

Warszawa, dnia 29 listopada 2013 r.

PREZES RADY MINISTRÓW

*Donald Tusk*

RM-10-102-13

Pani Ewa KOPACZ

Marszałek Sejmu

*Szanowna Pani Marszałek*

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi

projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z projektem aktu wykonawczego.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

*Z poważaniem*



## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw<sup>1),2)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448 oraz z 2013 r. poz. 700) wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik nr 1 otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza ustawa wdraża postanowienia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. odnoszącej się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 26, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 353, z późn. zm.);
- 2) dyrektywy Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 57 z 02.03.1992, str. 27, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 359, z późn. zm.);
- 3) dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996, str. 59, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 478, z późn. zm.);
- 4) dyrektywy 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG (Dz. Urz. WE L 233

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/82/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (Dz. Urz. UE L 288 z 05.11.2011, str. 1).

<sup>2)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, ustawę z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawę z dnia 27 sierpnia 2009 r. o Służbie Celnej.

- z 25.08.1997, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 19, str. 200, z późn. zm.);
- 5) dyrektywy Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, str. 57, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 351, z późn. zm.);
  - 6) dyrektywy 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 203 z 10.08.2000, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 80, z późn. zm.);
  - 7) dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. WE L 124 z 09.05.2002, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 29, str. 399, z późn. zm.);
  - 8) dyrektywy 2003/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 kwietnia 2003 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/671/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach poniżej 3,5 tony (Dz. Urz. UE L 115 z 09.05.2003, str. 63; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 277);
  - 9) dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG (Dz. Urz. UE L 171 z 09.07.2003, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 31, str. 311, z późn. zm.);
  - 10) dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1, z późn. zm.);
  - 11) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. UE L 141 z 06.06.2009, str. 12, z późn. zm.);

- 12) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/82/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (Dz. Urz. UE L 288 z 05.11.2011, str. 1).”;
- 2) w art. 80b w ust. 1 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:  
„a) markę, kategorię, typ, model, wariant i wersję.”;
- 3) w art. 80d ust. 5 otrzymuje brzmienie:  
„5. Wydatki Funduszu są przeznaczone na finansowanie wydatków związanych z utworzeniem, rozwojem i funkcjonowaniem centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców, w tym Krajowego Punktu Kontaktowego.”;
- 4) w dziale III po rozdziale 2b dodaje się rozdział 2c w brzmieniu:

#### „Rozdział 2c

#### Krajowy Punkt Kontaktowy

Art. 80k. 1. Tworzy się Krajowy Punkt Kontaktowy przy centralnej ewidencji pojazdów.

2. Krajowy Punkt Kontaktowy prowadzi minister właściwy do spraw wewnętrznych w systemie teleinformatycznym, o którym mowa w art. 80a ust. 4.

3. Krajowy Punkt Kontaktowy umożliwia wymianę informacji z właściwymi krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z krajowymi podmiotami uprawnionymi, w zakresie danych dotyczących pojazdów oraz ich właścicieli lub posiadaczy.

4. Krajowymi podmiotami uprawnionymi są:

- 1) Policja;
- 2) Inspekcja Transportu Drogowego – w zakresie swojej kompetencji;
- 3) straże gminne (miejskie) – w zakresie swojej kompetencji;
- 4) organy Służby Celnej – w zakresie swojej kompetencji;
- 5) Straż Graniczna – w zakresie swojej kompetencji.

5. Wymiana informacji, o której mowa w ust. 3, następuje w związku z popełnieniem naruszeń, o których mowa w ust. 6, w szczególności w celu ułatwienia identyfikacji osób podejrzanych o popełnienie naruszenia podczas kierowania pojazdem zarejestrowanym w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub podczas kierowania pojazdem zarejestrowanym

w Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

6. Wymiana informacji, o której mowa w ust. 3, następuje w związku z popełnieniem następujących naruszeń w ruchu drogowym:

- 1) niestosowaniem się do ograniczenia prędkości;
- 2) niedopełnieniem obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa lub przewożenia dziecka w foteliku ochronnym lub innym urządzeniu do przewożenia dzieci;
- 3) niestosowaniem się do sygnałów świetlnych lub znaków nakazujących zatrzymanie pojazdu;
- 4) prowadzeniem pojazdu po użyciu alkoholu albo w stanie nietrzeźwości;
- 5) prowadzeniem pojazdu po użyciu lub pod wpływem środka odurzającego;
- 6) niedopełnieniem obowiązku używania w czasie jazdy kasków ochronnych;
- 7) wykorzystywaniem drogi lub poszczególnych jej części w sposób niezgodny z przeznaczeniem;
- 8) korzystaniem podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku.

Art. 80l. 1. Wymianę informacji, o której mowa w art. 80k ust. 3, Krajowy Punkt Kontaktowy realizuje przy użyciu urządzeń teletransmisji danych oraz z wykorzystaniem oprogramowania, o którym mowa w art. 15 ust. 1 decyzji Rady 2008/616/WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie wdrożenia decyzji 2008/615/WSiSW w sprawie intensyfikacji współpracy transgranicznej, szczególnie w zwalczaniu terroryzmu i przestępczości transgranicznej (Dz. Urz. UE L 210 z 06.08.2008, str. 12), przez:

- 1) udostępnianie danych na zapytania krajowych punktów kontaktowych innych państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 2) przekazywanie zapytań krajowych podmiotów uprawnionych do krajowych punktów kontaktowych innych państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 3) przekazywanie krajowym podmiotom uprawnionym odpowiedzi na złożone przez nie zapytania, o których mowa w pkt 2, udzielonych przez krajowe punkty kontaktowe innych państw członkowskich Unii Europejskiej.

2. Krajowy Punkt Kontaktowy realizuje wymianę informacji z krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej zgodnie

z procedurami określonymi w rozdziale 3 pkt 2 i 3 załącznika do decyzji, o której mowa w ust. 1.

Art. 80m. Krajowe podmioty uprawnione:

- 1) składają zapytania o udzielenie informacji, o których mowa w art. 80k ust. 3, za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego przy użyciu urządzeń teletransmisji danych;
- 2) udostępniają uzyskane informacje właściwym funkcjonariuszom lub pracownikom krajowych podmiotów uprawnionych na potrzeby prowadzonych postępowań;
- 3) wykorzystują rozwiązania teleinformatyczne przystosowane do współpracy z Krajowym Punktem Kontaktowym.

Art. 80n. Krajowe podmioty uprawnione przetwarzają dane uzyskane za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego wyłącznie w związku z popełnieniem naruszeń, o których mowa w art. 80k ust. 6.

Art. 80o. 1. Krajowy Punkt Kontaktowy, na zapytania krajowych punktów kontaktowych innych państw członkowskich Unii Europejskiej, udostępnia tym punktom dane o:

- 1) pojeździe:
  - a) numer rejestracyjny,
  - b) numer identyfikacyjny VIN lub numer nadwozia (podwozia),
  - c) kraj rejestracji,
  - d) marka,
  - e) model,
  - f) kategoria;
- 2) właścicielu pojazdu oraz o posiadaczu, o którym mowa w art. 73 ust. 5:
  - a) imię i nazwisko (nazwa lub firma),
  - b) adres zamieszkania (siedziba),
  - c) numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL),
  - d) numer identyfikacyjny REGON.

2. Krajowe podmioty uprawnione w zapytaniach o udzielenie informacji podają:

- 1) kraj rejestracji pojazdu;
- 2) numer rejestracyjny pojazdu;
- 3) państwo popełnienia naruszenia;

- 4) datę popełnienia naruszenia;
- 5) godzinę popełnienia naruszenia;
- 6) rodzaj naruszenia, o którym mowa w art. 80k ust. 6.

Art. 80p. 1. Minister właściwy do spraw wewnętrznych sporządza sprawozdanie zawierające:

- 1) liczbę zapytań o udzielenie informacji kierowanych za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego do krajowych punktów kontaktowych innych państw członkowskich Unii Europejskiej w związku z popełnieniem naruszeń, o których mowa w art. 80k ust. 6, wraz z podaniem rodzaju naruszeń, których dotyczyły zapytania i liczby zapytań, które nie skutkowały przekazaniem przez krajowe punkty kontaktowe innych państw członkowskich Unii Europejskiej informacji, o których mowa w art. 80k ust. 3;
- 2) liczbę naruszeń, o których mowa w art. 80k ust. 6, w związku z którymi kierowano zapytania za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, w tym liczbę naruszeń:
  - a) ujawnionych przy pomocy urzędów rejestrujących,
  - b) w związku z którymi wysłano zawiadomienie o popełnieniu naruszenia;
- 3) liczbę wypadków śmiertelnych z udziałem pojazdów zarejestrowanych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej;
- 4) inne informacje, niż wskazane w pkt 1–3, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 80r ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych przekazuje Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, co dwa lata, w terminie do dnia 6 maja za okres dwóch poprzednich lat kalendarzowych.

3. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, jest sporządzane:

- 1) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 – w oparciu o informacje uzyskane z Krajowego Punktu Kontaktowego;
- 2) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2–4 – w oparciu o informacje uzyskane od krajowych podmiotów uprawnionych.

4. Krajowe podmioty uprawnione przekazują ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 2–4, na formularzu w postaci elektronicznej, przy użyciu urzędów teletransmisji danych.

5. Krajowe podmioty uprawnione przekazują ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 2–4, co dwa lata, w terminie do dnia 15 marca za okres dwóch poprzednich lat kalendarzowych.

Art. 80q. 1. Do danych osobowych przetwarzanych na podstawie przepisów niniejszego rozdziału przez Krajowy Punkt Kontaktowy oraz krajowe podmioty uprawnione stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 4 ustawy z dnia 16 września 2011 r. o wymianie informacji z organami ścigania państw członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 230, poz. 1371).

2. Dane osobowe, o których mowa w ust. 1, mogą być wykorzystywane wyłącznie do celów określonych w art. 80k ust. 5 oraz w związku z popełnieniem naruszeń, o których mowa w art. 80k ust. 6.

3. Każda zainteresowana osoba ma prawo do uzyskania informacji na temat własnych danych osobowych, które zostały przekazane innemu państwu członkowskiemu Unii Europejskiej, w tym informacji o dacie złożenia wniosku oraz o właściwym organie innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, który te dane osobowe uzyskał.

Art. 80r. 1. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza do przekazywania informacji, o którym mowa w art. 80p ust. 4, kierując się zakresem informacji określonym w art. 80p ust. 1.

2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych może określić, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres informacji, o których mowa w art. 80p ust. 1 pkt 4, uwzględniając wymagania Komisji Europejskiej w zakresie sprawozdawczości związanej z wymianą informacji, o których mowa w art. 80k ust. 3.”.

**Art. 2.** W ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2011 r. Nr 287, poz. 1687, z późn. zm.<sup>3)</sup>) w art. 14 po ust. 5a dodaje się ust. 5b w brzmieniu:

„5b. W celu wykonywania zadań w zakresie kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448 oraz z 2013 r. poz. 700 i ...), Policja może prowadzić wyszukiwania informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, na zasadach określonych w art. 80k–80r tej ustawy.”.

---

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 217, poz. 1280 i Nr 230, poz. 1371, z 2012 r. poz. 627, 664, 908, 951 i 1529 oraz z 2013 r. poz. 628 i 675.



**Art. 3.** W ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2011 r. Nr 116, poz. 675, z późn. zm.<sup>4)</sup>) po art. 10e dodaje się art. 10f w brzmieniu:

„Art. 10f. W celu wykonywania zadań w zakresie kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129 ust. 4a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448 oraz z 2013 r. poz. 700 i ...), Straż Graniczna może prowadzić wyszukiwania informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, na zasadach określonych w art. 80k–80r tej ustawy.”.

**Art. 4.** W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. Nr 123, poz. 779, z późn. zm.<sup>5)</sup>) po art. 10a dodaje się art. 10b w brzmieniu:

„Art. 10b. W celu wykonywania zadań w zakresie kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448 oraz z 2013 r. poz. 700 i ...), straż może prowadzić wyszukiwania informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, na zasadach określonych w art. 80k–80r tej ustawy.”.

**Art. 5.** W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 395 i 765) w art. 98 wprowadza się następujące zmiany:

1) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Mandatem karnym, o którym mowa w § 1 pkt 2, może być nałożona grzywna wobec osoby innej niż wymieniona w § 2, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w § 3a. Mandat powinien zawierać pouczenie o obowiązku uiszczenia grzywny w terminie 7 dni od daty przyjęcia mandatu oraz o skutkach nieuiszczenia grzywny w terminie. Staje się on prawomocny z chwilą pokwitowania jego odbioru przez ukaranego.”;

2) po § 3 dodaje się § 3a w brzmieniu:

„§ 3a. Mandatem karnym, o którym mowa w § 1 pkt 2, może być nałożona grzywna również wobec osoby, o której mowa w § 2, będącej obywatelem innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub mającej miejsce

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 677, Nr 170, poz. 1015, Nr 171, poz. 1016 i Nr 230, poz. 1371, z 2012 r. poz. 627, 664, 769 i 951 oraz z 2013 r. poz. 628, 675 i 829.

<sup>5)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 113, poz. 984, z 2003 r. Nr 130, poz. 1190, z 2008 r. Nr 223, poz. 1458, z 2009 r. Nr 97, poz. 803, z 2010 r. Nr 182, poz. 1228, z 2011 r. Nr 5, poz. 13 oraz z 2013 r. poz. 628.

stałego zamieszkania lub pobytu na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej.”

**Art. 6.** W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1265 oraz z 2013 r. poz. 21, 567, 628 i 829) w art. 67 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. W celu wykonywania zadań w zakresie kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 50 pkt 1, Inspekcja może prowadzić wyszukiwania informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, na zasadach określonych w art. 80k–80r ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”

**Art. 7.** W ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o Służbie Celnej (Dz. U. Nr 168, poz. 1323, z późn. zm.<sup>6)</sup>) w rozdziale 6 po art. 75e dodaje się art. 75f w brzmieniu:

„Art. 75f. W celu wykonywania zadań w zakresie kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129 ust. 4a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Służba Celna może prowadzić wyszukiwania informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, na zasadach określonych w art. 80k–80r tej ustawy.”

**Art. 8.** 1. Minister właściwy do spraw wewnętrznych przekazuje Komisji Europejskiej pierwsze sprawozdanie, o którym mowa w art. 80p ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w zakresie określonym w art. 80p ust. 1 pkt 1 tej ustawy, w terminie do dnia 7 listopada 2014 r., za okres od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 30 czerwca 2014 r.

2. Następne sprawozdanie, o którym mowa w art. 80p ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, minister właściwy do spraw wewnętrznych przekazuje Komisji Europejskiej w terminie do dnia 6 maja 2016 r., za okres od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 31 grudnia 2015 r.

**Art. 9.** Krajowe podmioty uprawnione przekazują po raz pierwszy informacje, o których mowa w art. 80p ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 15 marca 2016 r., za okres od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 31 grudnia 2015 r.

**Art. 10.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

---

<sup>6)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 201, poz. 1540, z 2010 r. Nr 182, poz. 1228, z 2011 r. Nr 63, poz. 322, Nr 73, poz. 390, Nr 117, poz. 677, Nr 134, poz. 779 i Nr 171, poz. 1016, z 2012 r. poz. 362, 627, 707, 908 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 628 i 675.

## UZASADNIENIE

Celem projektowanej regulacji jest zapewnienie automatycznego przekazywania do innych państw członkowskich UE zapytań i informacji oraz uzyskiwania od tych państw, a następnie przekazywania krajowym podmiotom uprawnionym danych rejestracyjnych pojazdów oraz danych właścicieli lub posiadaczy pojazdów, w przypadku popełnienia naruszeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego podczas kierowania tymi pojazdami w innym państwie członkowskim niż państwo ich rejestracji, a wskutek tego ułatwienie identyfikacji sprawców ww. naruszeń.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zapewnienia równego traktowania kierowców popełniających naruszenia niezbędne jest ułatwienie egzekwowania przepisów w stosunku do osób kierujących pojazdami zarejestrowanymi w innych państwach członkowskich UE lub kierujących pojazdami zarejestrowanymi w Rzeczypospolitej Polskiej na terenie innych państw UE. W tym celu należy wdrożyć system transgranicznej wymiany informacji dotyczących określonych naruszeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, niezależnie od tego, czy mają one charakter karny czy administracyjny, zapewniając państwu członkowskiemu popełnienia naruszenia dostęp do danych rejestracyjnych pojazdów oraz danych właścicieli i/lub posiadaczy pojazdów z państwa rejestracji pojazdu.

Skuteczniejsza transgraniczna wymiana danych rejestracyjnych pojazdów, która powinna ułatwić identyfikację osób podejrzanych o popełnienie naruszeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, może zwiększyć efekt prewencyjny i zachęcić do ostrożniejszej jazdy kierowców pojazdów zarejestrowanych w innych państwach członkowskich UE, co w efekcie wpłynie na zmniejszenie liczby ofiar wypadków w ruchu drogowym.

Wprowadzenie powyższych rozwiązań jest niezbędne ze względu na konieczność wdrożenia, do dnia 7 listopada 2013 r., przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/82/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (tzw. dyrektywa *cross border enforcement*).

Projekt wprowadza zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), dostosowujące krajowe

prawodawstwo do regulacji wprowadzonych przez dyrektywę 2011/82/UE w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących naruszeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Ponadto projekt wprowadza zmiany w następujących aktach prawnych:

- ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2011 r. Nr 287, poz. 1687, z późn. zm.),
- ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2011 r. Nr 116, poz. 675, z późn. zm.)
- ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. Nr 123, poz. 779, z późn. zm.),
- ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 395 i 765),
- ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1265, z późn. zm.),
- ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o Służbie Celnej (Dz. U. Nr 168, poz. 1323, z późn. zm.).

Projekt przewiduje utworzenie przy centralnej ewidencji pojazdów i prowadzenie przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych Krajowego Punktu Kontaktowego, którego zadaniem będzie wymiana informacji z krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w zakresie danych dotyczących pojazdów, podczas kierowania którymi popełniono naruszenie, oraz danych dotyczących właścicieli lub posiadaczy tych pojazdów. Zadaniem Krajowego Punktu Kontaktowego będzie również przekazywanie danych o pojazdach i ich właścicielach i posiadaczach, uzyskanych od innych państw członkowskich Unii Europejskiej, uprawnionym krajowym podmiotom, posiadającym kompetencje w zakresie kontroli ruchu drogowego.

Mając na uwadze konieczność dostosowania zakresu danych przekazywanych przez Krajowy Punkt Kontaktowy do wymogów wynikających z wdrażanej dyrektywy 2011/82/UE, projekt przewiduje uzupełnienie przepisów regulujących zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o kategorię pojazdu.

Powyższe dane będą przekazywane w odniesieniu do następujących naruszeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego:

- 1) niestosowaniem się do ograniczenia prędkości;

- 2) niedopełnieniem obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa lub przewożenia dziecka w foteliku ochronnym lub innym urządzeniu do przewożenia dzieci;
- 3) niestosowaniem się do sygnałów świetlnych lub znaków nakazujących zatrzymanie pojazdu;
- 4) prowadzeniem pojazdu po użyciu alkoholu albo w stanie nietrzeźwości;
- 5) prowadzeniem pojazdu po użyciu lub pod wpływem środka odurzającego;
- 6) niedopełnieniem obowiązku używania w czasie jazdy kasków ochronnych;
- 7) wykorzystywaniem drogi lub poszczególnych jej części w sposób niezgodny z przeznaczeniem;
- 8) korzystaniem podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku.

W celu wykonywania powyższych zadań, Krajowy Punkt Kontaktowy będzie zobowiązany do:

- 1) udostępniania danych na zapytania krajowych punktów kontaktowych innych państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 2) przekazywania zapytań krajowych podmiotów uprawnionych do krajowych punktów kontaktowych innych państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 3) przekazywania krajowym podmiotom uprawnionym odpowiedzi na zapytania, o których mowa w pkt 2, udzielonych przez krajowe punkty kontaktowe innych państw członkowskich Unii Europejskiej.

Podmiotami uprawnionymi do uzyskiwania informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego będą:

- 1) Policja;
- 2) Inspekcja Transportu Drogowego – w zakresie swojej kompetencji;
- 3) straże gminne (miejskie) – w zakresie swojej kompetencji;
- 4) organy Służby Celnej – w zakresie swojej kompetencji;
- 5) Straż Graniczna – w zakresie swojej kompetencji.

Wymiana informacji między Krajowym Punktem Kontaktowym a krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz uprawnionymi podmiotami będzie się odbywała w systemie teleinformatycznym poprzez przekazywanie danych w postaci elektronicznej, z wykorzystaniem europejskiego systemu EUCARIS.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 decyzji 2008/616/WSiSW, EUCARIS jest obowiązkowym dla państw członkowskich systemem do wymiany danych rejestracyjnych pojazdów oraz danych dotyczących ich właścicieli lub posiadaczy. Dyrektywa 2011/82/UE również wskazuje na konieczność wykorzystania tego systemu – zarówno w preambule, jak i artykule 4. Budowa innego, niezależnego rozwiązania do wymiany danych byłaby zatem niezasadna zarówno organizacyjnie, jak i ekonomicznie. Należy wskazać, iż w ramach MSW funkcjonuje już automatyczny punkt kontaktowy dla zapytań przychodzących w ramach tzw. decyzji Prüm – 2008/615/WSiSW oraz 2008/616/WSiSW – w zakresie wymiany danych o pojazdach i ich właścicielach. Uruchomione w maju 2012 r. rozwiązanie wykorzystuje przeznaczoną dla ww. decyzji funkcjonalność EUCARIS.

Należy wskazać, że podmiotom uprawnionym zostanie udostępniona nieodpłatnie aplikacja kliencka do zadawania pojedynczych zapytań on-line, której wykorzystanie rekomenduje się podmiotom, które wobec braku środków bądź własnego systemu lub też z uwagi na spodziewany mały wolumen zapytań nie będą tworzyć lub dostosowywać własnych rozwiązań teleinformatycznych do ww. interfejsów. Aplikacja ta umożliwi korzystanie z Krajowego Punktu Kontaktowego na bazie istniejącej i powszechnie dostępnej infrastruktury teleinformatycznej, zatem podmioty te będą mogły dostosować swoje rozwiązania w sposób, który nie będzie generować kosztów związanych z korzystaniem z informacji przesyłanych za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego. Aplikacja zostanie udostępniona w szczególności strażom gminnym/miejskim, planują z niej korzystać także: Inspekcja Transportu Drogowego, Straż Graniczna oraz organy Służby Celnej.

Należy przy tym zaznaczyć, że podmioty uprawnione będą ewentualnie dostosowywać swoje oprogramowania do zadawania zapytań tylko w przypadku, gdy wyrażą zainteresowanie uzyskiwaniem informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, co oznacza, że ponoszenie ewentualnych kosztów z tego tytułu nie będzie obligatoryjne. W takim przypadku dostosowanie do nowego interfejsu wymiany danych będzie wymagało zmian po stronie systemów wykorzystywanych obecnie przez podmioty uprawnione.

Nieodpłatna aplikacja kliencka zapewni realizację celów dyrektywy i pozwoli zainteresowanym podmiotom uprawnionym na korzystanie z możliwości uzyskiwania informacji w zakresie przewidzianym w projektowanej ustawie.

Projekt ustawy został opracowany w konsultacji z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych. W opinii MSW możliwe jest utworzenie Krajowego Punktu Kontaktowego przy centralnej ewidencji pojazdów, w terminie wejścia ustawy w życie.

Dane uzyskane przez uprawnione podmioty za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego będą wykorzystywane przez uprawnione podmioty w celu identyfikacji osób podejrzanych o popełnienie naruszeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego popełnionych podczas kierowania pojazdami zarejestrowanymi w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Minister właściwy do spraw wewnętrznych będzie przekazywał Komisji Europejskiej sprawozdanie z realizacji dyrektywy 2011/82/UE. Zakres sprawozdania został określony w art. 80p ust. 1. Jednocześnie przewidziana została fakultatywna delegacja dla ministra właściwego do spraw wewnętrznych do określenia dodatkowego zakresu informacji, które będą przekazywane w sprawozdaniu w przypadku określenia przez Komisję Europejską dodatkowych wymagań w tym zakresie.

Projekt ustawy dokonuje również zmian w przepisach regulujących status i funkcjonowanie podmiotów, którym zostają przyznane uprawnienia do uzyskiwania informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, poprzez przyznanie im kompetencji do wyszukiwania informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego.

Projekt dokonuje ponadto zmian w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia poprzez dodanie w art. 98 nowego § 3a, przewidującego możliwość nakładania mandatu karnego kredytowanego również wobec osób czasowo przebywających na terenie Rzeczypospolitej Polskiej lub nieposiadających stałego miejsca zamieszkania lub pobytu, będących obywatelami innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub posiadających miejsce stałego zamieszkania lub pobytu na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Zmiana ta ma na celu umożliwienie wysyłania przez właściwe służby mandatów kredytowanych cudzoziemcom, wobec których będzie miała zastosowanie transgraniczna wymiana informacji na podstawie przepisów projektowanej ustawy. Brak takiej możliwości w praktyce pozbawiłby w znacznym stopniu użyteczności regulacji wprowadzanych ustawą. Należy zaznaczyć, że na gruncie obecnie obowiązujących przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia nie ma możliwości nakładania grzywny

mandatem karnym kredytowanym wobec osób czasowo przebywających na terenie Rzeczypospolitej Polskiej lub nieposiadających stałego miejsca zamieszkania lub pobytu. W związku z powyższym, bez wprowadzenia takiej możliwości w odniesieniu do obywateli państw UE lub osób zamieszkujących w tych państwach, informacje uzyskane za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego w praktyce będą bezskuteczne, gdyż nie będą mogły zostać wykorzystane do nałożenia mandatu na taką osobę.

Należy przy tym zaznaczyć, że projektowana zmiana Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia jest zgodna z zasadami wyrażonymi w preambule dyrektywy 2011/82/UE, które nakazują państwom członkowskim zapewnienie egzekwowania przepisów ruchu drogowego między państwami członkowskimi Unii Europejskiej.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Z uwagi na przewidziany przez wdrażaną dyrektywę 2011/82/UE termin wdrożenia systemu transgranicznej wymiany informacji do dnia 7 listopada 2013 r., niezbędne jest przyjęcie odpowiedniego okresu *vacatio legis*, ustalającego możliwie krótki termin wejścia ustawy w życie.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że z dniem wejścia w życie ustawy możliwa będzie wymiana informacji z innymi państwami członkowskimi, jak również możliwe będzie uzyskiwanie informacji przez zainteresowane podmioty uprawnione z wykorzystaniem aplikacji klienckiej.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji. W czasie prac nad projektem nie wpłynęły zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Przedmiotowy projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) i nie będzie podlegał notyfikacji.



Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej, stosownie do § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r.  
– Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Projektowana regulacja stanowi implementację prawa Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Regulacja oddziaływać będzie na ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Policję, Inspekcję Transportu Drogowego, strażę gminne (miejskie), organy Służby Celnej, Straż Graniczną oraz uczestników ruchu drogowego – kierowców nieprzestrzegających przepisów ruchu drogowego w zakresie objętym dyrektywą.

Wobec danych osobowych przetwarzanych na podstawie projektowanej ustawy zostaną zastosowane przepisy zawarte w rozdziale 4 ustawy z dnia 16 września 2011 r. o wymianie informacji z organami ścigania państw członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 230, poz. 1371), które są zgodne z przepisami zawartymi w decyzji ramowej 2008/977/WSiSW, a wymiana informacji o pojazdach i ich właścicielach będzie przeprowadzana zgodnie z procedurami zawartymi w decyzjach Prüm (2008/615/WSiSW oraz 2008/616/WSiSW).

Wymiana informacji – w zakresie ochrony danych osobowych – odbywać się będzie, zgodnie z projektowanym art. 80q ustawy – Prawo o ruchu drogowym, na zasadach określonych w ustawie z dnia 16 września 2011 r. o wymianie informacji z organami ścigania państw członkowskich UE, a tym samym na zasadach określonych w decyzjach Prüm. W ramach implementacji decyzji Prüm Polska podlegała procedurze ewaluacji – w zakresie ochrony danych osobowych – którą pomyślnie przeszła. W aspekcie technicznym rozwiązanie dla wymiany danych przyjęte w ramach dyrektywy 2011/82/UE będzie analogiczne, jak przy implementacji ww. decyzji. System zapewni pełną ochronę gromadzenia i przetwarzania danych osobowych, zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.

Należy wskazać, że państwa członkowskie Unii Europejskiej aktualnie są w trakcie przygotowań do implementacji dyrektywy 2011/82/UE, w związku z czym uzyskanie informacji o planowanych rozwiązaniach na obecnym etapie jest utrudnione. W tej kwestii zostały wystosowane zapytania do państw członkowskich co do sposobu implementacji dyrektywy. Zgodnie z informacjami uzyskanymi z tych państw, prace nad wdrożeniem prowadzą obecnie m.in.: Austria, Francja, Niemcy, Litwa, Luxemburg, Holandia i Szwecja. Nie wdrażają dyrektywy: Dania, Irlandia i Wielka Brytania.

## 2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt ustawy został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Krajowa Izba Gospodarcza,
- 2) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”,
- 3) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
- 4) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
- 5) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
- 6) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- 7) Konfederacja „Lewiatan”,
- 8) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

W trakcie konsultacji zainteresowane podmioty nie zgłosiły uwag do projektu ustawy.

Ponadto projekt ustawy został przesłany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego (KWRiST). Podczas rozpatrywania projektu przez Zespół ds. Infrastruktury KWRiST uwagi do projektu zgłosił Komendant Straży Miejskiej w Krakowie za pośrednictwem Urzędu Miasta Krakowa. Uwaga o charakterze redakcyjnym, dotycząca błędnego zapisu o wprowadzeniu do ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. art. 10c została uwzględniona poprzez wykreślenie tego zapisu. Uwaga dotycząca niezgodności zapisu nowego art. 80k ust. 6 pkt 3, dotyczącego niestosowania się do sygnałów świetlnych z regulacjami przewidzianymi przez dyrektywę 2011/82/UE, została uwzględniona. Uwagi dotyczące konieczności regulacji w projektowanej ustawie kwestii odpowiedzialności za popełnianie naruszeń oraz egzekucji należności z tytułu kar za te naruszenia nie zostały uwzględnione, gdyż kwestie te nie są przedmiotem regulacji dyrektywy 2011/82/UE wdrażanej przez omawiany projekt ustawy.

Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego zaopiniowała pozytywnie projektowaną ustawę.

## 3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Utworzenie Krajowego Punktu Kontaktowego będzie generować koszty implementacji technicznej dyrektywy oraz koszty obsługi transgranicznej wymiany danych po jego utworzeniu.

Obliczenia dotyczące kosztów implementacji dyrektywy w zakresie utworzenia i utrzymania Krajowego Punktu Kontaktowego zostały wskazane przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, którego przedstawiciele uczestniczyli w spotkaniach grupy roboczej DAPIX w Unii Europejskiej, zajmującej się opracowaniem rozwiązań technicznych dla wdrożenia dyrektywy 2011/82/UE. Należy przy tym zaznaczyć, że zadaniem resortu spraw wewnętrznych będzie przygotowanie i wdrożenie krajowych rozwiązań technicznych niezbędnych do funkcjonowania systemu automatycznej wymiany danych.

	2013	2014	2015	2016	2017
Budowa KPK	3 400 000,00 zł	–	–	–	–
Roczne utrzymanie i funkcjonowanie KPK		1 800 000,00 zł	1 800 000,00 zł	1 800 000,00 zł	1 800 000,00 zł
Oplata <i>entrance fee</i> dla operatora EUCARIS za rozwój funkcjonalności CBE	8 805 EUR	–	–	–	–

Szczegółowe szacunki kosztów ze strony Ministerstwa Spraw Wewnętrznych wskazano w powyższej tabeli. Zgodnie z danymi MSW, kwota implementacji rozwiązań technicznych będzie się kształtować na poziomie ok. 3 400 000,00 zł. Wskazana kwota obejmuje koszty budowy i wdrożenia rozwiązania po stronie SI CEPiK, w tym funkcjonalności do obsługi zapytań przychodzących z państw członkowskich UE do CEP oraz zapewnienia komunikacji uprawnionych organów krajowych z państwami członkowskimi UE z wykorzystaniem infrastruktury CEPiK. Kwota powyższa uwzględnia w szczególności koszty wystawienia interfejsu wymiany danych dla uprawnionych pomiotów krajowych oraz udostępnienia gotowej nieodpłatnej aplikacji klienckiej EUCARIS do zadawania pojedynczych zapytań on-line, której wykorzystanie rekomenduje się podmiotom, które wobec braku środków bądź własnego systemu lub też z uwagi na spodziewany mały wolumen zapytań nie będą tworzyć lub dostosowywać własnych rozwiązań teleinformatycznych do ww. interfejsów.

Według wstępnych szacunków poczynionych przez MSW jako wykonawcę funkcjonalności Krajowego Punktu Kontaktowego, koszt utrzymania, serwisu i eksploatacji systemu Krajowego Punktu Kontaktowego kształtować się będzie na poziomie 1 800 000,00 zł rocznie. Obsługa techniczna automatycznej wymiany danych po stronie Krajowego Punktu Kontaktowego będzie generować koszt dostosowania infrastruktury, jak również składki na rzecz EUCARIS. Utworzenie w pełni automatycznego Krajowego Punktu Kontaktowego nie będzie wymagało powoływania etatów przeznaczonych do jego obsługi. Rozwiązanie będzie funkcjonowało w ramach infrastruktury CEPiK. Należy przy tym zaznaczyć, że implementowana dyrektywa 2011/82/UE przewiduje wyłącznie automatyczną wymianę danych.

Nie zachodzi przy tym konieczność uwzględnienia tych wydatków w przepisach projektu ustawy określających maksymalny limit wydatków budżetu państwa, gdyż wydatki związane z budową wyżej opisanej funkcjonalności pokryte zostaną ze środków przeznaczonych na rozwój CEPiK w bieżącym roku kalendarzowym, natomiast koszty utrzymania i funkcjonowania systemu Krajowego Punktu Kontaktowego można określić jedynie szacunkowo i będą one pokrywane w ramach puli środków przeznaczonych na utrzymanie systemu informatycznego CEPiK, w kwocie nieprzekraczającej 1 800 000,00 zł rocznie. Utrzymanie systemu Krajowego Punktu Kontaktowego będzie jedną ze składowych utrzymania całego systemu informatycznego CEPiK. Koszty utrzymania Krajowego Punktu Kontaktowego będą pokrywane ze środków stale zgromadzonych na koncie Funduszu Celowego CEPiK. Opłata *entrance fee* zostanie pokryta ze środków Funduszu Celowego CEPiK.

Należy przy tym wskazać, że koszty budowy systemu Krajowego Punktu Kontaktowego zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków Funduszu CEPiK, przeznaczonych na rozwój systemu, planowanych na lata 2013–2015. Należy bowiem mieć na względzie, że system Krajowego Punktu Kontaktowego będzie częścią struktur nowego CEPiK 2.0.

W zakresie szacunkowych kosztów dostosowania infrastruktury IT przez podmioty uprawnione do zadawania zapytań za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, Policja oraz Straż Graniczna wskazały, że wejście w życie projektowanej ustawy nie powinno spowodować dodatkowych kosztów po stronie tych służb, gdyż nie będą one korzystały, co do zasady, z projektowanych rozwiązań.

Należy wskazać, że podmiotom uprawnionym zostanie udostępniona nieodpłatnie aplikacja kliencka, która umożliwi korzystanie z Krajowego Punktu Kontaktowego na bazie istniejącej i powszechnie dostępnej infrastruktury teleinformatycznej, zatem podmioty te będą mogły dostosować swoje rozwiązania w sposób, który nie będzie generować kosztów związanych z korzystaniem z informacji przesyłanych za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego. Aplikacja ta zostanie udostępniona w szczególności strażom gminnym/miejskim, planują z niej korzystać także: Inspekcja Transportu Drogowego, Straż Graniczna oraz organy Służby Celnej.

Należy przy tym zaznaczyć, że podmioty uprawnione będą ewentualnie dostosowywać swoje oprogramowania do zadawania zapytań tylko w przypadku, gdy wyrażą zainteresowanie uzyskiwaniem informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, co oznacza, że ponoszenie ewentualnych kosztów z tego tytułu nie będzie obligatoryjne.

Powstałe ewentualne koszty GITD zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków planowanych corocznie dla danej części budżetowej, bez konieczności jego dodatkowego zwiększenia. Do czasu dostosowania infrastruktury IT, Inspekcja Transportu Drogowego dopuszcza możliwość wykorzystania udostępnianej nieodpłatnie aplikacji klienckiej.

Utworzenie KPK jako narzędzia skuteczniejszej identyfikacji sprawców przestępstw i wykroczeń spowoduje pośrednio korzystny efekt finansowy poprzez wzrost wpływów do budżetu państwa z tytułu poprawienia ściągальności grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych na sprawców naruszeń. Na bazie aktualnych statystyk ujawnionych przez GITD oszacowano, że w latach 2014–2016 stacjonarne urzędnictwa rejestrujące będą ujawniać miesięcznie 17 500 naruszeń popełnionych przez obcokrajowców (w związku z uruchomieniem wymiany danych pod koniec 2013 r. oraz mając na uwadze czas potrzebny na wymianę korespondencji z obywatelami innych krajów, nie przewiduje się wpływów do budżetu z tytułu implementacji dyrektywy w 2013 r.). Średnią kwotę mandatu określono na 300 zł oraz oszacowano, że kierowcy z krajów implementujących dyrektywę 2011/82/UE stanowić będą 65% wszystkich kierowców zagranicznych rejestrowanych podczas popełniania naruszenia. Założono, że 90% zapytań do baz danych innych krajów skutkować będzie możliwością wysłania korespondencji do obywateli tych państw. Dodatkowo przyjęto, że 30% wspomnianej

korespondencji skutkować będzie nałożeniem mandatu. Szacuje się, iż mandat opłaci 70% ukaranych.

	2012	2013	2014	2015	2016
szacowane wpływy z mandatów	0	–	7 739 550,00 zł	7 739 550,00 zł	7 739 550,00 zł

Podana w powyższej tabeli kwota zwiększenia rocznie wpływów z mandatów wynika z następujących wyliczeń, w oparciu o wyżej przedstawione dane: 300 zł (średnia kwota mandatu) x 17 500 (liczba naruszeń popełnionych przez obcokrajowców) x 65% (liczba kierowców zagranicznych z krajów członkowskich UE implementujących dyrektywę) x 90% (liczba zapytań skutkujących możliwością wysłania korespondencji) x 30% (przewidywany odsetek nałożonych mandatów) x 70% (przewidywany odsetek opłaconych mandatów) = 7 739 550,00 zł.

Należy wskazać, że przedstawione dane dotyczące wpływów z mandatów zostały przedstawione w oparciu o szacunkowe informacje będące w posiadaniu Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Wpływy z tego tytułu mogą ulec modyfikacji ze względu na zmieniającą się liczbę obcokrajowców popełniających naruszenia w Polsce, sprawność działania systemu teleinformatycznego służącego do wymiany informacji, odsetek zawiadomień skutkujących odpowiedzią odesłaną do uprawnionego organu krajowego itp.

Należy wskazać, że nie ma możliwości obliczenia wpływów z mandatów w przypadku straży gminnych lub miejskich, co wynika z decentralizacji straży i zróżnicowanych praktyk, jakie stosują straże w poszczególnych miastach lub gminach w zakresie korzystania z uprawnień do kontroli ruchu drogowego oraz narzędzi kontroli (w tym urządzeń rejestrujących). Dyrektywa posiada przy tym praktycznie niewielkie znaczenie dla innych służb, gdyż w praktyce nie wykorzystują one stacjonarnych urządzeń rejestrujących (fotoradarów). Należy przy tym zaznaczyć, że zgodnie z przewidywaniami transgraniczna wymiana informacji, która będzie się dokonywać na podstawie wdrażanej dyrektywy, będzie miała zastosowanie w praktyce kontroli ruchu drogowego głównie do kontroli wykonywanej przy pomocy tych urządzeń. Utworzenie Krajowego Punktu Kontaktowego nie doprowadzi przy tym do zwiększenia wpływów z mandatów nakładanych przez Policję za naruszenia zarejestrowane m. in. przy użyciu przenośnych oraz zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących, a także za

pozostałe naruszenia związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, o których mowa w projektowanej ustawie, gdyż taktyka pełnienia przez policjantów służby, z wykorzystaniem tych urzędzeń, polega przede wszystkim na zatrzymaniu sprawcy ujawnionego i zarejestrowanego naruszenia przepisów ruchu drogowego, a następnie na nałożeniu mandatu karnego na miejscu interwencji. W takich przypadkach, gdy sprawca wykroczenia został schwytany na gorącym uczynku lub bezpośrednio potem, jest z nim bezpośredni kontakt, zatem nie wystąpi potrzeba korzystania z Krajowego Punktu Kontaktowego.

Nie przedstawiono przy tym szczegółowych obliczeń co do ściągalności grzywien nałożonych przez kierowców dzięki funkcjonowaniu wymiany informacji na podstawie przepisów dyrektywy, ponieważ projektowana ustawa nie reguluje kwestii egzekucji należności z tytułu wystawionych kar za naruszenia przepisów ruchu drogowego.

Ze względu na udostępnienie strażom miejskim/gminnym nieodpłatnej aplikacji klienckiej przez Krajowy Punkt Kontaktowy, wdrażane rozwiązania nie spowodują zwiększenia wydatków po stronie jednostek samorządu terytorialnego.

Ze względu na przewidzianą realizację obowiązku przekazywania ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, przez komendantów straży gminnych/miejskich, zbiorczych informacji dotyczących postępowań wszczętych i prowadzonych na podstawie informacji uzyskanych za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego wyłącznie w postaci elektronicznej, za pomocą urzędzeń teletransmisji danych, obowiązek ten nie będzie generować skutków finansowych dla jednostek samorządu terytorialnego. Należy przy tym zaznaczyć, że obowiązek ten, z uwagi na powszechną obecnie dostępność elektronicznych środków komunikacji, będzie mógł być realizowany na bazie istniejącej infrastruktury teleinformatycznej oraz przy wykorzystaniu obecnych zasobów kadrowych straży. Należy podkreślić, że informacje adresowe elektronicznej skrzynki podawczej ministerstwa spraw wewnętrznych są powszechnie dostępne na stronie internetowej ministerstwa i dostęp do nich nie wiąże się z ponoszeniem kosztów.

Poszczególni komendanci straży będą posiadali obowiązek przesyłania informacji wyłącznie odnośnie do postępowań prowadzonych w zakresie właściwości ich jednostek, przez co nie będzie zachodzić potrzeba gromadzenia przez nich informacji z innych źródeł. Powyższy obowiązek przewiduje przekazywanie informacji przez komendantów bezpośrednio do ministra właściwego do spraw wewnętrznych, co



wyklucza dodatkowe zaangażowanie w tym zakresie jednostek samorządu terytorialnego.

Należy przy tym zaznaczyć, że ww. obowiązek przesyłania zbiorczych informacji będzie dotyczył komendantów straży gminnych/miejskich tylko w przypadku skorzystania przez strażę z możliwości uzyskiwania informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, co nie będzie obligatoryjne.

Ewentualne powstałe koszty podmiotów, na które oddziałuje projektowana regulacja, zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków planowanych corocznie dla danej części budżetowej, bez konieczności jego dodatkowego zwiększenia.

W zakresie opisu celów nowych zadań wynikających z projektowanej ustawy i mierników określających stopień realizacji celów, projektowana ustawa, zgodnie z celem uchwalenia dyrektywy 2011/82/UE, ułatwi wymianę informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego w obszarze UE. Miernikiem określającym stopień realizacji powyższego celu będą dane zawarte w sprawozdaniach przesyłanych do Komisji Europejskiej, o których mowa w art. 80p projektowanej ustawy, dotyczące liczby zapytań o udzielenie informacji kierowanych poprzez Krajowy Punkt Kontaktowy do krajowych punktów kontaktowych innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz postępowań wszczętych i prowadzonych na podstawie informacji uzyskanych za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego. Miernikiem takim będzie również kwota wpływów z mandatów nałożonych na podstawie informacji uzyskanych za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego.

#### 4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

#### 5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Proponowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność i przedsiębiorczość oraz funkcjonowanie przedsiębiorstw.

#### 6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie ustawy nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

## 7. Wskazanie źródeł finansowania

Uwzględniając fakt, że Krajowy Punkt Kontaktowy będzie stanowić rozwiązanie techniczne dla automatycznego przekazywania zapytań od krajowych podmiotów uprawnionych oraz dla przyjmowania zapytań od państw członkowskich UE i udzielania na nie odpowiedzi z centralnej ewidencji pojazdów, należy zaznaczyć, że koszty dostosowania systemu informatycznego centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców do wymogów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/82/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego – w zakresie budowy takiej funkcjonalności – będą mogły być pokryte z Funduszu CEPiK, którego środki przeznacza się m.in. na finansowanie wydatków związanych z rozwojem i funkcjonowaniem centralnej ewidencji pojazdów.

Koszty budowy systemu Krajowego Punktu Kontaktowego zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków Funduszu CEPiK, przeznaczonych na rozwój systemu, planowanych na lata 2013–2015. Należy bowiem mieć na względzie, iż Krajowy Punkt Kontaktowy będzie częścią struktur nowego CEPiK 2.0. W 2012 r. w związku z planowaną gruntowną przebudową systemu informatycznego CEPiK zmniejszono wydatki funduszu celowego, ograniczając je jedynie do zapewnienia bezpiecznej eksploatacji bieżącej wersji systemu informatycznego do końca 2015 r. Dzięki temu stan Funduszu CEPiK na koniec 2012 r. wyniósł 124,3 mln zł. Przewiduje się, iż wydatki na rozwój CEPiK w latach 2013–2015 nie powinny przekroczyć 150 mln zł.

Ww. kwota oszczędności w wysokości 124,3 mln zł będzie stanowić źródło finansowania kosztów budowy oraz utrzymania systemu Krajowego Punktu Kontaktowego po stronie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Koszty utrzymania Krajowego Punktu Kontaktowego będą pokrywane ze środków stale zgromadzonych na koncie Funduszu Celowego CEPiK. Opłata *entrance fee* zostanie pokryta ze środków Funduszu Celowego CEPiK.

W związku z tym, że proponowane zmiany będą finansowane z Funduszu CEPiK, nie przewiduje się finansowania zmian w oparciu o środki europejskie w ramach perspektywy 2014–2020.

Ze względu na udostępnienie strażom gminnym/miejskim nieodpłatnej aplikacji klienckiej, umożliwiającej bezkosztowe uzyskiwanie informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, a także możliwość bezkosztowej realizacji obowiązku przesyłania informacji do ministra spraw wewnętrznych, w sposób opisany w pkt 3, nie zachodzi potrzeba wskazania źródeł finansowania kosztów dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego w tym zakresie.

Wydatki Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie pełnego dostosowania do wymiany danych z Krajowym Punktem Kontaktowym będą sfinansowane w ramach limitu wydatków planowanych corocznie dla danej części budżetowej, bez konieczności jego dodatkowego zwiększenia.

W przypadku kosztów po stronie podmiotów uprawnionych, będą mogły one zostać sfinansowane w ramach limitu wydatków planowanych corocznie dla właściwej części budżetowej, bez konieczności jego dodatkowego zwiększenia.

## TABELA ZGODNOŚCI

1.	nr celex / nr naturalny / zmiany dyrektywy	tytuł dyrektywy	organ bądź organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy	wykaz aktów normatywnych transponujących przepisy dyrektywy	przepis polski (jednostka redakcyjna/akt normatywny)	organ / organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy	ocena stanu transpozycji
	<u>32011L0082</u> 2011/82/UE						
2.							
		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/82/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego					
3.			Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej				
4.				Projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw			
5.							

<b>art. 1</b>			Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	Nie wymaga transpozycji
<b>art. 2</b>	Art. 1 pkt 4 projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nowy art. 80k ust. 6 ustawy PRD)		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	Pełna transpozycja
<b>art. 3</b>			Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	Nie wymaga transpozycji
<b>art. 4 ust. 1</b>	Art. 1 pkt 4 projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nowy art. 80k ust. 3 i 5 oraz art. 80o ustawy PRD)		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych	Pełna transpozycja
<b>art. 4 ust. 2</b>	Art. 1 pkt 4 projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nowy art. 80m pkt 1 i 2, art. 80l ust. 2, art. 80k ust. 4, art. 80n ustawy PRD)		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	Pełna transpozycja
<b>art. 4 ust. 3</b>	Art. 1 pkt 4 projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nowy art. 80k ust. 1 i 2 ustawy PRD)		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	Pełna transpozycja

<b>art. 4 ust. 4</b>	Art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nowy art. 80l ustawy PRD)	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	Pełna transpozycja
<b>art. 4 ust. 5</b>		MTBiGM	Nie wymaga transpozycji
<b>art. 5</b>		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	Pełna transpozycja. Postępowania będą prowadzone w oparciu o obecnie obowiązujące przepisy KPK i KPW. Ww. kodeksy zostaną notyfikowane w Bazie KŚW jako akty implementujące niniejszą dyrektywę.
<b>art. 6</b>	Art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nowy art. 80p ustawy PRD)	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	Pełna transpozycja
<b>art. 7</b>	Art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nowy art. 80q ustawy PRD)	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	Pełna transpozycja
<b>art. 8</b>	-	-	Nie wymaga transpozycji
<b>art. 9</b>	-	-	Nie wymaga transpozycji
<b>art. 10</b>	-	-	Nie wymaga transpozycji
<b>art. 11</b>	-	-	Nie wymaga transpozycji
<b>art. 12</b>		MTBiGM	Nie wymaga transpozycji
<b>art. 13</b>	-	-	Nie wymaga transpozycji
<b>art. 14</b>	-	-	Nie wymaga transpozycji
<b>Załącznik 1</b>	Art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nowy art. 80o ustawy PRD)	MTBiGM	Pełna transpozycja
<b>Załącznik 2</b>			Nie wymaga transpozycji

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących naruszeń  
w związku z którymi składano zapytania za pośrednictwem  
Krajowego Punktu Kontaktowego**

Na podstawie art. 80r ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448 oraz z 2013 r. poz. 700) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Określa się wzór formularza służący krajowym podmiotom uprawnionym do przekazywania ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych informacji, o których mowa w art. 80p ust. 1 pkt 2–4 ustawy, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH**

w porozumieniu:

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ**

---

<sup>1)</sup> Minister Spraw Wewnętrznych kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych (Dz. U. Nr 248, poz. 1491).

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących naruszeń, w związku z którymi składano zapytania za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego do innych państw członkowskich Unii Europejskiej, stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 80r ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448 oraz z 2013 r. poz. 700).

Termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia określono na dzień następujący po dniu ogłoszenia, co wynika z konieczności prowadzenia sprawozdawczości przez krajowe podmioty uprawnione w zakresie spraw dotyczących naruszeń o których mowa w art. 80k ust. 6 ustawy.

Projektowane rozporządzenie nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.



## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz na krajowe podmioty uprawnione, które będą kierowały zapytania za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego (Policja, Inspekcja transportu drogowego, straże gminne (miejskie), organy Służby Celnej oraz Straż Graniczna).

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zamieszczono w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia umieszczono także w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji zgodnie z § 11a Uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

### **3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Brak wpływu

### **4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Brak wpływu.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Brak wpływu.

### **6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Brak wpływu.

**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Spraw Wewnętrznych  
z dnia..., (poz. ...)**

<b>INFORMACJA DOTYCZĄCA NARUSZEŃ, W ZWIĄZKU Z KTÓRYMI SKŁADANO ZAPYTANIA ZA POŚREDNICTWEM KRAJOWEGO PUNKTU KONTAKTOWEGO</b>	
<b>1. SPRAWOZDANIE ZA OKRES:</b>	
<input type="text"/>	
<b>2. KRAJOWY PODMIOT UPRAWNIONY SKŁADAJĄCY SPRAWOZDANIE</b>	
<input type="text"/>	
<b>3. DANE ADRESOWE KRAJOWEGO PODMIOTU UPRAWNIONEGO SKŁADAJĄCEGO SPRAWOZDANIE ( KOD POCZTOWY, MIEJSCOWOŚĆ – DZIELNICA, GMINA, WOJEWÓDZTWO, ULICA, NUMER DOMU, NUMER LOKALU, NR TELEFONU, ADRES POCZTY ELEKTRONICZNEJ)</b>	
<input type="text"/>	
<b>4. OGÓLNA LICZBA NARUSZEŃ</b>	
<input type="text"/>	
<b>4.1. LICZBA NARUSZEŃ ZWIĄZANYCH Z NIESTOSOWANIEM SIĘ DO OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI</b>	
<input type="text"/>	
<b>4.2. LICZBA NARUSZEŃ ZWIĄZANYCH Z NIEDOPEŁNIENIEM OBOWIĄZKU KORZYSTANIA Z PASÓW BEZPIECZEŃSTWA LUB PRZEWOŻENIA DZIECKA W FOTELIKU OCHRONNYM LUB INNYM URZĄDZENIU DO PRZEWOŻENIA DZIECI</b>	
<input type="text"/>	
<b>4.3. LICZBA NARUSZEŃ ZWIĄZANYCH Z NIESTOSOWANIEM SIĘ DO SYGNAŁÓW ŚWIETLNYCH LUB ZNAKÓW NAKAZUJĄCYCH ZATRZYMANIE POJAZDU</b>	
<input type="text"/>	
<b>4.4. LICZBA NARUSZEŃ ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM POJAZDU PO UŻYCIU ALKOHOLU ALBO W STANIE NIETRZEŻWOŚCI</b>	
<input type="text"/>	
<b>4.5. LICZBA NARUSZEŃ ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM POJAZDU PO UŻYCIU LUB POD WPŁYWEM ŚRODKÓW ODURZAJĄCYCH</b>	
<input type="text"/>	
<b>4.6. LICZBA NARUSZEŃ ZWIĄZANYCH Z NIEDOPEŁNIENIEM OBOWIĄZKU UŻYWANIA W CZASIE JAZDY KASKÓW OCHRONNYCH</b>	
<input type="text"/>	
<b>4.7. LICZBA NARUSZEŃ ZWIĄZANYCH Z WYKORZYSTYWANIEM DROGI LUB POSZCZEGÓLNYCH JEJ CZĘŚCI W SPOSÓB NIEZGODNY Z PRZEZNACZENIEM</b>	
<input type="text"/>	
<b>4.8. LICZBA NARUSZEŃ ZWIĄZANYCH Z KORZYSTANIEM PODCZAS JAZDY Z TELEFONU WYMAGAJĄCEGO TRZYMANIA SŁUCHAWKI LUB MIKROFONU W RĘKU</b>	
<input type="text"/>	
<b>5. OGÓLNA LICZBA NARUSZEŃ UJAWNIONYCH PRZY POMOCY URZĄDZEŃ REJESTRUJĄCYCH</b>	
<input type="text"/>	
<b>6. LICZBA URZĄDZEŃ REJESTRUJĄCYCH WYKORZYSTYWANYCH W DANYM OKRESIE SPRAWOZDAWCZYM</b>	
<input type="text"/>	
<b>7. LICZBA WYPADKÓW DROGOWYCH ZE SKUTKIEM ŚMIERTELNYM Z UDZIAŁEM POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH W INNYCH PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH UNII EUROPEJSKIEJ</b>	

