

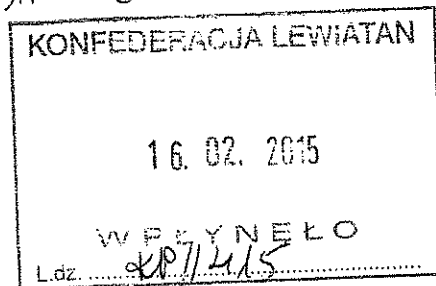


ZASTĘPCA SZEFA
KANCELARII SEJMU

Adam Podgórski

GMS-UP-173-31/15

Warszawa, dnia 11 lutego 2015 r.



Pani

Henryka Bochniarz

Prezydent Konfederacji

Lewiatan

d } p. J. Sejnowski
p. P. KACZMARCZAK
p. A. SZBOTON

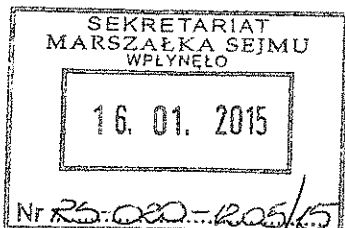
Szanowna Pani Prezydent,

Z upoważnienia Marszałka Sejmu, uprzejmie przekazuję - w trybie art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. Nr 55, poz. 235 z późn. zm.) poselski projekt ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Stanisław Żmijan), z prośbą o wyrażenie opinii.

Z poważaniem

Warszawa, dnia 13 stycznia 2015 r.

**Pan
Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**



Stanowię Panu Marszałku!

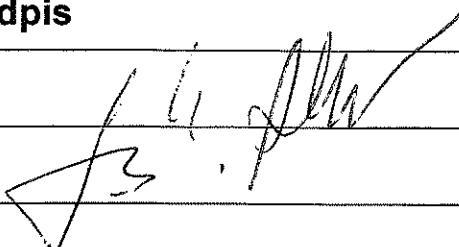
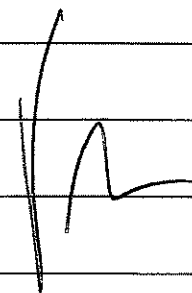

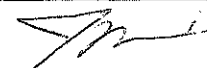
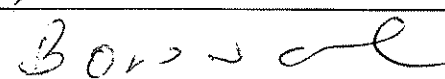
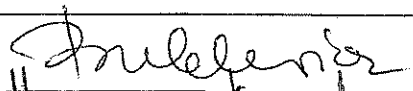

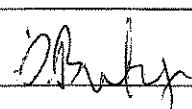
Na podstawie art. 118 ust.1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997r. i na podstawie art. 32 ust. 2 Uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej (j.t. M.P. z 2012 r. poz. 32) niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

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

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Stanisława Żmijana.

*7 posłowie,
W Żmijana*

**Lista Posłów popierających
projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie
niektórych innych ustaw**

L.p.	Nazwisko	Imię	Podpis
1.	Achinger	Elżbieta	
2.	Arkit	Tadeusz	
3.	Arłukowicz	Bartosz	
4.	Arndt	Paweł	
5.	Augustyn	Urszula	
6.	Aziewicz	Tadeusz	
7.	Biernacki	Marek	
8.	Biernat	Andrzej	
9.	Blanik	Leszek	
10.	Bobowska	Joanna	
11.	Borowczak	Jerzy	
12.	Brejza	Krzysztof	
13.	Brzezinka	Jacek	
14.	Bublewicz	Beata	
15.	Budka	Borys	
16.	Budnik	Jerzy	
17.	Bukiewicz	Bożenna	
18.	Butryn	Renata	

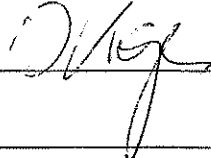
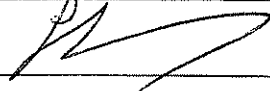
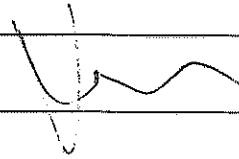
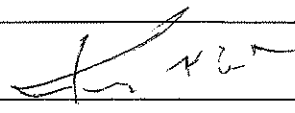


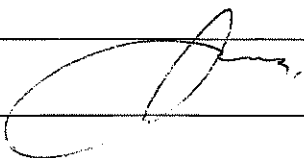
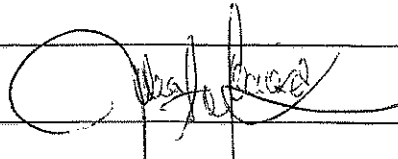
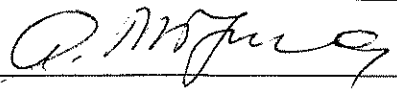
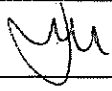
L.p.	Nazwisko	Imię	Podpis
19.	Charłampowicz	Jarosław	
20.	Chmielewski	Stanisław	
21.	Cichoń	Janusz	
22.	Ciemniak	Grażyna	
23.	Cieśliński	Piotr	
24.	Cycoń	Marian	
25.	Czaplicka	Barbara	
26.	Czechyra	Czesław	
27.	Czernow	Zofia	
28.	Czerwiński	Andrzej	
29.	Czeszejko – Sochacka	Ewa	
30.	Dąbrowska	Alicja	
31.	Drozd	Ewa	
32.	Dunin	Artur	
33.	Durka	Zenon	
34.	Dzięcioł	Janusz	
35.	Dzikowski	Waldy	
36.	Fabisiak	Joanna	
37.	Fedorowicz	Jerzy	
38.	Fiedler	Arkady	

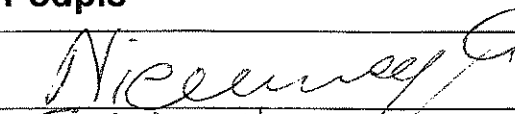
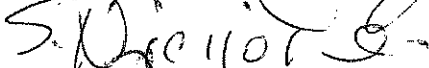
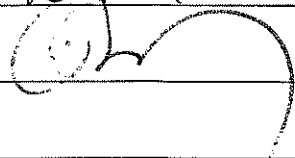
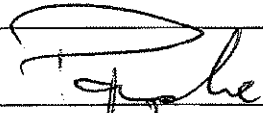
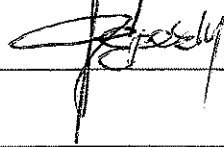
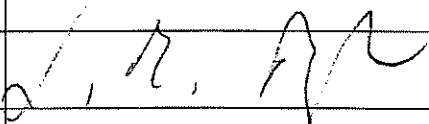


L.p.	Nazwisko	Imię	Podpis
39.	Gadowski	Krzysztof	
40.	Gałązewski	Andrzej	
41.	Gapińska	Elżbieta	
42.	Gawłowski	Stanisław	
43.	Gądek	Lidia	
44.	Gąsior-Marek	Magdalena	
45.	Gelert	Elżbieta	
46.	Gierada	Artur	
47.	Gluza	Czesław	
48.	Głogowski	Tomasz	
49.	Grabarczyk	Cezary	
50.	Grad	Mariusz	
51.	Grupiński	Rafał	
52.	Gut-Mostowy	Andrzej	
53.	Guzowska	Iwona	
54.	Halicki	Andrzej	
55.	Hall	Katarzyna	
56.	Hanajczyk	Agnieszka	
57.	Henczyca	Bożena	
58.	Hok	Marek	
59.	Hoppe	Teresa	

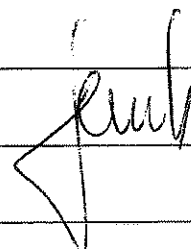
L.p.	Nazwisko	Imię	Podpis
60.	Huskowski	Stanisław	
61.	Jagła	Robert	
62.	Janik	Renata	
63.	Janyska	Maria	
64.	Jarmuziewicz	Tadeusz	
65.	Jaros	Michał	
66.	Jastrzębski	Leszek	
67.	Kaczor	Roman	
68.	Kamińska	Bożena	
69.	Kania	Andrzej	
70.	Karpiński	Grzegorz	
71.	Karpiński	Włodzimierz	
72.	Kaźmierczak	Jan	
73.	Kidawa-Błońska	Małgorzata	
74.	Kierwiński	Marcin	
75.	Kluzik- Rostkowska	Joanna	
76.	Kłosin	Krystyna	
77.	Kochan	Magdalena	
78.	Kolenda-Łabuś	Brygida	
79.	Kołac- Leszczyńska	Agnieszka	

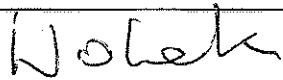
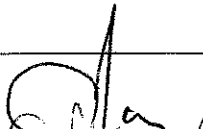
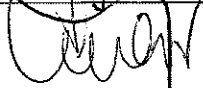
L.p.	Nazwisko	Imię	Podpis
80.	Kołodziej	Ewa	
81.	Konwiński	Zbigniew	
82.	Kopacz	Ewa	
83.	Kopaczewska	Domicela	
84.	Korzeniowski	Leszek	
85.	Kosecki	Roman	
86.	Kowalski	Sławomir	
87.	Kozaczyński	Jacek	
88.	Kozdroń	Jerzy	
89.	Kozłowska	Iwona	
90.	Koźlakiewicz	Mirosław	
91.	Krajewska	Ligia	
92.	Kropiwnicki	Robert	
93.	Królikowska- Kińska	Elżbieta	
94.	Krysztofiak	Przemysław	
95.	Krzakała	Marek	
96.	Kucharski	Cezary	
97.	Kulesza	Tomasz	
98.	Lamczyk	Stanisław	
99.	Lassota	Józef	

L.p.	Nazwisko	Imię	Podpis
100.	Lenz	Tomasz	
101.	Leszczyna	Izabela	
102.	Litwiński	Arkadiusz	
103.	Łapiński	Marek	
104.	Ławrynowicz	Zofia	
105.	Maciaszek	Robert	
106.	Małecka-Libera	Beata	
107.	Marczułajtis-Walczak	Jagna	
108.	Matusik-Lipiec	Katarzyna	
109.	Mężydło	Antoni	
110.	Miller	Rajmund	
111.	Młyńczak	Aldona	
112.	Mroczek	Czesław	
113.	Mrzygłocka	Izabela Katarzyna	
114.	Mucha	Joanna	
115.	Munyama	Killion Munzele	
116.	Naguszewski	Tadeusz	
117.	Nemś	Anna	
118.	Neumann	Sławomir	
119.	Niedziela	Dorota	

L.p.	Nazwisko	Imię	Podpis
120.	Niemczyk	Małgorzata	
121.	Niesiołowski	Stefan	
122.	Nowak	Tomasz	
123.	Nykiel	Mirosława	
124.	Okła-Drewnowicz	Marzena	
125.	Okrągły	Janina	
126.	Olechowska	Alicja	
127.	Olszewski	Paweł	
128.	Orzechowski	Andrzej	
129.	Orzechowski	Maciej	
130.	Oświęcimski	Konstanty	
131.	Pacelt	Zbigniew	
132.	Pahl	Witold	
133.	Papke	Paweł	
134.	Pępek	Małgorzata	
135.	Piechota	Sławomir	
136.	Pierzchała	Elżbieta	
137.	Pietraszewska	Danuta	
138.	Pietrzczyk	Lucjan	
139.	Pięta	Jarosław	
140.	Piotrowska	Teresa	

L.p.	Nazwisko	Imię	Podpis
141.	Plocke	Kazimierz	
142.	Pluta	Mirosław	
143.	Pomaska	Agnieszka	
144.	Raczkowski	Damian	
145.	Radziszewska	Elżbieta	
146.	Raniewicz	Grzegorz	
147.	Raś	Ireneusz	
148.	Rozpondek	Halina	
149.	Rusinowska	Beata	
150.	Rutkowska	Dorota	
151.	Rutnicki	Jakub	
152.	Rynasiewicz	Zbigniew	
153.	Rzasa	Marek	
154.	Rzymelka	Jan	
155.	Schetyna	Grzegorz	
156.	Sibińska	Krystyna	
157.	Siedlaczek	Henryk	
158.	Sikorski	Radosław	
159.	Skowrońska	Krystyna	
160.	Sławiak	Bożena	
161.	Sługocki	Waldemar	

L.p.	Nazwisko	Imię	Podpis
162.	Sosna	Aleksander	
163.	Stachowicz	Katarzyna	
164.	Staroń	Lidia	
165.	Stuligrosz	Michał	
166.	Suchowiejko	Wiesław	
167.	Suski	Paweł	
168.	Sycz	Miron	
169.	Szczerba	Michał	
170.	Sztołcman	Grzegorz	
171.	Szumilas	Krystyna	
172.	Szydłowska	Bożena	
173.	Szymański	Tomasz	
174.	Śledzińska-Katarasińska	Iwona	
175.	Święcicki	Marcin	
176.	Świło	Teresa	
177.	Tomański	Piotr	
178.	Tomaszak – Zesiuk	Irena	
179.	Tomczak	Jacek	
180.	Tomczyk	Cezary	
181.	Tomczykiewicz	Tomasz	

L.p.	Nazwisko	Imię	Podpis
182.	Trybuś-Cieślar	Aleksandra	
183.	Tusk	Łukasz	
184.	Tyszkiewicz	Robert	
185.	Van der Coghen	Piotr	
186.	Vincent-Rostowski	Jan	
187.	Wardzała	Robert	
188.	Wielichowska	Monika	
189.	Witczak	Mariusz	
190.	Wojnarowski	Norbert	
191.	Wolak	Ewa	
192.	Wójcik	Marek	
193.	Zakrzewska	Jadwiga	
194.	Zaremba	Renata	
195.	Zawadzki	Ryszard	
196.	Zieliński	Maciej	
197.	Ziemniak	Wojciech	
198.	Żmijan	Stanisław	
199.	Żmuda-Trzebiatowska	Ewa	

USTAWA

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

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 i 991) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustawa określa:

- 1) zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu;
- 2) zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu, a także działalność właściwych organów i podmiotów w tym zakresie;
- 3) wymagania w stosunku do innych uczestników ruchu niż kierujący pojazdami;
- 4) zasady i warunki kontroli ruchu drogowego;
- 5) zasady odpowiedzialności administracyjnej za naruszenia przepisów ruchu drogowego w zakresie:
 - a) ujawnionego przy użyciu stacjonarnego urządzenia rejestrującego:
 - niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, lub
 - niestosowania się do sygnałów świetlnych,
 - b) przejazdów pojazdów nienormatywnych,
 - c) wprowadzenia do obrotu pojazdu lub przedmiotu wyposażenia lub części bez wymaganych dokumentów.”;

2) w art. 2 pkt 59 otrzymuje brzmienie:

„59) urządzenie rejestrujące – urządzenie ujawniające i zapisujące za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego;”;

3) w art. 10 po ust. 10a dodaje się ust. 10b w brzmieniu:

„Art. 10b. Koszty zmiany organizacji ruchu w związku z oznakowaniem urządzeń rejestrujących stosownie do wymagań określonych w art. 131d ponosi podmiot, który je zainstalował.”;

4) w art. 20:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynosi 50 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2.”.

b) uchyla się ust. 1a;

5) w art. 80b:

a) w ust. 1:

– pkt 5 otrzymuje brzmienie:

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia oraz ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

„5) dane zawierające imię i nazwisko (nazwę lub firmę), adres zamieszkania (siedziby), numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL) albo numer identyfikacyjny REGON o:

- a) właściciela pojazdu, o którym w art. 73 ust. 1, ust. 2a albo ust. 4,
- b) zakładzie lub wydzielonej jednostce organizacyjnej, o których mowa w art. 73 ust. 2 ustawy, jeżeli wchodzi w skład przedsiębiorstwa wielozakładowego lub innego podmiotu,
- c) posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 5, albo
- d) użytkownika pojazdu użytkowanego w drodze umowy leasingu, o rejestrację którego wnioskuje leasingodawca (właściciel pojazdu),”

– dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) informacje o nałożonych karach administracyjnych za naruszenia, o których mowa w art. 140af ust. 1:

- a) datę, czas oraz miejsce ujawnienia naruszenia albo odcinek drogi, na którym zostało popełnione naruszenie,
- b) rodzaj naruszenia;”

b) w ust. 2 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) wymienione w ust. 1 pkt 5a – Inspekcja Transportu Drogowego;”;

6) w art. 129:

a) w ust. 2 pkt 9a otrzymuje brzmienie:

„9a) używania przenośnych urządzeń rejestrujących;”

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Policjant niezwłocznie zatrzymuje pojazd do kontroli po ujawnieniu przy użyciu przenośnego urządzenia rejestrującego naruszenia niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym.”

c) ust. 4 i 4a otrzymują brzmienie:

„4. Kontrola ruchu drogowego w stosunku do kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz w stosunku do żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową kierujących innymi pojazdami, pilotowanie pojazdów, a także kierowanie ruchem drogowym w związku z pilotowaniem pojazdów wojskowych należy do Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organów porządkowych. W tym zakresie Żandarmerii Wojskowej i wojskowym organom porządkowym przysługują uprawnienia policjantów określone w ust. 2 pkt 1-9, 10-14.

4a. Kontrolę ruchu drogowego mogą przeprowadzać także funkcjonariusze Straży Granicznej lub organów celnych, którym przysługują uprawnienia, o których mowa w ust. 2 pkt 1-5, 7-9, 10-12 oraz w art. 130a ust. 4 pkt 1.”

d) dodaje się ust. 6-8 w brzmieniu:

„6. Kontrola ruchu drogowego w stosunku do kierujących pojazdami, którzy wykonują przewóz drogowy w rozumieniu:

- 1) ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
 - 2) ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych
- należy również do inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego. W tym zakresie inspektorom przysługują uprawnienia, o których mowa w ust. 2 pkt 1-9, 10-14.

7. Inspektor Inspekcji Transportu Drogowego jest obowiązany ująć, w celu niezwłocznego oddania Policji, kierującego pojazdem innym, niż wymieniony w ust. 6:

- 1) 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,
- 2) który naruszył przepisy ruchu drogowego, w przypadku zarejestrowania tego naruszenia przy użyciu przyrządów kontrolno-pomiarowych, z zastrzeżeniem ust. 8,
- 3) który rażąco naruszył przepisy ruchu drogowego lub spowodował zagrożenie jego bezpieczeństwa.

8. Inspektor Inspekcji Transportu Drogowego wykonuje kontrolę ruchu drogowego z użyciem przyrządów kontrolno-pomiarowych przeznaczonych do pomiaru nacisków osi i masy pojazdu w stosunku do kierującego pojazdem innym, niż wymieniony w ust. 6.”;

7) art. 129a otrzymuje brzmienie:

„**Art. 129a.** 1. Inspekcja Transportu Drogowego w związku z kontrolą ruchu drogowego jest uprawniona do używania stacjonarnych urządzeń rejestrujących.

2. Inspekcja Transportu Drogowego wykonuje kontrolę ruchu drogowego wobec właściciela pojazdu lub innego podmiotu, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5, w przypadku ujawnienia i zapisania przez stacjonarne urządzenie rejestrujące naruszenia niestosowania się do:

- 1) ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym,
- 2) sygnałów świetlnych.”;

8) w art. 129b:

a) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) kierującego pojazdem niestosującego się do zakazu ruchu w obu kierunkach, określonego odpowiednim znakiem drogowym;”;

b) w ust. 3 uchyla się pkt 3 i 7,

c) uchyla się ust. 4;

9) po art. 129f dodaje się art. 129fa w brzmieniu:

„**Art. 129fa.** 1. Inspekcja Transportu Drogowego w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa odpowiednio w art. 129a ujawnia przy użyciu stacjonarnych urządzeń rejestrujących naruszenia niestosowania się do:

- 1) ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym;
- 2) sygnałów świetlnych.

2. Do naruszeń, o których mowa w ust. 1, ujawnionych przy użyciu stacjonarnego urządzenia rejestrującego, do których zastosowano przepisy niniejszej ustawy nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2013 r. poz. 482).”;

10) uchyla się art. 129g i art. 129h;

11) w dziale V po rozdziale 1 dodaje się rozdział 1a w brzmieniu:

„Rozdział 1a

Zasady używania urządzeń rejestrujących w kontroli ruchu drogowego

Art. 131a. Urządzenia rejestrujące używane do kontroli ruchu drogowego dzielą się na:

- 1) stacjonarne;
- 2) przenośne.

Art. 131b. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego lokalizuje stacjonarne urządzenia rejestrujące i instaluje trwale w pasie drogowym drogi publicznej. Do obowiązków Głównego Inspektora Transportu Drogowego należy również bieżąca eksploatacja i obsługa stacjonarnych urządzeń rejestrujących, a także ich usuwanie oraz utrzymanie zewnętrznej infrastruktury dla zainstalowanych urządzeń.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, są finansowane przez Inspekcję Transportu Drogowego z budżetu państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

Art. 131c. 1. Lokalizację stacjonarnego urządzenia rejestrującego określa się na okres 40 miesięcy, uwzględniając:

- 1) analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) informację o miejscu lokalizacji wymaganą dla projektu organizacji ruchu;
- 3) pozytywną opinię:

- a) właściwego komendanta wojewódzkiego Policji,
- b) właściwej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

- w zakresie zasadności lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego.

2. W przypadku gdy analiza, informacja i opinia, o których mowa w ust. 1, potwierdzają zasadność lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego, minister właściwy do spraw transportu w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego, wyraża zgodę na lokalizację stacjonarnego urządzenia rejestrującego na okres 40 miesięcy.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się dokumenty, o których mowa w ust. 1, sporządzone zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 131g.

4. Kolejną zgodę na lokalizację stacjonarnego urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pasie drogowym drogi publicznej na okres 40 miesięcy uzyskuje się nie później niż 30 dni przed upływem okresu 40 miesięcy po spełnieniu wymagań, o których mowa w ust. 1.

5. W przypadku niezyskania zgody organu, o którym mowa w ust. 2, stacjonarnego urządzenia rejestrującego nie instaluje się w planowanej lokalizacji w pasie drogowym drogi publicznej, a zainstalowane stacjonarne urządzenie rejestrujące usuwa się z dotychczasowej lokalizacji w pasie drogowym drogi publicznej przed upływem okresu, o którym mowa w ust. 1.

Art. 131d. 1. Stacjonarne urządzenia rejestrujące ujawniające i zapisujące naruszenia niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym oznakowuje się odpowiednim znakiem drogowym.

2. Urządzeń, o których mowa w ust. 1, używa się do pomiaru prędkości w określonej lokalizacji drogi publicznej albo na określonym odcinku tej drogi.

3. Pomiar prędkości na określonym odcinku drogi przy użyciu stacjonarnych urządzeń rejestrujących odbywa się wyłącznie na obszarze zabudowanym.

Art. 131e. Przenośne urządzenie rejestrujące lokalizuje się w pasie drogowym drogi publicznej na czas kontroli ruchu drogowego.

Art. 131f. 1. Urządzenia rejestrujące rejestrują dane:

- 1) obraz pojazdu, którym zostały naruszone przepisy ruchu drogowego wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu;
- 2) datę, czas oraz określenie miejsca ujawnienia naruszenia; albo odcinka drogi, na którym zostało popełnione naruszenie;
- 3) prędkość z jaką poruszał się pojazd albo średnią prędkość z jaką poruszał się pojazd na określonym odcinku drogi, na którym zostało popełnione naruszenie;
- 4) prędkość dopuszczalną w miejscu ujawnienia naruszenia albo prędkość dopuszczalną dla określonego odcinka drogi, na którym zostało popełnione naruszenie;
- 5) numer identyfikacyjny urządzenia rejestrującego.

2. Dane, o których mowa w ust. 1 pkt 3 i 4, rejestruje się tylko w przypadku naruszenia polegającego na niestosowaniu się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym,

3. Dane, o których mowa w ust. 1, zarejestrowane przez:

- 1) stacjonarne urządzenia rejestrujące przetwarza Inspekcja Transportu Drogowego;
- 2) przenośne urządzenia rejestrujące przetwarza Policja.

Art. 131g. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie przyczyny i miejsca zaistniałych wypadków drogowych, przeciwdziałanie tym wypadkom oraz zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i właściwej organizacji kontroli ruchu drogowego z użyciem urządzeń rejestrujących, określili, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych urządzeń rejestrujących:
 - a) stacjonarnych,
 - b) przenośnych;
- 2) tryb i sposób udzielania zgody na lokalizację stacjonarnego urządzenia rejestrującego w tym kryteria dla sporządzenia analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, informacji o miejscu lokalizacji oraz opinii, o których mowa w art. 131c ust. 1;
- 3) sposób dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące.”;

12) art. 134a otrzymuje brzmienie:

„Art. 134a. W przypadku kontroli, o której mowa w art. 129 ust. 6 i 8, 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.”;

13) w dziale V dodaje się rozdział 5 w brzmieniu:

„Rozdział 5

Kary pieniężne za naruszenia ujawnione przy użyciu stacjonarnego urządzenia rejestrującego

Art. 140af. 1. Za naruszenie niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, lub niestosowania się do sygnałów świetlnych, ujawnione przy użyciu stacjonarnego urządzenia rejestrującego nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.

2. W przypadku naruszenia niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, wartość przekroczenia prędkości dopuszczalnej ustala się z uwzględnieniem możliwości błędu 10 km/h wobec wartości prędkości zmierzonej w miejscu pomiaru.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na właściciela pojazdu lub inny podmiot, o którym mowa w art. 80 ust. 1 pkt 5, przy użyciu którego dokonano naruszenia.

Art. 140ag. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego ustala właściciela pojazdu, którym dokonano naruszenia przepisów ruchu drogowego, lub inny podmiot, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5, w oparciu o dane i informacje z Centralnej Ewidencji Pojazdów udostępnianych za pomocą bezpiecznej teletransmisji, z zastrzeżeniem ust. 3.

2. Administrator danych przetwarzający dane osobowe na potrzeby prowadzonego postępowania administracyjnego w sprawach o nałożenie kary pieniężnej jest zwolniony z obowiązku informacyjnego określonego w art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.

3. W przypadku braku możliwości zapewnienia przez ministra właściwego do spraw administracji publicznej dostępu Głównego Inspektora Transportu Drogowego do danych i informacji, o których mowa w ust. 1, za pomocą bezpiecznej teletransmisji, minister ten zapewni możliwość wykonywania czynności, o których mowa w ust. 1, w oparciu o elektroniczny dostęp do tych danych i informacji za pomocą środków innych niż z wykorzystaniem bezpiecznej teletransmisji.

4. Minister właściwy do spraw administracji publicznej może określić w drodze rozporządzenia tryb oraz warunki techniczne korzystania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego z danych i informacji, o których mowa w ust. 1, uwzględniając w szczególności konieczność ochrony zarejestrowanych danych i informacji przed nieuprawnioną ingerencją oraz ujawnieniem.

Art. 140ah. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego, po ujawnieniu naruszenia niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, lub niestosowania się do sygnałów świetlnych, i ustaleniu właściciela pojazdu lub innego podmiotu, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5, wszczyna z urzędu postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary pieniężnej, o której mowa w art. 140af.

2. W ramach postępowania, o którym mowa w ust. 1, oprócz danych wymienionych w art. 131f ust. 1, są gromadzone dane:

- 1) imię i nazwisko właściciela lub podmiotu, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5;
- 2) numer rejestracyjny pojazdu, którym naruszono przepisy;
- 3) rodzaj naruszenia.

3. Dane, o których mowa w ust. 2 oraz w art. 131f ust. 1, udostępnia się uprawnionym podmiotom:

- 1) na wniosek;
- 2) w wersji pierwotnej utrwalonej przez stacjonarne urzędy rejestrujące.

4. Wniosek zawiera:

- 1) oznaczenie wnioskodawcy i jego adres;
- 2) uzasadnienie wniosku;
- 3) wskazanie żądanych danych i sposobu ich udostępniania;
- 4) wskazanie okresu, za który dane mają być udostępniane;
- 5) podpis własnoręczny albo bezpieczny podpis elektroniczny weryfikowany za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu, o którym mowa w ustawie z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 262), albo podpis potwierdzony profilem zaufanym ePUAP, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, wnioskodawcy.

Art. 140ai. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego zawiadamia właściciela pojazdu albo inny podmiot, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5, o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawach o nałożenie kary pieniężnej.

2. Zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) zebrany w sprawie materiał dowodowy w tym:
 - a) dane z urzędu rejestrującego, o których mowa w art. 131f ust. 1 i 2,
 - b) dane o właścicielu pojazdu lub o podmiocie, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5, uzyskane z Centralnej Ewidencji Pojazdów;
- 2) pouczenie o prawach i obowiązkach wynikających z ustawy w tym o możliwości wskazania osoby, która była właścicielem albo innym podmiotem, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5 w chwili ujawnienia naruszenia przepisów ruchu drogowego.

3. Dane, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a, udostępnia się w wersji pierwotnej utrwalonej przez urządzenie rejestrujące.

4. Właściciel pojazdu albo inny podmiot, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5, ma prawo do wypowiedzenia się co do zebranego materiału dowodowego w zakresie, o którym mowa w ust. 2, w terminie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia pod rygorem wydania decyzji w oparciu o dotychczas zgromadzony materiał dowodowy.

Art. 140aj. Postępowania administracyjnego nie wszczyna się:

- 1) gdy zarejestrowany obraz naruszenia nie zawiera danych niezbędnych do przeprowadzenia postępowania administracyjnego w sprawach o nałożenie kary pieniężnej, w tym w szczególności zarejestrowany numer rejestracyjny pojazdu jest nieczytelny albo niekompletny w stopniu uniemożliwiającym identyfikację pojazdu;
- 2) gdy ustalenie właściciela pojazdu albo innego podmiotu, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5, na podstawie zarejestrowanych danych jest niemożliwe.

Art. 140ak. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego, po upływie terminu, o którym mowa w art. 140ai ust. 4, wydaje decyzję administracyjną o:

- 1) nałożeniu kary pieniężnej na właściciela pojazdu albo inny podmiot, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5;
- 2) umorzeniu postępowania administracyjnego w przypadku:
 - a) gdy pojazd został użyty wbrew woli właściciela pojazdu albo innego podmiotu, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5,
 - b) użycia pojazdu jako pojazdu uprzywilejowanego,
 - c) użycia pojazdów przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i misji specjalnych państw obcych oraz organizacji międzynarodowych, korzystających z przywilejów i immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności oraz do innych osób korzystających z tych przywilejów lub immunitetów,
 - d) wskazania, przez właściciela pojazdu albo inny podmiot, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5, na podstawie dowodu przeniesienia własności pojazdu, osoby, która była właścicielem albo innym podmiotem, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5 w chwili ujawnienia naruszenia przepisów ruchu drogowego,
 - e) wykazania przez właściciela albo inny podmiot, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5, że kierujący pojazdem działał w stanie wyższej konieczności w chwili popełnienia naruszenia niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym albo niestosowania się do sygnału świetlnego.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. d, dowód przeniesienia własności pojazdu stanowi podstawę wszczęcia postępowania administracyjnego o nałożenie kary pieniężnej wobec nabywcy pojazdu.

3. Dowód przeniesienia własności pojazdu składa się wraz z oświadczeniem o zawiadomieniu starosty w terminie 30 dni o zbyciu tego pojazdu zgodnie z art. 78 ust. 2. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej wynikającej z art. 233 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.).

Art. 140a1. 1. Wysokość kary pieniężnej za naruszenie w zakresie niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym przy uwzględnieniu wartości przekroczenia prędkości dopuszczalnej, o której mowa w art. 140af ust. 3 wynosi:

- 1) o 11 km/h do 20 km/h włącznie – 3%,
- 2) o 21 km/h do 30 km/h włącznie – 5%,
- 3) o 31 km/h do 40 km/h włącznie – 9%,
- 4) o 41 km/h do 50 km/h włącznie – 14%,
- 5) o 51 km/h i więcej – 20%

- przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski".

2. Wysokość kary obliczoną na podstawie ust. 1 zaokrągla się w dół do pełnych dziesiątek złotych.

3. Wysokość kary, o której mowa w ust. 2 podlega podwojeniu w przypadku naruszeń ujawnionych w obszarze zabudowanym.

4. Czwarta kara pieniężna i kolejne nałożone w okresie 12 miesięcy od dnia ujawnienia pierwszego naruszenia, o którym mowa w ust. 1, podlegają podwyższeniu o 50%.

Art. 140am. 1. Wysokość kary pieniężnej za naruszenie w zakresie niestosowania się do sygnału świetlnego wynosi 20% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski".

2. Wysokość kary obliczoną na podstawie ust. 1 zaokrąglą się w dół do pełnych dziesiątek złotych.

3. Wysokość kary, o której mowa w ust. 2 podlega podwojeniu w przypadku naruszeń ujawnionych w obszarze zabudowanym.

4. Czwarta kara pieniężna i kolejne nałożone w okresie 12 miesięcy od dnia ujawnienia pierwszego naruszenia, o którym mowa w ust. 1, podlegają podwyższeniu o 50%.

Art. 140an. Minister właściwy do spraw transportu może ogłosić do końca lutego każdego roku w drodze obwieszczenia wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 140al ust. 1 i art. 140am ust. 1.

Art. 140ao. 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140al i 140am, uiszczą się na wskazany w decyzji rachunek bankowy.

2. Kary pieniężne podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

3. Obowiązek uiszczenia kar pieniężnych przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym kary powinny zostać uiszczone.

Art. 140ap. 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140al i 140am, są przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

2. Środki z tytułu kar, o których mowa w ust. 1, gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego są przekazywane w terminie pierwszych 2 dni roboczych po upływie tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego z przeznaczeniem na finansowanie:

- 1) zadań inwestycyjnych związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych;
- 2) budowy lub przebudowy dróg krajowych.

Art. 140aq. Minister właściwy do spraw transportu oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw administracji publicznej określi, w drodze rozporządzenia, sposób, tryb oraz warunki techniczne przetwarzania przez Inspekcję Transportu Drogowego danych importowanych z urządzeń rejestrujących, których mowa w art. 131f ust. 3 pkt 1, uwzględniając dokumentację i zakres czynności niezbędnych do przeprowadzenia postępowania administracyjnego w sprawach o nałożenie kary pieniężnej, o których mowa w art. 140al i 140am, oraz konieczność ochrony zarejestrowanych danych przed nieuprawnioną ingerencją i ujawnieniem.”;

- 14) w art. 140h w ust. 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:
„9) opiniowanie zasadności lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. Nr 260) wprowadza się następujące zmiany:

1) uchyla się art. 20b – art. 20d;

2) art. 20e otrzymuje brzmienie;

„**Art. 20e.** Przepisów art. 40 ust. 1 i 3 nie stosuje się do zajęcia pasa drogowego w związku z wykonywaniem zadań określonych w art. 131b ust. 1 przez Inspekcję Transportu Drogowego.”.

Art. 3. 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. 97 w § 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) stwierdzi popełnienie wykroczenia za pomocą przyrządu kontrolno-pomiarowego a sprawca nie został schwytany na gorącym uczynku lub bezpośrednio potem, i nie zachodzi wątpliwość co do sprawcy czynu”.

Art. 4. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1265, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 46 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje kwoty pobranych opłat, o których mowa w ust. 1 i ust. 1a pkt 1, w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę i utrzymanie dróg krajowych oraz na potrzeby gromadzenia danych o drogach publicznych i sporządzania informacji o sieci dróg publicznych, jak również na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i budowy autostrad.”;

2) w art. 50 w pkt 1 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) ruchu drogowego w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym,”,

3) w art. 51 w ust. 6 w pkt 1 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) związanych z kontrolą ruchu drogowego w zakresie i na zasadach, o którym mowa w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;”;

4) w art. 54 w ust. 2 pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) wykonuje zadania Inspekcji:

a) dotyczące kontroli ruchu drogowego w zakresie i na zasadach, o których mowa w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym,

b) związane ze stacjonarnymi urządzeniami rejestrującymi, o których mowa w art. 131b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;”;

5) w art. 56 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Kary pieniężne oraz grzywny, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, są przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, z

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 21, 567 i 628

wyłączeniem kar pieniężnych, o których mowa w art. 140ae ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”;

6) w art. 68 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w art. 50 pkt 1 lit. a-j i art. 87 podlegają:

a) kierujący pojazdami w zakresie i na zasadach określonych w:

– przepisach ustawy,

– art. 129 ust. 6-8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym,

– ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,

aa) właściciela pojazdu albo innego podmiotu, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym,

b) przedsiębiorcy wykonujący przewóz drogowy,

c) podmioty, o których mowa w art. 3 ust. 2,”

7) w art. 76a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Uprawnienia inspektorów Inspekcji określone w ustawie, w art. 129 ust. 6-8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym oraz w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przysługują również pracownikom Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego po spełnieniu warunków, o których mowa w art. 76 ust. 1”;

8) w art. 83 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 i ust. 4, art. 18 ust. 1 i 2 oraz art. 33 ust. 8, są obowiązane przedstawiać ministrowi właściwemu do spraw transportu, informacje dotyczące liczby i zakresu udzielonych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji, zezwoleń i wydanych zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz liczby wypisów z tych dokumentów. Informacje te przedstawia się w terminach:

1) do dnia 15 stycznia – według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego;

2) do dnia 15 lipca – według stanu na dzień 30 czerwca roku bieżącego.”;

9) w art. 86 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Nadzór nad:

1) wydawaniem zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2 pkt 1;

2) wydawaniem licencji i zezwoleń – w krajowym transporcie drogowym;

3) wydawaniem zaświadczeń na krajowy niezarobkowy przewóz drogowy;

4) wykonywaniem obowiązku informacyjnego określonego w art. 83 ust. 3, przez organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 2 i 3, art. 18 ust. 1 pkt 1 oraz art. 33 ust. 8 w zakresie krajowego niezarobkowego przewozu drogowego - sprawuje wojewódzki inspektor transportu drogowego.”.

Art. 5. 1. Dla stacjonarnego urządzenia rejestrującego, którego lokalizacja i instalacja w pasie drogowym drogi publicznej nastąpiła przed wejściem w życie przepisów niniejszej ustawy, zgodę na lokalizację, o której mowa w art. 131c ust. 4 uzyskuje się nie później niż 30 dni przed upływem terminu wyznaczonego dotychczasowymi przepisami, po spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 131c ust. 1.

4. W przypadku nie uzyskania zgody organu, o którym mowa art. 131c ust. 4 Główny Inspektor Transportu Drogowego usuwa zainstalowane stacjonarne urządzenie rejestrujące z dotychczasowej lokalizacji w pasie drogowym drogi publicznej przed upływem okresu, o którym mowa w art. 131c ust. 1.

5. Obudowy urządzeń rejestrujących, niewyposażone w urządzenia rejestrujące, zainstalowane w pasie drogowym dróg publicznych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy są usuwane przez:

- 1) Inspekcję Transportu Drogowego – w przypadku dróg krajowych;
 - 2) właściwego zarządcę drogi na koszt właściciela obudowy – w pozostałych przypadkach
- w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 6. 1. Postępowania w sprawach o wykroczenia popełnione w zakresie naruszeń niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, lub niestosowania się do sygnałów świetlnych, ujawnione przy użyciu urządzenia rejestrującego przed dniem wejścia w życie ustawy prowadzi się na podstawie przepisów obowiązujących w dniu popełnienia wykroczenia, z zastrzeżeniem art. 7 ust.2.

Art. 7.1. Strażnicy gminni (miejscy) są uprawnieni do wykonywania kontroli ruchu drogowego kierującego pojazdem naruszającego przepisy ruchu drogowego przy użyciu stacjonarnych urządzeń rejestrujących, na dotychczasowych zasadach, przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Postępowania w sprawach o wykroczenia popełnione w zakresie naruszeń niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, lub niestosowania się do sygnałów świetlnych, ujawnione przy użyciu stacjonarnego urządzenia rejestrującego popełnione w okresie, o którym mowa w ust. 1, prowadzi się według przepisów postępowania w sprawach o wykroczenia.

3. Stacjonarne urządzenia rejestrujące należące do straży gminnych (miejskich) podlegają nieodpłatnemu przekazaniu Inspekcji Transportu Drogowego w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

4. Przekazanie następuje na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych, zawierających wykaz przekazywanych sprawnych urządzeń i ich wyposażenia ze wskazaniem typu (modelu) urządzenia rejestrującego, szczegółowym określeniem miejsca ich instalacji oraz opisem infrastruktury technicznej towarzyszącej instalacji, a także wyszczególnieniem wyposażenia technicznego niezbędnego do eksploatacji wyżej wymienionych urządzeń.

Art. 8. 1. Przenośne urządzenia rejestrujące należących do straży gminnych (miejskich) podlegają nieodpłatnemu przekazaniu Policji w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Przekazanie następuje na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych, zawierających wykaz przekazywanych sprawnych urządzeń i ich wyposażenia ze wskazaniem typu (modelu) urządzenia rejestrującego, a także wyszczególnieniem wyposażenia technicznego niezbędnego do eksploatacji wyżej wymienionych urządzeń.

Art. 9. Postępowania egzekucyjne należności pieniężnych powstałych z tytułu grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego za wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji w zakresie naruszeń niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, lub niestosowania się do sygnałów świetlnych, ujawnione przy użyciu urządzenia rejestrującego, wszczęte przed dniem wejścia w życie ustawy prowadzi się na podstawie przepisów obowiązujących w dniu wszczęcia postępowania.

Art. 10. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym, o której mowa w art. 4 zachowują swoją moc do czasu wejścia w

życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 4, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 11. Ustawa wchodzi w życie w terminie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Uzasadnienie

1) Aktualny stan prawny:

a) w zakresie kontroli ruchu drogowego wykonywanej przy użyciu urządzeń rejestrujących.

W polskim porządku prawnym kontrola ruchu drogowego dokonywana przy użyciu urządzeń rejestrujących pojawiła się na mocy postanowień *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.) znowelizowanej *ustawą z dnia 29 października 2009 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz o niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 244, poz. 1454), wchodzących w życie od dnia 31 grudnia 2010 r. oraz od 1 lipca 2011 r.

Nowe przepisy wprowadziły pojęcie urządzenia rejestrującego (art. 2 pkt 59 przywołanej *ustawy*) jako, stacjonarne przenośne albo zainstalowane w pojeździe albo na statku powietrznym urządzenie ujawniające i zapisujące za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami i określiły organy uprawnione do wykonywania kontroli ruchu drogowego przy użyciu urządzeń rejestrujących.

Do tych organów, poza Policją (zgodnie z art. 129 ust. 2 pkt 9a przywołanej *ustawy*), należą: Inspekcja Transportu Drogowego oraz straż gminna (miejska). Inspekcja Transportu Drogowego na podstawie przepisów art. 129a ust. 1 pkt 3 lit. b *ustawy Prawo o ruchu drogowym* wykonuje kontrolę ruchu drogowego w odniesieniu do kierującego pojazdem, który naruszył przepisy ruchu drogowego, w przypadku zarejestrowania tego naruszenia przy użyciu przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe albo na statku powietrznym urządzeń rejestrujących. Jednocześnie przepisy art. 129g ust. 1 przywołanej *ustawy Prawo o ruchu drogowym* wskazują Inspekcję Transportu Drogowego jako jedyny organ, z zastrzeżeniem art. 129b ust. 3 pkt 3, uprawniony do ujawniania za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych naruszeń przepisów ruchu drogowego przekraczania dopuszczalnej prędkości i niestosowania się do sygnałów świetlnych.

Natomiast straże gminne (miejskie) na podstawie art. 129b ust. 2 pkt 1 lit. b *ustawy Prawo o ruchu drogowym* została uprawniona do wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec kierującego pojazdem naruszającego przepisy ruchu drogowego, przypadku ujawnienia i zarejestrowania czynu przy użyciu urządzenia rejestrującego oraz przepisami art. 129b ust. 3 pkt 3 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* została upoważniona aby w ramach kontroli ruchu drogowego używać urządzeń rejestrujących, z tym, że w przypadku używania urządzenia zainstalowanego w pojeździe w czasie pracy urządzenia pojazd nie może znajdować się w ruchu.

Ponadto, *ustawa Prawo o ruchu drogowym* w art. 129b ust. 4 określiła, że 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 użyciem przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących w oznakowanym miejscu i określonym czasie, uzgodnionymi z właściwym miejscowo komendantem powiatowym (miejskim) lub Komendantem Stołecznym Policji.

b) w zakresie instalowania, lokalizowania i oznaczania urządzeń rejestrujących umieszczanych w pasie drogowym dróg publicznych

Przepisy wyżej wymienionej *ustawy z dnia 29 października 2009 r. określiły w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.) w art. 20b zarządcę drogi jako uprawnionego do instalacji w pasie drogowym stacjonarnych urządzeń rejestrujących, obudów na te urządzenia, ich usuwanie oraz utrzymanie zewnętrznej infrastruktury dla zainstalowanych urządzeń. Instalacja lub usuwanie stacjonarnych urządzeń rejestrujących lub obudów na te urządzenia przez zarządcę drogi może być wykonywana na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub z inicjatywy własnej, za zgodą Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Zadania te są finansowane przez zarządcę drogi. W przypadku dróg zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wyżej wymienione obowiązki zarządcy drogi w zakresie instalacji, usuwania i utrzymania wykonywane są przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Przepisy określające wyżej wymienione zadania zarządcy drogi stosuje się odpowiednio do straży gminnych (miejskich) w przypadku urządzeń rejestrujących eksploatowanych przez te straże.

Ponadto z upoważnienia ustawowego określonego art. 129h ust. 5 zostało wydane rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 marca 2013 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące (Dz. U. poz. 366), w którym uregulowano:

- warunki lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia w pasie drogowym dróg publicznych, z uwzględnieniem zasady, że instalowana i używana jest obudowa wraz z urządzeniem rejestrującym;
- sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem oddziaływania przewencyjnego poprzez zapewnienie odpowiedniej widoczności;
- 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 km/h włącznie w utrzymaniu dopuszczalnej prędkości;
- szczegółowe warunki wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129b ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w tym obowiązku oznakowania miejsc kontroli.

Zgodnie z tymi przepisami lokalizacja stacjonarnego urządzenia rejestrującego określana jest na okres 40 miesięcy przy uwzględnieniu analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, informacji o miejscu lokalizacji i opinii właściwego komendanta wojewódzkiego Policji w zakresie zasadności lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego. W przypadku gdy analiza, informacja i opinia sporządzone i uzyskane nie później niż dwa miesiące przed upływem okresu 40 miesięcy potwierdzają zasadność lokalizacji, z mocy tych przepisów, uznaje się, że urządzenie jest zlokalizowane zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu przez okres kolejnych 40 miesięcy.

Przepisami wyżej wymienionego *rozporządzenia z dnia 14 marca 2013r.* określono, iż przenośne urządzenie rejestrujące albo pojazd z zainstalowanym w nim urządzeniem rejestrującym umieszcza się w widocznym miejscu drogi, w sposób niepowodujący dodatkowego utrudnienia w ruchu innym jego uczestnikom, ponad wynikający ograniczeń w obowiązującej organizacji ruchu na tej drodze.

Przepisami *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.) znowelizowanymi *rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2011 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. Nr 133, poz. 772) określono:

- zasady oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urządzeń stacjonarnych, przy użyciu których wykonywana jest przez strażników gminnych (miejskich) okresowa kontrola w trybie określonym w art. 129b ust. 4 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* (w załączniku nr 1 do rozporządzenia, pkt 5.2.58. Automatyczna kontrola prędkości),
- wymagania dla stacjonarnych urządzeń rejestrujących, jako urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w zakresie umieszczania w przekroju poprzecznym drogi i barwy żółtej odbudowy stacjonarnego urządzenia rejestrującego (w załączniku nr 4 do rozporządzenia, pkt 14.6. Stacjonarne urządzenia rejestrujące).

c) w zakresie nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za naruszenia przepisów ujawnione przy użyciu urządzeń rejestrujących

W sprawach naruszeń przepisów ruchu drogowego: przekraczania dopuszczalnej prędkości i niestosowania się do sygnałów świetlnych, ujawnionych przy użyciu urządzeń rejestrujących Inspekcja Transportu Drogowego oraz straże gminne (miejskie) prowadzą czynności wyjaśniające w ramach postępowania w sprawach o wykroczenia oparte na przepisach *ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia* (Dz. U. z 2013 r. poz. 395). Po ustaleniu sprawcy wykroczenia, na sprawcę nakładana jest grzywna w drodze mandatu karnego przez organ prowadzący postępowanie w sprawach o wykroczenia. Inspekcja Transportu Drogowego nakłada grzywnę w drodze mandatu karnego na podstawie uprawnienia wynikającego z przepisów *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1265) oraz *rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2011 r. w sprawie nadania Inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego oraz pracownikom Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego uprawnień do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego* (Dz. U. z 2012 r. poz. 634). Natomiast straże gminne (miejskie) nakładają grzywnę w drodze mandatu karnego na podstawie uprawnienia wynikającego z *ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 o strażach gminnych* (Dz. U. Nr 123, poz. 779, z późn. zm.) oraz *rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 2003 r. w sprawie wykroczeń, za które strażnicy straży gminnych są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego* (Dz. U. Nr 208, poz. 2026, z późn. zm.).

Wysokość grzywien za wykroczenia przekraczania dopuszczalnej prędkości i niestosowania się do sygnałów świetlnych określają przepisy *rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń* (Dz. U. Nr z 2012 r. poz. 527).

2) Przesłanki do zamiany postępowania mandatowego na administracyjne do nakładania kar za naruszenia niestosowania się do ograniczenia określonego ustawą lub znakiem drogowym i niestosowania się do sygnału świetlnego ujawnionego przy użyciu urządzeń rejestrujących

– niewydolność trybu mandatowego i jego negatywne skutki finansowe dla skarbu państwa,

Dotychczasowe doświadczenia wykazały, że procedura ta obarczona jest wieloma wadami, które powodują, że postępowanie w sprawach o wykroczenia jest czasochłonne, nieefektywne i nadmiernie kosztowne, a obowiązujący system prawny i tak w wielu wypadkach pozwala sprawcy ujawnionego czynu na uniknięcie jakiejkolwiek odpowiedzialności. Postępowanie to oparte jest na zasadzie winy. Nie wystarczy ustalić właściciela lub posiadacza pojazdu, którym dokonano naruszenia, bowiem trzeba jeszcze ustalić kto kierował tym pojazdem w chwili czynu.

Biorąc pod uwagę ogólną liczbę spraw o wykroczenia ujawnione urządzeniami rejestrującymi, które prowadziła Inspekcja Transportu Drogowego, tylko w około 50 % przypadków prowadzonych spraw nałożono grzywny w drodze mandatu karnego. W pozostałych przypadkach właściciel lub posiadacz pojazdu celowo przedłużał postępowanie (np. wskazywał kolejne osoby, którym użyczył pojazd), bądź nie reagował na pisemne wezwania, co w konsekwencji generowało konieczność wykonania szeregu czynności i powodowało przekroczenie terminu postępowań mandatowych (określonego w art. 97 § 1 pkt 3 *ustawy Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia*), po upływie których sprawa może być jedynie skierowana do sądu.

Jednocześnie należy wskazać, iż skutkiem upływu terminów postępowań mandatowych w sprawach o wykroczenia prowadzonych zarówno przez Inspekcję Transportu Drogowego, jak i straże gminne miejskie jest generowanie obciążeń tymi sprawami dla sądów.

Tym samym zwiększana stale liczba urzędzeń rejestrujących oraz mało efektywne procedury egzekwowania prawa w tym zakresie coraz bardziej będą obciążać właściwe organa kontroli ruchu drogowego i sądy karne, czyniąc je jednocześnie mniej skutecznymi w zakresie możliwości realizacji innych równie istotnych zadań.

Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że koszty czynności wyjaśniających prowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego w postępowaniu w sprawach o wykroczenia ponosi Skarb Państwa.

– wniosek Prokuratora Generalnego z 8 kwietnia 2013 r. do Trybunału Konstytucyjnego w sprawie niezgodności przepisów *rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2011 r. w sprawie nadania Inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego oraz pracownikom Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego uprawnień do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego* z przepisami art. 92 ust. 1 Konstytucji RP,

We wniosku tym Prokurator Generalny stwierdza, że zakwestionowana regulacja (wyżej wymienione *rozporządzenie* wydane na podstawie upoważnienia zawartego w art. 95 § 5 *ustawy Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia*) nie służy jedynie wykonaniu ustawy, ale ją modyfikuje, a tym samym wykracza poza charakter wykonawczy, co jest równoznaczne z wyjściem poza granice upoważnienia ustawowego i przesądza o niezgodności *rozporządzenia* z ustawą. Tym samym § 2 ust. 2 *rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2011 r. w sprawie nadania Inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego oraz pracownikom Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego uprawnień do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego* jest niezgodny z art. 76a ust. 1 w związku z art. 56 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym

oraz w związku z art. 129a ust. ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jak również z art. 95 § 5 ustawy *Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia*, a przez to także z art. 92 ust. 1 Konstytucji RP.

2) Proponowane zmiany przepisów

Mając na względzie skalę zagrożenia wypadkami z powodu nadmiernej prędkości oraz bezpośrednio związaną z tym liczbą ofiar wypadków, jak również ofiar śmiertelnych oraz niedomagania obecnego stanu prawnego, utworzenie sprawnych procedur do rozpatrywania naruszeń przepisów ruchu drogowego niestosowania się do prędkości określonej ustawą lub znakiem drogowym i niestosowania się do sygnału świetlnego ujawnionych przy użyciu urządzeń rejestrujących w kontroli ruchu drogowym wydaje się być w Polsce jedynym rozwiązaniem, które wyeliminuje zidentyfikowane niedomagania i doprowadzi do istotnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Istotą proponowanego rozwiązania jest odejście od utrwalonego modelu odpowiedzialności za naruszenia przepisów ruchu drogowego, wymagającego ustalenia sprawcy. W rozwiązaniu tym naruszenia przepisów ruchu drogowego: niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym i niestosowania się do sygnału świetlnego ujawnione przy użyciu urządzenia rejestrującego traktowane byłby jako delikt administracyjny. Natomiast zakresem podmiotowym odpowiedzialności administracyjnej zostałyby objęty właściciel pojazdu albo inny podmiot (posiadacz pojazdu) posiadający tytuł prawny do władania tym pojazdem (osoba fizyczna lub prawna).

W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie zmian do przepisów poniżej przedstawionych aktów prawnych.

a) w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym:

W art. 1 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, z uwagi na występowanie już w obecnym stanie prawnym odpowiedzialności administracyjnej za naruszenia przepisów ruchu drogowego w rozdziale 4 działu V i w dziale Vb ustawy oraz projektowane zmiany, zasadne jest dodanie pkt 5 zasady odpowiedzialności administracyjnej za naruszenia przepisów w zakresie: ujawnionego przy użyciu urządzenie rejestrującego niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem lub niestosowania się do sygnałów świetlnych, przejazdów nienormatywnych, albo wprowadzenia do obrotu pojazdu lub przedmiotu wyposażenia lub części bez wymaganych dokumentów.

W art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ze względu na wprowadzenie nowego rozdziału odnoszącego się do urządzeń rejestrujących, w definicji urządzenia rejestrującego w pkt 59 wyłączono ich podział do nowego rozdziału, pozostawiając w definicji tego pojęcia, że jest to: urządzenie ujawniające i zapisujące za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego urządzeń, jak w dotychczasowym brzmieniu pkt 59.

W art. 10 ustawy dodając w projektowanych przepisach ust. 10b określono, że koszty zmiany organizacji ruchu w związku z oznakowaniem urządzeń rejestrujących stosownie do wymagań określonych w art. 131d ponosi podmiot, który je zainstalował. Zmianę tą wprowadzono, mając na względzie fakt, że koszty zmiany organizacji ruchu w obecnym stanie prawnym ponosi zarządca właściwy dla drogi, nie otrzymując zwrotu środków finansowych wydatkowanych z tytułu oznakowania urządzeń rejestrujących stosownie do wymagań określonych przepisami ustawy i konieczności sporządzenia projektu organizacji

ruchu, który zmienia stałą organizację ruchu w związku instalacją stacjonarnego urządzenia rejestrującego oraz umieszczeniem przenośnego albo zainstalowanego urządzenia rejestrującego używanego przez Inspekcję Transportu Drogowego w pasie drogowym drogi publicznej. Na koszty te obecnie składają się koszty znaku pionowego D-51 „automatyczna kontrola prędkości” albo znaku D-51 z tabliczką z napisem „Na odcinku ...” oraz koszty sporządzenia projektu organizacji ruchu uwzględniającego zarówno lokalizację znaku pionowego D-51 jak i urządzenia rejestrującego, jako urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednostka samorządu terytorialnego właściwa dla straży gminnej (miejskiej), przez którą jest używane stacjonarne, przenośne albo zainstalowane w pojeździe urządzenie rejestrujące uzyskuje wpływy z grzywien nakładanych na kierującego pojazdem w drodze mandatu karnego za naruszenia niestosowania się do prędkości określonej ustawą lub znakiem drogowym albo niestosowanie się do sygnału świetlnego niejednokrotnie nie ponosząc żadnych obciążeń wynikających z kosztów zmiany organizacji ruchu bowiem drogi, których dotyczy zmiana organizacji ruchu drogowego, pozostają poza jego zarządem.

W art. 20 zmianie ulega ust. 1 oraz jest uchylany ust. 1a. zgodnie z nowym brzmieniem ust. 1 prędkość dopuszczalna pojazdu albo zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wyniesie 50 km/h bez względu na porę doby.

W zmienianym pkt 5 ust. 1 w art. 80b ustawy określono, że w centralnej ewidencji pojazdów gromadzi się dane, poza danymi o właścicielu pojazdu (lit. a), również dane o innych podmiotach, które mogą posiadać tytuł prawny do władania tym pojazdem, tj. zakładzie lub wydzielonej jednostkę organizacyjną (lit. b), o których mowa w art. 73 ust. 2 ustawy, jeżeli wchodzi w skład przedsiębiorstwa wielozakładowego lub innego podmiotu, posiadacza pojazdu (lit. c), o którym mowa w art. 73 ust. 5 (W razie powierzenia pojazdu przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną podmiotowi polskiemu, pojazd ten jest rejestrowany przez organ właściwy ze względu na miejsce zamieszkania (siedzibę) podmiotu polskiego) albo użytkownika pojazdu użytkowanego w drodze leasingu (lit. d), o rejestrację którego wnioskuje leasingodawca (właściciel pojazdu). Natomiast dodawany pkt 5a w ust. 1 art. 80b zapewnia ewidencjonowanie w centralnej ewidencji pojazdów kar administracyjnych nałożonych na właściciela pojazdu lub inny podmiot wskazany w pkt 5 karach administracyjnych za naruszenia: niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem i niestosowania się do sygnałów świetlnych ujawnione przy użyciu urządzenia rejestrującego. W zakresie tej ewidencji pozostawać będą data, czas oraz miejsce ujawnienia naruszenia albo odcinek drogi, na którym popełnione zostało naruszenie (lit. a) oraz rodzaj naruszenia (lit. b).

Przepisami dodawanego pkt 1a w ust. 2 art. 80b ustawy Inspekcja Transportu Drogowego została zobowiązana do przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów informacji z zakresu wskazanego w pkt 5a ust. 1, czyli o nałożonych karach administracyjnych za naruszenia ujawnione przy użyciu urządzeń rejestrujących. Ilość kar administracyjnych pozostających w ewidencji ma bezpośredni wpływ na wysokość kary pieniężnej za naruszenie nakładanej przez właściwy organ, który je ujawnił, określonej w projektowanych przepisach w rozdziale o karach pieniężnych za naruszenia ujawnione przy użyciu urządzenia rejestrującego.

W dziale V Kontrola ruchu drogowego w rozdziale 1 Uprawnienia Policji i innych organów przepisy projektu wprowadzają zamianę w pkt 9a ust. 2 w art. 129, która ogranicza uprawnienia Policji do używania tylko przenośnych urządzeń rejestrujących.

W tym samym artykule 129 przepisy dodawanego ust. 2a określają, że policjant niezwłocznie zatrzymuje pojazd do kontroli po ujawnieniu przy użyciu przenośnego urządzenia rejestrującego naruszenia niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym. Natomiast zmiany ust. 4 i 4a wprowadzają wyłączenie pkt 9a o uprawnieniach do używania przenośnych urządzeń rejestrujących, z uprawnień nadawanych odpowiednio Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organów porządkowych, funkcjonariuszom Straży Granicznej lub organów celnych.

Ponadto przepisy projektu ustawy dodają w art. 129 ust. 6-8, zgodnie z którymi kontrola ruchu drogowego w stosunku do kierujących pojazdami, którzy wykonują przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym oraz ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych należy również do inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, a inspektorom w tym zakresie przysługują uprawnienia wymienione w ust. 2, odnoszące się Policji. Natomiast dodawany przepis ust. 7 określa, że w przypadku kierującego innym pojazdem niż wymieniony w ust. 6, tj. nie wykonującego przewozu drogowego, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego jest obowiązany do jego ujęcia w celu niezwłocznego oddania Policji w następujących sytuacjach:

- 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,
- b) który naruszył przepisy ruchu drogowego, w przypadku zarejestrowania tego naruszenia przy użyciu przyrządów kontrolno-pomiarowych, z zastrzeżeniem przypadku użycia przyrządów kontrolno-pomiarowych do pomiaru nacisku osi i masy pojazdu,
- c) który rażąco naruszył przepisy ruchu drogowego lub spowodował zagrożenie jego bezpieczeństwa.

Inspektor Inspekcji Transportu Drogowego wykonuje kontrolę ruchu drogowego z użyciem przyrządów kontrolno pomiarowych do pomiaru nacisku osi i masy pojazdu w stosunku do kierującego pojazdem innego, niż wymieniony w ust. 6 czyli wykonującego przewóz drogowy osób, rzeczy lub towarów niebezpiecznych.

W projektowanym art. 129a ustawy określa się, że Inspekcja Transportu Drogowego wykonuje kontrolę ruchu drogowego wobec właściciela pojazdu lub innego podmiotu wskazanego w art. 80b ust. 1 pkt 5 (czyli podmiotu posiadającego tytuł prawny do władania pojazdem), w przypadku ujawnienia i zapisania przez stacjonarne urządzenie rejestrujące naruszenia niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym i niestosowania się do sygnałów świetlnych.

Przepisy projektu ustawy w art. 129b nadają nowe brzmienie pkt 1 w ust. 2, określając, że strażnicy gminni (miejscy) są uprawnieni do wykonywania kontroli ruchu wobec kierującego pojazdem niestosującego się do zakazu ruchu w obu kierunkach. Tym samym strażnicy gminni (miejscy) tracą obecne uprawnienia do wobec naruszającego przepisy ruchu drogowego, w przypadku ujawnienia i zarejestrowania czynu przy użyciu urządzenia rejestrującego.

Z dotychczasowego brzmienia przepisu ust. 3 w art. 129b uchyla się pkt 3 o uprawnieniu strażników gminnych (miejskich) w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego do używania urządzeń rejestrujących i pkt 7 uprawniający do żądania od właściciela posiadacza pojazdu wskazania komu powierzył pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie oraz ust. 4 w całości.

W art. 129fa Inspekcja Transportu Drogowego w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego w zakresie wskazanym powyżej przepisami odpowiednio w art. 129a zostały uprawniona do wyłącznego ujawniania przy użyciu stacjonarnych urządzeń rejestrujących naruszenia niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym oraz niestosowania się do sygnałów świetlnych.

Jednocześnie przepisy ust. 2 w tym artykule stanowią, że do naruszeń tych ujawnionych przy użyciu stacjonarnego urządzenia rejestrującego, do których zastosowano przepisy niniejszej ustawy nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń.

Kolejną zmianą w projekcie ustawy uchylone zostały przepisy art. 129g i art. 129h.

W dziale V Kontrola ruchu drogowego po rozdziale 1 projektowane przepisy dodają rozdział 1a Zasady używania urządzeń rejestrujących w kontroli ruchu drogowego.

W art. 131a określono, iż urządzenia rejestrujące do kontroli ruchu drogowego dzielą się na stacjonarne albo przenośne. Taka klasyfikacja tych urządzeń została przyjęta na podstawie dotychczas obowiązującej definicji urządzenia rejestrującego, z której wyłączono ten podział do przepisów tego rozdziału, jako bardziej adekwatnego do tego rodzaju przepisu.

W kolejnych przepisach tego rozdziału (art. 131b–131e) natomiast określono, iż Główny Inspektor Transportu Drogowego lokalizuje stacjonarne urządzenia rejestrujące i trwale instaluje w pasie drogowym drogi publicznej. Przepisy ustalają, że do obowiązków Głównego Inspektora Transportu Drogowego należy również bieżąca eksploatacja i obsługa stacjonarnych urządzeń rejestrujących, a także ich usuwanie oraz utrzymanie zewnętrznej infrastruktury dla zainstalowanych urządzeń. Zadania te są finansowane przez Inspekcję Transportu Drogowego z budżetu państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu. Przepisy w powyżej wymienionym zakresie zostały przeniesione z art. 20b i 20c ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. W przepisach projektu ustawy lokalizacja stacjonarnego urządzenia rejestrującego została ustalona na okres 40 miesięcy przy uwzględnieniu wykonania analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, informacji o miejscu lokalizacji wymaganej dla projektu organizacji ruchu i pozytywnej opinii właściwego komendanta wojewódzkiego Policji oraz właściwej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w zakresie zasadności lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego. Okres ten – 40 miesięcy – wynika bezpośrednio z 3 letniego okresu, za który należy wykonać analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscu planowanej (albo rzeczywistej) lokalizacji urządzenia rejestrującego. Na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji administracyjnej, wyraża zgodę na lokalizację stacjonarnego urządzenia rejestrującego w pasie drogowym drogi publicznej na okres 40 miesięcy. Podmiot wnioskujący, czyli Inspekcja Transportu Drogowego załącza dokumenty – analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, informację o miejscu lokalizacji i opinie – sporządzone zgodnie z wymaganiami określonymi przepisami wydanymi zgodnie upoważnieniem zawartym w projektowanych przepisach ustawy, z wyłączeniem opinii właściwego komendanta wojewódzkiego Policji do wniosku o lokalizację urządzenia rejestrującego używanego przez Policję.

Kolejną zgodę na lokalizację stacjonarnego urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pasie drogowym drogi publicznej na okres 40 miesięcy podmiot użytkujący (Inspekcja Transportu Drogowego) uzyskuje nie później niż 30 dni przed upływem okresu 40 miesięcy po spełnieniu wyżej wymienionych wymagań, tj. wyrażeniu zgody właściwego organu. W przypadku nieuzyskania zgody właściwego organu stacjonarnego urządzenia rejestrującego nie instaluje się w planowanej lokalizacji w pasie drogowym drogi publicznej, a zainstalowane stacjonarne urządzenie rejestrujące usuwa się z dotychczasowej lokalizacji w pasie drogowym drogi publicznej przed upływem okresu 40 miesięcy.

Stacjonarne urządzenia rejestrujące ujawniające i zapisujące naruszenia niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym instalowane w pasie drogowym drogi publicznej oznakowuje się odpowiednim znakiem drogowym. Urządzeń tych używa się do pomiaru prędkości w określonej lokalizacji drogi publicznej albo na określonym odcinku drogi. Pomiar prędkości na określonym odcinku drogi przy użyciu stacjonarnych urządzeń rejestrujących może się odbywać wyłącznie na obszarze zabudowanym.

W odniesieniu do przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących przepisy określają, że umieszcza się je w pasie drogowym drogi publicznej na czas kontroli ruchu drogowego.

W art. 131f określono zakres danych rejestrowanych przez urządzenia rejestrujące, do których należą: obraz pojazdu, którym zostały naruszone przepisy ruchu drogowego wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu, data, czas oraz określenie miejsca ujawnienia naruszenia albo odcinka drogi, na którym zostało popełnione naruszenie, prędkość z jaką poruszał się pojazd albo średnią prędkość z jaką poruszał się pojazd na określonym odcinku drogi, na którym zostało popełnione naruszenie, prędkość dopuszczalną w miejscu ujawnienia naruszenia albo prędkość dopuszczalną dla określonego odcinka drogi, na którym zostało popełnione naruszenie oraz numer identyfikacyjny urządzenia rejestrującego. W przypadku danych odnoszących się do prędkości (prędkości z jaką poruszał się pojazd, średniej prędkości albo prędkości dopuszczalnej) wskazano, że rejestruje się ją gdy dotyczy naruszenia polegającego na niestosowaniu się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym. Przepisy ustalają, że wyżej wymienione dane zarejestrowane przez urządzenia rejestrujące przetwarza Policja, Inspekcja Transportu Drogowego oraz straż gminna (miejska).

Przepisy tego rozdziału zamyka art. 131g, w którym zostało zawarte upoważnienie ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowych warunków lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych, przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących. Zgodnie z zakresem tego upoważnienia zostaną również określone: tryb i sposób udzielania zgody na lokalizację stacjonarnego urządzenia rejestrującego, w tym kryteria dla sporządzania analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, informacji o miejscu lokalizacji oraz opinii właściwego komendanta wojewódzkiego Policji i właściwej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a także sposób dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące.

W art. 134a ustawy przepisy projektu wprowadzają zmiany porządkowe wynikające z przeniesienia uprawnień Inspekcji Transportu Drogowego wobec kierującego pojazdem, z art. 129a do ust. 6-8 w art. 129 ustawy.

W dziale V Kontrola ruchu drogowego po rozdziale 4 projektowane przepisy dodają rozdział 5 Kary pieniężne za naruszenia ujawnione przy użyciu urządzenia rejestrującego.

Przepisy projektu w art. 140af określają, że za naruszenie niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, lub niestosowania się do sygnałów świetlnych, ujawnione przy użyciu urządzenia rejestrującego nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej. Karę pieniężną nakłada się na właściciela pojazdu lub na inny podmiot, który posiada tytuł prawny do władania tym pojazdem, przy użyciu którego dokonano naruszenia. Jednocześnie przepisy określają, że do naruszeń niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, lub niestosowania się do sygnałów świetlnych ujawnionych przy użyciu urządzenia rejestrującego, do których zastosowano przepisy o nałożeniu kary pieniężnej ustanowionej niniejszą ustawą nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2013 r. poz. 482). W przypadku naruszenia niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, wartość przekroczenia prędkości dopuszczalnej ustala się z uwzględnieniem możliwości błędu 10 km/h wobec wartości prędkości zmierzonej w miejscu pomiaru.

Zgodnie z art. 140ag projektu ustawy organ Główny Inspektor Transportu Drogowego ustala właściciela pojazdu, którym dokonano naruszenia przepisów ruchu drogowego, lub inny podmiot, który posiada tytuł prawny do władania tym pojazdem w oparciu o dane i informacje z Centralnej Ewidencji Pojazdów udostępnione za pomocą bezpiecznej teletransmisji albo innych środków. Organ ten po ujawnieniu naruszenia niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, lub niestosowania się do sygnałów świetlnych, i ustaleniu właściciela pojazdu lub innego podmiotu, wszczyna z urzędu postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary pieniężnej. W ramach postępowania o nałożenie kary wyżej wymieniony organ, oprócz danych wskazanych w art. 131f (tj.: obraz pojazdu, data, czas, określenie miejsca ujawnienia naruszenia, prędkość pojazdu, numer identyfikacyjny urządzenia) gromadzi dane: imię i nazwisko właściciela pojazdu lub innego podmiotu, który posiada tytuł prawny do władania tym pojazdem, numer rejestracyjny pojazdu, którym naruszono przepisy i rodzaj naruszenia. Dane te udostępnia się uprawnionym podmiotom na wniosek w wersji pierwotnej utrwalonej przez urządzenie rejestrujące. Wniosek w sprawie udostępnienia danych ma zawierać: oznaczenie wnioskodawcy i jego adres, uzasadnienie wniosku, wskazanie żądanych danych i sposobu ich udostępniania, wskazanie okresu, za który dane mają być udostępniane oraz podpis własnoręczny albo bezpieczny podpis elektroniczny weryfikowany za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu, o którym mowa w ustawie z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 262), albo podpis potwierdzony profilem zaufanym ePUAP, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, wnioskodawcy.

W art. 140ai określono, że Główny Inspektor Transportu Drogowego zawiadamia właściciela pojazdu albo inny podmiot, o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawach o nałożenie kary pieniężnej. Zawiadomienie powinno zawierać zebrany w sprawie materiał dowodowy w tym: dane z urządzenia rejestrującego, wymienione powyżej w art. 131f oraz dane o właścicielu pojazdu lub o innym podmiocie, który posiada tytuł prawny do władania tym pojazdem, uzyskane z Centralnej Ewidencji Pojazdów i pouczenie o prawach i obowiązkach wynikających z ustawy w tym o możliwości wskazania osoby, która była

właścicielem albo innym podmiotem, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5 w chwili ujawnienia naruszenia przepisów ruchu drogowego.

Dane z urzędzenia rejestrującego udostępnia się w wersji pierwotnej utrwalonej przez urządzenie rejestrujące.

Właściciel pojazdu albo inny podmiot, który posiada tytuł prawny do władania tym pojazdem, ma prawo do wypowiedzenia się co do zebranego materiału dowodowego w zakresie, którego dotyczy zawiadomienie, w terminie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia pod rygorem wydania decyzji w oparciu o dotychczas zgromadzony materiał dowodowy.

Przepisy art. 140aj wymieniają przypadki, że postępowania administracyjnego w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenia nie wszczyna się gdy: zarejestrowany obraz naruszenia nie zawiera danych niezbędnych do przeprowadzenia postępowania administracyjnego w sprawach o nałożenie kary pieniężnej, w tym w szczególności zarejestrowany numer rejestracyjny pojazdu jest nieczytelny albo niekompletny w stopniu uniemożliwiającym identyfikację pojazdu, lub ustalenie właściciela pojazdu albo innego podmiotu, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5, na podstawie zarejestrowanych danych jest niemożliwe.

W art. 140ak określono, że Główny Inspektor Transportu Drogowego po upływie terminu 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia właścicielowi pojazdu lub innemu podmiotowi, wydaje decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej na właściciela pojazdu albo inny podmiot, który miał prawo do władania tym pojazdem.

Natomiast w przypadku:

- gdy pojazd został użyty wbrew woli właściciela pojazdu albo innego podmiotu,
- użycia pojazdu jako pojazdu uprzywilejowanego,
- użycia pojazdów przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i misji specjalnych państw obcych oraz organizacji międzynarodowych, korzystających z przywilejów i immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności oraz do innych osób korzystających z tych przywilejów lub immunitetów,
- wskazania, przez właściciela pojazdu albo inny podmiot, na podstawie dowodu przeniesienia własności pojazdu, osoby, która była właścicielem albo innym podmiotem, który miał prawo do władania tym pojazdem w chwili ujawnienia naruszenia przepisów ruchu drogowego,
- wykazania przez właściciela albo inny podmiot, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 5 (posiadający tytuł prawny do władania tym pojazdem), że kierujący pojazdem działał w stanie wyższej konieczności w chwili popełnienia naruszenia niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym albo niestosowania się do sygnału świetlnego

Główny Inspektor Transportu Drogowego wydaje decyzję administracyjną o umorzeniu postępowania administracyjnego.

Jeżeli właściciel pojazdu lub inny podmiot na podstawie dowodu przeniesienia własności pojazdu wskazał osobę, która była właścicielem albo innym podmiotem, który miał prawo do władania tym pojazdem, dowód przeniesienia własności pojazdu stanowi podstawę wszczęcia postępowania administracyjnego o nałożenie kary pieniężnej wobec nabywcy pojazdu. Dowód ten składa się wraz z oświadczeniem o zawiadomieniu starosty w terminie 30 dni o zbyciu pojazdu zgodnie z art. 78 ust. 2 ustawy. Oświadczenie składa się pod rygorem

odpowiedzialności karnej wynikającej z art. 233 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.).

Kolejny art. 140al określa wysokość kary pieniężnej za naruszenie w zakresie niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym przy uwzględnieniu wartości przekroczenia prędkości dopuszczalnej, określonej zgodnie wzorem w art. 140af ust. 3, która wynosi zależnie od wartości przekroczenia prędkości dopuszczalnej:

- 1) o 11 km/h do 20 km/h włącznie – 3%,
- 2) o 21 km/h do 30 km/h włącznie – 5%,
- 3) o 31 km/h do 40 km/h włącznie – 9%,
- 4) o 41 km/h do 50 km/h włącznie – 14%,
- 5) o 51 km/h i więcej – 20%;

- przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski".

Wysokość kary obliczoną na powyższej podstawie zaokrągla się w dół do pełnych dziesiątek złotych. W przypadku naruszeń ujawnionych w obszarze zabudowanym wysokość tej kary podlega podwojeniu.

Natomiast czwarta kara pieniężna i kolejne nałożone w okresie 12 miesięcy od dnia ujawnienia pierwszego naruszenia niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym podlegają podwyższeniu o 50%.

W art. 140am określa się, że wysokość kary pieniężnej za naruszenie w zakresie niestosowania się do sygnału świetlnego wynosi 20% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski".

Obliczoną wysokość kary za naruszenie niestosowania się do sygnału świetlnego zaokrągla się w dół do pełnych dziesiątek złotych.

W przypadku naruszeń ujawnionych w obszarze zabudowanym wysokość kary za naruszenia niestosowania się do sygnału świetlnego podlega podwojeniu. Czwarta kara pieniężna i kolejne za to naruszenie nałożone w okresie 12 miesięcy od dnia ujawnienia pierwszego naruszenia podlegają podwyższeniu o 50%.

Projektowane przepisy ustawy – art. 140an – przewidują, że minister właściwy do spraw transportu może ogłosić do końca lutego każdego roku w drodze obwieszczenia wysokość kar pieniężnych za naruszenie niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, lub niestosowania się do sygnałów świetlnych wymienionych powyżej w art. 140al i art. 140am.

Przepisami projektu ustawy w art. 140ao określa się, że wyżej wymienione kary pieniężne uiszczą się na wskazany w decyzji rachunek bankowy. Kary te podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Obowiązek uiszczenia kar pieniężnych za naruszenie niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, lub niestosowania się do sygnałów świetlnych przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym kary pieniężne powinny zostać uiszczone.

Przepisy związane z przekazywaniem kar pieniężnych i przeznaczeniem środków tego tytułu zostają przez ten projekt ustawy przeniesione z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dla

zachowania analogicznego rozwiązania jak w przypadku kar pieniężnych za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia, lub niezgodnie warunkami określonymi dla tego zezwolenia. Dlatego też art. 140ap stanowi, że kary pieniężne są przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego w przypadku nałożenia kary przez organ Inspekcji Transportu Drogowego. Natomiast środki z tytułu kar pieniężnych nakładanych przez organ Inspekcji Transportu Drogowego, gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego są przekazywane w terminie pierwszych 2 dni roboczych po upływie tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego. Środki te przeznacza się na finansowanie:

- zadań inwestycyjnych związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych;
- budowy lub przebudowy dróg krajowych.

Wyżej wymienione przepisy rozdziału 5 uzupełnia art. 140aq, w którym zostało zawarte upoważnienie ministra właściwego do spraw transportu oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw administracji publicznej do określenia w drodze rozporządzenia sposobu, trybu oraz warunków technicznych przetwarzania przez Inspekcję Transportu Drogowego danych importowanych z urzędzeń rejestrujących wskazanych w art. 131f.

Projektowane przepisy przewidują zmianę ust. 2 w art. 140h w związku z nałożeniem obowiązku posiadania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, jako załącznika do wniosku tego organu o wyrażenie zgody na lokalizację stacjonarnego urzędzenia rejestrującego, opinii właściwej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Dlatego też w zadaniach Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w wyżej wymienionym przepisie dodaje się pkt 9 „opiniowanie zasadności lokalizacji stacjonarnych urzędzeń rejestrujących”.

W art. 2 projektu ustawy zawarte są zmiany przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych, zgodnie z którymi uchyla się art. 20b-20d ze względu na przeniesienie tych przepisów w części odnoszącej się do Głównego Inspektora Transportu Drogowego do ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz pozbawienie straży gminnych (miejskich) uprawnień do używania w kontroli ruchu drogowego urzędzeń rejestrujących. Jednocześnie przepisy projektu aktualizują przepis art. 20e ustawy o drogach publicznych adekwatnie do wprowadzonych zmian.

W art. 3 projektu ustawy znajdują się zmiany ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1265, późn. zm.), uwzględniając w zadaniach Inspekcji Transportu Drogowego, Głównego Inspektora Transportu Drogowego i w uprawnieniach inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego zmiany w wprowadzone przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Zmiana brzmienia art. 83 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym jest wynikiem realizacji wniosku Najwyższej Izby Kontroli, dotyczącego wykonywania zadań przez samorządy terytorialne w zakresie organizowania regionalnych przewozów autobusowych. Wprowadzenie tej zmiany ma na celu szczegółowe i jednoznaczne określenie sposobu realizacji obowiązku informacyjnego organów samorządowych, odnoszącego się do przedstawienia ministrowi właściwemu do spraw transportu informacji dotyczących liczby i zakresu udzielonych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji, zezwoleń na wykonywanie transportu drogowego i wydanych zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz liczby wypisów z tych dokumentów. Dotychczasowy zapis

jest niejednoznaczny i jest w różny sposób interpretowany przez poszczególne samorzady. W efekcie prowadzi to do sytuacji, w której samorzady przysyłają informacje za różne okresy sprawozdawcze, co uniemożliwia prowadzenie rzetelnej statystyki odzwierciedlającej stan faktyczny w zakresie wydawania omawianych dokumentów. Proponuje się, żeby wymagane informacje były przekazywane w terminach do dnia 15 stycznia i do dnia 15 lipca, ale według stanu odpowiednio na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego i 30 czerwca danego roku.

Kolejny wniosek Najwyższej Izby Kontroli zawiera postulat wprowadzenia do ustawy o transporcie drogowym przepisu, dotyczącego kontroli organów samorządowych w zakresie wykonywania obowiązku informacyjnego, określonego w art. 83 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym. W tym celu w projekcie zaproponowano wprowadzenie zmiany, polegającej na dodaniu w art. 86 ust. 2 punktu 4 stanowiącego, że przedmiotową kontrolę sprawować będzie wojewódzki inspektor transportu drogowego. Wprowadzenie przepisu dotyczącego takiej kontroli jest również niezbędne z uwagi na fakt, że niektóre samorzady nie realizują obowiązku wynikającego z art. 83 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym.

W przepisach art. 5-10 projektu ustawy znajdują się przepisy przejściowe określające, iż stacjonarne urządzenia rejestrujące, których lokalizacja i instalacja w pasie drogowym drogi publicznej nastąpiła przed wejściem w życie przepisów niniejszej ustawy, zgodę na lokalizację, o której mowa w art. 131c ust. 4 (wyrażaną przez ministra właściwego do spraw transportu) uzyskuje się nie później niż 30 dni przed upływem terminu wyznaczonego dotychczasowymi przepisami, po spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 131c ust. 1 (czyli sporządzenia analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, informacji o miejscu lokalizacji i uzyskaniu pozytywnych opinii właściwego komendanta wojewódzkiego Policji i właściwej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego).

Jeżeli nie zostanie uzyskania zgody organu, o którym mowa art. 131c ust. 4 ministra właściwego do spraw transportu) Główny Inspektor Transportu Drogowego usuwa zainstalowane stacjonarne urządzenie rejestrujące z dotychczasowej lokalizacji w pasie drogowym drogi publicznej przed upływem okresu, o którym mowa w art. 131c ust. 1, czyli przed upływem 40 miesięcy.

Przepisy przejściowe projektu ustawy stanowią również, że obudowy urządzeń rejestrujących, niewyposażone w urządzenia rejestrujące, zainstalowane w pasie drogowym dróg publicznych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy są usuwane przez:

- 1) Inspekcję Transportu Drogowego – w przypadku dróg krajowych;
- 2) właściwego zarządcę drogi na koszt właściciela obudowy – w pozostałych przypadkach - w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Jednocześnie przepisy przejściowe projektu ustawy stanowią, że strażnicy gminni (miejscy) są uprawnieni do wykonywania kontroli ruchu drogowego kierującego pojazdem naruszającego przepisy ruchu drogowego przy użyciu stacjonarnych urządzeń rejestrujących, na dotychczasowych zasadach, przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, pozwalając tym samym strażom gminnym (miejskim) na prowadzenie kontroli ruchu przy użyciu stacjonarnych urządzeń rejestrujących przez okres dwóch lat od uchwalenia przepisów niniejszej ustawy.

Natomiast stacjonarne urządzenia rejestrujące należące do straży gminnych (miejskich) podlegają nieodpłatnemu przekazaniu Inspekcji Transportu Drogowego w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Przekazanie tych urządzeń następuje na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych, zawierających wykaz przekazywanych sprawnych urządzeń i ich wyposażenia ze wskazaniem typu (modelu) urządzenia rejestrującego, szczegółowym określeniem miejsca ich instalacji oraz opisem infrastruktury technicznej towarzyszącej instalacji, a także wyszczególnieniem wyposażenia technicznego niezbędnego do eksploatacji wyżej wymienionych urządzeń

Ponadto, przepisy projektu ustawy określają, że przenośne urządzenia rejestrujące należących do straży gminnych (miejskich) podlegają nieodpłatnemu przekazaniu Policji w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Przekazanie przenośnych urządzeń rejestrujących następuje na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych, zawierających wykaz przekazywanych sprawnych urządzeń i ich wyposażenia ze wskazaniem typu (modelu) urządzenia rejestrującego, a także wyszczególnieniem wyposażenia technicznego niezbędnego do eksploatacji wyżej wymienionych urządzeń.

W przepisach projektu ustawy określono, że postępowania w sprawach o wykroczenia popełnione w zakresie naruszeń niestosowania się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, lub niestosowania się do sygnałów świetlnych, ujawnione przy użyciu urządzenia rejestrującego przed dniem wejścia w życie ustawy prowadzi się na podstawie przepisów obowiązujących w dniu popełnienia wykroczenia.

Projekt ustawy stanowi, że ustawa wchodzi w życie w terminie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

