



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja

Druk nr 1147

Warszawa, 17 stycznia 2013 r.

Pani
Ewa Kopacz
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 o ruchu drogowym i ustawy - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Patryka Jakiego.

(-) Jacek Bogucki; (-) Andrzej Dera; (-) Mieczysław Golba; (-) Tomasz Górski; (-) Patryk Jaki; (-) Beata Kempa; (-) Arkadiusz Mularczyk; (-) Józef Rojek; (-) Andrzej Romanek; (-) Edward Siarka; (-) Piotr Szeliga; (-) Tadeusz Woźniak; (-) Jan Ziobro; (-) Kazimierz Ziobro; (-) Jarosław Żaczek.

USTAWA
z dnia
o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym i ustawy Kodeks postępowania w sprawach
o wykroczenia.

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., Poz. 1137 j.t.) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) W art. 129 g ust. 2 w pkt. 4 kropkę na końcu zdania zastępuje się średnikiem, a po pkt. 4 dodaje się pkt 5 o następującej treści:

„5) zapewni rozmieszczenie stacjonarnych urządzeń rejestrujących jedynie w celu zapewnienia bezpieczeństwa w pasie drogowym uczestnikom ruchu i osobom postronnym, bez stosowania przy rozmieszczaniu stacjonarnych urządzeń rejestrujących kryterium zysku z wyegzekwowanych grzywien.”;

- 2) W art. 129 h ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie przyczyny i lokalizację wypadków drogowych, przeciwdziałanie tym wypadkom, lokalizację miejsc narażających na uczestnictwo w wypadku osoby postronne ze szczególnym uwzględnieniem ochrony dzieci w drodze do szkoły oraz wdrażanie kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) *warunki lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem zasady, że instalowana i używana jest obudowa wraz z urządzeniem rejestrującym;*
- 2) *sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem oddziaływania prewencyjnego poprzez zapewnienie odpowiedniej widoczności;*
- 3) *sposób dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące, z uwzględnieniem progów prędkości dostosowanych do obowiązującego na drodze ograniczenia prędkości oraz przetwarzania przez te urządzenia zarejestrowanych danych, a także biorąc pod uwagę możliwość błędu kierowcy do 10 km/h włącznie w utrzymaniu dopuszczalnej prędkości ujednoliconą dla wszystkich urządzeń rejestrujących;*
- 4) *zasady rozmieszczenia urządzeń rejestrujących w terenie zabudowanym i poza terenem zabudowanym z zastosowaniem jedyne kryterium w postaci zachowania bezpieczeństwa w pasie drogowym uczestnikom*

ruchu i osobom postronnym bez stosowania kryterium zysku z wyegzekwowanych grzywien;

5) *ilość stacjonarnych urzędzeń rejestrujących nieprzekraczająca 100 w skali całego kraju oraz zasady ich rozdziału pomiędzy poszczególne jednostki Inspekcji Transportu Drogowego;*

6) *szczegółowe warunki wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129 b ust. 4, w tym obowiązku oznakowania miejsc prowadzenia kontroli.”;*

3) Po art. 129 h dodaje się art. 129 ha o następującym brzmieniu:

„Art. 129 ha. 1. Tworzy się Fundusz Poszkodowanych w Wypadkach Komunikacyjnych, zwany dalej "Funduszem Poszkodowanych", którego dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

2. Fundusz jest państwowym funduszem celowym.

3. Organy i podmioty obowiązane do pobrania i przekazania lub uiszczenia należności na rzecz Funduszu Poszkodowanych mają obowiązek, w terminie, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 9:

1) *przekazywać należne kwoty na rachunek Funduszu Poszkodowanych;*

2) *sporządzać i przysyłać ministrowi właściwemu do spraw transportu miesięczne sprawozdania z pobranych i przekazanych lub uiszczonych należności.*

4. Od nieterminowo przekazanych lub uiszczonych należności pobiera się odsetki za zwłokę, w wysokości odsetek należnych za nieterminowe regulowanie zobowiązań podatkowych.

5. Do należności na rzecz Funduszu Poszkodowanych oraz odsetek za zwłokę stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują ministrowi właściwemu do spraw transportu.

6. Dochodami Funduszu Poszkodowanych są wszelkie kwoty uzyskane na podstawie grzywien nałożonych w formie mandatu karnego, mandatu zaocznego lub wskutek złożonego wniosku o ukaranie lub orzeczeniami zapadłymi w postępowaniach odwoławczych, w związku z uprawnieniami przysługującymi:

1) *Policji na podstawie art. 129 ust. 2 pkt 9 a;*

2) *kontroli ruchu drogowego na podstawie art. 129 a ust. 1 pkt 3 b;*

3) kontroli ruchu drogowego w gminach lub miastach, które utworzyły straż gminną (miejską) może być wykonywana przez strażników gminnych (miejskich) na podstawie art. 129 b ust. 3 pkt 3;

4) Inspekcji Transportu Drogowego na podstawie art. 129 g.

7. Ściągnięcie należności i odsetek, o których mowa w ust. 5, następuje na podstawie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji - w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

8. Wydatki Funduszu Poszkodowanych są przeznaczone na finansowanie pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych i poprawy bezpieczeństwa na drogach z wyłączeniem finansowania urzędzeń rejestrujących.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy sposób i terminy przekazywania środków na rzecz Funduszu Poszkodowanych;
- 2) zasady i tryb dokonywania wypłat ze środków Funduszu Poszkodowanych;
- 3) zakres i zasady finansowania z Funduszu Poszkodowanych poprawy bezpieczeństwa na drogach;
- 4) wzór miesięcznego sprawozdania zawierającego kwoty należności pobranych i przekazanych lub uiszczonych na rachunek Funduszu Poszkodowanych.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2008 r., Nr 133, poz. 848 z późn. zm.¹) art. 100 otrzymuje brzmienie:

„Art. 100. Ściąganie grzywny nałożonej w drodze mandatu karnego następuje w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Grzywna ta stanowi dochód budżetu państwa, a gdy nałoży ją funkcjonariusz organu podległego władzom jednostki samorządu terytorialnego - stanowi dochód tej jednostki samorządu chyba, że ustawa stanowi inaczej.”.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie w terminie miesiąca od dnia ogłoszenia.

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 214, poz. 1344 i Nr 237, poz. 1651, z 2009 r. Nr 178, poz. 1375, Nr 190, poz. 1474 i Nr 206, poz. 1589, z 2010 r. Nr 182, poz. 1228, Nr 197, poz. 1307 i Nr 225, poz. 1466, z 2011 r. Nr 217, poz. 1280, Nr 240, poz. 1431 i Nr 244, poz. 1454 oraz z 2012 r., poz. 1101.

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel wydania ustawy

W obecnej sytuacji urządzenia rejestrujące, do których zaliczają się m.in. fotoradary stacjonarne służą przede wszystkim zwiększaniu przychodów budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Niestety zapomina się o podstawowej funkcji urządzeń rejestrujących, jaką jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W obecnym stanie fotoradary niejednokrotnie ustawiane są w miejscach, które z punktu widzenia użytkownika drogi oraz pieszych są miejscami bezpiecznymi i niezagrażającymi zdrowiu lub życiu, jeżeli założy się, że pojazd użytkowany jest przez kierowcę w sposób zwyczajowo przyjęty. Coraz częściej spotyka się urządzenia rejestrujące na prostym, bezpiecznym odcinku drogi lub na drogach wylotowych z miast, gdzie zarówno drogi, jak i ich otoczenie pozwalają na bezpieczne korzystanie z pasa ruchu ze zwiększoną prędkością bez ryzyka dla innych użytkowników drogi oraz pieszych.

W związku z powyższym niezbędne stało się ustawowe zdefiniowanie przypadków, w których użycie urządzeń rejestrujących przez odnośne organy jest uzasadnione. Przy posługiwaniu się urządzeniami rejestrującymi jedynym kryterium ich stosowania powinno być bezpieczeństwo w ruchu drogowym nie zaś potencjalne wpływy, które przyniesione zostaną przez nałożenie grzywnien na rzecz Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego. Punktem wyjścia przy tworzeniu przedmiotowej nowelizacji było właśnie to założenie. Również wszystkie plany zwiększenia ilości fotoradarów uznać należy za mające na celu jedynie zwiększenie wpływów na rzecz Skarbu Państwa, a nie zwiększenie bezpieczeństwa na drogach. W związku z powyższym w przedmiotowej nowelizacji ograniczona została ilość fotoradarów, która być stosowana na terenie kraju.

Również same wpływy z urządzeń rejestrujących zostaną w całości przekazane na rzecz państwowego, celowego Funduszu Poszkodowanych w Wypadkach Komunikacyjnych, którego dysponentem będzie Minister Transportu. Fundusz ten przeznaczać będzie uzyskane środki na finansowanie pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych i poprawy bezpieczeństwa na drogach z wyłączeniem finansowania urządzeń rejestrujących. Tym samym uszczuplone zostaną wpływy Skarbu Państwa czerpane dotychczas z nałożonych wskutek funkcjonowania urządzeń rejestrujących mandatów.

Niniejsza nowelizacja wychodzi przede wszystkim naprzeciw oczekiwaniom społecznym zwiększenia bezpieczeństwa na drogach oraz zaprzestania stosowania przez służby państwowe urządzeń rejestrujących w celu zwiększenia dochodów Skarbu Państwa.

2. Stan rzeczywisty w normowanej dziedzinie

Dotychczas w normowanej dziedzinie kryterium bezpieczeństwa na drogach przy usytuowaniu urządzeń rejestrujących schodziło na dalszy plan. Podstawowym kryterium w rozmieszczaniu i ustalaniu liczby urządzeń rejestrujących było zwiększenie dochodów Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego. Urządzenia rejestrujące ustawiane są obecnie w znacznej mierze w miejscach, w których można bezpiecznie korzystać z pasa ruchu poruszając się z relatywnie większą prędkością. Urządzenia rejestrujące nie są natomiast lub

bardzo rzadko umiejscawiane są w okolicach szkół i innych miejsc, w których pojazdy sprawiają realne zagrożenie.

Obecnie wpływy z urządzeń rejestrujących w całości przekazywane są na rzecz Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego.

3. Różnica pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Ustawowe uregulowanie ilości stacjonarnych urządzeń rejestrujących. Zmniejszenie liczby fotoradarów do nieprzekraczającej 60 w skali kraju, co stanowi zmniejszenie ilościowe o 80% w stosunku do ilości, która według rządu ma znaleźć się na polskich drogach w 2013 r.

Doprecyzowanie celów, którym służy posługiwanie się przez odnośne organy urządzeniami rejestrującymi stawiające nacisk na zwiększenie bezpieczeństwa na drogach, usytuowanie w miejscach, w których rzeczywiście fotoradary są potrzebne, top znaczy przy szkołach, miejscach, w których jest duże natężenie pieszych. Jako przesłankę usytuowania urządzeń rejestrujących wyłączono kryterium zysku, który mógłby zostać uzyskany wskutek wyegzekwowania grzywien wystawionych na podstawie mandatów karnych oraz ewentualnych innych podstaw.

Ponadto stworzony został dysponowany przez Ministra Transportu państwowy, celowy Fundusz Poszkodowanych w Wypadkach Komunikacyjnych, który będzie jedynym beneficjentem kwot uzyskanych z działania urządzeń rejestrujących. Wpływy z działania fotoradarów przekazane zostaną w całości na rzecz tego Funduszu, co sprawiło, że konieczna stała się zmiana również art. 100 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, który w obecnym brzmieniu umożliwi przekazanie na podstawie ustawy wpływów z postępowania mandatowego na rzecz podmiotów innych niż Skarb Państwa i jednostki samorządu terytorialnego.

4. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne

Proponowana nowelizacja przyniesie pozytywne skutki społeczne w postaci poprawy bezpieczeństwa na drogach. Utworzenie Funduszu Poszkodowanych wpłynie pozytywnie na opiekę ze strony państwa nad osobami poszkodowanymi w wypadkach komunikacyjnych.

Projektodawcy nie dopatryli się skutków gospodarczych wprowadzanej nowelizacji, z uwagi na fakt, iż urządzenia rejestrujące będą nadal obsługiwane przez dotychczasowe podmioty, które będą decydowały o ich zakupie. Środki finansowe uzyskiwane na podstawie grzywien, zostaną przeniesione i zakwalifikowane jako środki pozabudżetowe, które zasila specjalnie powołany Fundusz Poszkodowanych.

W wyniku projektowanej nowelizacji wnioskodawcy przewidują spadek wpływów do budżetu państwa, spowodowany reorganizacją procesu pozyskiwania środków finansowych uzyskanych na podstawie grzywien, nałożonych w formie mandatu karnego lub mandatu zaocznego z tytułu przekroczenia prędkości. Zgodnie z założeniami projektu, ww. środki przekazywane będą do utworzonego Funduszu Poszkodowanych i będą stanowiły jego dochód. Wydatki Funduszu Poszkodowanych będą przeznaczone na sfinansowanie pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych i poprawy bezpieczeństwa na drogach. Środki te, nie będą mogły być wydatkowane na zakup urządzeń rejestrujących. Koszty utrzymania urządzeń rejestrujących spoczywać będą na jednostkach, które posługują się tymi urządzeniami. Planowane wpływy do Funduszu Poszkodowanych w pierwszym roku

jego działalności mogą opiewać na kwotę ok. 200 milionów złotych. Dysponentem ww. Funduszu będzie minister właściwy do spraw transportu.

Skutki prawne wprowadzanej nowelizacji zostały omówione w punkcie 3 uzasadnienia.

5. Źródła finansowania jeżeli projekt niesie obciążenia dla budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego

Przedmiotowa nowelizacja nie przynosi obciążenia dla budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego.

6. Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych

Niniejszy projekt ustawy wymaga wydania przez ministra transportu dwóch rozporządzeń. Pierwsze wymaga modyfikacji istniejącego rozporządzenia wydanego na podstawie art. 129 h ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w którym powinny zostać uregulowane (i) warunki lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem zasady, że instalowana i używana jest obudowa wraz z urządzeniem rejestrującym, (ii) sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem oddziaływania prewencyjnego poprzez zapewnienie odpowiedniej widoczności, (iii) sposób dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące, z uwzględnieniem progów prędkości dostosowanych do obowiązującego na drodze ograniczenia prędkości oraz przetwarzania przez te urządzenia zarejestrowanych danych, a także biorąc pod uwagę możliwość błędu kierowcy do 10 km/h włącznie w utrzymaniu dopuszczalnej prędkości ujednoliconą dla wszystkich urządzeń rejestrujących, (iv) zasady rozmieszczenia urządzeń rejestrujących w terenie zabudowanym i poza terenem zabudowanym z zastosowaniem jedyne kryterium w postaci zachowania bezpieczeństwa w pasie drogowym uczestnikom ruchu i osobom postronnym bez stosowania kryterium zysku z wyegzekwowanych grzywien, (v) ilość stacjonarnych urządzeń rejestrujących nieprzekraczająca 60 w skali całego kraju oraz zasady ich rozdziału pomiędzy poszczególne jednostki Inspekcji Transportu Drogowego oraz (vi) szczegółowe warunki wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129 b ust. 4, w tym obowiązku oznakowania miejsc prowadzenia kontroli.

Drugie z rozporządzeń wynika z wprowadzenia w ustawie Prawo o ruchu drogowym Funduszu Poszkodowanych w Wypadkach Komunikacyjnych. W przedmiotowym rozporządzeniu Minister Transportu powinien określić: (i) szczegółowy sposób i terminy przekazywania środków na rzecz Funduszu Poszkodowanych, (ii) zasady i tryb dokonywania wypłat ze środków Funduszu Poszkodowanych, (iii) zakres i zasady finansowania z Funduszu Poszkodowanych poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz (iv) wzór miesięcznego sprawozdania zawierającego kwoty należności pobranych i przekazanych lub uiszczonych na rachunek Funduszu Poszkodowanych.

7. Ocena zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Projekt niniejszej ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, 30 stycznia 2013 r.

BAS- WAPEiM-113/13

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia prawna dotycząca zgodności z prawem Unii Europejskiej
poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym i
ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (przedstawiciel
wnioskodawców: poseł Patryk Jaki)**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r., poz. 32 i 819) sporządza się następującą opinię:

I. Przedmiot projektu ustawy

Przedmiotem projektu ustawy jest nowelizacja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zmianami), zwanej dalej uprd, oraz ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (t.j. Dz. U. z 2008 r. Nr 133, poz. 848, ze zmianami).

Celem projektu ustawy jest zmiana przepisów dotyczących zasad rozmieszczenia w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących poprzez określenie m. in. kryterium lokalizacji tych urządzeń, którym jest zachowanie bezpieczeństwa w pasie drogowym uczestnikom ruchu i osobom postronnym oraz określenie maksymalnej liczby tych urządzeń. Zmiana art. 129 h uprd dotyczy upoważnienia ustawowego dla ministra do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowych warunków obejmujących: lokalizację, oznakowanie, sposób dokonywania pomiarów, rozmieszczanie stacjonarnych urządzeń rejestrujących.

Ponadto projektodawcy zaproponowali stworzenie państwowego funduszu celowego (Funduszu Poszkodowanych w Wypadkach Komunikacyjnych), którego dochodami mają być wszelkie kwoty uzyskane na podstawie grzywien orzekanych w związku z naruszeniami przepisów ruchu drogowego ujawnionymi za pomocą urzędów rejestrujących. Projekt zawiera również propozycję zmiany Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, która w zamierzeniu projektodawców umożliwić ma przekazywanie całości kwot pochodzących z grzywien, o których mowa w poprzednim zdaniu na rzecz Funduszu Poszkodowanych w Wypadkach Komunikacyjnych.

Projektowana ustawa ma wejść w życie w terminie miesiąca od dnia ogłoszenia.

II. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

W zakresie objętym projektem ustawy nie ma wiążących aktów prawa Unii Europejskiej. Istnieją jednak akty o charakterze niewiążącym, które zachęcają państwa członkowskie do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego m.in. przez zapobieganie przekroczeniom dozwolonej prędkości. W szczególności należy zwrócić uwagę na: komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020 (KOM(2010) 389 wersja ostateczna); komunikat Komisji: Program działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: Zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do 2010 r.: wspólna odpowiedzialność (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 227 z 21.9.2006 r. s. 609).

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

Opiniowany projekt ustawy zmierza do realizacji postulatów wyrażonych we wskazanych w pkt II niniejszej opinii niewiążących aktach Unii Europejskiej. Zmiana zasad rozmieszczania w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urzędów rejestrujących ma doprowadzić do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych. Celem utworzenia Funduszu Poszkodowanych w Wypadkach Komunikacyjnych jest poprawa sytuacji ofiar kolizji drogowych. Projekt ustawy nie jest objęty wiążącymi przepisami prawa Unii Europejskiej.

Należy zwrócić uwagę, że materia, której będzie dotyczyło rozporządzenie ministra do spraw transportu, przyjmowane na podstawie

projektowanego art. 129 h uprd, jest objęta zakresem dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. WE L 204 z 21.7.1998 r., str. 37, ze zmianami; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne r. 13, t. 20, str. 337, ze zmianami), zwanej dalej dyrektywą. W związku z tym opiniowany projekt ustawy zawierający delegację ustawową do przyjęcia rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu nie podlega notyfikacji w trybie dyrektywy, natomiast rozporządzenie przyjęte na podstawie projektowanego art. 129 h uprd będzie podlegało notyfikacji w trybie art. 8 dyrektywy.

IV. Konkluzja

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym i ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia nie jest objęty wiążącym prawem Unii Europejskiej.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Zbigniew Wrona

Warszawa, 30 stycznia 2013 r.

BAS- WAPEiM-114/13

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym i ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Patryk Jaki) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a Regulaminu Sejmu

Przedmiotem projektu ustawy jest nowelizacja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zmianami), zwanej dalej uprd, oraz ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (t.j. Dz. U. z 2008 r. Nr 133, poz. 848, ze zmianami).

Celem projektu ustawy jest zmiana przepisów dotyczących zasad rozmieszczenia w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących poprzez określenie m. in. kryterium lokalizacji tych urządzeń, którym jest zachowanie bezpieczeństwa w pasie drogowym uczestnikom ruchu i osobom postronnym oraz określenie maksymalnej liczby tych urządzeń. Zmiana art. 129 h uprd dotyczy upoważnienia ustawowego dla ministra do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowych warunków obejmujących: lokalizację, oznakowanie, sposób dokonywania pomiarów, rozmieszczanie stacjonarnych urządzeń rejestrujących.

Ponadto projektodawcy zaproponowali stworzenie państwowego funduszu celowego (Funduszu Poszkodowanych w Wypadkach Komunikacyjnych), którego dochodami mają być wszelkie kwoty uzyskane na podstawie grzywien orzekanych w związku z naruszeniami przepisów ruchu drogowego ujawnionymi za pomocą urządzeń rejestrujących. Projekt zawiera również propozycję zmiany Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, która w zamierzeniu projektodawców umożliwić ma przekazywanie całości

kwot pochodzących z grzywien, o których mowa w poprzednim zdaniu na rzecz Funduszu Poszkodowanych w Wypadkach Komunikacyjnych.

Opiniowany projekt ustawy nie jest objęty wiążącym prawem Unii Europejskiej.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym i ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia **nie jest** projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Zbigniew Wrona



**PIERWSZY PREZES
SĄDU NAJWYŻSZEGO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

BSA II - 021 - 64/13

Warszawa, dnia 21 lutego 2013 r.

SEKRETARIAT SZEFA KS

L.dz. 25.02.2013

Data wpływu

**Pan
Lech CZAPLA
Szef Kancelarii Sejmu**

Szanowny Panie Ministrze!

W odpowiedzi na pismo z dnia 7 lutego 2013 r., GMS-WP-173-43/13 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy nie zgłasza uwag do **poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym i ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia.**

Z poważaniem

Stanisław Dąbrowski
Stanisław DĄBROWSKI