszeń. Jak zostało to już powyżej wskazane usprawnienie systemu nadzoru nad ruchem drogowym wymaga jego istotnego zautomatyzowania – i w związku z tym - również scentralizowania. Tylko bowiem stworzenie jednego ośrodka obsługującego taki system zapewni jego unifikację. Kompatybilność zaś wszystkich elementów zautomatyzowanego systemu nadzoru, niezależnie od liczby podmiotów zaangażowanych w jego funkcjonowanie, jest podstawowym warunkiem umożliwiającym jego sprawne i efektywne działanie. Oznacza to jednak, że centralny operator takiego systemu dysponując obrazami zarejestrowanych naruszeń będzie administrował znaczącą ilością danych osobowych, w tym danych zawierających informację w dużym stopniu prywatne. Dlatego też istnieje konieczność precyzyjnego określenia jakie urządzenia wspomagające kontrolę i nadzór nad ruchem drogowym mogą rejestrować obrazy ujawnionych naruszeń, jakie organy kontroli ruchu drogowego mogą używać te urządzenia i finalnie jakie są zasady przetwarzania zarejestrowanych informacji zawierających dane osobowe. Warunkiem umożliwiającym ustawową regulację w tym zakresie jest zaś po pierwsze zdefiniowanie urządzeń rejestrujących obrazy określonych zdarzeń. Przyjęta w projekcie definicja urządzenia rejestrującego precyzyjnie określa katalog urządzeń służących do ujawniania naruszeń oraz środków technicznych służących do rejestracji ich obrazów. Analogiczna definicja przyjęta została przez Sejm w ustawie z dnia 2 kwietnia 2009 r. i nie była kwestionowana w ramach prewencyjnej kontroli jej zgodności z Konstytucją.
2. Artykuł 1 pkt 2 projektu ustawy przewiduje nowelizację art. 78 w ten sposób, iż określony w dotychczasowym ust. 4 obowiązek wskazania na żądanie uprawnionego organu kto kierował pojazdem w czasie popełnienia naruszenia zostaje doprecyzowany o zasady jego realizacji w przypadku pojazdów, których właścicielami (posiadaczami) są podmioty zbiorowe (jednostki samorządu terytorialnego, spółki kapitałowe oraz jednostki organizacyjne, którym odrębne przepisy przyznają zdolność prawną). Konieczność takiego uszczegółowienia dotychczas obowiązujących w tym zakresie przepisów wynika z stale rosnącej liczby tzw. pojazdów „służbowych”, to jest w szczególności pojazdów użytkowanych przez podmioty gospodarcze dodatkowo nierzadko stanowiące własność osób trzecich (pojazdy leasingowane). Postępowanie wyjaśniające w takich sprawach prowadzone na podstawie obecnie obowiązujących przepisów jest „wielostopniowe” i w konsekwencji nieracjonalnie angażujące zasoby osobowe organów kontroli ruchu drogowego. Stąd, projekt ustawy przewiduje jego uproszczenie, w ten sposób, iż jednoznacznie określa, kto jest obowiązany w zakresie obowiązku, o którym mowa w art. 78 ust. 4, również w przypadku podmiotów zbiorowych.
3. Zmiana w art. 129 w ust. 2 jest konsekwencją dodania w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicji urządzenia rejestrującego. W ten sposób Policja – jako najważniejszy organ kontroli ruchu drogowego - uzyskuje uprawnienie do używania obok przyrządów kontrolno-pomiarowych również urządzeń rejestrujących. Analogiczna zmiana przyjęta została przez Sejm w ustawie z dnia 2 kwietnia 2009 r. i nie była kwestionowana w ramach prewencyjnej kontroli jej zgodności z Konstytucją.

4. Drugim po Policji pod względem liczebności jak i liczby wykonywanych kontroli organem kontroli ruchu drogowego jest Inspekcja Transportu Drogowego, której głównym obszarem działania jest nadzór nad transportem drogowym. Jednakże zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami funkcjonariusze Inspekcji nawet w przypadku ujawnienia rażącego naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierującego pojazdem innym niż wykonujący transport drogowy obowiązani są każdorazowo wzywać na miejsce naruszenia patrol Policji. Tak stan prawny prowadzi do nieracjonalnych sytuacji, w których funkcjonariusze Inspekcji będący często świadkami poważnych naruszeń przepisów przez kierowców samochodów osobowych nie mają nawet możliwości ich zatrzymania. Umożliwia to nierzadko ucieczkę z miejsca zdarzenia sprawcy wypadku, czy też kierowcy, co do którego zachodziło podejrzenie graniczące z pewnością, iż kierował on samochodem w stanie nietrzeźwości. Biorąc pod uwagę, iż podobnie jak funkcjonariusze Policji, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego swą służbę pełnią na drogach umundurowani, Inspekcja jest ustawowo powołanym organem kontroli ruchu drogowego, stan taki podważa szacunek do prawa oraz instytucji państwa. Celem projektu nie jest zmiana charakteru Inspekcji Transportu Drogowego jako wyspecjalizowanej formacji powołanej do nadzoru transportu drogowego. Ani dotychczasowe kompetencje Policji, ani też obszar działania Inspekcji nie ulegają zmianie. Projekt nowelizuje dotychczasowe kompetencje funkcjonariuszy Inspekcji (art. 1 pkt 4 projektu) jedynie w zakresie dodania im uprawnień do kontroli uczestników ruchu drogowego innych niż wykonujący transport drogowy w przypadku popełnienia przez nich najcięższych i najniebezpieczniejszych naruszeń przepisów o ruchu drogowym.
- Analogiczne rozwiązanie kompetencyjne przyjęte zostało przez Sejm w ustawie z dnia 2 kwietnia 2009 r. i nie było kwestionowane w ramach prewencyjnej kontroli jej zgodności z Konstytucją.
5. Projektowana zmiana w art. 129b – podobnie jak w art. 129 - jest konsekwencją dodania w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicji urządzenia rejestrującego, co skutkuje koniecznością ujednolicenia pozostałych przepisów ustawy.
6. Projektowany art. 129g ust. 1 przewiduje, iż nastąpi centralizacja systemu nadzoru nad ruchem drogowym. Jednocześnie projekt umiejscawia system nadzoru w strukturach administracji publicznej w Inspekcji Transportu Drogowego. Przyjęte rozwiązanie wynika z faktu, iż jak zostało to już wskazane Inspekcja jest drugim w skali swego udziału w nadzorze nad ruchem drogowym organem odpowiedzialnym za jego bezpieczeństwo, jednocześnie zaś dzięki temu nastąpi istotne odciążenie kilkuset funkcjonariuszy Policji obecnie zaangażowanych „za biurkiem” do prowadzenia postępowań w sprawach o wykroczenia ujawnione za pomocą fotorejestratorów.
- Analogiczne rozwiązanie przyjęte zostało w tym zakresie przez Sejm w ustawie z dnia 2 kwietnia 2009 r. i nie było ono kwestionowane w ramach prewencyjnej kontroli jej zgodności z Konstytucją.
- Zgodnie z proponowanym zakresem działania zautomatyzowanego systemu nadzoru, obejmie on dwa podstawowe naruszenia przepisów ruchu drogowego, które mogą być ujawniane przez urządzenia rejestrujące, w tym urządzenia działające samoczynnie, to jest naruszenia w zakresie:
- a) przekraczania dopuszczalnej prędkości,
 - b) niestosowania się do sygnałów świetlnych.

7. Projektowany przepis art. 129g ust. 2 zawiera katalog czynności wykonywanych przez Inspekcję Transportu Drogowego w ramach realizacji zadania obejmującego ujawnianie naruszeń przepisów o ruchu drogowym przez urządzenia rejestrujące w tym urządzenia działające samoczynnie. Automatyzacja systemu nadzoru nad ruchem drogowym i jego umiejscowienie w strukturach Inspekcji Transportu Drogowego jako jej nowego zadania wymaga jednoczesnego określenia zakresu czynności, które formacja ta będzie podejmować dla zapewnienia prawidłowej realizacji nowego zadania. Czynności te obejmują ujawnianie naruszeń przepisów o ruchu drogowym na pomocą urządzeń rejestrujących, rejestrację obrazów tych naruszeń oraz prowadzenie w tym zakresie postępowania w sprawach o wykroczenia w trybie i zakresie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia. Projektowany przepis określa też nowe wzajemne relacje kompetencyjne Inspekcji Transportu Drogowego, Policji i zarządców dróg w zakresie związanym z funkcjonowaniem zautomatyzowanego systemu nadzoru nad ruchem drogowym.

Idea wprowadzenia systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym sprowadza się do bowiem w głównej mierze do usytuowania na drogach usystematyzowanej sieci urządzeń rejestrujących przy zapewnieniu jednocześnie maksymalnego wykorzystania ich efektywności.

W celu zapewnienia powstania takiej usystematyzowanej sieci niezbędnym jest scentralizowanie procesu podejmowania decyzji dotyczących lokalizacji masztów. Decyzje te winny opierać się na analizach ruchu drogowego i miejsc wypadków, które pozwolą wyznaczyć miejsca szczególnie niebezpieczne, gdzie ryzyko zaistnienia wypadku z powodu przekraczania prędkości jest duże. Stąd, projektowany art. 129g ust. 2 pkt. 3 przewiduje, iż Inspekcja Transportu Drogowego wnioskuje do zarządców dróg o instalację lub usunięcie urządzenia rejestrującego, bądź obudowy na to urządzenie, z zastrzeżeniem, iż w przypadku urządzeń rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego dotyczących dopuszczalnej prędkości jazdy Inspekcja działa po uprzednim uzyskaniu opinii właściwego komendanta wojewódzkiego Policji. Zasady finansowania zakupu urządzeń określa art. 129g ust. 2 pkt 4.

Wymieniony wyżej zakres czynności również został przyjęty przez Sejm w ustawie z dnia 2 kwietnia 2009 r. i nie był kwestionowany w ramach prewencyjnej kontroli jej zgodności z Konstytucją.

8. Zgodnie z projektowanym przepisem art. 129g ust. 3 organem Inspekcji właściwym w sprawach związanych z działaniem system nadzoru nad ruchem drogowym jest Główny Inspektor Transportu Drogowego obsługiwany przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego, w skład którego wchodzi delegatury terenowe. Jak zostało to już wskazane tylko stworzenie scentralizowanego systemu umożliwia jego unifikację co w przypadku istotnej automatyzacji jest warunkiem jego sprawnego i efektywnego działania. Mając na względzie ich zadania, delegatury terenowe będą tworzone z uwzględnieniem w szczególności układu sieci drogowej oraz rodzaju i natężenia ruchu drogowego. Stąd, liczba delegatur terenowych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego będzie mniejsza niż liczba Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego. Rozwiązanie takie umożliwi sprawne działanie systemu bez tworzenia nowych instytucji w administracji, co w konsekwencji umożliwi racjonalne gospodarowanie zasobami ludzkimi i ograniczy koszty (wydatki) finansowane ze środków publicznych.

Działanie Głównego Inspektora Transportu Drogowego poprzez delegatury terenowe Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, które będą realizować zadania wynikające z art. 129g ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, umożliwi sprawne prowadzenie postępowań w tych sprawach, lepszą współpracę z zarządcami dróg oraz Policją, a także ułatwi kontakt obywateli z organem prowadzącym postępowanie.

Analogiczne rozwiązanie było przyjęte przez Sejm w ustawie z dnia 2 kwietnia 2009 r. i nie było kwestionowane w ramach prewencyjnej kontroli jej zgodności z Konstytucją.

9. W celu zapewnienia kompatybilności poszczególnych elementów systemu z jednej strony, z drugiej zaś odpowiednich standardów ochrony zarejestrowanych informacji, w tym danych osobowych, projekt zawiera w art. 129g ust. 4 delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia sposobu, trybu oraz warunków technicznych gromadzenia, przetwarzania, udostępniania i usuwania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego utrwalań obrazów i danych. Wydając przedmiotowe rozporządzenie minister właściwy do spraw transportu zgodnie z zawartymi w projekcie wytycznymi winien uwzględnić dokumentację i zakres czynności niezbędnych do przeprowadzenia postępowania oraz konieczność ochrony zarejestrowanych danych przed nieuprawnioną ingerencją i ujawnieniem.

Wyżej opisana delegacja do wydania aktu wykonawczego była przyjęta przez Sejm w ustawie z dnia 2 kwietnia 2009 r. i nie była kwestionowana w ramach prewencyjnej kontroli jej zgodności z Konstytucją.

10. Projektowany przepis art. 129g ust. 5 zawiera delegację dla ministra właściwego do spraw transportu działającego w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Sprawiedliwości do określenia w drodze rozporządzenia wzorów dokumentów stosowanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w prowadzonych przez niego postępowaniach w sprawach o wykroczenia. Mając na względzie, iż zautomatyzowany system obejmuje zgodnie z projektem drogi krajowe na całym terytorium RP, zarejestrowane naruszenia niejednokrotnie ujawniane będą w miejscach znacząco odległych od miejsca zamieszkania sprawcy, które jednocześnie znajdować się będzie poza siedzibą Głównego Inspektora Transportu Drogowego jako organu właściwego w sprawie.

W celu umożliwienia obywatelom aktywnego udziału w postępowaniu, w tym w szczególności w zakresie dotyczącym możliwości składania przez nich wyjaśnień, z jednej strony, oraz konieczności zapewnienia jednolitości stosowanych w postępowaniu dokumentów, projekt przewiduje, iż wzory odpowiednich dokumentów zostaną określone w drodze rozporządzenia, które uwzględnić będzie w szczególności zakres danych niezbędnych do przeprowadzenia postępowania.

Analogicznie jak w przypadku projektowanego przepisu art. 129g ust.4, delegacja zawarta w ust. 5 była przyjęta przez Sejm w ustawie z dnia 2 kwietnia 2009 r. i nie była kwestionowana w ramach prewencyjnej kontroli jej zgodności z Konstytucją.

11. Projektowany przepis art. 129h ust. 1 zawiera katalog danych i informacji, które podlegają utrwaleniu (zapisaniu) przez urządzenia rejestrujące, w zakresie niezbędnym do przeprowadzenia postępowania.

Katalog taki był również przyjęty przez Sejm w ustawie z dnia 2 kwietnia 2009 r. i nie był kwestionowany w ramach prewencyjnej kontroli jej zgodności z Konstytucją.

12. Przepis art. 129h ust. 2 przewiduje możliwość nadzorowania przez Inspekcję Transportu Drogowego ruchu drogowego na określonych odcinkach drogi. Zgodnie z projektem nadzór taki prowadzony może być jedynie w szczególnych przypadkach uzasadnionych bezpieczeństwem ruchu drogowego. Jednocześnie, w celu zapewnienia spójności projektowanych rozwiązań, w przepisie tym zawarty został katalog danych i informacji podlegających rejestracji odpowiadających swym zakresem odmienności nadzoru nad odcinkiem drogi od nadzoru wykonywanego w miejscu.
13. Elementem zapewniającym sprawność prowadzonych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego postępowań procedura identyfikacji właściciela lub użytkownika pojazdu na podstawie danych zawartych w centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców (projektowany art. 129h ust. 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym). Analogicznie rozwiązanie zostało w tym zakresie przyjęte przez Sejm w ustawie z dnia 2 kwietnia 2009 r. i nie było kwestionowane w ramach prewencyjnej kontroli jej zgodności z Konstytucją.
14. Zgodnie z projektem ustawy naruszenia przepisów ruchu drogowego popełniane przez kierujących pojazdami będą mogły być rejestrowane przez różne organy kontroli ruchu drogowego wykorzystujące również urządzenia rejestrujące, w tym działające samoczynnie. Automatyzacja systemów nadzoru nad ruchem drogowym wymaga uporządkowania zasad lokalizacji urządzeń rejestrujących na drogach oraz zasad dokonywania przez te urządzenia pomiarów. Jednocześnie, celem zapewnienia efektywnego działania systemu, w tym w szczególności maksymalizacji jego prewencyjnego oddziaływania koniecznym jest określenie zasad użytkowania przenośnych urządzeń rejestrujących przez strażę gminne (miejskie) oraz warunków dokonywania pomiarów za pomocą tych urządzeń. Ich określenie w drodze rozporządzenia przeciwdziałać będzie również sytuacjom, w których to samo naruszenie mogłoby zostać zarejestrowane zarówno przez urządzenie stacjonarne jak i przez urządzenie przenośne eksploatowane przez straż gminną (miejską).
W tym celu art. 129h ust. 5 zawiera delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia warunków lokalizacji w pasach dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, sposobu dokonywania pomiarów i przetwarzania przez te urządzenia zarejestrowanych danych, a także szczegółowych warunków dokonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem przenośnych bądź zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących. Zgodnie z projektowaną delegacją minister właściwy do spraw transportu wyda przedmiotowe rozporządzenie mając na względzie: przyczyny i lokalizację wypadków drogowych, przeciwdziałanie tym wypadkom oraz wdrażanie kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów ruchu drogowego.
15. Projektowana nowelizacja art. 134a i 139 ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym jest konsekwencją projektowanej zmiany w art. 129b katalogu uprawnień inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego i stanowi jej materialne dopełnienie.
16. Projektowany przepis art. 92a Kodeksu wykroczeń (art. 2 pkt 1 projektu) porządkuje odpowiedzialność za wykroczenie polegające na przekroczeniu przez kierującego pojazdem dopuszczalnej prędkości. W obecnie obowiązującym bowiem stanie prawnym wykroczenie to, mimo, iż dotyczy tego samego czynu unormowane jest w dwóch odrębnych przepisach, to jest w art. 92 § 1 Kodeksu w zakresie przekroczenia dopuszczalnej prędkości określonej znakiem oraz w art. 97 w zakresie przekroczenia dopuszczalnej prędkości określonej przepisem ustawy. Stan taki z punktu widzenia oceny przejrzystości przepisów prawnych dla obywatela wydaje się być niecelowy. Stąd, w związku uporządkowaniem w projekcie

ustawy systemu nadzoru nad przestrzeganiem przez kierujących pojazdami przepisów o ruchu drogowym dotyczących dopuszczalnych prędkości, proponuje się także odpowiednią nowelizacją Kodeksu wykroczeń. Zakres projektowanych zmian Kodeksu wykroczeń związanych z nowelizacją ustawy – Prawo o ruchu drogowym obejmuje również dodanie w art. 96 § 3.

Objęte zakresem projektowanego art. 96 § 3 wykroczenie obecnie jest karane na podstawie przepisu art. 97 Kodeksu wykroczeń. W związku z nowelizacją art. 78 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (art. 1 pkt 2 projektu) celowym w katalogu wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji było jednolite uregulowanie tego wykroczenia.

17. Artykuł 3 pkt 1 projektu w zakresie dodawanych w ustawie o drogach publicznych art. 20b i 20c jest konsekwencją projektowanego art. 129g ust. 2 pkt. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, który przewiduje, iż Inspekcja Transportu Drogowego wnioskuje do zarządców dróg o instalację lub usunięcie urządzenia rejestrującego, bądź obudowy na to urządzenie oraz art. 129g ust. 2 pkt 4 tej ustawy, który określa w szczególności zasady finansowania zakupu urządzeń. Projektowane bowiem przepisy ustawy o drogach publicznych stanowią odzwierciedlenie w zakresie obowiązków zarządców dróg uprawnień Inspekcji określonych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.

Jednocześnie, w związku z centralizacją systemu nadzoru nad ruchem drogowym i umiejscowieniem tego systemu w strukturach Inspekcji Transportu Drogowego projektowany art. 20b ust. 4 ustawy o drogach publicznych przewiduje zakaz instalowania w pasie drogowym dróg publicznych oraz usuwania, a także eksploataowania (bieżącej obsługi) urządzeń rejestrujących lub obudów na te urządzenia przez podmioty inne niż Policja, zarządcy dróg, straże gminne (miejskie) oraz Inspekcja Transportu Drogowego.

Analogiczne rozwiązania zostały przyjęte w tym zakresie przez Sejm w ustawie z dnia 2 kwietnia 2009 r. i nie były kwestionowane w ramach prewencyjnej kontroli jej zgodności z Konstytucją.

18. W obecnie obowiązującym stanie prawnym decyzje o nałożeniu kary pieniężnej za przejazd nienormatywny bez zezwolenia wydawane są między innymi przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego. Jednakże kwoty nałożonych kar uiszczane są na rachunki bankowe zarządców dróg. Stąd, zachodzi sytuacja, w której organ nakładający karę nie ma podstaw do kontroli, czy została ona uiszczona, zaś organ na rzecz którego winna nastąpić zapłata nie jest wystawcą jej tytułu prawnego i nie ma możliwości jej egzekucji.

Dlatego też, mając na względzie kompleksowy charakter projektowanych przepisów, w tym w szczególności w zakresie dotyczącym wzajemnych kompetencji zarządców dróg oraz organów kontroli drogowej art. 3 pkt 2 projektowanej ustawy nowelizuje art. 40c ustawę o drogach publicznych porządkując procedurę wydawania wyżej wymienionych decyzji, wnoszenia ewentualnych odwołań oraz egzekucji nałożonych kar, w ten sposób, iż decyzje w tych sprawach wydawane będą przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego w imieniu właściwego zarządcy drogi.

Projektowana nowelizacja art. 40c ustawy o drogach publicznych przyjęta została przez Sejm w ustawie z dnia 2 kwietnia 2009 r. i nie była kwestionowana w ramach prewencyjnej kontroli jej zgodności z Konstytucją.

19. Projektowana nowelizacja art. 97 § 1 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia stanowi konsekwencję zmian ustawy – Prawo o ruchu drogowym i uwzględnia nową definicję urządzenia rejestrującego, a także porządkuje terminy nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, tak aby usprawnić postępowania w sprawach o wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji ujawnione przez urządzenia rejestrujące, w tym działające w systemie automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

Projektowana nowelizacja stanowi jednocześnie urealnienie obecnie obowiązujących terminów, tak aby w większości przedmiotowych spraw nie było konieczne kierowanie wniosków do sądów nawet w przypadkach, w których sprawca nie neguje faktu popełnienia wykroczenia, jego okoliczności i przyznając się do winy gotów jest zapłacić grzywnę, której jednak nałożenie w drodze mandatu karnego nie jest możliwe ze względu na przekroczenie terminu.

20. Nowelizacja przepisów ustawy o transporcie drogowym (art. 5 projektu) odzwierciedla objęte projektem zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, w tym w szczególności przypisanie Inspekcji Transportu Drogowego zadań związanych ujawnianiem naruszeń przez kierujących pojazdami przepisów dotyczących dopuszczalnych prędkości oraz sygnałów świetlnych.

Projektowana zmiana brzmienia pkt 8 w art. 50 ustawy o transporcie drogowym (art. 5 pkt 1 lit. b projektu) odzwierciedla dotychczasowe doświadczenia inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w tym zakresie, tak aby kontrola rodzaju używanego paliwa mogła być skuteczna i prowadziła do faktycznej ochrony interesów ekonomicznych państwa. W oparciu bowiem o obecne brzmienie nowelizowanego przepisu kontrola używanego paliwa odbywa się poprzez pobranie jego próbki ze zbiornika pojazdu, tymczasem używanie paliwa innego niż do celów napędowych (np. opałowego) odbywa się najczęściej z obejściem zbiornika pojazdu.

Stąd, proponowana zmiana, która umożliwi pobieranie w czasie kontroli używanego paliwa jego próbek z instalacji zasilającej silnik również na odcinku za fabrycznym zbiornikiem. Wejście projektowanej nowelizacji skutkować więc będzie możliwością kontroli faktycznie używanego w pojeździe paliwa, również w przypadkach, gdy w pojeździe wprowadzone zostały obejścia fabrycznego zbiornika na paliwo.

Konsekwencją projektowanej zmiany obecnego brzmienia art. 50 pkt 8 ustawy o transporcie drogowym jest również konieczność odpowiedniej nowelizacji art. 50a tej ustawy, który zawiera delegację do wydania rozporządzenia określającego tryb i sposób przeprowadzania kontroli używanego w pojeździe paliwa (art. 5 pkt 2 projektu).

Wejście w życie projektowanej zmiany brzmienia art. 52 ustawy o transporcie drogowym (art. 5 pkt 4 projektu), w tym zmiana zakresu delegacji zawartej w art. 52 ust. 2, stanowią konsekwencję nowelizowanych przepisów art. 129b ust. 1 oraz 129g ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Proponowana zmiana art. 51 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym (art. 5 pkt 3 lit. b projektu) ma na celu doprecyzowanie, iż zadania Inspekcji Transportu Drogowego wykonują inspektorzy ITD niezależnie od miejsca ich zatrudnienia (to jest w wojewódzkim inspektoracie transportu drogowego lub Głównym Inspektoracie, w tym jego delegaturze terenowej) i jest konsekwencją proponowanej zmiany art. 129g ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz art. 52 ustawy o transporcie drogowym.

Nowelizacja art. 76 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym (art. 5 pkt 9 projektu) jest konsekwencją nowych zadań Inspekcji Transportu Drogowego związanych z wykonywaniem nadzoru nad ruchem drogowym. W związku z tym przewiduje się – analogicznie jak w Policji – zróżnicowanie w Inspekcji kursów specjalistycznych, w tym ich programów oraz długości. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie określi nowe rozporządzenie wydane na podstawie obecnego art. 76 ust. 4 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym. W związku z zakresem obowiązującej delegacji, nie ma potrzeby jej nowelizowania.

Projektowana zmiana umożliwi również przygotowanie Inspekcji Transportu Drogowego do jej nowych zadań po uruchomieniu w Polsce w 2011 r. Systemu Elektronicznego Poboru Opłat.

Projektowana zmiana brzmienia art. 93 ustawy o transporcie drogowym (art. 5 pkt 12 projektu) stanowi doprecyzowanie w zakresie przepisów znajdujących zastosowanie do kar administracyjnych nakładanych w trybie i na zasadach przewidzianych tą ustawą oraz skutkować będzie odciążeniem Policji w zakresie prowadzonych dotychczas postępowań administracyjnych w sprawach o ujawnione przez Policję naruszenia przepisów ustawy o transporcie drogowym.

Projektowana nowelizacja nie stanowi ograniczenia uprawnień kontrolnych Policji, jednakże po jej wejściu w życie postępowania administracyjne po ujawnieniu naruszenia prowadzone będą przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, jako organy wyspecjalizowane w zakresie postępowań w sprawach dotyczących transportu drogowego.

Projektowana nowelizacja ustawy o transporcie drogowym przyjęta została przez Sejm w ustawie z dnia 2 kwietnia 2009 r. i nie była kwestionowana w ramach prewencyjnej kontroli jej zgodności z Konstytucją.

21. Artykuł 6 zawiera przepis przejściowy wynikający z nowego zakresu delegacji do wydania rozporządzenia w art. 50a ustawy o transporcie drogowym dotyczącego kontroli rodzaju używanego paliwa. Projekt przewiduje, iż przepisy wykonawcze wydane na podstawie ustawy o transporcie drogowym w dotychczasowym brzmieniu zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów, nie później jednak niż do dnia 31 grudnia 2010 r.
22. Artykuł 7 ust. 1 projektu zawiera przepis przejściowy stanowiący konsekwencję zmiany w ustawie o drogach publicznych właściwości organów w imieniu których nakładane będą kary za tzw. przejazdy nienormatywne bez zezwolenia, a art. 7 ust. 2 projektu zawiera przepis przejściowy związany z zmianą w ustawie o transporcie drogowym właściwości organów w postępowaniach o nałożenie kary pieniężnej przewidzianej tą ustawą za naruszenia ujawnione przez funkcjonariuszy Policji.
Projekt przewiduje, iż postępowania wszczęte w tych sprawach przed dniem wejścia w życie przepisów znowelizowanych prowadzone będą na podstawie przepisów obowiązujących odpowiednio w dniu wszczęcia postępowania o nałożenie kary pieniężnej (art. 7 ust. 1 projektu) oraz w dniu ujawnienia naruszenia (art. 7 ust. 2 projektu).
27. Artykuł 8 projektu zawiera przepis przejściowy stanowiący konsekwencję projektowanych w ustawie - Prawo o ruchu drogowym nowych kompetencji Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie nadzoru nad ruchem drogowym. Projekt przewiduje, iż postępowania wszczęte w tych sprawach przed dniem wejścia w życie przepisów znowelizowanych prowadzone będą na podstawie przepisów obowiązujących odpowiednio w dniu popełnienia wykroczenia.
23. Artykuł 9 pkt 1 projektu zawiera przepis wprowadzający, stanowiący konsekwencję projektowanego art. 20b ust. 4 ustawy o drogach publicznych, który przewiduje zakaz instalowania w pasie drogowym dróg publicznych, oraz eksploataowania (bieżącej obsługi) urządzeń rejestrujących lub obudów na te urządzenia przez podmioty inne niż Policja, zarządcy dróg, straże gminne (miejskie) oraz Inspekcja Transportu Drogowego.
Artykuł 9 pkt 2 projektu zawiera przepis wprowadzający, stanowiący konsekwencję projektowanych w ustawie - Prawo o ruchu drogowym nowych kompetencji Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie nadzoru nad ruchem drogowym. Projektowany przepis nakłada na podmioty eksploatujące stacjonarne urządzenia rejestrujące zainstalowane w pasie drogowym dróg publicznych obowiązek przekazania Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego wykazu rzeczowego tych urządzeń wraz z określeniem miejsca ich instalacji oraz wskazaniem typu urządzenia.
Przekazanie wykazu warunkuje możliwość sporządzenia przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego inwentaryzacji urządzeń rejestrujących, które eksploatować będzie po wejściu ustawy w życie Inspekcja Transportu Drogowego.

24. Artykuł 10 projektu przewiduje wejście jej przepisów w życie w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia, z zastrzeżeniem, iż w celu zapewnienia płynnego uruchomienia systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, projekt przewiduje że przepis art. 93 ust. 1 oraz ust. 9-9c ustawy o transporcie drogowym wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2011 r., zaś przepisy zawierające:
- kompetencje Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie nadzoru nad ruchem drogowym (art. 1 pkt 6 projektu w zakresie dotyczącym dodawanego art. 129g ust. 1-3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym);
 - zasady wykonywania automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym przy użyciu stacjonarnych urządzeń rejestrujących działających samoczynnie (art. 1 pkt 6 projektu w zakresie dotyczącym dodawanego art. 129h ust. 1-4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym);
 - zmiany w ustawie o drogach publicznych dotyczące obowiązków zarządców dróg zgodnie z kompetencjami Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie nadzoru nad ruchem drogowym (art. 3 pkt 1 projektu w zakresie dodawanego art. 20c ustawy o drogach publicznych);
- wejdą w życie z dniem 1 lipca 2011 r.

IV
Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne
Źródła finansowania
Ocena zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej
Wyniki przeprowadzanych konsultacji

1. Zgony na skutek obrażeń doznanych w wypadkach drogowych są głównym powodem śmierci z przyczyn nagłych. Od szeregu lat nadmierna prędkość jazdy niedostosowana do warunków ruchu jest główną przyczyną najpoważniejszych wypadków drogowych – nadmierna prędkość jest przyczyną jednego na trzy wypadki drogowe. Ratowanie życia ludzkiego na drogach to w ogromnej mierze również dążenie do ograniczenia rzeczywistej prędkości ruchu pojazdów. Przeciwdziałanie zjawisku jazdy z nadmierną prędkością wymaga kompleksowego podejścia do zagadnienia, z którego głównym elementem działania powinno być stworzenie skutecznego systemu automatycznej kontroli prędkości. Wejście w życie projektowanej ustawy umożliwi realizację tego celu. Proponowany w ustawie system stanowi również odpowiedź na społeczną potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa na drogach, dając jednocześnie organom Państwa skuteczne narzędzie do walki ze zjawiskiem jazdy z nadmierną prędkością.
2. Wejście w życie projektu ustawy i związany z nim spadek liczby wypadków w ruchu drogowym oraz ich ofiar pozytywnie wpłynie na wizerunek Polski u obywateli, w tym przedsiębiorców, z pozostałych państw europejskich. Problem bezpieczeństwa ruchu drogowego ma bowiem obecnie wymiar ponadnarodowy. Aktualne wskaźniki stanu bezpieczeństwa w Polsce należą do jednych z najwyższych w Europie i są ponad dwukrotnie wyższe od osiągniętych przez najbardziej rozwinięte państwa. W wymiernym zakresie ogranicza to aktywność turystyczną oraz gospodarczą obywateli tych państw na terytorium Polski. Jednocześnie, stwierdzić należy, iż liczne wypadki są dodatkową przyczyną znaczących utrudnień w ruchu po i tak mało przepustowej sieci dróg w Polsce. Ograniczenie liczby wypadków spowoduje więc z jednej strony wzrost liczby turystów oraz inwestorów w Polsce, z drugiej zaś strony pozytywnie wpłynie na drożność polskich dróg i rozwój regionalny. Wejście w życie ustawy nie wpłynie negatywnie na konkurencyjność transportu drogowego. Przewoźnicy oraz przedsiębiorstwa transportowe w rozkładach jazdy co do zasady uwzględniają istniejące ograniczenia prędkości.
3. Koszty budowy systemu mogą być refinansowane ze środków pochodzących z Unii Europejskiej. Budowa systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym uwzględnione zostało na liście indykatywnego wykazu dużych projektów w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013*. Koszt inwestycji został wstępnie oszacowany na 54 mln. euro. Utworzenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym wymagać będzie docelowo zatrudnienia 300 pracowników w latach 2010-2011. Powyższe oznacza wzrost wydatków budżetowych w 2010 r. o 13 mln. 296 tys. złotych na wynagrodzenia dodatkowych pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Łączny koszt budowy infrastruktury technicznej (informatycznej i teleinformatycznej) systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym wyniesie wraz z wynagrodzeniami 159 mln. 186 tys. złotych w latach 2010-2011. W przypadku refinansowania budowy systemu ze środków pochodzących z Unii Europejskiej, przewidywane koszty dla budżetu łącznie z wynagrodzeniami pracowników wyniosą 47 mln 522 tys. zł. w latach 2010-2011.

Koszty budżetowe zostały oszacowane w oparciu o obowiązujący wskaźnik refinansowania z uwzględnieniem zasad uznawania kosztów za koszty kwalifikowane, w tym w szczególności w zakresie osobowych kosztów zatrudnienia personelu kluczowego oraz bieżących kosztów operacyjnych działalności. Przyjęty wzrost zatrudnienia uwzględnia czasochłonność postępowania wyjaśniającego w postępowaniu w sprawach o wykroczenia. Oceniając koszty i korzyści wynikające z utworzenia automatycznego systemu nadzoru nad ruchem drogowym wskazać należy, iż według danych Unii Europejskiej jedna ofiara śmiertelna wypadku to koszt 1 mln. Euro dla gospodarki oraz budżetu państwa. Tyle kosztuje wykształcenie nowego pracownika, utrata korzyści wynikających z zaprzestania świadczenia pracy przez ofiarę wypadku, przeprowadzenie akcji ratunkowej oraz często przewlekłego jej leczenia, a także świadczenia społeczne dla rodziny ofiary oraz odszkodowania wypłacane przez firmy ubezpieczeniowe. Porównując koszty budowy i utrzymywania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym w wybranych państwach członkowskich Unii Europejskiej do społecznych kosztów wypadków drogowych, współczynnik korzyści wynosi 4:1.

4. Projekt ustawy wprowadza szereg zmian do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zmianami). Do najważniejszych projektowanych zmian należy stworzenie w strukturze Głównego Inspektoratu Drogowego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Projekt wprowadza też zmiany w następujących ustawach: ustawie z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń, ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia oraz ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
5. Projektowana ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej. Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej. Projekt nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej. Projektowana ustawa stanowi wykonanie Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (*European Road Safety Action Programme*), Bruksela 2003, COM(2003) 311 final.
6. Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych ustaw dotyczy Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz Policji w zakresie wynikającym z nowej kompetencji Inspekcji Transportu Drogowego do nadzoru nad ruchem drogowym z wykorzystaniem urzędów rejestrujących i przeniesienia w tym zakresie zadań związanych z prowadzeniem postępowań w sprawach dotyczących wybranych naruszeń przepisów ruchu Drogowego z zakresu zadań Policji do zakresu zadań Inspekcji realizowanych przez Głównego Inspektora. Projekt ustawy został uzgodniony z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendantem Głównym Policji, Ministrem Sprawiedliwości, Prokuratorem Krajowym, Ministrem Infrastruktury, Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Ministrem Finansów.
Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), z chwilą skierowania projektu ustawy do prac w komisji zostanie on opublikowany na stronach internetowych Sejmu.

V

Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych

1. Na podstawie artykułu 129g ust. 4 **minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób, tryb oraz warunki techniczne gromadzenia, przetwarzania, udostępniania i usuwania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego utrwalonych obrazów i danych, uwzględniając dokumentację i zakres czynności niezbędne do przeprowadzenia postępowania w sprawach o wykroczenia, o których mowa w ust. 1, oraz konieczność ochrony zarejestrowanych danych przed nieuprawnioną ingerencją i ujawnieniem.**

Potrzeba wydania rozporządzenia wynika z konieczności określenia szczegółowych zasad i wytycznych dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie gromadzenia, przetwarzania, udostępniania i usuwania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego utrwalonych obrazów i informacji w sposób zapewniający z jednej strony możliwość realizacji przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego jego nowych ustawowych zadań, zaś z drugiej strony w sposób zapewniający ochronę zarejestrowanych obrazów i informacji przed ingerencją i nieuprawnionym ujawnieniem. Rozporządzenie określać będzie w szczególności szczegółowe warunki techniczne gromadzenia utrwalonych danych oraz zasady ich udostępniania uprawnionym organom, a także zawierać będzie katalog przesłanek usuwania zarejestrowanych danych.

Rozporządzenie zawierać będzie:

- 1) w zakresie sposobu gromadzenia danych:
 - a) wymagania techniczno-funkcjonalne urządzeń i programów komputerowych rejestrujących określające metody gromadzenia danych w sposób uwzględniający aktualne warunki i dostępne technologie oraz postęp technologiczny;
 - b) wymagania dotyczące technicznych środków zabezpieczenia danych, w tym algorytmów szyfrujących zgodnych z aktualnie obowiązującymi i wykorzystywanymi standardami;
 - c) wymagania techniczne dotyczące formatu i parametrów technicznych gromadzonych obrazów;
 - d) wymagania dotyczące formatu i struktury gromadzonych danych;
- 2) w zakresie przetwarzania danych:
 - a) wymagania dotyczące urządzeń i programów komputerowych przetwarzających dane w sposób zapewniające, że przetwarzane dane i obrazy nie ulegną modyfikacji lub zniekształceniu oraz zostanie zachowana spójność zarejestrowanych danych;
 - b) wymagania zapewniające rejestrację wszelkiej aktywności (wszystkich „transakcji”) w systemie przetwarzającym dane;
- 3) w zakresie udostępniania danych:
 - a) minimalne wymagania techniczne jakie musi spełnić uprawniony podmiot aby otrzymywać informacje z systemu za pomocą bezpośredniego bezpiecznego kanału transmisji danych z bezpośrednim dostępem do systemu;
 - b) zasady przyznawania bezpośredniego dostępu do systemu oraz procedury podłączenia do bezpośredniego, bezpiecznego kanału transmisji danych na wniosek uprawnionych podmiotów;
 - c) zakres, strukturę i format udostępnianych danych;
- 4) wymagania dotyczące przesłanek i procedur związanych z usuwaniem danych;
- 5) zakres dokumentacji związanej z gromadzeniem i przetwarzaniem danych.

2. Na podstawie artykułu 129g ust. 5 **minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Sprawiedliwości, uwzględniając zakres niezbędnych danych oraz konieczność zapewnienia jednolitości dokumentów, określi w drodze rozporządzenia wzory dokumentów stosowanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w postępowaniu, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.**

Przedmiotowe rozporządzenie określać będzie wzory dokumentów stosowanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w prowadzonych przez niego postępowaniach w sprawach o wykroczenia za wybrane naruszenia przepisów drogowych. Ze względu na automatyzację postępowania, dokumenty te winny być zestandaryzowane i mieć postać jednolitych formularzy. Rozporządzenie określi wzory w szczególności następujących dokumentów:

- 1) zawiadomienia o ujawnieniu naruszenia wszczęciu postępowania;
- 2) formularza wyjaśnień;
- 3) oświadczenia kierującego pojazdem.

Wzory dokumentów powinny określać strukturę i zakres informacyjny stosowanych formularzy uwzględniając wymagania związane z automatycznym przetwarzaniem informacji w zakresie rozpoznawania pisma oraz poszczególnych elementów formularza, tak aby możliwe było wyeliminowanie błędów przetwarzania przy jednoczesnym zapewnieniu czytelności i rozpoznawalności dokumentów w procesie automatycznym.

3. Na podstawie artykułu 129h ust. 5 **minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie przyczyny i lokalizację wypadków drogowych, przeciwdziałanie tym wypadkom oraz wdrażanie kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, określi w drodze rozporządzenia warunki lokalizacji w pasach dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, sposób dokonywania pomiarów i przetwarzania przez te urządzenia zarejestrowanych danych, a także szczegółowe warunki dokonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem przenośnych bądź zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących.**

Zgodnie z projektem ustawy naruszenia przepisów ruchu drogowego popełniane przez kierujących pojazdami będą mogły być rejestrowane przez różne organy kontroli ruchu drogowego wykorzystujące również urządzenia rejestrujące, w tym działające samoczynnie.

Automatyzacja systemów nadzoru nad ruchem drogowym wymaga uporządkowania warunków lokalizacji urządzeń rejestrujących na drogach oraz sposobu dokonywania przez te urządzenia pomiarów. Jednocześnie, celem zapewnienia efektywnego działania systemu, w tym w szczególności maksymalizacji jego prewencyjnego oddziaływania koniecznym jest określenie warunków użytkowania przenośnych urządzeń rejestrujących przez strażę gminne (miejskie) oraz warunków dokonywania pomiarów za pomocą tych urządzeń.

Ich określenie w drodze rozporządzenia przeciwdziałać będzie również sytuacjom, w których to samo naruszenie mogłoby zostać zarejestrowane zarówno przez urządzenie stacjonarne jak i przez urządzenie przenośne eksploatowane przez straż gminną (miejską).

Stąd, istnieje konieczność określenia jednolitych:

- 1) warunków lokalizacji w pasach dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, a także szczegółowych warunków dokonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem przenośnych bądź zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących z uwzględnieniem zgodnie z wytycznymi do wydania rozporządzenia celu w postaci maksymalizacji funkcji prewencyjnej, co zrealizowane winno być w szczególności w oparciu takie dane i informacje jak:
 - a) kategoria i rodzaj drogi;
 - b) obowiązujące na danej drodze ograniczenia prędkości;
 - c) analizy ruchu oraz przyczyn i lokalizacji wypadków drogowych, które pozwolą wyznaczyć miejsca niebezpieczne, gdzie występuje istotne ryzyko kolejnych wypadków;
 - d) lokalizacja istniejących bądź planowanych stacjonarnych urządzeń rejestrujących;
- 2) sposobu dokonywania pomiarów i przetwarzania przez te urządzenia zarejestrowanych danych, co obejmuje w szczególności standardy techniczne oraz normy w zakresie uwzględniania błędów pomiaru.

4. Artykuł 5 pkt 2 projektowanej ustawy przewiduje nowelizację art. 50a ustawy o transporcie drogowym, który zawiera delegację do wydania rozporządzenia określającego tryb i sposób przeprowadzania kontroli używanego w pojeździe paliwa. Nowelizacja powołanej delegacji jest konsekwencją zmiany brzmienia art. 50 pkt 8 ustawy o transporcie drogowym.

Zgodnie z art. 50a tej ustawy w znowelizowanym brzmieniu **minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb kontroli używanego w pojeździe paliwa, uwzględniając sposób przeprowadzenia kontroli i badania próbek paliwa.**

Projektowana zmiana brzmienia pkt 8 w art. 50 ustawy o transporcie drogowym (art. 5 pkt 1 lit. b projektu) odzwierciedla dotychczasowe doświadczenia inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w tym zakresie, tak aby kontrola rodzaju używanego paliwa mogła być skuteczna i prowadziła do faktycznej ochrony interesów ekonomicznych państwa. W oparciu bowiem o obecne brzmienie nowelizowanego przepisu kontrola używanego paliwa odbywa się poprzez pobranie jego próbki ze zbiornika pojazdu, tymczasem używanie paliwa innego niż do celów napędowych (np. opałowego) odbywa się najczęściej z obejściem zbiornika pojazdu. Proponowana zmiana umożliwi pobieranie w czasie kontroli używanego paliwa jego próbek z instalacji zasilającej silnik również na odcinku za fabrycznym zbiornikiem. Wejście projektowanej nowelizacji skutkować więc będzie możliwością kontroli faktycznie używanego w pojeździe paliwa, również w przypadkach, gdy w pojeździe wprowadzone zostały obejścia fabrycznego zbiornika na paliwo.

Stąd, w konsekwencji zachodzi również konieczność odpowiedniej nowelizacji art. 50a tej ustawy z delegacją do wydania rozporządzenia określającego tryb i sposób przeprowadzania kontroli używanego w pojeździe paliwa, w tym w szczególności:

- 1) metody przeprowadzania oceny (typu prób) rodzaju używanego w pojeździe paliwa;
- 2) miejsca (elementy instalacji paliwowej), z których mogą być pobierane próbki paliwa;
- 3) zasady pobierania próbek paliwa do kontroli oraz ich przelewania lub przetłaczania;
- 4) zasady oraz przesłanki przekazywania próbek pobranego paliwa do analizy laboratoryjnej;
- 5) liczbę oraz ilość pobieranych do kontroli próbek;
- 6) zasady postępowania z pozostałościami pobranego paliwa oraz ze zlewkami.

5. Ponadto, art 5 pkt 4 projektowanej ustawy przewiduje nowelizację art. 52 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, który zawiera delegację do wydania rozporządzenia określającego tryb i sposób przeprowadzania kontroli używanego w pojeździe paliwa. Nowelizacja powołanej delegacji jest konsekwencją zmiany brzmienia art. 52 ust. 1 oraz dodawanych w tym artykule ust. 1a-1c ustawy o transporcie drogowym.

Zgodnie z art. 52 ust. 2 tej ustawy w znowelizowanym brzmieniu **organizację Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i delegatur, w tym terytorialny zasięg działania delegatur oraz wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego będące ich siedzibami, określi statut nadany w drodze zarządzenia przez Prezesa Rady Ministrów.**

Projektowana zmiana art. 52 ust. 1 i następnych stanowi konsekwencję projektowanego przepisu art. 129g ust. 3 organem Inspekcji właściwym w sprawach związanych z działaniem system nadzoru nad ruchem drogowym jest Główny Inspektor Transportu Drogowego obsługiwany przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego, w skład którego wchodzi delegatury terenowe. Jak zostało to już wskazane tylko stworzenie scentralizowanego systemu umożliwia jego unifikację co w przypadku istotnej automatyzacji jest warunkiem jego sprawnego i efektywnego działania. Mając na względzie ich zadania, delegatury terenowe będą tworzone z uwzględnieniem w szczególności układu sieci drogowej oraz rodzaju i natężenia ruchu drogowego. Stąd, liczba delegatur terenowych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego będzie mniejsza niż liczba Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego. Rozwiązanie takie umożliwi sprawne działanie systemu bez tworzenia nowych instytucji w administracji, co w konsekwencji umożliwia racjonalne gospodarowanie zasobami ludzkimi i ograniczy koszty (wydatki) finansowane ze środków publicznych. Działanie Głównego Inspektora Transportu Drogowego poprzez delegatury terenowe Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, które będą realizować zadania wynikające z art. 129g ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, umożliwi sprawne prowadzenie postępowań w tych sprawach, lepszą współpracę z zarządcami dróg oraz Policją, a także ułatwi kontakt obywateli z organem prowadzącym postępowanie. Konsekwencją nowelizacji wyżej wskazanych przepisów jest konieczność zmiany zakresu delegacji zawartej w art. 52 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym. Na podstawie przedmiotowej delegacji Prezes Rady Ministrów nadając statut Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego określi w szczególności:

- 1) organizację Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i delegatur terenowych Inspektoratu;
- 2) terytorialny zasięg działania delegatur oraz wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego będące ich siedzibami;
- 3) zakresy czynności Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz jego zastępców;
- 4) komórki organizacyjne Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego;
- 5) organizację wewnętrzną, szczegółowy zakres zadań i tryb pracy komórek organizacyjnych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego;
- 6) tryb nadania Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego regulaminu organizacyjnego;
- 7) tryb powoływania przy Głównym Inspektorze Transportu Drogowego stałych lub doraźnych zespołów opiniodawczych lub doradczych.

Warszawa, 22 czerwca 2010 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia
w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej komisyjnego projektu
ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie
niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Krzysztof
Tchórzewski)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2009 r. Nr 5, poz. 47, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw ma na celu stworzenie systemu zapobiegającego masowemu przekraczaniu dopuszczalnej prędkości w ruchu drogowym. Służyć ma temu przede wszystkim system urządzeń rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami.

Ponadto, projekt przewiduje rozszerzenie uprawnień Inspekcji Transportu Drogowego oraz doprecyzowanie uprawnień straży gminnych. Projekt ustawy przewiduje także zmianę:

- ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2007 r. Nr 109, poz. 765, ze zm.),
- ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, ze zm.),
- ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz.U. z 2008 r. Nr 133, poz. 848, ze zm.),
- ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, ze zm.).

Projekt zawiera przepisy przejściowe. Ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem części przepisów, które mają wejść w życie z dniem 1 stycznia 2011 r. lub 1 lipca 2011 r.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

W zakresie objętym projektem ustawy nie ma wiążących aktów prawa Unii Europejskiej. Istnieją jednak akty niewiążące, które zachęcają państwa członkowskie do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego m.in. przez zapobieganie (w szczególności przy wykorzystaniu urządzeń rejestrujących) przekroczeniom dozwolonej prędkości. W szczególności należy zwrócić uwagę na: Komunikat Komisji – Program działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: Zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do 2010 r.: wspólna odpowiedzialność (dokument COM(2003) 311 final) oraz na rezolucję Parlamentu Europejskiego w sprawie Europejskiego Programu działania na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: Zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do 2010 r.: wspólna odpowiedzialność (Dz. Urz. UE C 227E z 21.9.2006 r. s. 609).

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Opiniowany projekt ustawy zmierza do realizacji postulatów wyrażonych w – przywołanych w punkcie 2 – opinii niewiążących aktach Unii Europejskiej. Stworzenie sieci urządzeń rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami ma doprowadzić do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych. Projekt ustawy nie jest jednak objęty wiążącymi przepisami prawa Unii Europejskiej.

4. Konkluzje

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw nie jest objęty wiążącym prawem Unii Europejskiej.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Warszawa, 22 czerwca 2010 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia

**w sprawie stwierdzenia, czy komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy –
Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw
(przedstawiciel wnioskodawców: poseł Krzysztof Tchórzewski) jest
projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art.
95a Regulaminu Sejmu**

Stosownie do art. 95a ust. 1 Regulaminu Sejmu, projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej jest projekt ustawy mającej na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw ma na celu stworzenie systemu zapobiegającego masowemu przekraczaniu dopuszczalnej prędkości w ruchu drogowym. Służyć ma temu przede wszystkim system urządzeń rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami.

Ponadto, projekt przewiduje rozszerzenie uprawnień Inspekcji Transportu Drogowego oraz doprecyzowanie uprawnień straży gminnych. Projekt ustawy przewiduje także zmianę:

- ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2007 r. Nr 109, poz. 765, ze zm.),
- ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, ze zm.),
- ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz.U. z 2008 r. Nr 133, poz. 848, ze zm.),
- ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, ze zm.).

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw nie jest objęty wiążącymi przepisami prawa Unii Europejskiej. Projekt nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a Regulaminu Sejmu.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski