

Ustawa

z dnia 2008 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych ustaw¹⁾

Rozdział 1 Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Ustawa reguluje:
 - 1) zasady ruchu na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania,
 - 2) zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu,
 - 3) wymagania w stosunku do osób kierujących pojazdami i innych uczestników ruchu,
 - 4) zasady i warunki kontroli ruchu drogowego,
 - 5) zasady i warunki odpowiedzialności administracyjnej za niektóre naruszenia przepisów ruchu drogowego.”;
- 2) w art. 2 w pkt. 58 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 59 w brzmieniu:
„59) urządzenie rejestrujące – stacjonarne, przenośne bądź zainstalowane w pojeździe albo na statku powietrznym ruchome urządzenie samoczynnie ujawniające i zapisujące za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami.”;
- 3) w art. 80c po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:
„7a) Minister właściwy do spraw administracji publicznej tworzy i przekazuje Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego okresowo aktualizowaną kopię ewidencji, którą przechowuje Centrum Nadzoru, o którym mowa w art. 140a¹.”;
- 4) w art. 100c po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
„1a) Minister właściwy do spraw administracji publicznej tworzy i przekazuje Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego okresowo aktualizowaną kopię ewidencji, którą przechowuje Centrum Nadzoru, o którym mowa w art. 140a¹.”;
- 5) w art. 129 w ust. 2 po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:
„9a) używania urządzeń rejestrujących”;
- 6) art. 129a otrzymuje brzmienie:
„Art. 129a. 1. Kontrola ruchu drogowego w stosunku do kierującego pojazdem:
 - 1) który wykonuje transport drogowy lub przewóz na potrzeby własne;
 - 2) w stosunku do którego zachodzi uzasadnione podejrzenie, że kieruje pojazdem w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu;
 - 3) naruszającego przepisy ruchu drogowego, w przypadku zarejestrowania czynu przy użyciu:
 - a) przyrządów kontrolno-pomiarowych;
 - b) przenośnych bądź zainstalowanych w pojeździe albo na statku powietrznym ruchomych urządzeń rejestrujących;
 - 4) rażąco naruszającego przepisy o ruchu drogowym lub który spowodował zagrożenie jego bezpieczeństwa;- należy również do inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego.
2. W ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w ust. 1, inspektorowi Inspekcji Transportu Drogowego przysługują uprawnienia określone w art. 129 ust. 2.”;

- 7) w art. 129b:
- a) w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) używania stacjonarnych i przenośnych urządzeń rejestrujących;”;
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Strażnicy gminni (miejscy) mogą dokonywać czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem przenośnych urządzeń rejestrujących w miejscu i czasie uzgodnionym z właściwym miejscowo komendantem powiatowym (miejskim) lub komendantem stołecznym Policji.”;
- 8) w art. 130:
- a) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:
„1b. Informacje o kierowcach naruszających przepisy ruchu drogowego przekazują do ewidencji:
 - 1) organy kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129 - 129d – w zakresie naruszeń stwierdzonych w drodze postępowania w sprawach o wykroczenie lub w drodze postępowania karnego;
 - 2) Inspekcja Transportu Drogowego – w zakresie naruszeń przepisów ruchu drogowego stwierdzonych w drodze postępowania administracyjnego.”;
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz Ministrem Sprawiedliwości, mając na uwadze dyscyplinowanie i wdrażanie kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów ustawy oraz zapobieganie wielokrotnemu naruszaniu przepisów ruchu drogowego, określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) sposób punktowania i liczbę punktów odpowiadających naruszeniu przepisów ruchu drogowego, z wyłączeniem naruszeń w zakresie przekraczania przez kierujących pojazdami dopuszczalnej prędkości określonej przepisami ustawy lub za pomocą znaków drogowych;
 - 2) warunki i sposób przekazywania do ewidencji, o której mowa w ust. 1, informacji o kierowcach naruszających przepisy ruchu drogowego;
 - 3) warunki i sposób prowadzenia ewidencji, o której mowa w ust. 1, oraz tryb występowania z wnioskami o kontrolne sprawdzenie kwalifikacji;
 - 4) program szkolenia i jednostki upoważnione do prowadzenia szkolenia, o którym mowa w ust. 3;
 - 5) liczbę punktów odejmowanych z tytułu odbytego szkolenia;
 - 6) podmioty uprawnione do uzyskiwania informacji zawartych w ewidencji, o której mowa w ust. 1.”;
- 9) po art. 140a dodaje się rozdział 4 w brzmieniu:

**„Rozdział 4
Nadzór nad przestrzeganiem niektórych przepisów ruchu drogowego
przez kierujących pojazdami**

**Oddział 1
Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym**

Art. 140a¹. 1. Tworzy się Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, w strukturze organizacyjnej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, zwane dalej „Centrum Nadzoru”.

2. W skład Centrum Nadzoru wchodzi Zamiejscowe Wydziały Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, zwane dalej „Wydziałami Zamiejscowymi”.

Art. 140a². 1. Do zakresu działania Centrum Nadzoru należy:

- 1) ujawnianie naruszeń przepisów ruchu drogowego w zakresie przekraczania przez kierujących pojazdami dopuszczalnej prędkości.
- 2) przetwarzanie do celów, w zakresie i na zasadach określonych w niniejszej ustawie danych i informacji obejmujących:
 - a) obraz pojazdu, którym naruszono przepisy ruchu drogowego oraz wizerunek kierującego pojazdem jeżeli został on zarejestrowany;
 - b) numer rejestracyjny pojazdu, o którym mowa w lit. a;
 - c) datę, czas oraz miejsce popełnienia naruszenia;
 - d) prędkość pojazdu;
 - e) dane właściciela (posiadacza) pojazdu lub kierującego pojazdem;
 - f) numer identyfikacyjny urządzenia rejestrującego,
 - g) dane organu kontroli ruchu, który ujawnił naruszenie przepisów ruchu drogowego, o którym mowa w pkt 1;
- 3) prowadzenie postępowania administracyjnego i egzekucyjnego w sprawach o nałożenie kary administracyjnej za naruszenia przepisów ruchu drogowego, o których mowa w pkt 1;
- 4) współdziałanie z zarządcami dróg w zakresie instalacji i usuwania urządzeń rejestrujących;
- 5) obsługa urządzeń rejestrujących położonych w pasie drogowym dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych, z wyłączeniem dróg publicznych położonych w mieście na prawach powiatu innych niż autostrady i drogi ekspresowe.

2. Zadania Centrum Nadzoru wykonuje Główny Inspektor Transportu Drogowego przy pomocy Dyrektora Centrum Nadzoru oraz naczelników Wydziałów Zamiejscowych.

3. W ramach wykonywania zadań Centrum Nadzoru, Główny Inspektor Transportu Drogowego, w szczególności:

- 1) prowadzi postępowania administracyjne w sprawach wynikających z zadań Centrum Nadzoru;
- 2) wnioskuje do zarządców dróg o instalację lub usunięcie urządzenia rejestrującego.

4. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw administracji publicznej, określi w drodze rozporządzenia sposób, tryb oraz warunki techniczne gromadzenia, przetwarzania, udostępniania i usuwania przez Głównego Inspektora utrwalonych obrazów i informacji, uwzględniając dokumentację i zakres czynności niezbędnych do przeprowadzenia postępowania oraz konieczność ochrony zarejestrowanych obrazów i informacji przed ingerencją i nieuprawnionym ujawnieniem.

Art. 140a³. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego powołuje i odwołuje Dyrektora Centrum Nadzoru, jego zastępców, oraz naczelników wydziałów zamiejscowych.

2. Do Dyrektora Centrum Nadzoru, jego zastępców oraz naczelników wydziałów zamiejscowych nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o państwowym zasobie kadrowym i wysokich stanowiskach państwowych (Dz.U. Nr 170, poz. 1217, z późn. zm.³⁾).

3. Do pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zatrudnionych w Centrum Nadzoru, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o służbie cywilnej (Dz.U. Nr 170, poz. 1218, z późn. zm.⁴⁾).

4. Dyrektorem Centrum Nadzoru, jego zastępcą oraz naczelnikiem Wydziału Zamiejscowego może być osoba, która:

- 1) ukończyła 30 rok życia;
- 2) posiada wyłącznie obywatelstwo polskie;
- 3) posiada wyższe wykształcenie;
- 4) korzysta z pełni praw publicznych;
- 5) daje rękojmię należytego wykonywania obowiązków;
- 6) nie była skazana za przestępstwo popełnione umyślnie ścigane z oskarżenia publicznego lub przestępstwo skarbowe;

- 7) spełnia wymagania określone w przepisach o ochronie informacji niejawnych co najmniej w zakresie dostępu do informacji stanowiących tajemnicę państwową, oznaczonych klauzulą „tajne”;
- 8) posiada prawo jazdy kategorii;
- 9) jest:
 - a) inspektorem transportu drogowego;
 - b) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.⁵⁾), lub
 - c) jest oficerem Policji, Straży Granicznej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego albo Agencji Wywiadu.

5. Stanowisk, o których mowa w ust. 4, nie można łączyć z innymi stanowiskami oraz funkcjami publicznymi.

6. Osoby zajmujące stanowiska, o których mowa w ust. 4, nie mogą podejmować innego zajęcia zarobkowego poza Inspekcją oraz pozostawać w stosunku pracy z innym pracodawcą, z wyłączeniem przypadków oddelegowania do pełnienia służby w Inspekcji Transportu Drogowego przez organy podmiotów wymienionych w ust. 4 pkt 9 lit. c.

Art. 140a⁴. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego, w drodze zarządzenia, tworzy lub znosi Wydział Zamiejscowy, określając Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego będący siedzibą wydziału oraz terytorialny zasięg i zakres jego działania.

2. Wydając zarządzenie, o którym mowa w ust. 1, Główny Inspektor Transportu Drogowego uwzględnia w szczególności:

- 1) układ sieci drogowej;
- 2) rodzaj i natężenie ruchu drogowego.

3. Obsługę Wydziału Zamiejscowego zapewnia Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego będący jego siedzibą.

Art. 140a⁵. Działalność „Centrum Nadzoru” finansuje się ze środków pochodzących z Krajowego Funduszu Nadzoru nad Ruchem Drogowym, zwanego dalej „Funduszem Nadzoru”.

Art. 140a⁶. 1. W Banku Gospodarstwa Krajowego tworzy się Fundusz Nadzoru.

2. Przychodami Funduszu Nadzoru są:

- 1) wpływy z kar pieniężnych, o których mowa w art. 140a¹²;
- 2) odsetki z tytułu oprocentowania środków Funduszu Nadzoru oraz odsetki od lokat okresowo wolnych środków Funduszu Nadzoru w bankach;
- 3) przychody z papierów wartościowych emitowanych przez Skarb Państwa lub NBP;
- 4) przychody z papierów wartościowych gwarantowanych lub poręczanych przez Skarb Państwa;
- 5) przychody z jednostek uczestnictwa funduszy rynku pieniężnego;
- 6) wpływy z innych środków publicznych;
- 7) środki pochodzące ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi.

3. Rozchodami Funduszu Nadzoru są:

- 1) koszty finansowania Centrum Nadzoru, a w szczególności pokrywanie bieżących wydatków operacyjnych, wydatków inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych, a także zakup towarów i usług na potrzeby Centrum oraz pokrywanie wynagrodzeń pracowników;
- 2) koszty finansowania pozostałych zadań określonych w Programie rzeczowo-finansowym wykorzystania środków Funduszu Nadzoru na cele związane z podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwanym dalej „Programem Finansowania BRD”, a w szczególności:
 - a) zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych związanych z siecią drogową, a także kosztów utrzymania i funkcjonowania infrastruktury oraz urządzeń drogowych, w tym na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;

b) zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych oraz kosztów utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych Inspekcji Transportu Drogowego oraz Policji, a także zakup niezbędnych na ich potrzeby towarów i usług.

4. Kwota wypłat z Funduszu Nadzoru określona w Programie Finansowania BRD wynosi:

- 1) w zakresie zadań, o których mowa w ust. 3 pkt 2 lit. a, dotyczących sieci dróg krajowych – nie mniej niż 25% środków finansowych pozostałych po pokryciu wydatków, o których mowa w ust. 3 pkt 1;
- 2) w zakresie zadań, o których mowa w ust. 3 pkt 2 lit. a, dotyczących sieci dróg samorządowych – nie mniej niż 25% środków finansowych pozostałych po pokryciu wydatków, o których mowa w ust. 3 pkt 1.

Art. 140a⁷. 1. Projekt Programu Finansowania BRD opracowuje na podstawie założeń zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw transportu na okres od roku do lat sześciu Główny Inspektor Transportu Drogowego działający w porozumieniu z:

- 1) Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad – w zakresie zadań, o których mowa w art. 140a⁶ ust. 3 pkt 2 lit. a, dotyczących dróg krajowych;
- 2) Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – w zakresie pozostałych zadań, o których mowa w art. 140a⁶ ust. 3 pkt 2 lit. a;
- 3) Komendantem Głównym Policji – w zakresie zadań, o których mowa w art. 140a⁶ ust. 3 pkt 2 lit. b, dotyczących Policji;

2. Projekt Programu Finansowania BRD określa poszczególne zadania oraz przewidywaną wysokość źródeł ich finansowania, z zastrzeżeniem art. 140a⁶ ust. 4.

3. Program Finansowania BRD zatwierdza Rada Ministrów. Zatwierdzony Program ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

Art. 140a⁸. 1. Okresowo wolne środki Funduszu Nadzoru, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, Bank Gospodarstwa Krajowego może lokować:

- 1) w papiery wartościowe emitowane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski;
- 2) w papiery wartościowe gwarantowane lub poręczane przez Skarb Państwa;
- 3) na rachunkach lokat terminowych w bankach posiadających fundusze własne w wysokości nie mniejszej niż równowartość w złotych kwoty 10 000 000 euro, przeliczonej według kursu średniego ogłaszanego przez NBP;
- 4) w jednostki uczestnictwa funduszy rynku pieniężnego, o których mowa w ustawie z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych (Dz.U. Nr 146, poz. 1546, z późn. zm.⁶⁾).

2. Suma lokat, o których mowa w ust. 1 pkt 3, w jednym banku lub grupie banków powiązanych kapitałowo lub organizacyjnie, nie może przekroczyć 10% okresowo wolnych środków Funduszu Nadzoru.

3. Wysokość środków Funduszu Nadzoru przeznaczonych na lokaty, o których mowa w ust. 1 pkt 3, Bank Gospodarstwa Krajowego uzgadnia z ministrem właściwym do spraw transportu.

4. Środkami Funduszu Nadzoru zarządza Zarząd Banku Gospodarstwa Krajowego. Wypłat ze środków Funduszu Nadzoru dokonuje Bank Gospodarstwa Krajowego na wniosek Głównego Inspektora. Dyspozycja środkami Funduszu Nadzoru wymaga kontrasygnaty członka Zarządu Banku Gospodarstwa Krajowego powołanego na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.

5. Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu Nadzoru sprawuje Rada Nadzorcza Banku Gospodarstwa Krajowego.

6. Bank Gospodarstwa Krajowego:

- 1) wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu Nadzoru opracowany zgodnie z Programem Finansowania BRD, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu;

- 2) sporządza dla Funduszu Nadzoru odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, wchodzące w skład sprawozdania finansowego tego banku;
- 3) składa ministrowi właściwemu do spraw transportu, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, informacje o realizacji planu finansowego Funduszu Nadzoru.

7. Bank Gospodarstwa Krajowego pobiera wynagrodzenie prowizyjne z tytułu prowadzenia Funduszu Nadzoru.

8. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, wysokość wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 7, oraz sposób i terminy jego wypłaty, uwzględniając koszty Banku Gospodarstwa Krajowego ponoszone w związku z prowadzeniem Funduszu Nadzoru.

9. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, w drodze rozporządzenia, sposób i terminy przekazywania kar pieniężnych po pomniejszeniu, o którym mowa w art. 140a¹⁸, z rachunku Funduszu Nadzoru na rachunki: budżetu państwa oraz jednostek organizacyjnych samorządu terytorialnego.

10. Minister właściwy do spraw transportu zawrze z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowę określającą:

- 1) sposób gromadzenia w ramach Funduszu Nadzoru wpływów z kar, o których mowa w art. 140a¹²;
- 2) tryb przekazywania kar pieniężnych, o których mowa w art. 140a¹², na rachunki: budżetu państwa oraz jednostek organizacyjnych samorządu terytorialnego;
- 3) sposób, tryb i terminy przekazywania środków finansowych na pokrycie kosztów związanych z funkcjonowaniem Centrum Nadzoru;
- 4) sposób i tryb dokonywania wypłat ze środków Funduszu Nadzoru;
- 5) sposób, tryb i terminy dokonywania przez Bank Gospodarstwa Krajowego lokat, o których mowa w ust. 1;
- 6) zasady oraz tryb ustalania numerów rachunków wskazywanych przez Centrum Nadzoru w decyzjach o nałożeniu kary pieniężnej w sposób zapewniający możliwość identyfikacji w systemie teleinformatycznym poszczególnych wpłat;
- 7) zasady oraz tryb monitorowania przez Centrum Nadzoru w systemie teleinformatycznym wpłat z tytułu nałożonych kar pieniężnych.

Oddział 2

Kontrola przestrzegania niektórych przepisów ruchu drogowego

Art. 140a⁹. 1. Centrum Nadzoru ujawnia naruszenia przepisów ruchu drogowego, w zakresie o którym mowa w art. 140a² ust. 1 pkt 1, za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących położonych w pasie drogowym dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych, z wyłączeniem dróg publicznych położonych w mieście na prawach powiatu innych niż autostrady i drogi ekspresowe, które automatycznie rejestrują w szczególności:

- 1) obraz pojazdu, którym naruszono przepisy ruchu drogowego wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu,
- 2) datę, czas oraz miejsce popełnienia naruszenia,
- 3) prędkość z jaką poruszał się pojazd wraz z prędkością dopuszczalną w miejscu i czasie popełnienia naruszenia
- 4) numer identyfikacyjny urządzenia rejestrującego.

2. Centrum Nadzoru wykonuje czynności wynikające z bieżącej eksploatacji i obsługi urządzeń rejestrujących, o których mowa w ust. 1, w tym w szczególności pobiera z nich zarejestrowane dane.

3. Ujawnianie naruszeń przepisów ruchu drogowego, w zakresie o którym mowa w art. 140a² ust. 1 pkt 1, za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących położonych w pasie drogowym dróg gminnych oraz na drogach położonych w mieście na prawach powiatu, z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych, należy do zadań jednostki organizacyjnej samorządu terytorialnego oraz straży gminnej (miejskiej).

4. Jednostka organizacyjna samorządu terytorialnego oraz straż gminna (miejska):

- 1) wykonuje czynności wynikające z bieżącej eksploatacji i obsługi urządzeń rejestrujących, o których mowa w ust. 3, w tym w szczególności pobiera z nich zarejestrowane dane;
- 2) przekazuje zarejestrowane dane do Centrum Nadzoru.

5. W zakresie, o którym mowa w art. 140a² ust. 1 pkt 1, organy kontroli ruchu drogowego, o których mowa w:

- 1) art. 129 i 129b, mogą ujawniać naruszenia przepisów ruchu drogowego:
 - a) za pomocą przenośnych urządzeń rejestrujących lub ruchomych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pojeździe albo na statku powietrznym;
 - b) za pomocą innych urządzeń kontrolno-pomiarowych;
- 2) art. 129a, mogą ujawniać naruszenia przepisów ruchu drogowego za pomocą przenośnych urządzeń rejestrujących.

6. Organy kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129-129b, przekazują do Centrum Nadzoru:

- 1) dane i informacje zarejestrowane przez urządzenia rejestrujące, o których mowa w ust. 5 pkt 1 lit. a oraz pkt 2;
- 2) dane i szczegółowe informacje o naruszeniach ujawnionych za pomocą innych urządzeń kontrolno-pomiarowych, wraz z niezbędnymi dokumentami.

Art. 140a¹⁰. 1. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając dokumentację i zakres czynności niezbędnych do przeprowadzenia postępowania oraz konieczność ochrony zarejestrowanych obrazów i informacji przed ingerencją i nieuprawnionym ujawnieniem, określi w drodze rozporządzenia wymogi techniczne dotyczące:

- 1) danych i informacji zapisywanych przez urządzenia rejestrujące,
- 2) sposobu ich rejestracji,
- 3) zapisywanych obrazów naruszeń, w tym w szczególności w zakresie ich jakości, typu oraz formatu.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw administracji określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki i tryb przekazywania do Centrum Nadzoru danych i informacji zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące, o których mowa w art. 140a⁹ ust. 5 pkt 1 lit. a oraz pkt 2;
- 2) zakres danych, informacji i niezbędnej dokumentacji o naruszeniach ujawnionych za pomocą innych urządzeń kontrolno-pomiarowych, a także warunki i tryb ich przekazywania do Centrum Nadzoru.

3. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 2, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności:

- 1) zakres danych, informacji i dokumentacji niezbędnych dla skutecznego prowadzenia postępowania administracyjnego w sprawach o nałożenie kary pieniężnej;
- 2) wykorzystanie systemów do teletransmisji oraz możliwości przekazywania danych i informacji Wydziałom Zamiejscowym;
- 3) konieczność ochrony zarejestrowanych danych przed ingerencją i ujawnieniem.

Art. 140a¹¹. 1. Centrum Nadzoru ustala wpisanego do dowodu rejestracyjnego posiadacza pojazdu, którym dokonano naruszenia przepisów ruchu drogowego, a w przypadku jego braku - właściciela pojazdu, w oparciu o dane i informacje:

- 1) określone w art. 140a⁹ ust. 1 i 6;
- 2) z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Centralnej Ewidencji Kierowców na podstawie ich kopii okresowo aktualizowanych i przechowywanych przez Centrum Nadzoru;
- 3) uzyskane w związku z prowadzonym postępowaniem, w szczególności od polskich i zagranicznych organów rejestrujących pojazd.

2. Administrator danych przetwarzający dane osobowe na potrzeby Centrum Nadzoru jest zwolniony z obowiązku informacyjnego określonego w art. 25 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 80b ust. 4.

3. Minister właściwy do spraw administracji publicznej określi w drodze rozporządzenia tryb oraz warunki techniczne:

- 1) tworzenia i aktualizowania kopii ewidencji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 oraz ich przechowywania przez Centrum Nadzoru,
- 2) korzystania z danych i informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2.

4. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw wewnętrznych uwzględni w szczególności konieczność ochrony zarejestrowanych danych i informacji przed nieuprawnioną ingerencją oraz ujawnieniem.

Oddział 3

Kary pieniężne za naruszenie niektórych przepisów ruchu drogowego

Art. 140a¹². 1. Kierujący pojazdem naruszający przepisy ruchu drogowego w zakresie dopuszczalnej prędkości podlega karze pieniężnej.

2. Wysokość kary pieniężnej wynosi, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6 oraz art. 140a¹⁶ ust. 2:

- 1) za przekroczenie w obszarze zabudowanym dopuszczalnej prędkości określonej przepisami ustawy lub za pomocą znaków drogowych, z zastrzeżeniem pkt 3 i 4:
 - a) o 5 km/godz. do 10 km/godz. włącznie – 100 zł,
 - b) o więcej niż 10 km/godz. do 20 km/godz. włącznie – 200 zł,
 - c) o więcej niż 20 km/godz. do 30 km/godz. włącznie – 400 zł,
 - d) o więcej niż 30 km/godz. do 40 km/godz. włącznie – 600 zł,
 - e) o więcej niż 40 km/godz. do 50 km/godz. włącznie – 800 zł,
 - f) o więcej niż 50 km/godz. – 1 000 zł;
- 2) za przekroczenie poza obszarem zabudowanym dopuszczalnej prędkości określonej przepisami ustawy lub za pomocą znaków drogowych, z zastrzeżeniem pkt 3 i 4:
 - a) o 10 km/godz. do 20 km/godz. włącznie – 200 zł,
 - b) o więcej niż 20 km/godz. do 30 km/godz. włącznie – 300 zł,
 - c) o więcej niż 30 km/godz. do 40 km/godz. włącznie – 500 zł,
 - d) o więcej niż 40 km/godz. do 50 km/godz. włącznie – 700 zł,
 - e) o więcej niż 50 km/godz. – 900 zł;
- 3) za przekroczenie na drodze ekspresowej dopuszczalnej prędkości określonej przepisami ustawy lub za pomocą znaków drogowych:
 - a) o 10 km/godz. do 20 km/godz. włącznie – 100 zł,
 - b) o więcej niż 20 km/godz. do 30 km/godz. włącznie – 200 zł,
 - c) o więcej niż 30 km/godz. do 40 km/godz. włącznie – 400 zł,
 - d) o więcej niż 40 km/godz. do 50 km/godz. włącznie – 600 zł,
 - e) o więcej niż 50 km/godz. – 800 zł;

- 4) za przekroczenie na autostradzie dopuszczalnej prędkości określonej przepisami ustawy lub za pomocą znaków drogowych:
- o 10 km/godz. do 20 km/godz. włącznie – 100 zł,
 - o więcej niż 20 km/godz. do 30 km/godz. włącznie – 200 zł,
 - o więcej niż 30 km/godz. do 40 km/godz. włącznie – 300 zł,
 - o więcej niż 40 km/godz. do 50 km/godz. włącznie – 500 zł,
 - o więcej niż 50 km/godz. – 700 zł;

3. Karę pieniężną jest:

- nakładana w drodze decyzji administracyjnej;
- uiszczana na podstawie dobrowolnego poddania się karze.

4. Tej samej karze podlega wskazany w dowodzie rejestracyjnym posiadacz pojazdu, a w razie jego braku właściciel pojazdu, w przypadku, gdy w drodze postępowania administracyjnego prowadzonego na zasadach określonych w niniejszej ustawie nie ustalono tożsamości kierującego pojazdem.

5. W przypadku dobrowolnego poddania się karze, kara pieniężna ulega pomniejszeniu o kwotę równą 15% należnej wysokości określonej w ust. 2.

6. W przypadku nałożenia w okresie 6 miesięcy od dnia popełnienia naruszenia kary pieniężnej za pięć kolejnych naruszeń lub za mniejszą liczbę naruszeń, za które razem z pierwszym naruszeniem zostały nałożone kary pieniężne łącznie na kwotę 5.000,00 zł. lub w wyższej wysokości, kary pieniężne za kolejne naruszenia w okresie 6 miesięcy od popełnienia ostatniego naruszenia lub nałożenia ostatniej kary pieniężnej nakładane będą w podwójnej wysokości.

7. Jeżeli czyn będący naruszeniem przepisów, o których mowa w ust. 1, wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia, stosuje się wyłącznie przepisy niniejszej ustawy.

Art. 140a¹³. 1. Postępowanie administracyjne w sprawie nałożenia kary pieniężnej wszczyna się na podstawie:

- zarejestrowanego przez urządzenie rejestrujące obrazu pojazdu, którym naruszono przepisy ruchu drogowego;
- zawiadomienia uprawnionych do kontroli ruchu drogowego organów, o których mowa w art. 129-129b, o ujawnionym naruszeniu przepisów ruchu drogowego.

2. Postępowania administracyjne nie wszczyna się, a wszczęte umarza w przypadku:

- w terminie dwóch lat od dnia popełnienia naruszenia z mocy ustawy;
- gdy na obrazie naruszenia zarejestrowano pojazd, który używany był wbrew woli właściciela (posiadacza) pojazdu, a w sprawie tej zostało wszczęte postępowanie karne;
- gdy zarejestrowany obraz naruszenia nie zawiera danych i informacji niezbędnych do przeprowadzenia postępowania o nałożenie kary, w tym w szczególności zarejestrowany numer rejestracyjny pojazdu jest nieczytelny albo niekompletny w stopniu uniemożliwiającym identyfikację pojazdu, lub też właściciela (posiadacza) pojazdu na podstawie zarejestrowanych danych i informacji jest niemożliwe.

3. Decyzję o umorzeniu postępowania podejmuje Główny Inspektor. Umorzenie postępowania w przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt 2, następuje w oparciu o dokumenty załączone przez właściciela (posiadacza) pojazdu do odpowiedzi, o której mowa w 140a¹⁴ ust. 3.

4. Jeżeli na podstawie zarejestrowanego przez urządzenie rejestrujące obrazu, stwierdzone zostanie istnienie uzasadnionego podejrzenia popełnienia wykroczenia lub przestępstwa, Główny Inspektor Transportu Drogowego zawiadamia o tym właściwe organy.

Art. 140a¹⁴. 1. W przypadku, o którym mowa w art. 140a¹³ ust. 1 pkt 1, wysyłane jest zawiadomienie o wszczęciu postępowania administracyjnego do:

- posiadacza pojazdu wskazanego w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, albo
- właściciela pojazdu, w razie braku posiadacza, o którym mowa w pkt 1.

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

- 1) informację o stwierdzeniu popełnienia naruszenia oraz o wysokości kary za to naruszenie;
- 2) wezwanie do:
 - a) wskazania osoby kierującej pojazdem w chwili naruszenia przepisów;
 - b) wskazania istotnych dla sprawy okoliczności towarzyszących naruszeniu;
- 3) formularz, który powinien wypełnić posiadacz (właściciel) pojazdu udzielając odpowiedzi na zawiadomienie;
- 4) pouczenie o prawach i obowiązkach wynikających z ustawy, w tym o możliwości dobrowolnego poddania się karze.

3. Posiadacz (właściciel) pojazdu, po otrzymaniu zawiadomienia, jest obowiązany, w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia, udzielić odpowiedzi na formularzu, o który mowa w ust. 2 pkt 3, zawierającej informacje o osobie kierującej pojazdem. Do odpowiedzi posiadacz (właściciel) pojazdu jest obowiązany dołączyć:

- 1) oświadczenie kierującego:
 - a) o przyznaniu się do kierowania pojazdem w chwili zarejestrowanego naruszenia przepisów ruchu drogowego,
 - b) o istnieniu lub braku okoliczności wskazanych w art. 140a¹³ ust. 2 pkt 2;
- 2) kserokopię prawa jazdy kierującego pojazdem;
- 3) inne dokumenty lub oświadczenia niezbędne dla prowadzonego postępowania administracyjnego.

4. Oświadczenie kierującego o przyznaniu się do kierowania pojazdem w chwili zarejestrowanego naruszenia przepisów ruchu drogowego uznaje się za równoznaczne z zawiadomieniem kierującego o wszczęciu postępowania. Przepisy o dobrowolnym poddaniu się karze stosuje się odpowiednio.

Art. 140a¹⁵. 1. Decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej na kierującego pojazdem wydaje się:

- 1) w przypadku braku wskazania przez prowadzącego pojazd okoliczności, o których mowa w art. 140a¹³ ust. 2 pkt 2, po uzyskaniu:
 - a) od posiadacza (właściciela) pojazdu informacji i dokumentów, o których mowa w art. 140a¹⁴ ust. 3, lub
 - 2) od organu kontroli ruchu drogowego danych i informacji wraz z niezbędnymi dokumentami, o których mowa w art. 140a⁹ ust. 6 pkt 2;
- 2) w przypadku stwierdzenia przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego braku istnienia wskazanych przez prowadzącego pojazd okoliczności, o których mowa w art. 140a¹³ ust. 2 pkt 2.

2. Decyzja administracyjna o nałożeniu kary pieniężnej na posiadacza (właściciela) wydaje się w przypadku, gdy:

- 1) posiadacz (właściciel) pojazdu nie udzielił odpowiedzi o której mowa w art. 140a¹⁴ ust. 4, w terminie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia;
- 2) udzielona odpowiedź nie zawiera informacji o osobie kierującej pojazdem;
- 3) do odpowiedzi nie został załączony co najmniej jeden z dokumentów, o których mowa w art. 140a¹⁴ ust. 3 pkt 1 lit. a i pkt 2;
- 4) pojazdem kierowała osoba czasowo przebywająca lub niemająca stałego miejsca zamieszkania albo pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a w związku z popełnieniem naruszenia w postępowaniu nie została wpłacona kaucja pieniężna, o której mowa w art. 140a¹⁹.

3. W przypadku dobrowolnego poddania się karze postępowanie administracyjne w sprawie nałożenia kary pieniężnej umarza się.

4. Decyzjom administracyjnym, o których mowa w ust. 1 i 2 nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 140a¹⁶. 1. Podmiot jest obowiązany uiścić karę pieniężną bez dodatkowego wezwania w formie przekazu na wskazany w decyzji rachunek bankowy Funduszu Nadzoru:

- 1) w przypadku dobrowolnego poddania się karze przez:
 - a) właściciela (posiadacza) pojazdu - w terminie 21 dni od dnia doręczenia zawiadomienia, o którym mowa w art. 140a¹⁴ ust. 1;
 - b) kierującego pojazdem niebędącego właścicielem (posiadaczem) pojazdu - w terminie 30 dni od dnia doręczenia zawiadomienia, o którym mowa w art. 140a¹⁴ ust. 1;
- 2) w pozostałych przypadkach - w terminie 7 dni od dnia doręczenia decyzji o nałożeniu kary pieniężnej.

2. Nieuiszczenie kary pieniężnej w terminie, o którym mowa w ust. 1 pkt. 2, powoduje powstanie obowiązku jej uiszczenia w podwójnej wysokości, w terminie 30 dni od daty doręczenia decyzji.

3. Koszty związane z uiszczeniem kary pieniężnej poprzez przekazanie jej na rachunek bankowy Funduszu Nadzoru pokrywa wpłacający.

4. W przypadku nieuiszczenia kary pieniężnej w terminie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, ściąganie należności od zobowiązanego następuje w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

5. Główny Inspektor Transportu Drogowego prowadząc postępowanie występuje do organów egzekucyjnych o wszczęcie i przeprowadzenie postępowania egzekucyjnego w administracji, w tym wystawienie tytułu wykonawczego, a także do organów państw trzecich na zasadach określonych w odrębnych przepisach oraz umowach i porozumieniach międzynarodowych.

6. Bank Gospodarstwa Krajowego zapewnia Centrum Nadzoru monitorowanie wpłat z tytułu nałożonych kar pieniężnych.

Art. 140a¹⁷. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, uwzględniając zakres niezbędnych danych oraz konieczność zapewniania jednolitych dokumentów, określi w drodze rozporządzenia wzory dokumentów stosowanych przez Głównego Inspektora w postępowaniu administracyjnym o nałożenie kary pieniężnej, a w szczególności wzór:

- 1) zawiadomienia o wszczęciu postępowania;
- 2) formularza odpowiedzi;
- 3) oświadczenia kierującego pojazdem.

Art. 140a¹⁸. 1. Fundusz Nadzoru przekazuje kary pieniężne:

- 1) nałożone za naruszenia ujawnione za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących położonych w pasie drogowym dróg krajowych, z wyłączeniem dróg krajowych położonych w mieście na prawach powiatu innych niż autostrady lub drogi ekspresowe, oraz ujawnione przez organy kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129 i 129a, po ich pomniejszeniu o 20%:
 - a) na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w art. 39 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.⁷⁾) - w wysokości 50% kwoty tych kar;
 - b) do budżetu państwa - w pozostałej wysokości.
- 2) nałożone za naruszenia ujawnione za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących położonych w pasie drogowym dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz w pasie drogowym dróg krajowych położonych w mieście na prawach powiatu, z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych, a także ujawnione przez straż gminną (miejską), do budżetu właściwej jednostki organizacyjnej samorządu terytorialnego po ich pomniejszeniu o 5%.

2. Środki, o których mowa w ust. 1 pkt 2, jednostki organizacyjne samorządu terytorialnego przeznaczają na finansowanie zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych związanych z siecią drogową, a także kosztów utrzymania i funkcjonowania infrastruktury oraz urządzeń drogowych, w tym na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, w wysokości nie mniejszej niż 50% przekazanych środków.

Oddział 4

Postępowanie wobec osób czasowo przebywających lub niemających stałego miejsca zamieszkania albo pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Art. 140a¹⁹. 1. W przypadku zatrzymania pojazdu, którym naruszono przepisy ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w art. 140a² ust. 1 pkt 1, kierowanego przez osobę czasowo przebywającą lub niemającą stałego miejsca zamieszkania albo pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ kontroli ruchu drogowego pobiera kaucję pieniężną w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej.

2. Kaucję pobiera się:

- 1) w czasie kontroli na drodze:
 - a) w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania,
 - b) za pomocą karty płatniczej na rachunek, o którym mowa w pkt 2, jeżeli organ kontroli ruchu drogowego umożliwi taką formę, przy czym koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków na rachunek bankowy ponosi bezzwrotnie wpłacający kaucję;
- 2) w formie przelewu na wyodrębniony nieoprocentowany rachunek bankowy Centrum Nadzoru, przy czym koszty przelewu ponosi bezzwrotnie wpłacający kaucję.

3. W przypadku poboru kaucji gotówką organ kontroli ruchu drogowego przekazuje kaucję na rachunek, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.

4. Centrum Nadzoru przekazuje kaucję:

- 1) na rachunek bankowy Funduszu Nadzoru – w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary stała się wykonalna;
- 2) na rachunek bankowy podmiotu, który ją wpłacił – w terminie 7 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji lub orzeczenia o umorzeniu postępowania w sprawie o nałożenie kary pieniężnej.

5. W przypadku, gdy wysokość nałożonej kary jest mniejsza od wysokości pobranej kaucji, do powstałej różnicy stosuje się odpowiednio przepis ust. 4 pkt 2.

6. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi w drodze rozporządzenia sposób oraz tryb i terminy przekazywania przez organy kaucji pobranych gotówką na rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.

Art. 140a²⁰. 1. W przypadku nie wpłacenia kaucji, o której mowa art. 140a¹⁹ ust. 1, organ kontroli ruchu drogowego zatrzymuje, za pokwitowaniem, dowód rejestracyjny pojazdu i usuwa pojazd na koszt kierującego na najbliższy parking strzeżony.

2. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy art. 130a ust. 5a-7.

3. Zwrot pojazdu z parkingu następuje po:

- 1) przedstawieniu organowi kontroli ruchu drogowego dowodu wpłacenia kaucji,
- 2) uiszczeniu opłat za zatrzymanie pojazdu i jego usunięcie oraz parkowanie na parkingu, o którym mowa w ust. 1.

4. Jeżeli kaucja nie zostanie wniesiona i pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w terminie 30 dni od dnia nałożenia kary pieniężnej, stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz.U. z 2005 r. Nr 229, poz. 1954, z póź. zm.⁸⁾) dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.

Art. 140a²¹. 1. Tworzy się centralną ewidencję pojazdów zarejestrowanych zagranicą, którymi dokonano naruszenia przepisów ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w art. 140a² ust. 1 pkt 1, zwaną dalej „Ewidencją CEPZ”.

2. Ewidencję CEPZ prowadzi w systemie teleinformatycznym Główny Inspektor Transportu Drogowego, który jest administratorem danych zgromadzonych w ewidencji.

3. Do Ewidencji CEPZ wpisuje się pojazd, jeżeli za dokonane pojazdem naruszenie nie uiszczono kary pieniężnej i nie wpłacono kaucji pieniężnej.

4. Pojazd usuwa się z Ewidencji CEPZ, w przypadku:

- 1) uiszczenia kary pieniężnej lub wpłacenia kaucji pieniężnej,
- 2) wydania decyzji lub orzeczenia o umorzeniu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej,
- 3) nie wydania decyzji, o której mowa w art. 140a¹⁶, w terminie dwóch lat od dnia popełnienia naruszenia.

5. Dane zawarte w Ewidencji CEPZ udostępnia się:

- 1) Policji,
- 2) Straży Granicznej,
- 3) organom celnym,
- 4) organom uprawnionym na podstawie odrębnych przepisów,
- 5) organom państw trzecich na zasadach określonych w odrębnych przepisach oraz umowach i porozumieniach międzynarodowych.

6. Administrator danych przetwarzający dane osobowe na potrzeby Ewidencji CEPZ jest zwolniony z obowiązku informacyjnego określonego w art. 25 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 80b ust. 4.

Art. 140a²². Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, kierując się koniecznością zapewnienia sprawności i bezpieczeństwa systemu teleinformatycznego, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób prowadzenia Ewidencji CEPZ, o której mowa w art. 140a²² ust. 1;
- 2) warunki oraz tryb i sposób udostępniania danych zawartych w ewidencji;
- 3) tryb usuwania danych zawartych w ewidencji.

Art. 140a²³. 1. Funkcjonariusz Straży Granicznej lub organu celnego odmawia wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdowi, o którym mowa w 140a²¹ ust. 3, jeżeli za dokonane naruszenie nie została uiszczona kara pieniężną i nie została wniesiona kaucja pieniężna.

2. W przypadku kontroli na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu, o którym mowa w 140a²¹ ust. 3, przez organy kontroli ruchu drogowego lub organy, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 140a¹⁹ i 140a²⁰ stosuje się odpowiednio.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.⁹⁾) po art. 20a dodaje się art. 20b w brzmieniu:

„Art. 20b. 1. Do zarządcy drogi należy ponadto instalacja, usunięcie, naprawa i utrzymanie stacjonarnych urządzeń samoczynnie ujawniających i zapisujących za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami, z wyłączeniem czynności wynikających z ich bieżącej eksploatacji.

2. Zarządca drogi instaluje lub usuwa urządzenia, o których mowa w ust. 1 na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

3. Zadania, o których mowa w ust. 1 finansowane są:

- 1) przez właściwą jednostkę organizacyjną samorządu terytorialnego – dla urządzeń, o których mowa w ust. 1 położonych w pasie drogowym:
 - a) drogi wojewódzkiej, powiatowej lub gminnej,
 - b) drogi krajowej położonej w mieście na prawach powiatu, z wyłączeniem autostrady i drogi ekspresowej;
- 2) przez Krajowy Fundusz Nadzoru nad Ruchem Drogowym, o którym mowa w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r., Nr 108, poz. 908, z późn. zm.), który dokonuje zakupów urządzeń, w pozostałym zakresie.”.

Art. 3. W ustawie z dnia z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.⁷⁾) w art. 39b:

1) po pkt. 11b dodaje się pkt 11c w brzmieniu:

„11c) wpływy z kar za naruszenia przepisów ruchu drogowego, o których mowa w art. 140a¹⁸ pkt 1 lit b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r., Nr 108, poz. 908, z późn. zm.);”;

2) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wpływy z opłat i kar, o których mowa w ust. 1 pkt 11b i pkt 11c, Bank Gospodarstwa Krajowego wyodrębnia w ramach środków finansowych gromadzonych na Funduszu.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie (Dz.U. z 2001 r. Nr 80, poz. 872, z późn. zm.¹⁰⁾) w załączniku w pkt 19 skreśla się kropkę i dodaje się pkt 20 w brzmieniu:

„20) wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.⁵⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 50 w pkt. 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) kontrola i nadzór nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.²⁾).”;

2) w art. 51:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zadania Inspekcji określone w niniejszym rozdziale wykonują:

- 1) Główny Inspektor Transportu Drogowego;
- 2) wojewódzki inspektor transportu drogowego.”;

- b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:
„6. W sprawach związanych z wykonywaniem zadań i kompetencji Inspekcji organem właściwym jest:
- 1) Główny Inspektor – w sprawach związanych z kontrolą i nadzorem nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami, o których mowa w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.²⁾);
 - 2) wojewódzki inspektor – w pozostałych sprawach.
- c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:
„7. Organem wyższego stopnia w rozumieniu Kodeksu postępowania administracyjnego w sprawach, o których mowa w ust. 6 pkt 2 jest Główny Inspektor.”;
- 3) w art. 53 ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Wojewódzkiego inspektora i jego zastępcę powołuje Główny Inspektor Transportu Drogowego, po zasięgnięciu opinii wojewody. Wojewódzkiego inspektora i jego zastępcę odwołuje Główny Inspektor Transportu Drogowego.”;
- 4) w art. 53 ust. 5 skreśla się;
- 5) w art. 54 ust. 2 w pkt. 10 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 11 w brzmieniu:
„11) wykonuje zadania Inspekcji, w zakresie kontroli i nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.²⁾);”;
- 6) art. 70 otrzymuje brzmienie:
„art. 70. 1. Inspektor wykonuje czynności kontrolne w obecności kontrolowanego, osoby zastępującej kontrolowanego lub przez niego zatrudnionej.
2. Nieumundurowany inspektor okazuje legitymację służbową bez wezwania w taki sposób, aby zainteresowany miał możliwość odczytać i zanotować numer legitymacji, organ który wydał legitymację oraz imię i nazwisko inspektora.
3. Inspektor ma obowiązek zapoznać kontrolowanego z jego prawami i obowiązkami wynikającymi z ustawy.”;
- 7) art. 71 otrzymuje brzmienie:
„Art. 71. Zatrzymanie pojazdu do kontroli może być dokonane tylko przez umundurowanego inspektora.
- 8) art. 79 otrzymuje brzmienie:
„Art. 79. 1. Inspektorzy w związku z pełnieniem obowiązków służbowych korzystają z ochrony przewidzianej w Kodeksie karnym dla funkcjonariuszy publicznych.
2. Inspektorzy wykonując czynności służbowe mają prawo:
- 1) żądania niezbędnej pomocy od instytucji państwowych, organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego oraz przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie użyteczności publicznej; wymienione instytucje, organy i przedsiębiorcy są obowiązani, w zakresie swojego działania, do udzielania nieodpłatnie tej pomocy, w ramach obowiązujących przepisów prawa;
 - 2) zwracania się o niezbędną pomoc do innych, niż wymienieni w pkt 1, przedsiębiorców, jednostek organizacyjnych i organizacji społecznych, jak również zwracania się w nagłych wypadkach do każdej osoby o udzielenie doraźnej pomocy, w ramach obowiązujących przepisów prawa.”.

Rozdział 2

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 6. Do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, zachowują moc przepisy dotychczasowe w zakresie, w jakim nie pozostają one w sprzeczności z przepisami tej ustawy, nie dłużej jednak niż do dnia 30 czerwca 2009 r.

Art. 7. Postępowania w sprawach o wykroczenia popełnione przed dniem 1 stycznia 2009 r. prowadzone będą na podstawie przepisów obowiązujących w dniu popełnienia wykroczenia.

Art. 8. Działalność „Centrum Nadzoru”, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.²⁾) w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, finansuje się z budżetu państwa do dnia 31 grudnia 2009 r.

Art. 9. 1. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Przepisy:

- 1) art. 6 ustawy;
 - 2) art. 130 ust. 1b, art. 130 ust. 4 pkt 1a, art. 140a² ust. 1, art. 140a⁶ do art. 140a¹⁰, art. 140a¹¹ ust. 1 i 2 oraz 140a¹² do art.140a²³ ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
 - 3) art. 50 pkt 9, art. 51 ust. 6 i 7 oraz art. 54 ust. 2 pkt. 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2009 r.

3. Przepisy:

- 1) art. 20b ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
 - 2) art. 140a⁵ ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2010 r.

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawę z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708, poz. 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701 oraz z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1832 oraz z 2007 r. Nr 17, poz. 96, Nr 50, poz. 331, Nr 99, poz. 660, Nr 123, poz. 847 i Nr 176, poz. 1242

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708, poz. 711, Nr 133, poz. 935, Nr 157, poz. 1119 i Nr 187, poz. 1381 oraz z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 115, poz. 794 i Nr 176, poz. 1243

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 381

⁶⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2005 r. Nr 83, poz. 719, Nr 183, poz. 1537 i 1538 i Nr 184, poz. 1539, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119 oraz z 2007 r. Nr 112, poz. 769

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2005 r. Nr 273, poz. 2703, Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440, z 2006 r. Nr 12, poz. 61 oraz z 2007 Nr 23, poz. 136 i Nr 99, poz. 666

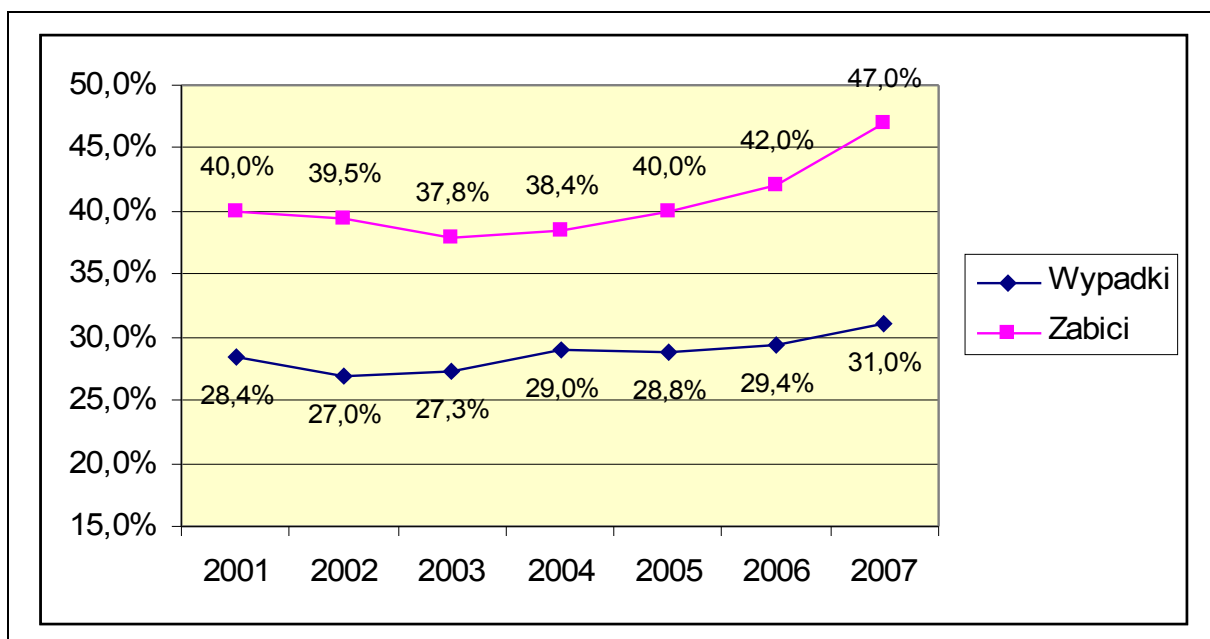
⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 157, poz. 1119 i Nr 187, poz. 1381 oraz z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 115, poz. 794, Nr 176, poz. 1243 i Nr 192, poz. 1378

⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381

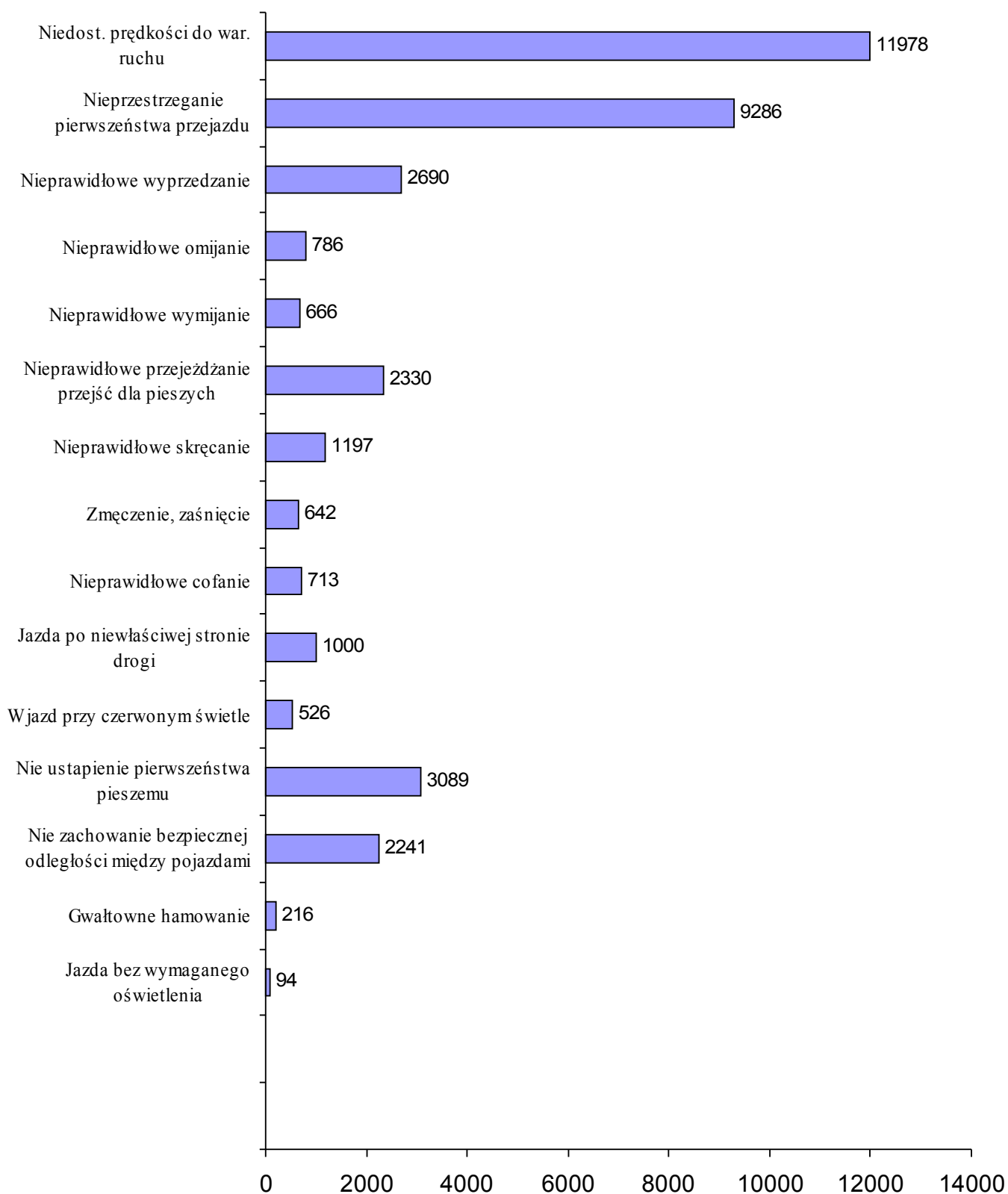
¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 Nr 128, poz. 1407, z 2002 r. Nr 37, poz. 329, Nr 41, poz. 365, Nr 62, poz. 558, Nr 89, poz. 804 i Nr 200, poz. 1688 oraz z 2003 r. Nr 52, poz. 450, Nr 137, poz. 1302 i Nr 149, poz. 1452, z 2004 r. Nr 33, poz. 287 oraz z 2005 r. Nr 33, poz. 288, Nr 90, poz. 757 i Nr 175, poz. 1462

UZASADNIENIE

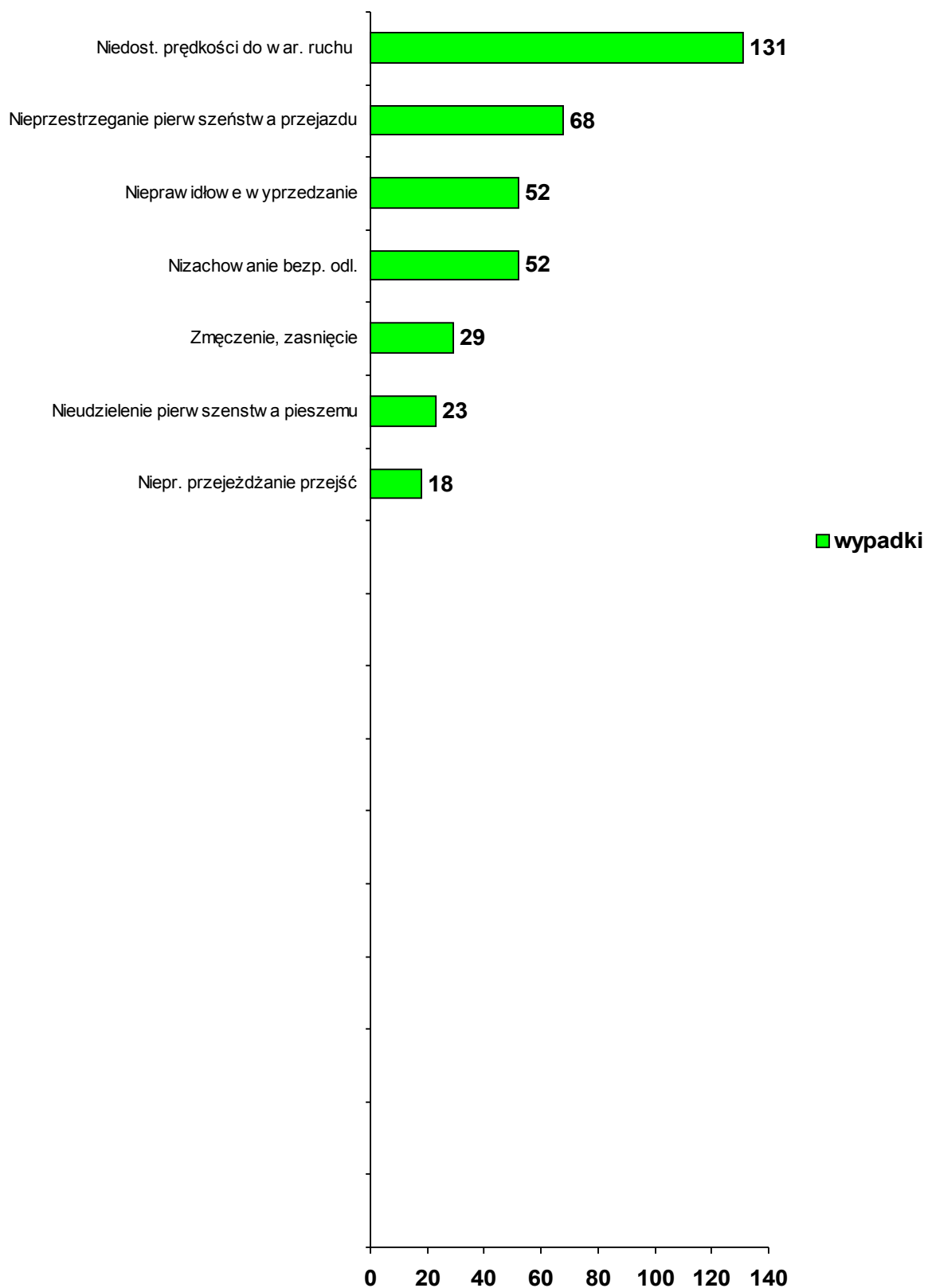
1. Podsumowanie 2007 roku i lat ubiegłych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonane przez Komendę Główną Policji zawiera szczegółowe dane i analizę wypadków na polskich drogach. W 2007 r. zanotowano 49.536 wypadków, w których 5.583 osoby poniosły śmierć, a 63.224 osoby doznały obrażeń ciała. Dane te negatywnie wpływają na wizerunek państwa polskiego w zakresie prowadzenia polityki bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Duża liczba wypadków, a przede wszystkim liczba ich ofiar śmiertelnych (na poziomie przeszło 5 tys. osób rocznie) utrzymuje się na zbliżonym poziomie od wielu lat. Analiza zagrożeń występujących w ruchu drogowym dokonywana w kolejnych latach wskazuje, że obszary zagrożeń pozostają właściwie niezmiennie. 78% wypadków drogowych w 2007 r. spowodowanych było błędem kierujących, a za 14% winą należy obarczyć pieszych. Jednocześnie główną przyczyną wypadków spowodowanych przez kierowców niezmiennie od wielu lat jest nadmierna prędkość, to jest przekraczanie jej dopuszczalnych wartości lub jej niedostosowanie do panujących na drodze warunków. W 2007 r. tylko prędkość była główną przyczyną blisko 12 tysięcy wypadków drogowych, tj. 31% spośród wszystkich wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami, w których zginęło aż 1.749 osób, to jest 47% ogółu ofiar śmiertelnych wypadków!
- Procentowy udział wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości oraz procentowy udział ofiar śmiertelnych tych wypadków na przestrzeni ostatnich 7 lat oraz w samym 2007 r. - w tym wypadków spowodowanych przez cudzoziemców - przedstawiają trzy poniższe diagramy:



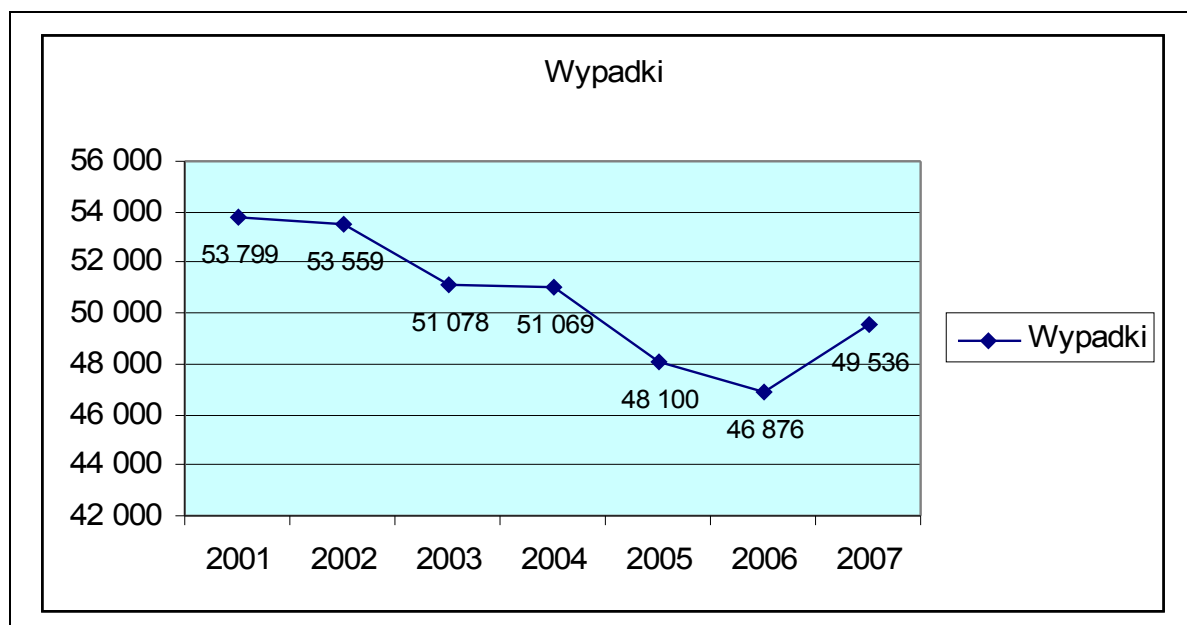
Przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących



Główne przyczyny wypadków z winy cudzoziemców - kierujących pojazdami



Jednocześnie, podkreślić należy odnotowany w statystykach ponowny istotny wzrost wypadków drogowych po okresie systematycznej poprawy w tym zakresie w latach 2005-2006, co ilustruje poniższy diagram:

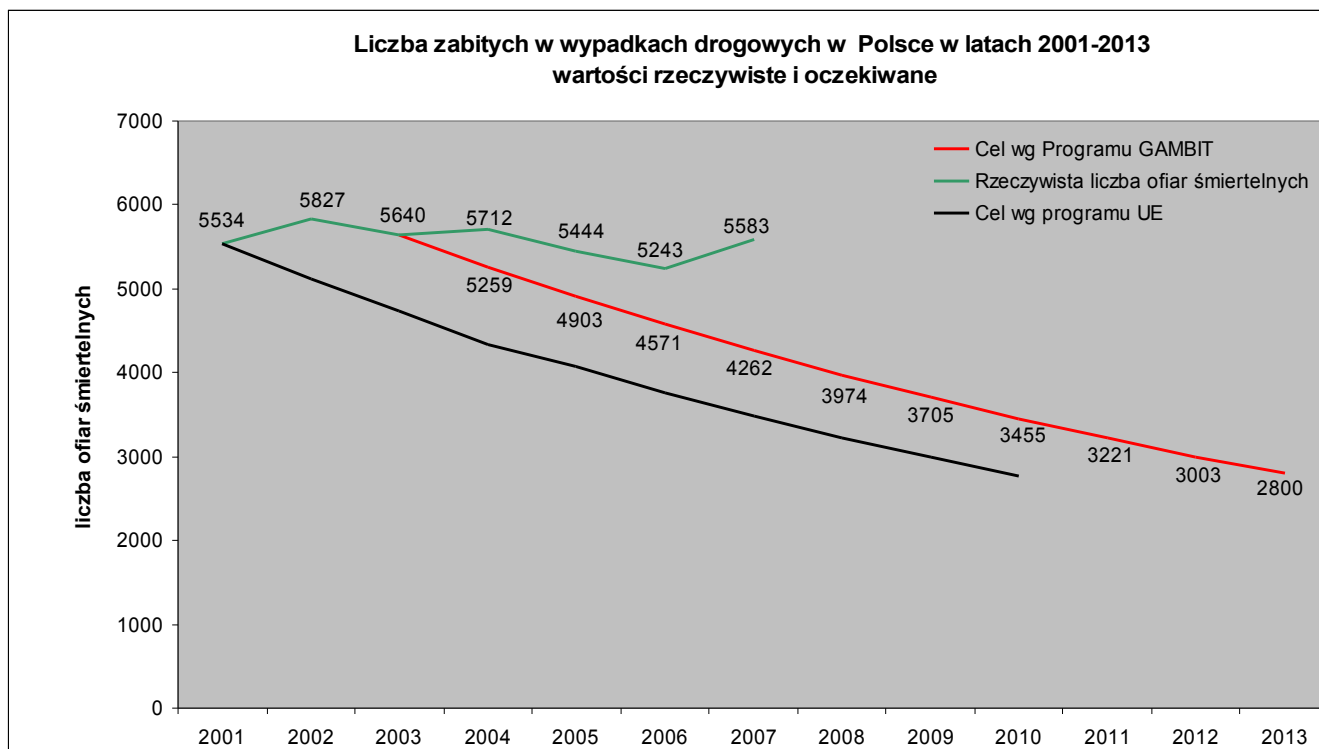
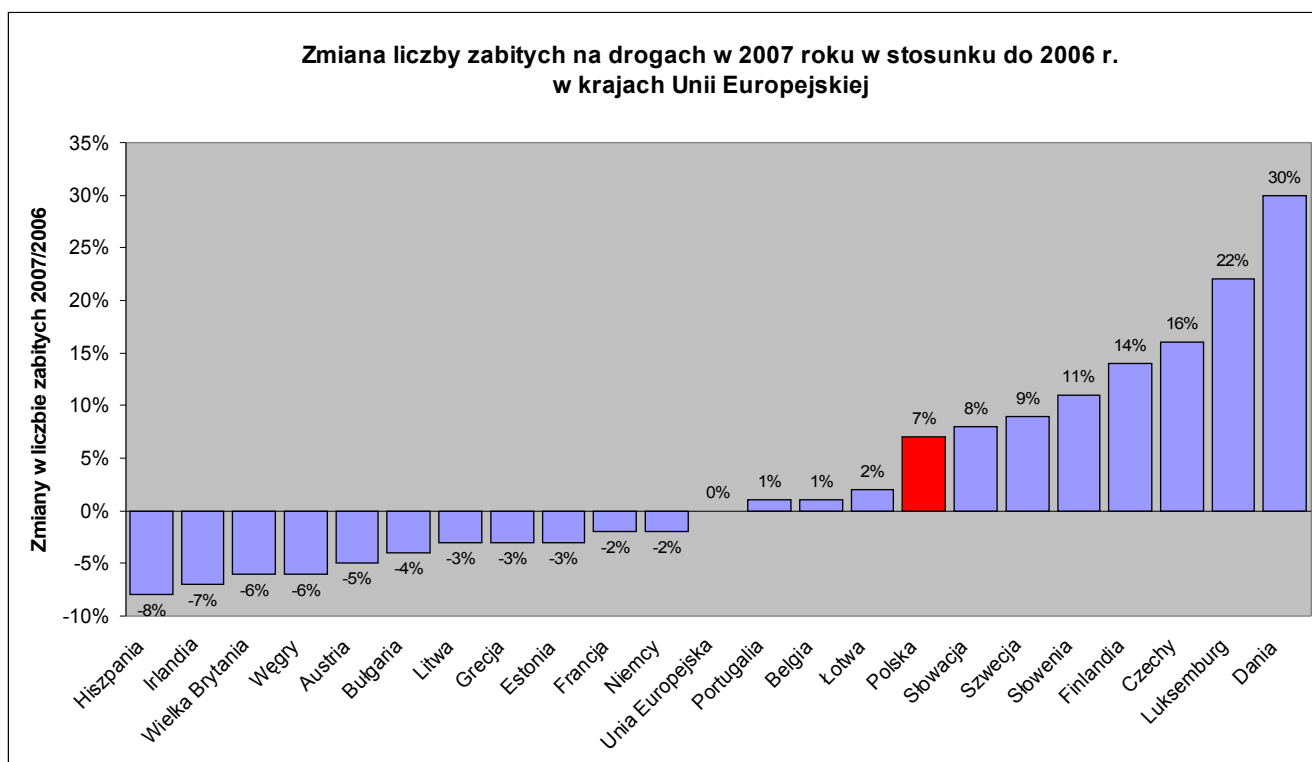


Przyczyny wzrostu wypadków nie wynikają z błędów w zarządzaniu służbami ruchu drogowego Policji. Zakres skutecznego oddziaływania Policji na niewłaściwe zachowania uczestników ruchu drogowego jest ograniczony i na przestrzeni ostatnich lat osiągnął on swoje maksimum. Oczywiście Policja przyjmuje szereg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

Podkreślenia wymaga również fakt, iż problem bezpieczeństwa ruchu drogowego ma obecnie wymiar ponadnarodowy. Wspólnota europejska stawiając przed sobą wyzwania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zobligowała każde państwo do intensyfikacji działań w tym zakresie. Założona¹ redukcja do 2010 r. liczby ofiar śmiertelnych o połowę (w roku 2001 zginęło w Unii Europejskiej 40 tys. osób) wymaga nowego spojrzenia na problem zapewnienia obywatelom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Obecne wskaźniki stanu bezpieczeństwa na polskich drogach należą do najniższych w Europie i są ponad dwukrotnie niższe niż wskaźniki w najbardziej rozwiniętych państwach.

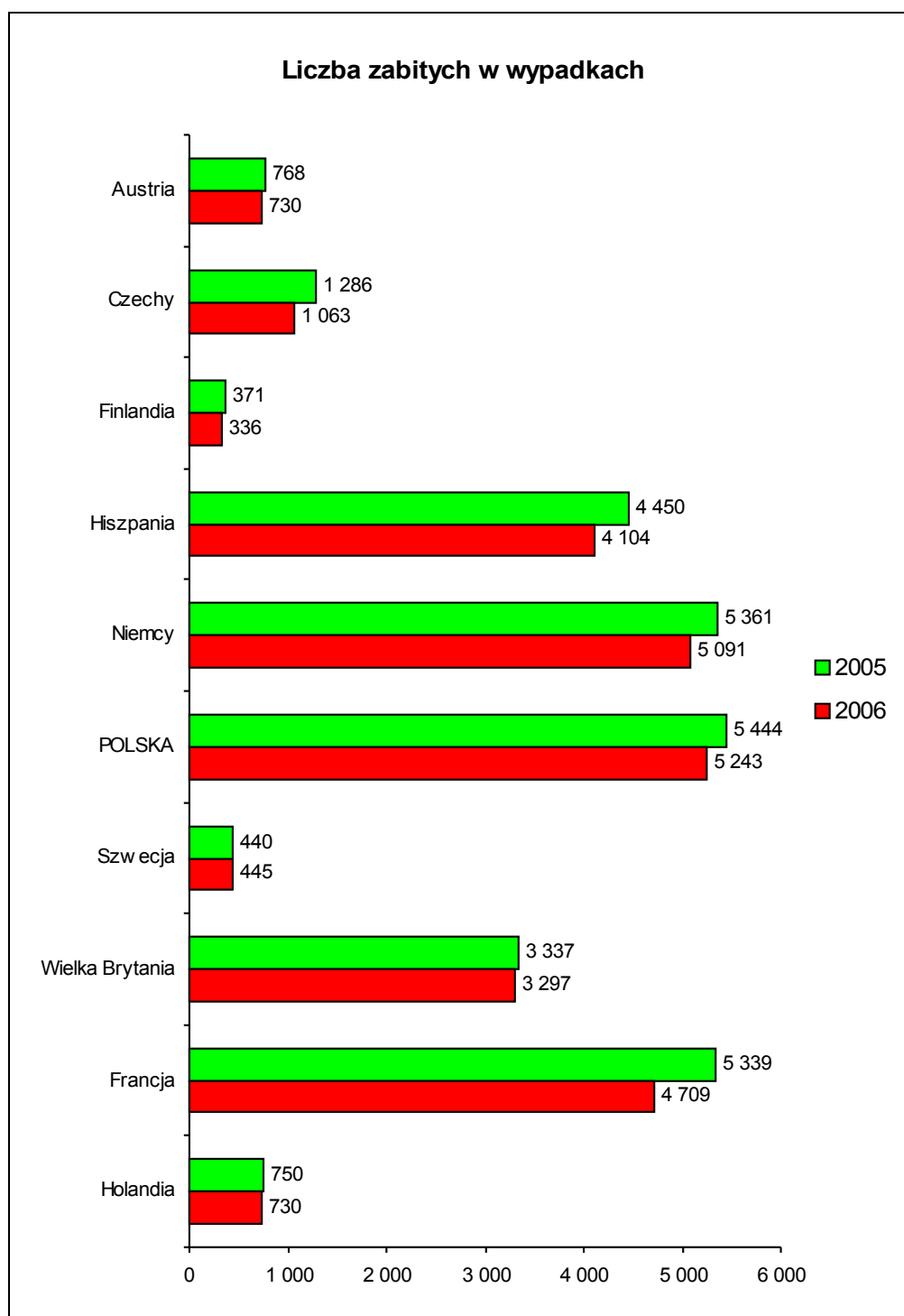
¹ Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (*European Road Safety Action Programme*), Bruksela 2003, COM(2003) 311 final

Poniższe diagramy ilustrują zmiany liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w wybranych państwach członkowskich Unii Europejskiej w 2007 r. oraz obecny i oczekiwane wskaźniki dotyczące poziomu ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce:²

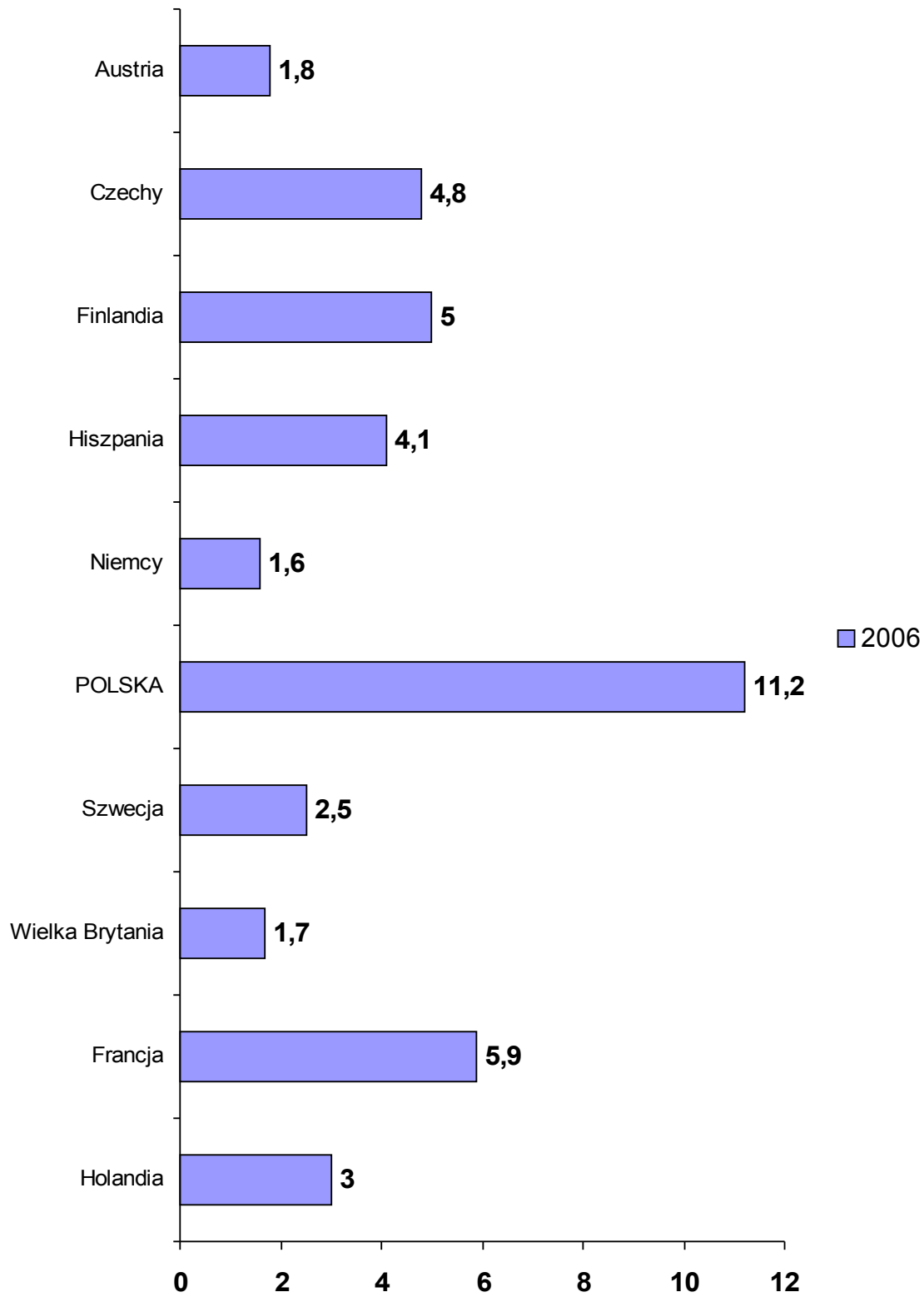


² dane za Instytutem Transportu Drogowego oraz Dyrekcją Generalną Komisji Europejskiej ds. Energii i Transportu

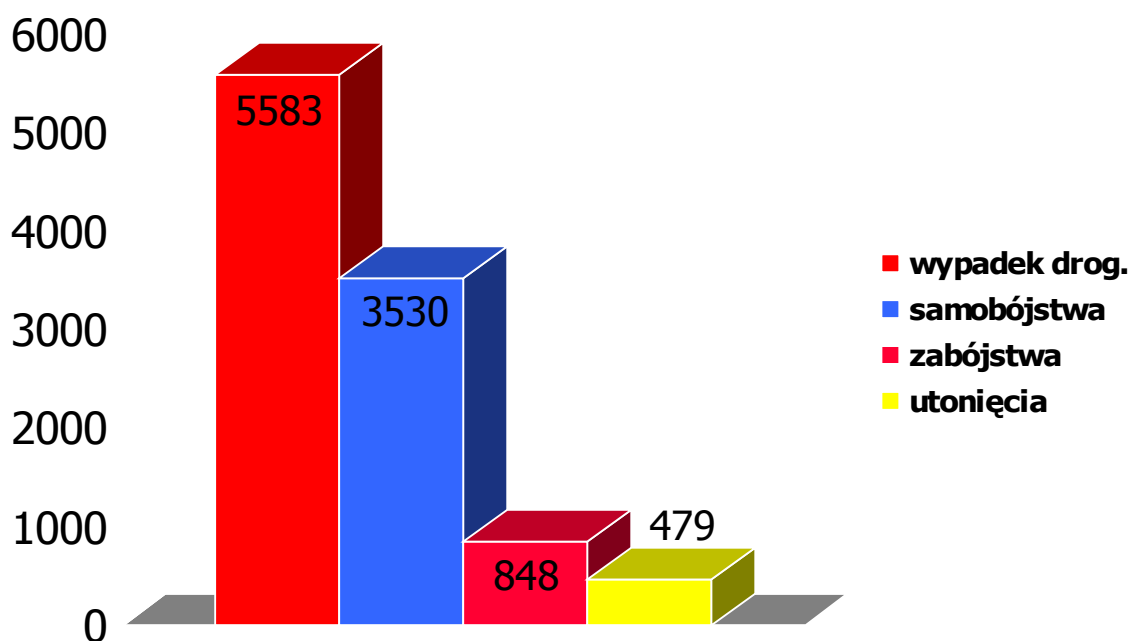
Kolejne dwa diagramy ilustrują dane statystyczne dotyczące liczby ofiar śmiertelnych wypadków w ruchu drogowym w wybranych państwach europejskich (dane przekazane Komendzie Głównej Policji przez Instytut Transportu Samochodowego z Europejskiej Bazy Danych o Wypadkach Drogowych CARE).



Zabici na 100 wypadków



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



Podnieść również należy, że już od 1995 r. prowadzone były prace nad stworzeniem długofalowych rozwiązań mających w istotny sposób ograniczyć liczbę ofiar śmiertelnych wypadków na polskich drogach.

Realizacja obowiązków państwa wobec obywateli w zakresie ochrony ich zdrowia i życia w zakresie ruchu drogowego znalazła swoje odzwierciedlenie w przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 14 września 2006 r. Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu

Drogowego na lata 2005-2007-2013 „Gambit 2005” oraz Programie realizacyjnym na lata 2006-2007. W Programie tym przyjęte zostało, że w 2013 roku liczba ofiar śmiertelnych wypadków w ruchu drogowym zostanie ograniczona do poziomu 2.800 osób, a w 2020 roku do 1.500. Do dnia dzisiejszego większość systemowych rozwiązań przyjętych w Programie „Gambit” nie została wdrożona. Jednym z takich niewdrożonych rozwiązań jest system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Czynnikiem warunkującym bezpieczeństwo na drogach jest oczywiście wiele. Wśród najważniejszych wymienić należy infrastrukturę drogową, zachowanie uczestników ruchu oraz nadzór wykonywany przez uprawnione formacje i służby. Stwierdzić bowiem należy, iż z poprawą bezpieczeństwa będziemy mieć do czynienia dopiero wtedy, gdy na istniejącej – i stale rozbudowywanej - sieci dróg wdrożony zostanie skuteczny system egzekwowania od kierowców właściwych zachowań, w tym w szczególności w zakresie przestrzegania przepisów ruchu drogowego obejmujących także przepisy dotyczące stosowania się do ograniczeń dopuszczalnych prędkości maksymalnych. W 2007 r. jedynie 56 wypadków spowodowanych było złym stanem nawierzchni. W wypadkach tych zginęły 2 osoby, a 55 zostało rannych. Jednocześnie, należy wziąć pod uwagę, że drogi o nowym standardzie technicznym są i będą wykorzystywane przez kierowców do rozwijania jeszcze wyższych prędkości. Żadne państwo na świecie nie stworzyło „złotego” środka na skuteczne wyeliminowanie wypadków drogowych. Wiele z nich podjęło jednak walkę z najczęstszą przyczyną wypadków jaką jest nagminne naruszanie przez kierowców dopuszczalnych prędkości, co w efekcie okazało się nad wyraz skutecznym środkiem jeśli chodzi o redukcję liczby wypadków drogowych i ich ofiar, w tym śmiertelnych! Powyższe działania okazywały się jednak naprawdę skuteczne dopiero wtedy gdy kierowcy mieli do czynienia z tzw. „efektem skali”. Innymi słowy znacząca poprawa następowała wtedy, gdy skala oddziaływania na kierowców była odpowiednio duża. Efekt taki osiągalny jest wyłącznie poprzez wdrożenie odpowiednich rozwiązań systemowych z użyciem automatycznych urządzeń wspomagających, do których zaliczyć należy w szczególności video i fotorejestratory naruszeń sprzęgnięte z systemami automatycznego pomiaru prędkości pojazdów (tzw. „fotoradary”). Efektywność tego typu urządzeń nawet kilkadziesiąt razy przewyższa skuteczność prowadzenia ręcznych pomiarów prędkości przez funkcjonariuszy służb prewencyjnych i ruchu drogowego Policji oraz innych formacji.

Dla poparcia powyższych stwierdzeń przytoczyć należy doświadczenia państw, które wdrożyły powołany wyżej system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym oparty w szczególności o sieć urządzeń automatycznie rejestrujących naruszenia przez kierujących pojazdami ograniczeń dopuszczalnej prędkości. Państwa, które zdecydowały się wdrożyć tego typu systemy (w tym między innymi Francja, Włochy, Wielka Brytania, Holandia oraz Niemcy) odnotowały wysoką skuteczność ich działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach. Najlepszym przykładem wydaje się być w tym zakresie Francja, gdzie w 2002 r. podjęta została decyzja o utworzeniu i wdrożeniu w pełni zautomatyzowanego procesu kontroli prędkości oraz nakładania kar za jej przekraczanie. O ile w 2001 r. we Francji zginęło 8 162 osoby, to już w 2006 r. liczba ta spadła do 4 603 osób!

Francuskie Krajowe Międzyresortowe Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego obliczyło, iż 75% śmiertelnych ofiar wypadków jakim udało się zapobiec, zostało uratowanych dzięki zmniejszeniu średnich prędkości pojazdów, które nastąpiło w wyniku uruchomienia automatycznego systemu nadzoru nad ruchem drogowym! Od uruchomienia francuskiego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, liczba znacznych przekroczeń prędkości spadła we Francji o 80%!

Przykład Francji dowodzi, iż skuteczne egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, w tym w szczególności w zakresie przestrzegania przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości, dzięki wdrażaniu nowoczesnych technologii staje się możliwe niezależnie od wzrastającego ruchu oraz gęstości sieci drogowej. Jak zostało to już wskazane

prędkość zaś jest kluczowym czynnikiem prowadzącym do powstania wypadku drogowego oraz w przeważającej mierze wpływa na jego skutki, w tym w szczególności na skalę obrażeń ciała u jego ofiar. Im bowiem większa prędkość tym mniej czasu na reakcję i ewentualne zatrzymanie pojazdu, to jest na uniknięcie wypadku, a jednocześnie tym większe siły działające na jego uczestników.

Statystyki wypadków jednoznacznie ukazują zależność pomiędzy średnimi prędkościami pojazdów, a liczbą i skutkami wypadków drogowych. Spadek średniej prędkości o 5% powoduje redukcję liczby wypadków o 10% oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 20%. Jednocześnie wzrost średnich prędkości skutkuje odpowiednim wzrostem tak liczby wypadków jak i ich ofiar, w tym w szczególności ofiar śmiertelnych.³

Niezależnie od doświadczeń państw, które wprowadziły na swoim terenie system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, potrzebę budowy systemu automatycznej kontroli prędkości uzasadniają także analizy wpływu instalacji masztów fotoradarów na poprawę bezpieczeństwa na drogach w Polsce. Badania takie przeprowadziła w ubiegłym roku Komenda Główna Policji. Analizie poddanych zostało 360 punktów kontrolnych, w których zamontowano maszty z fotoradarami (w tym 16 atrap), co stanowiło 78% ogółu wykorzystywanych urządzeń (462 szt.). Z przeprowadzonych badań wynika, że o ile na całej sieci drogowej notowany był wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, o tyle w miejscach instalacji masztów fotoradarów oraz w bezpośrednim ich sąsiedztwie obserwowano znaczną poprawę bezpieczeństwa. W okresie objętym analizą tj. od stycznia do czerwca roku 2007 r. w rejonach przyległych do miejsc instalacji masztów wydarzyło się 80 wypadków, w których zginęło 9 osób, a rannych zostało 102 osoby. Porównując te dane do analogicznego okresu w roku 2006, wskazać należy, że w tych miejscach nastąpił spadek liczby wypadków o 19%, liczby osób rannych o 18%, liczby ofiar śmiertelnych o 36%! W niektórych miejscach liczba wypadków spadła o 57%, a nawet do 0!. Na drodze krajowej numer 8 liczba zabitych spadła o 30%! Należy również zwrócić uwagę, że w zdecydowanej większości punktów, w których maszt został ustawiony nawet przed kilkoma laty, wypadkowość nadal utrzymuje się na znacząco niższym poziomie.

Reasumując, jednym z podstawowych sposobów ograniczenia liczby wypadków jest skuteczna kontrola prędkości. Tylko automatyczne systemy umożliwiają przy obecnej ilości pojazdów oraz gęstości sieci drogowej na wydajne sprawowanie takiego nadzoru. W brytyjskich badaniach stwierdzono ogólny spadek liczby ofiar o 35%⁴. Porównując koszty budowy i utrzymywania tego typu systemów do społecznych kosztów wypadków drogowych, współczynnik korzyści w państwach Unii Europejskiej, które je wdrożyły wynosi 4:1⁵.

Według danych Komisji Europejskiej uruchomienie automatycznych systemów nadzoru nad ruchem drogowym spowodowało spadek liczby ofiar wypadków drogowych w państwach dawnej „piętnastki” o 11 tysięcy zabitych i 180 tysięcy rannych rocznie!⁶ Komisja Europejska uznała automatyczną kontrolę nad ruchem drogowym za najlepszą praktykę w redukcji zabitych na drogach i zaleciła stosowanie tego środka we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej.

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

³ dane za Organizacją Współpracy Gospodarczej i Rozwoju

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

⁵ dane za ICF Consulting, „Cost and Benefits Analysis of Road Safety Improvements Final Report”, Londyn 2003

⁶ dane za Komisją Europejską, Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (*European Road Safety Action Programme*), Bruksela 2003, COM(2003) 311 final

Proces obsługi fotoradaru rozpoczyna się z chwilą usytuowania go na trójnogu lub w maszynie i uruchomieniu do pracy. Po zazwyczaj kilkugodzinnym czasie pracy urządzenia policjant wyjmuje z fotoradaru kartę pamięci, a następnie udaje się do jednostki, gdzie na specjalnie do tego przeznaczonym stanowisku komputerowym kopiuje naruszenia zarejestrowane przez aparat fotograficzny. Następnie każde zdjęcie jest weryfikowane pod kątem formalno-prawnym oraz drukowane. Kolejna czynność polega na „ręcznym” ustaleniu na podstawie numerów rejestracyjnych w bazie CEPiK na kogo jest zarejestrowany pojazd, a następnie na wystawieniu wezwania dla właściciela pojazdu do osobistego stawiennictwa we właściwej jednostce Policji. Bardzo często bywa jednak, że osobą, która kierowała pojazdem w chwili zarejestrowania przekroczenia prędkości nie jest właściciel pojazdu. Właściciel pojazdu jest obowiązany wskazać komu powierzył pojazd do kierowania, więc policjant po przesłuchaniu właściciela wysyła kolejne wezwanie osobie wskazanej przez właściciela. W praktyce ustalenie, kto tak naprawdę kierował pojazdem – zwłaszcza w przypadku pojazdów leasingowanych oraz pojazdów służbowych - trwa często nawet kilka miesięcy. Obecnie obowiązujące przepisy Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, nie ułatwiają szybkiego ukarania sprawcy wykroczenia i zakończenia sprawy. Zgodnie z art. 97 § 1 Kpow czas na zastosowanie postępowania mandatowego w przypadku urządzeń pomiarowo-kontrolnych wynosi zaledwie 30 dni, co przy opisanej procedurze i skali naruszeń sięgających kilku tysięcy! zdjęć miesięcznie dla każdego województwa, jest praktycznie niemożliwe do zrealizowania. Większość spraw kierowane jest więc do rozpoznania przez sądy grodzkie, co z kolei wiąże się z wymogiem sporządzania dodatkowej dokumentacji zwiększając przy tym obciążenie tych sądów.

Wysoka wydajność urzędów przy jednoczesnej znacząco ograniczonej technicznej możliwości przetwarzania zarejestrowanych naruszeń powoduje, że w praktyce policjanci wielokrotnie korzystają z możliwości podwyższenia programowalnego w urządzeniu progu rejestracji przekroczenia dopuszczalnej prędkości średnio o 10 do 20 km/godz., tak by urządzenia rejestrowały jedynie znaczące przekroczenia prędkości. Przy obecnych procedurach związanych z ustaleniem i ukaraniem sprawcy zarejestrowanego przez fotoradar, dochodzi do swego rodzaju paradoksu, ponieważ z jednej strony Policja powinna w maksymalnym stopniu wykorzystywać fotoradary, z drugiej zaś strony - będąc świadomą własnych ograniczonych w zakresie możliwości technicznych dalszej obsługi zarejestrowanych naruszeń - zmuszona jest działać w sposób ograniczający stopień ich wykorzystania.

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

Reasumując, mając na względzie skalę zagrożenia wypadkami z powodu nadmiernej prędkości oraz bezpośrednio związaną z tym liczbą ofiar wypadków, w tym ofiar śmiertelnych, utworzenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym wydaje się być w Polsce jedynym rozwiązaniem, które w szybkim czasie w efektywny sposób doprowadzi do istotnego ograniczenia liczby wypadków w ruchu drogowym oraz liczby ofiar tych wypadków, w tym w szczególności ofiar śmiertelnych! Warto podkreślić korzyścią proponowanych rozwiązań jest również ich daleko idąca automatyzacja, to jest znaczne uniezależnienie systemu od nie zawsze obiektywnego czynnika ludzkiego.

3. Utworzenie Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (projektowany art. 140a¹ ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym) zwanego dalej „Centrum” spowoduje usprawnienie postępowania w sprawach o naruszenia przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości maksymalnych, podniesie oddziaływania prewencyjnego nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego oraz „uwolni” policjantów i umożliwi ich skierowanie do pełnienia służby na drogach, a nie „za biurkiem”.

W kontekście tym podkreślenia wymaga fakt, iż - uwzględniając problemy z jakimi boryka się Policja w zakresie uzupełniania wakatów etatowych w związku z brakiem odpowiedniej liczby kandydatów do pełnienia służby w Policji. Projektowane rozwiązanie jest więc „gotową receptą” na zrównoważenie istniejącymi zasobami osobowymi licznych nieobsadzonych etatów, które przyniesie natychmiastowy efekt!

4. Dodatkowego podkreślenia wymaga również fakt, iż przyjęte w projekcie nowelizacji rozwiązania opierają się na założeniu nietworzenia nowej struktury w administracji publicznej. Utworzenie Centrum ma nastąpić w ramach istniejącej struktury Inspekcji Transportu Drogowego (art. 140a¹ ust. 1 projektu). Umieszczenie Centrum w ramach Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (art. 140a¹ ust. 1 projektu) wynika z konieczności zapewnienia skutecznego działania Centrum, do którego zadań należeć będzie prowadzenie postępowań w sprawach o naruszenia popełniane na terenie całego kraju. Jednocześnie – dla zapewnienia sprawności działania Centrum - projekt przewiduje tworzenie Wydziałów Zamiejscowych Centrum (art. 140a¹ ust. 2). Kierowanie Centrum projekt powierza Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, który w tym zakresie działać będzie przy pomocy dyrektora Centrum oraz naczelników Wydziałów Zamiejscowych (art. 140a² ust. 2). Profesjonalizm, doświadczenie, obiektywizm i niezależność tych osób zapewniają projektowane przepisy art. 140a³ ust. 4, 5 i 6. Projektowany przepis art. 140a³ ust. 3 zapewni sprawne obsadzenie etatów Centrum wysokiej klasy specjalistami unikatowych na rynku dziedzin z możliwością zaoferowania im korzystnych warunków wynagradzania, w tym także poprzez ich oddelegowanie z innych służb i formacji zajmujących się bezpieczeństwem i porządkiem publicznym. Celem ograniczenia konieczności tworzenia nowych struktur administracyjnych, projekt konsekwentnie – podobnie jak w przypadku Centrum umiejscowionego w strukturze Głównego Inspektoratu – przewiduje, iż Wydziały Zamiejscowe tworzone będą w ramach istniejących struktur Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego (art. 140a⁴ ust. 1), które zapewnią będą ich obsługę (art. 140a⁴ ust. 3).

Do zadań Centrum należeć będzie obsługa Głównego Inspektora w zakresie prowadzonych postępowań w sprawach o naruszenia związane z przekraczaniem przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości, i w tym zakresie Centrum będzie przyjmować i przetwarzać obrazy naruszeń zarejestrowane przez automatyczne rejestratory. Szczegółowy zakres działania Centrum określa projektowany przepis art. 140a² ust. 1.

W celu zapewnienia skutecznej możliwości prowadzenia postępowań, projekt określa jakie informacje mają być rejestrowane wraz z obrazem naruszenia (art. 140a² ust. 1 pkt 1). Jednocześnie w celu zapewnienia ochrony praw i swobód obywatelskich projekt stanowi, iż przetwarzanie zarejestrowanych obrazów i informacji wykonywane będzie przez Centrum wyłącznie do celów, w zakresie i na zasadach określonych w ustawie (art. 140a² ust. 1 pkt 2). Konsekwentnie – w związku z przypisaniem Inspekcji Transportu Drogowego zadań związanych z naruszaniem przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości projekt ustawy przewiduje nowelizację:

- art. 50 ustawy o transporcie drogowym poprzez dodanie w nim pkt 9,
- art. 54 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym poprzez dodanie w nim pkt 11,
- art. 70, 71 oraz 79 ustawy o transporcie drogowym oraz
- art. 129 ust. 2 pkt 9 i 129a ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

W związku z nowymi zadaniami Inspekcji oraz potrzebą zapewnienia jej skutecznego działania w tym zakresie, projekt przewiduje tzw. „odszepolenie” Inspekcji (projektowane nowe brzmienie art. 51 ust. 1 i 6 oraz dodanie ust. 7, w art. 53 ust. 4 i skreślenie ust. 5, a także zmiana ustawy o administracji rządowej w województwie – art. 3 projektu). Za rozwiązaniem takim przemawia dodatkowo rozbudowa Inspekcji Transportu Drogowego w 2008 roku oraz związany z tym problem efektywnego zarządzania Inspekcją.

Inspekcja Transportu Drogowego w okresie pięciu lat swojej działalności, przez pierwsze dwa lata funkcjonowała w ramach wojewódzkiej administracji zespolonej, a w latach 2004-2006 w ramach terenowej administracji niezespolonej. Zdobyte doświadczenia w jednoznaczny sposób wskazują, iż działalność tak nielicznej i wąskowspecjalizowanej służby, jaką jest Inspekcja Transportu Drogowego, jest o wiele bardziej efektywna w strukturach administracji niezespolonej.

Ponowne zespolenie Inspekcji 1 stycznia 2007 r. i podporządkowanie wojewódzkich inspektorów transportu drogowego wojewodom spowodowało między innymi utratę jednolitego charakteru tej służby i obniżenie poziomu efektywności prowadzonej przez nią działalności kontrolnej, jak również negatywnie wpłynęło na skuteczność egzekucji należności z tytułu nałożonych kar pieniężnych.

Działanie Inspekcji Transportu Drogowego w strukturach administracji niezespolonej uzasadniają również:

- istniejąca w ramach administracji zespolonej zasada podwójnego zwierzchnictwa i wynikający z tego niejasny podział kompetencji oraz odpowiedzialności pomiędzy Głównym Inspektorem Transportu Drogowego, a wojewodami, co znacząco negatywnie wpływa na skuteczne zarządzanie Inspekcją. Z jednej strony Główny Inspektor sprawuje bowiem merytoryczny nadzór nad działalnością wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, z drugiej zaś strony działają oni w imieniu wojewody. Główny Inspektor Transportu Drogowego kieruje Inspekcją, podczas gdy decyzje w najważniejszych sprawach kadrowych i finansowych w wojewódzkich inspektoratach podejmuje wojewoda. Pokrywające się kompetencje wojewody i Głównego Inspektora powodują liczne praktyczne problemy. Takie podporządkowanie organizacyjne nie sprzyja tworzeniu jednolitej, sprawnie funkcjonującej formacji;
- oddalenie wojewódzkich inspektoratów od bezpośredniego wpływu polityki, a w szczególności jej oddziaływania na działalność kontrolną w województwie. Główny Inspektor Transportu Drogowego, jako centralny organ administracji rządowej w znacznie większym stopniu „izoluje” wojewódzkich inspektorów od wpływu polityki, a w szczególności oddziaływania lokalnych polityków, co w większym stopniu gwarantuje obiektywność działalności kontrolnej Inspekcji;
- sprawniejsze i elastyczniejsze zarządzanie budżetem Inspekcji. W ramach administracji niezespolonej całym budżetem Inspekcji zarządzał Główny Inspektor Transportu Drogowego, co pozytywnie wpływało na efektywność wydatkowania środków budżetowych. Znaczna część zakupów majątkowych realizowana jest centralnie przez Główny Inspektorat, który koordynuje sprawy związane z wyposażaniem Inspekcji w specjalistyczny sprzęt i urządzenia wykorzystywane podczas kontroli drogowych, a także kontroli realizowanych w przedsiębiorstwach. System taki umożliwia zapewnienie jednakowego, wysokiego poziomu wyposażenia poszczególnych jednostek Inspekcji. Ponadto, zarządzający budżetem Inspekcji Główny Inspektor dysponuje skuteczniejszymi narzędziami umożliwiającymi pozyskiwanie dodatkowych środków na działalność Inspekcji z funduszy europejskich i Banku Światowego;
- ujednoczenie działalności wojewódzkich inspektorów, w szczególności w zakresie ich działalności prawnej, budżetowej i kadrowej. Prowadzone przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego wspólne szkolenia służb prawnych, księgowych i kadrowych, umożliwiają wzajemną wymianę doświadczeń, poprawiają jakość działania inspektorów i przyczyniają się do poprawy skuteczności podejmowanych przez nich czynności.

5. Idea wprowadzenia systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym sprowadza się do usytuowania na drogach w Polsce usystematyzowanej sieci fotoradarów, maksymalnego wykorzystania ich efektywności oraz szybkiego i prostego egzekwowania

prawa wobec osób dopuszczających się naruszeń w ruchu drogowym. W celu zapewnienia powstania takiej usystematyzowanej sieci winien zostać stworzony system scentralizowanego procesu podejmowania decyzji dotyczących lokalizacji masztów. Decyzje te winny opierać się na analizach ruchu drogowego i miejsc wypadków, które pozwolą wyznaczyć miejsca szczególnie niebezpieczne, gdzie ryzyko zaistnienia wypadku z powodu przekraczania prędkości jest duże. Analiza powinna uwzględniać nie tylko przegląd statystycznych danych wypadkowych za określony czas, ale również obejmować możliwość wprowadzenia rozwiązań inżynierskich eliminujących występujący w danym miejscu stan zagrożenia oraz brać pod uwagę dynamiczny rozwój sieci drogowej w perspektywie kilku lat. Zawierający taką analizę raport opracowany przez Politechnikę Krakowską oraz Politechnikę Gdańską na zlecenie GDDKiA pt. „Lokalizacja fotoradarów na sieci dróg krajowych w celu uzyskania maksymalnej redukcji liczby ofiar śmiertelnych” przewiduje konkretną lokalizację dodatkowych około 700 masztów na drogach krajowych oznaczonych numerami od 1 do 12 (z wyłączeniem drogi krajowej nr 8, gdzie maszty zostały już zainstalowane). Aby zmaksymalizować efektywność oraz szybkość prewencyjnego oddziaływania systemu, maszty winny być w pierwszej kolejności sytuowane na sieci dróg krajowych i istniejących odcinkach autostrad z uwagi na relatywnie największe zagrożenie wypadkami drogowymi na tych kategoriach dróg, jednak nie może to wykluczać możliwości sytuowania masztów na drogach niższych kategorii jeżeli z analizy opartej na podobnych kryteriach jak w przypadku dróg krajowych, wynika taka potrzeba lub jest to podyktowane szczególnymi uwarunkowaniami lokalnymi (np. okolice szkół, itp.). Stąd, projekt przewiduje, iż Główny Inspektor wnioskuje do zarządców ruchu o montaż lub usunięcie rejestratorów stacjonarnych zainstalowanych na drogach krajowych (projektowany art. 140a² ust. 3 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz art. 20b ust. 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych).

Efektywność działania systemu rejestracji i ujawniania naruszeń zapewniają projektowane rozwiązania techniczne, które przewidują, iż każdy ujawniony i zarejestrowany przypadek naruszenia prędkości będzie przekazywany do Centrum. Jednocześnie projekt przewiduje postępowanie w sprawach naruszeń ujawnionych przez fotoradary oraz urządzenia pomiarowo-kontrolne znajdujące się na wyposażeniu innych organów kontroli ruchu drogowego oraz jednostek organizacyjnych samorządu terytorialnego (art. 140a¹³ ust. 1).

Celem zapewnienia braku możliwości ingerencji osób trzecich w zarejestrowane obrazy naruszeń, projekt przewiduje delegację dla ministra właściwego do spraw transportu, który określi odpowiednie warunki techniczne procesu rejestracji wykroczeń uwzględniając konieczność ochrony zarejestrowanych obrazów i informacji przed ingerencją i nieuprawnionym ujawnieniem (art. 140a¹⁰ ust. 1). Elementem zapewniającym sprawność działania Centrum jest procedura identyfikacji właściciela lub użytkownika pojazdu na podstawie danych zawartych w Centralnej Ewidencji Pojazdów oraz w Centralnej Ewidencji Kierowców (art. 140a¹¹ ust. 1 pkt 2).

Celem zapewnienia bezpieczeństwa obrazów i informacji przetwarzanych przez Centrum projekt przewiduje delegację dla ministra właściwego do spraw transportu, który określi tryb oraz warunki techniczne procesu przetwarzania przez Centrum zarejestrowanych obrazów naruszeń oraz ich usuwania uwzględniając konieczność ochrony zarejestrowanych obrazów i informacji przed ingerencją i nieuprawnionym ujawnieniem (art. 140a² ust. 4).

6. Na podstawie ustalonych danych właściciela pojazdu, Główny Inspektor wszczynać będzie postępowanie w sprawie naruszenia, o którym zawiadamiany będzie właściciel (posiadacz) pojazdu (art. 140a¹⁴ ust. 1). W celu zapewnienia sprawności postępowania oraz jednolitego trybu postępowania stosowanego we wszystkich przypadkach ujawnionych naruszeń dopuszczalnej prędkości, niezależnie od formacji, która dokona ujawnienia, projekt przewiduje, że do objętych jego zakresem postępowań nie będą stosowane przepisy o postępowaniu w sprawach o wykroczenia (art. 140a¹² ust. 7) oraz, że w przypadku

ujawnienia naruszenia bezpośrednio przez funkcjonariuszy uprawnionej formacji lub przez fotorejstratory nie znajdujące się na wyposażeniu Inspekcji, właściwym w sprawie będzie Główny Inspektor działający na podstawie odpowiedniego zawiadomienia o ujawnionym naruszeniu (art. 140a⁹ ust. 6). Celem zapewnienia sprawności składania zawiadomień projekt przewiduje możliwość ich składania drogą elektroniczną (art. 140a¹⁰ ust. 2 i 3). Jednocześnie projekt przewiduje, iż w przypadku gdy na podstawie zarejestrowanego przez urządzenie rejestrujące obrazu, stwierdzone zostanie istnienie uzasadnionego podejrzenia popełnienia wykroczenia lub przestępstwa, Główny Inspektor Transportu Drogowego zawiadamia o tym właściwe organy (art. 140a¹³ ust. 4).

7. Po otrzymaniu zawiadomienia o wszczęciu postępowania właściciel pojazdu obowiązany będzie wskazać kierującego pojazdem sprawcę naruszenia (art. 140a¹⁴ ust. 3). W celu zapewnienia sprawności postępowania:
 - wyjaśnienie właściciela pojazdu wskazujące sprawcę naruszenia ma zawierać oświadczenie sprawcy o dopuszczeniu się naruszenia (art. 140a¹⁴ ust. 3 pkt 1 lit. a);
 - oświadczenie to uznawane jest za równoznaczne z doręczeniem sprawcy zawiadomienia o wszczęciu postępowania (art. 140a¹⁴ ust. 4),
 - w prowadzonym postępowaniu nie będą uwzględniane wyjaśnienia złożone po terminie;
 - postępowanie prowadzone będzie na jednolitych formularzach, których wzory określone zostaną w rozporządzeniu (art. 140a¹⁷).
8. W celu zapewnienia sprawności postępowania decyzjom o nałożeniu kary pieniężnej za popełnione naruszenia nadawany jest z mocy ustawy rygor natychmiastowej wykonalności (art. 140a¹⁵ ust. 4). Aby zapewnić egzekwowalność nakładanych kar, projekt określa terminy uiszczenia nałożonych kar (art. 140a¹⁶ ust. 1), obowiązek uiszczenia kary w podwójnej wysokości w przypadku jej nie uiszczenia w określonym terminie (art. 140a¹⁶ ust. 2), stosowanie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (art. 140a¹⁶ ust. 4) oraz uprnia Głównego Inspektora do występowania do organów egzekucyjnych o wszczęcie i przeprowadzenie postępowania egzekucyjnego (art. 140a¹⁶ ust. 5). W tym celu projekt przewiduje również możliwość dobrowolnego poddania się karze przez właściciela (posiadacza) pojazdu oraz kierującego pojazdem niebędącym jego właścicielem – przepisy art. 140a¹² ust. 3 pkt 2 i ust. 5 oraz 140a¹⁴ ust. 4 zdanie drugie – uwzględniając w tym zakresie niższe koszty prowadzonego postępowania.
9. Projekt określa również przypadki, w których kary za popełnione naruszenie nie będą nakładane, a wszczęte postępowanie będzie umarzone. Przypadki te obejmują przedawnienie (art. 140a¹³ ust. 2 pkt 1) oraz kradzież lub zabór pojazdu (art. 140a¹³ ust. 2 pkt 2), oraz brak możliwości ustalenia właściciela (posiadacza) pojazdu (art. 140a¹³ ust. 2 pkt 3). Decyzje w sprawach o umorzeniu postępowania podejmować będzie zgodnie z projektem Główny Inspektor jako organ właściwy w sprawie (art. 140a¹³ ust. 3).
10. W związku z wyłączeniem objętych projektem naruszeń z systemu postępowania w sprawach o wykroczenia, projekt przewiduje, iż za te naruszenia na kierujących pojazdami nie będą nakładane tzw. „punkty karne” (nowelizowany art. 130 ust. 4 ustawy - Prawo o ruchu drogowym). W konsekwencji, aby przeciwdziałać powtarzającemu się naruszaniu dopuszczalnych prędkości, w przypadku nałożenia w okresie 6 miesięcy od dnia popełnienia naruszenia kary pieniężnej za pięć kolejnych naruszeń lub za mniejszą liczbę naruszeń, za które razem z pierwszym naruszeniem zostały nałożone kary pieniężne łącznie na kwotę 5.000,00 zł. lub w wyższej wysokości, projekt wprowadza zasadę nakładania za kolejne naruszenia popełnione w okresie 6 następnych miesięcy kar w podwójnej wysokości (art. (140a¹² ust. 6).

11. Projektowana wysokość kar uzależniona została od kategorii drogi na której zostało popełnione naruszenie, prędkości o którą zostanie przekroczona prędkość dopuszczalna, a także obszaru na którym popełnione zostało naruszenie (art. 140a¹² ust. 2). Projekt przewiduje również odstąpienie od nakładania kar za naruszenia prędkości mieszczące się w granicach błędów pomiarowych zarówno rejestratorów jak prędkościomierzy instalowanych w pojazdach. Celem przyjętych rozwiązań jest uniknięcie nadmiernego sankcjonowania kierujących pojazdami popełniających naruszenia o znikomej szkodliwości oraz nie stanowiących istotnych zagrożeń w ruchu drogowym.
12. Celem zapewnienia uiszczenia nałożonej kary, projektowana nowelizacja zawiera szczegółowe zasady postępowania w przypadku naruszenia popełnionego przez osobę czasowo przebywającą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub niemającą stałego miejsca zamieszkania albo pobytu (art. 140a¹⁹, 140a²⁰, i 140a²³). Podkreślenia wymaga fakt, iż przyjęte w projekcie lub podobne do nich rozwiązania są stosowane przez większość państw europejskich.
13. W celu zapewnienia możliwości realizacji obowiązków określonych w art. 140a²³, tworzy się centralną ewidencję pojazdów zarejestrowanych zagranicą, którymi dokonano naruszenia przepisów ruchu drogowego (art. 140a²¹ ust. 1). Warunki oraz tryb i sposób gromadzenia, przetwarzania, udostępniania, a także usuwania danych z ewidencji określone zostanie w rozporządzeniu (art. 140a²²).
14. Projekt przewiduje, iż koszty finansowania Centrum pokrywane będą z budżetu państwa (art. 8 projektu). Kary pieniężne nakładane w związku z przekraczaniem przez kierujących pojazdami silnikowymi dopuszczalnych prędkości stanowiąc będą przychody Krajowego Funduszu Nadzoru nad Ruchem Drogowym (art. 140a⁶ ust. 2 pkt. 1). 50% środków Funduszu przekazywane będzie na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego, a 30% środków do budżetu państwa, z zastrzeżeniem, iż 95% przychodów uzyskanych z tytułu kar nałożonych za naruszenia ujawnione przez urządzenia należące do jednostek organizacyjnych samorządu terytorialnego oraz znajdujących się na wyposażeniu straży gminnych (miejskich) przekazywane będzie do tych jednostek (art. 140a¹⁸ ust. 1 pkt 2). Jednostki organizacyjne samorządu terytorialnego obowiązane są przeznaczać nie mniej niż 50% tych środków na finansowanie zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych związanych z siecią drogową, a także kosztów utrzymania i funkcjonowania infrastruktury oraz urządzeń drogowych, w tym na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich (art. 140a¹⁸ ust. 2). Pozostałe środki Funduszu przeznaczone będą na pokrywanie kosztów działalności Centrum po dniu 31 grudnia 2009 r., a w pozostałym zakresie przeznaczone będą na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (art. 140a⁶ ust. 3 i 4). Projekt szczegółowo określa zasady zarządzania Funduszem oraz gospodarowania jego środkami (art. 140a⁷ i art. 140a⁸). Podkreślenia wymaga fakt, iż budowa systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym oraz utworzenie Centrum uwzględnione zostało na liście indykatywnego wykazu dużych projektów w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013*. Koszt inwestycji został wstępnie oszacowany na 57 mln. euro. Oceniając korzyści wynikające z utworzenia Centrum oraz uruchomienia systemu nadzoru nad ruchem drogowym wskazać należy również, iż według danych Unii Europejskiej jedna ofiara śmiertelna wypadku to koszt 1 mln. euro dla gospodarki oraz budżetu państwa. Tyle kosztuje wykształcenie nowego pracownika, utrata korzyści wynikających z zaprzestania świadczenia pracy przez ofiarę wypadku, przeprowadzenie akcji ratunkowej oraz często przewlekłego jej leczenia, a także świadczenia społeczne dla rodziny ofiary oraz odszkodowania wypłacane przez firmy ubezpieczeniowe. Pośredni wpływ wejścia w życie ustawy to około

4 miliardów w pierwszych 2-3 latach oraz do 8 miliardów złotych w następnych latach funkcjonowania systemu oszczędności dla budżetu państwa oraz gospodarki z wyżej wymienionych tytułów.

15. W związku z wyłączeniem stosowania przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia oraz koniecznością zapewnienia ciągłości działań prewencyjnych podejmowanych przez uprawnione służby i formacje, projekt przewiduje, iż przepisy wykonawcze wydane na podstawie ustawy – Prawo o ruchu drogowym w dotychczasowym brzmieniu zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów w zakresie, w jakim nie pozostają one w sprzeczności z nowelizowanymi przepisami, nie później jednak niż do dnia 30 czerwca 2009 r. (art. 6 projektu), a postępowania w sprawach o wykroczenia popełnione przed dniem 1 stycznia 2009 r. prowadzone będą na podstawie przepisów obowiązujących w dniu popełnienia wykroczenia (art. 7).

16. Celem zapewnienia płynnego uruchomienia systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, projekt przewiduje wejście w życie przepisów ustawy:
- powołujących Centrum
 - zawierających delegację dla ministra właściwego do spraw administracji publicznej warunków technicznych korzystania przez Centrum z danych zawartych w centralnej ewidencji pojazdów oraz centralnej ewidencji kierowców
 - dotyczących finansowania działalności Centrum w okresie do 31 grudnia 2009 r. bezpośrednio z budżetu państwa
- w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia (art. 9 ust. 1).
- W pozostałym zakresie projekt przewiduje wejście w życie przepisów ustawy z dniem 1 stycznia 2009 r., z wyłączeniem przepisu dotyczącego finansowania działalności Centrum ze środków Krajowego Funduszu Nadzoru nad Ruchem Drogowym, który zgodnie z projektem wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2010 r.
17. Reasumując, zgony na skutek obrażeń doznanych w wypadkach drogowych są głównym powodem śmierci z przyczyn nagłych. Według danych Komendy Głównej Policji, w 2007 roku w 49.536 wypadkach drogowych zginęły 5.583 osoby, zaś 63.224 odniosły obrażenia ciała. Liczba osób, które poniosły śmierć w wypadkach drogowych jest o 6,5 % wyższa niż w roku ubiegłym.
- Zdecydowana większość wypadków, bo aż 77,6%, spowodowana była przez kierujących pojazdami. W 2007 roku w wypadkach takich zginęły 3.753 osoby, a 52.240 zostało rannych. Dominującą przyczyną wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Prawie co trzeci wypadek związany jest z nadmierną prędkością jazdy a ich skutkiem jest aż 46,6% zabitych. Od szeregu lat prędkość jazdy niedostosowana do warunków ruchu jest główną przyczyną najpoważniejszych wypadków drogowych.
- Ratowanie życia ludzkiego na drogach to w ogromnej mierze również dążenie do ograniczenia rzeczywistej prędkości ruchu pojazdów. Przeciwdziałanie zjawisku jazdy z nadmierną prędkością wymaga kompleksowego podejścia do zagadnienia, z którego głównym elementem działania powinno być stworzenie skutecznego systemu automatycznej kontroli prędkości.
- Wejście w życie ustawy i wdrożenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym spowoduje bowiem zdecydowaną redukcję liczby wypadków oraz liczby ich ofiar, w tym w szczególności ofiar śmiertelnych. Projektowane rozwiązania zapewnią nowy standard w szybkim i skutecznym ściganiu sprawców naruszeń.
- System ten pozwoli zarówno na ściganie sprawców wykroczeń, przekraczania dozwolonej prędkości jazdy, ale również będzie stanowił znaczący element oddziaływania profilaktycznego.
- Nieuchronność i rychłość wymierzanej kary spowoduje realne obniżenie prędkości w obszarach objętych oddziaływaniem fotoradarów, które będą instalowane w sposób planowy i przemyślany. Powszechnie bowiem wiadome jest, że nie wysokość lecz przede wszystkim nieuchronność kary, stanowi podstawowy element oddziaływania wychowawczego.
- Proponowany w ustawie system stanowi odpowiedź na społeczną potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa na drogach, dając jednocześnie organom Państwa skuteczne narzędzie do walki ze zjawiskiem jazdy z nadmierną prędkością. Na uwagę zasługuje fakt, że finansowanie budowy systemu jest możliwe dzięki środkom finansowym UE.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty na które będzie oddziaływał projekt rozporządzenia.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych ustaw dotyczy:

- 1) Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz Policji w zakresie utworzenia Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym i przeniesienia zadań związanych z prowadzeniem postępowania w sprawach dotyczących naruszeń przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości z zakresu zadań Policji do zakresu zadań Inspekcji realizowanych przez Głównego Inspektora;
- 2) Głównego Inspektora Transportu Drogowego, wojewódzkich inspektorów transportu drogowego oraz wojewodów w zakresie „odzespolenia” Inspekcji Transportu Drogowego.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji.

Projekt ustawy zostanie przesłany do zaopiniowania przez Rząd.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu oraz sektor finansów publicznych.

Wpływ bezpośredni:

Uruchomienie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym oraz utworzenie Centrum wymagać będzie w roku budżetowym 2008 zatrudnienia 33 pracowników. W przypadku uchwalenia projektu ustawy do końca czerwca b.r. i wejścia ustawy w życie z dniem 1 sierpnia b.r. oznaczać to będzie konieczność przyznania Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego z rezerwy celowej około 825 tys. złotych na wynagrodzenia tych pracowników.

W 2009 r. obsługa kompletnego systemu nadzoru nad ruchem drogowym wymagać będzie zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego łącznie 260 pracowników, w tym specjalistów informatyków, teleinformatyków, programistów, oraz operatorów systemu. Powyższe oznacza wzrost wydatków budżetowych w 2009 r. o około 21 mln. 840 tys. złotych na wynagrodzenia dodatkowych pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Szczegółowe zestawienie etatów Centrum zawiera Załącznik Nr 1.

Koszt budowy infrastruktury technicznej (informatycznej i teleinformatycznej) systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym wyniesie w roku budżetowym 2008 81 mln. 766 tys. złotych, to jest 82 mln 591 tys. złotych łącznie z wynagrodzeniami. W 2009 r. wartości te wynosić będą odpowiednio 64 mln. 129 tys. złotych bez wynagrodzeń oraz 85 mln 969 tys. złotych łącznie z wynagrodzeniami. Szczegółowe zestawienie kosztów zawiera załącznik Nr 2.

Możliwe jest finansowanie budowy systemu ze środków finansowych UE. Projekt uwzględniony bowiem został na liście indykatywnego wykazu dużych projektów w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013*. Koszt inwestycji został wstępnie oszacowany na 57 mln. euro. Szczegółowe zestawienie pozycji, które będą mogły zostać sfinansowane ze środków UE zawiera Załącznik Nr 3. W przypadku finansowania projektu ze środków UE, koszty dla budżetu wynosiłyby odpowiednio: w 2008 r. 12 mln. 390 tys. zł., w tym 124 tys. zł. z tytułu wynagrodzeń oraz 12 mln. 898 tys. zł. w 2009 r., w tym 3 mln. 276 tys. zł. z tytułu wynagrodzeń.

Po dniu 31 grudnia 2009 r. koszt działania Centrum nie będzie stanowił dodatkowych kosztów dla budżetu państwa, gdyż Centrum będzie finansowane z określonej w projekcie ustawy części kar nakładanych z tytułu ujawnianych przez Centrum naruszeń. Pozostała część kar przekazywana będzie do budżetu państwa, budżetów jednostek

organizacyjnych samorządu terytorialnego, na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego oraz na finansowanie inwestycji związanych z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wejście w życie ustawy wymagać będzie ponadto dodatkowego zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego 8 pracowników do zakresu obowiązków których należeć będzie obsługa finansowa oraz prowadzenie spraw osobowych po „odzespoleniu” wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, co stanowić będzie dodatkowy koszt dla budżetu państwa w 2009 r. w wysokości 500 tys. zł., w tym 450 tys. zł. tytułem wynagrodzeń oraz 50 tys. zł. na wyposażenie stanowisk pracy (zakup mebli biurowych oraz komputerów i oprogramowania).

Wpływ pośredni:

Około 4 miliardów w pierwszych 2-3 latach oraz do 8 miliardów złotych w następnych latach funkcjonowania systemu oszczędności dla budżetu państwa oraz gospodarki z tytułów zmniejszenia kosztów ponoszonych przez budżet i przedsiębiorstwa związanych ze skutkami wypadków drogowych.

Porównując koszty budowy i utrzymywania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym w wybranych państwach członkowskich Unii Europejskiej do społecznych kosztów wypadków drogowych, współczynnik korzyści wynosi 4:1.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Obsługa Centrum wymagać będzie zatrudnienia w 2008 r. 33 pracowników. Docelowo w 2009 r. obsługa kompletnego systemu nadzoru nad ruchem drogowym wymagać będzie zatrudnienia łącznie 260 pracowników, w tym specjalistów informatyków, teleinformatyków, programistów, oraz operatorów systemu.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wpływ bezpośredni:

Wejście w życie ustawy nie wpłynie negatywnie na konkurencyjność gospodarki. Przewoźnicy oraz przedsiębiorstwa transportowe w rozkładach jazdy co do zasady uwzględniają istniejące ograniczenia prędkości.

Wpływ pośredni:

Według danych Unii Europejskiej jedna ofiara śmiertelna wypadku to koszt 1 mln. euro dla gospodarki oraz budżetu państwa. Tyle kosztuje wykształcenie nowego pracownika, utrata korzyści wynikających z zaprzestania świadczenia pracy przez ofiarę wypadku, przeprowadzenie akcji ratunkowej oraz często przewlekłego jej leczenia, a także świadczenia społeczne dla rodziny ofiary oraz odszkodowania wypłacane przez firmy ubezpieczeniowe. Pośredni wpływ wejścia w życie ustawy to około 4 miliardów w pierwszych 2-3 latach oraz do 8 miliardów złotych w następnych latach funkcjonowania systemu oszczędności dla budżetu państwa oraz gospodarki z wyżej wymienionych tytułów.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

Wejście w życie projektu ustawy i związany z nim spadek liczby wypadków w ruchu drogowym oraz ich ofiar pozytywnie wpłynie na wizerunek Polski u obywateli, w tym przedsiębiorców, z pozostałych państw europejskich. Problem bezpieczeństwa ruchu drogowego ma bowiem obecnie wymiar ponadnarodowy. Aktualne wskaźniki stanu bezpieczeństwa w Polsce należą do jednych z najwyższych w Europie i są ponad dwukrotnie wyższe od osiąganych przez najbardziej rozwinięte państwa. W wymiernym zakresie ogranicza to aktywność turystyczną oraz gospodarczą obywateli tych państw na terytorium Polski. Jednocześnie, stwierdzić należy, iż liczne wypadki są dodatkową przyczyną

znaczących utrudnień w ruchu po i tak mało przepustowej sieci dróg w Polsce. Ograniczenie liczby wypadków spowoduje więc z jednej strony wzrost liczby turystów oraz inwestorów w Polsce, z drugiej zaś strony pozytywnie wpłynie na drożność polskich dróg i rozwój regionalny.

7. Wpływ na społeczeństwo

Rocznie ginie w wypadkach na polskich drogach około 6 tysięcy ludzi. Kolejnych 60 tysięcy doznaje poważnych, często trwałych obrażeń ciała. Liczba ofiar śmiertelnych odpowiada liczbie pasażerów jaka traciłaby życie gdyby raz w tygodniu, regularnie przez cały rok, dochodziło do katastrofy lotniczej. Średniomiesięcznie to pasażerowie pociągu Intercity, rocznie mieszkańcy miasta powiatowego, skazani na śmierć lub kalectwo. Gdyby takie tragedie zdarzały się w rzeczywistości, państwo natychmiast podjęłoby zdecydowane działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa swych obywateli. Od lat jednak nie następuje żadne usystematyzowane i instytucjonalnie zorganizowane działanie w zakresie skutecznej i szybkiej poprawy bezpieczeństwa na drogach. Przeciwdziałanie zjawisku jazdy z nadmierną prędkością wymaga kompleksowego podejścia do zagadnienia, którego głównym elementem działania powinno być stworzenie skutecznego systemu kontroli prędkości. Projektowane rozwiązanie pozwoli zarówno na ściganie sprawców wykroczeń, przekraczania dozwolonej prędkości jazdy, ale będzie również stanowił znaczący element oddziaływania profilaktycznego.

Nieuchronność i rychłość wymierzanej kary spowoduje realne obniżenie prędkości w obszarach objętych oddziaływaniem fotoradarów, które będą instalowane w sposób planowy i przemyślany. Wejście w życie projektu ustawy spowoduje – co stwierdzić można w oparciu zarówno o polskie badania i analizy, jak i doświadczenia państw, które już wdrożyły analogiczne systemy – szybki, skuteczny i efektywny (istotny) spadek liczby wypadków w ruchu drogowym oraz liczby ich ofiar, w tym ofiar śmiertelnych! Jednocześnie projekt przewiduje odstąpienie od nakładania kar za naruszenia prędkości mieszczące się w granicach błędów pomiarowych zarówno rejestratorów jak prędkościomierzy instalowanych w pojazdach. Przyjęte rozwiązania przewidują odstąpienie od sankcjonowania kierujących pojazdami popełniających naruszenia o znikomej szkodliwości oraz nie stanowiących istotnych zagrożeń w ruchu drogowym.

Proponowany w ustawie system stanowi odpowiedź na społeczną potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa na drogach, dając jednocześnie organom Państwa skuteczne narzędzie do walki ze zjawiskiem jazdy z nadmierną prędkością. Na uwagę zasługuje fakt, że finansowanie budowy systemu jest możliwe dzięki środkom finansowym UE.

8. Podmioty zainteresowane pracami nad projektem ustawy.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), z chwilą skierowania projektu ustawy do prac w komisji zostanie on opublikowany na stronach internetowych Sejmu.

9. Zgodność regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Zakres projektowanej ustawy stanowi wykonanie Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (*European Road Safety Action Programme*), Bruksela 2003, COM(2003) 311 final.

1. Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym:

20 etatów kierowniczych, 2 etaty w 2008 r. oraz 18 etatów w 2009 r., w tym:

- dyrektor Centrum w 2008 r.;
- zastępca dyrektora Centrum w 2009 r.;
- naczelnik Wydziału Realizacyjnego odpowiedzialny za automatyczny proces ujawniania naruszeń, identyfikację właściciela (posiadacza) pojazdu oraz personalizację decyzji administracyjnych o nałożeniu kary w 2009 r.;
- naczelnik Wydziału Administracyjnego odpowiedzialny za obsługę finansowo-księgową i kadrową Centrum, planowanie sieci urządzeń rejestrujących, współpracę z zarządcami dróg, obsługę postępowań odwoławczych oraz współpracę z Wydziałami Zamiejscowymi w 2008 r.;
- 16 naczelników Wydziałów Zamiejscowych w 2009 r..

2. Wydział Realizacyjny:

Naczelnik oraz 40 etatów, 10 etatów w 2008 r. i 30 etatów w 2009 r., w tym:

Zespół odpowiedzialny za planowanie struktury systemów teleinformatycznych Centrum
6 etatów w 2008 r.

Zespół odpowiedzialny za bieżące administrowanie systemami teleinformatycznymi Centrum oraz Bazą Pojazdów Zagranicznych

4 etaty w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za bieżące zarządzanie środkami łączności osobistej oraz nadzór nad bezpieczeństwem procesu akwizycji i transmisji danych

4 etaty: 2 etaty w 2008 r. oraz 2 etaty w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za utrzymanie i konserwacja sprzętu teleinformatycznego Centrum
3 etaty w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za weryfikację obrazów wątpliwych wykstrahowanych przez system jako niejednoznaczne

6 etatów w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za zabezpieczenie techniczne procesu druku, kopertowania, adresowania i wysyłki korespondencji Centrum

4 etaty w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za obsługę procesu zamówień publicznych Centrum

3 etaty: 2 etaty w 2008 r. oraz 1 etat w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za sprawowanie nadzoru nad działalnością Centrum oraz Wydziałów Zamiejscowych

4 etaty w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za prowadzenie magazynów oraz dystrybucja urządzeń i wyposażenia Wydziałów Zamiejscowych

3 etaty w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za administrowanie automatycznymi systemami ochrony procesu personalizacji dokumentów poprzez monitoring oraz kontrolę nad strefami ograniczonego dostępu

3 etaty w 2009 r.

3. Wydział Administracyjny:

Naczelnik oraz 40 etatów, 5 etatów w 2008 r. i 35 etatów w 2009 r., w tym:

Zespół odpowiedzialny za obsługę sekretarsko-biurową i kancelaryjną Centrum

4 etaty: 1 etat w 2008 r. oraz 3 etaty w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za obsługę współpracy z zarządcami dróg

4 etaty: 2 etaty w 2008 r. oraz 2 etaty w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za umarzanie postępowań oraz nakładanie decyzji na kierujących pojazdami na podstawie wyjaśnień udzielonych przez właścicieli (posiadaczy) pojazdów

6 etatów w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za przygotowywanie projektów rozstrzygnięć wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy o nałożenie kary pieniężnej za naruszenie

3 etaty w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za obsługę procesową postępowań sądowych Centrum

3 etaty w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za obsługę postępowań egzekucyjnych Centrum

6 etatów w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za prowadzenie bieżących analiz prewencyjnego oddziaływania systemu, planowanie rozmieszczenia urządzeń rejestrujących oraz opracowywanie materiałów do celów sprawozdawczości

3 etaty w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za obsługę współpracy z Wydziałami Zamiejscowymi

4 etaty: 1 etat w 2008 r. oraz 3 etaty w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za prowadzenie akt osobowych i spraw pracowniczych

4 etaty: 1 etat w 2008 r. oraz 3 etaty w 2009 r.

Zespół odpowiedzialny za obsługę finansową oraz rachubę płac

3 etaty w 2009 r.

4. Wydziały Zamiejscowe

16 naczelników oraz 144 etaty, 16 etatów w 2008 r. oraz 128 etatów w 2009 r., w tym:

akwizycja danych i bieżąca konserwacja fotoradarów, przyjmowanie zawiadomień o naruszeniach ujawnionych przez Policję, jednostki organizacyjne samorządu terytorialnego oraz straże gminne (miejskie) i teletransmisja danych do Centrum

- Dolnośląski Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 8 etatów w 2009 r.**
- Kujawsko-Pomorski Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 6 etatów w 2009 r.**
- Lubelski Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 9 etatów w 2009 r.**
- Lubuski Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 7 etatów w 2009 r.**
- Łódzki Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 7 etatów w 2009 r.**
- Małopolski Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 8 etatów w 2009 r.**
- Mazowiecki Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 10 etatów w 2009 r.**
- Opolski Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 6 etatów w 2009 r.**
- Podkarpacki Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 8 etatów w 2009 r.**
- Podlaski Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 8 etatów w 2009 r.**
- Pomorski Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 8 etatów w 2009 r.**
- Śląski Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 9 etatów w 2009 r.**
- Świętokrzyski Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 7 etatów w 2009 r.**
- Warmińsko-Mazurski Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 8 etatów w 2009 r.**
- Wielkopolski Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 10 etatów w 2009 r.**
- Zachodniopomorski Wydział Zamiejscowy **1 etat w 2008 r. + 9 etatów w 2009 r.**

Załącznik Nr 2

I.p	pozycja	cena jednostkowa	ilość w 2008 r.	ilość w 2009 r.	ilość łącznie	wartość w 2008 r.	Wartość w 2009 r.	wartość łącznie
1.	samochody na wyposażenie Wydziałów Zamiejscowych	35 tys. zł.	16	84	100	560 tys. zł.	2 940 tys. zł.	3 500 tys. zł.
2.	samochody na wyposażenie Centrum Nadzoru	80 tys. zł.	3	17	20	240 tys. zł.	1 360 tys. zł.	1 600 tys. zł.
3.	samochody techniczne	110 tys. zł.	0	16	16	0	1 760 tys. zł.	1 760 tys. zł.
4.	serwerownia	800 tys. zł.	1	0	1	800 tys. zł.	0	800 tys. zł.
5.	serwery	2 500 tys. zł.	1	0	1	2 500 tys. zł.	0	2 500 tys. zł.
6.	oprogramowanie systemowe	15 000 tys. zł.	1	0	1	15 000 tys. zł.	0	15 000 tys. zł.
7.	komputery osobiste z oprogramowaniem	7 tys. zł.	33	227	260	231 tys. zł.	1 589 tys. zł.	1 820 tys. zł.
8.	wyposażenie biurowe (urządzenia wielofunkcyjne do druku akcesoria komputerowe)	10 tys. zł.	18	34	52	180 tys. zł.	340 tys. zł.	520 tys. zł.
9.	maszyna do druku i automatycznego kopertowania	3 700 tys. zł.	1	0	1	3 700 tys. zł.	0	3 700 tys. zł.
10.	centrala telefoniczna	5 000 tys. zł.	1	0	1	5 000 tys. zł.	0	5 000 tys. zł.
11.	środki ochrony osobistej	10 tys. zł.	16	134	150	160 tys. zł.	1 340 tys. zł.	1 500 tys. zł.
12.	środki zabezpieczenia osobistego	7 tys. zł.	16	134	150	112 tys. zł.	938 tys. zł.	1 050 tys. zł.
13.	wyposażenie techniczne	5 tys. zł.	16	134	150	80 tys. zł.	670 tys. zł.	750 tys. zł.
14.	wyposażenie stanowisk pracy (meble)	6 tys. zł.	33	227	260	198 tys. zł.	1 362 tys. zł.	1 560 tys. zł.

15 .	zakup budynku adaptacja budynku instalacje logiczne adaptacja otoczenia	45 000 tys. zł.	1	0	1	45 000 tys. zł.	0	45 000 tys. zł.
16 .	urządzenia rejestrujące	90 tys. zł.	0	200	200	0	18 000 tys. zł.	18 000 tys. zł.

17 .	szkolenie techniczne personelu	5 tys. zł.	16	134	150	80 tys. zł.	670 tys. zł.	750 tys. zł.
18 .	samoloty patrolowe	1 500 tys. zł.	0	2	2	0	3 000 tys. zł.	3 000 tys. zł.
19 .	eksperci zewnętrzni, wyjazdy studyjne, audyt, obsługa finansowa	3 200 tys. zł.	1	1	1	2 200 tys. zł.	1 000 tys. zł.	3 200 tys. zł.

20	wynagrodzenia	5 tys. zł. średniomiesięczn ie w 2008 r. / etat	33 etaty x 5 miesięcy, w tym 2 kierownicze	-	165	825 tys. zł.	-	22 665 tys. zł.
		7 tys. zł. średniomiesięczn ie w 2009 r. / etat	-	260 etatów x 12 miesięcy, w tym 20 kierowniczych	3 120	-	21 840 tys. zł.	
	bieżące koszty operacyjne i koszty eksploatacyjne budynku	1 145 tys. zł. średniomiesięczn ie w 2008 r.	5 miesięcy	-	5	5 725 tys. zł.	-	34 885 tys. zł.
		2 430 tys. zł. średniomiesięczn ie w 2009 r.	-	12 miesięcy	12	-	29 160 tys. zł.	
	łącznie miesięczne koszty działalności Centrum (wynagrodzenia + bieżące koszty operacyjne i koszty eksploatacyjne budynku)	1 310 tys. zł. średniomiesięczn ie w 2008 r. (w tym 165 tys. zł. tytułem wynagrodzeń)	5 miesięcy	-		6 550 tys. zł.	-	57 550 tys. zł.
		4 250 tys. zł. średniomiesięczn ie w 2009 r. (w tym 1 820 tys. zł. tytułem wynagrodzeń)	-	12 miesięcy	12	-	51 000 tys. zł.	
21	ŁĄCZNIE					82 591 tys. zł.	85 969 tys. zł.	168 560 tys. zł.

Załącznik Nr 3

I.p	pozycja	cena jednostkowa	ilość w 2008 r.	ilość w 2009 r.	ilość łącznie	wartość w 2008 r.	Wartość w 2009 r.	wartość łącznie
1.	samochody na wyposażenie Wydziałów Zamiejscowych	35 tys. zł.	16	84	100	476 tys. zł. z 560 tys. zł.	2 499 tys. zł. z 2 940 tys. zł.	2 975 tys. zł. z 3 500 tys. zł.
2.	samochody na wyposażenie Centrum Nadzoru	80 tys. zł.	3	17	20	204 tys. zł. z 240 tys. zł.	1 156 tys. zł. z 1 360 tys. zł.	1 360 tys. zł. z 1 600 tys. zł.
3.	samochody techniczne	110 tys. zł.	0	16	16	0	1 496 tys. zł. z 1 760 tys. zł.	1496 tys. zł. z 1 760 tys. zł.
4.	serwerownia	800 tys. zł.	1	0	1	680 tys. zł. z 800 tys. zł.	0	680 tys. zł. z 800 tys. zł.
5.	serwery	2 500 tys. zł.	1	0	1	2 125 tys. zł. z 2 500 tys. zł.	0	2 125 tys. zł. z 2 500 tys. zł.
6.	oprogramowanie systemowe	15 000 tys. zł.	1	0	1	12 750 tys. zł. z 15 000 tys. zł.	0	12 750 tys. zł. z 15 000 tys. zł.
7.	komputery osobiste z oprogramowaniem	7 tys. zł.	33	227	260	196 tys. zł. z 231 tys. zł.	1 350 tys. zł. z 1 589 tys. zł.	1 546 tys. zł. z 1 820 tys. zł.
8.	wyposażenie biurowe (urządzenia wielofunkcyjne do druku akcesoria komputerowe)	10 tys. zł.	18	34	52	153 tys. zł. z 180 tys. zł.	289 tys. zł. z 340 tys. zł.	442 tys. zł. z 520 tys. zł.
9.	maszyna do druku i automatycznego kopertowania	3 700 tys. zł.	1	0	1	3 145 tys. zł. z 3 700 tys. zł.	0	3 145 tys. zł. z 3 700 tys. zł.
10.	centrala telefoniczna	5 000 tys. zł.	1	0	1	4 250 tys. zł. z 5 000 tys. zł.	0	4 250 tys. zł. z 5 000 tys. zł.
11.	środki ochrony osobistej	10 tys. zł.	16	134	150	136 tys. zł. z 160 tys. zł.	1 139 tys. zł. z 1 340 tys. zł.	1 275 tys. zł. z 1 500 tys. zł.
12.	środki zabezpieczenia osobistego	7 tys. zł.	16	134	150	95 tys. zł. z 112 tys. zł.	797 tys. zł. z 938 tys. zł.	892 tys. zł. z 1 050 tys. zł.
13.	wyposażenie	5 tys. zł.	16	134	150	68 tys. zł.	569 tys. zł.	637 tys. zł.

.	techniczne					z 80 tys. zł.	z 670 tys. zł.	z 750 tys. zł.
14	wyposażenie stanowisk pracy (meble)	6 tys. zł.	33	227	260	168 tys. zł. z 198 tys. zł.	1 157 tys. zł. z 1 362 tys. zł.	1 325 tys. zł. z 1 560 tys. zł.
15	zakup budynku oraz adaptacja budynku instalacje logiczne adaptacja otoczenia	45 000 tys. zł.	1	0	1	38 250 tys. zł. z 45 000 tys. zł.	0	38 250 tys. zł. z 45 000 tys. zł.
16	urządzenia rejestrujące	90 tys. zł.	0	200	200	0	15 300 tys. zł. z 18 000 tys. zł.	15 300 tys. zł. z 18 000 tys. zł.
17	szkolenie techniczne personelu	5 tys. zł.	16	134	150	68 tys. zł. z 80 tys. zł.	569 tys. zł. z 670 tys. zł.	637 tys. zł. z 750 tys. zł.
18	samoloty patrolowe	1 500 tys. zł.	0	2	2	0	2 550 tys. zł. z 3 000 tys. zł.	2 550 tys. zł. z 3 000 tys. zł.
19	eksperci zewnętrzni, wyjazdy studyjne, audyt, obsługa finansowa	3 200 tys. zł.	1	1	1	2 040 tys. zł. z 2 200 tys. zł.	595 tys. zł. z 1 000 tys. zł.	2 635 tys. zł. z 3 200 tys. zł.

20	wynagrodzenia	5 tys. zł. średniomiesięcznie w 2008 r. / etat	33 etaty x 5 miesięcy, w tym 2 kierownicze	-	165	701 tys. zł. z 825 tys. zł.	-	19 265 tys. zł. z 22 665 tys. zł.
		7 tys. zł. średniomiesięcznie w 2009 r. / etat	-	260 etatów x 12 miesięcy, w tym 20 kierowniczych	3 120	-	18 564 tys. zł. z 21 840 tys. zł.	
	bieżące koszty operacyjne i koszty eksploatacyjne budynku	1 145 tys. zł. średniomiesięcznie w 2008 r.	5 miesięcy	-	5	4 866 tys. zł. z 5 725 tys. zł.	-	29 652 tys. zł. z 34 885 tys. zł.
		2 430 tys. zł. średniomiesięcznie w 2009 r.	-	12 miesięcy	12	-	24 786 tys. zł. z 29 160 tys. zł.	
	łączne miesięczne koszty działalności Centrum (wynagrodzenia + bieżące koszty operacyjne i koszty eksploatacyjne budynku)	1 310 tys. zł. średniomiesięczn ie w 2008 r. (w tym 165 tys. zł. tytułem wynagrodzeń)	5 miesięcy	-		5 567 tys. zł. z 6 550 tys. zł.	-	48 917 tys. zł. z 57 550 tys. zł.
		4 250 tys. zł. średniomiesięczn ie w 2009 r. (w tym 1 820 tys. zł. tytułem wynagrodzeń)	-	12 miesięcy	12	-	43 350 tys. zł. z 51 000 tys. zł.	
21	ŁĄCZNIE					70 201 tys. zł. z 82 591 tys. zł.	73 071 tys. zł. z 85 969 tys. zł.	143 272 tys. zł. z 168 560 tys. zł.