

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

STANOWISKO RADY (UE) NR 8/2011 W PIERWSZYM CZYTANIU

w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego

Przyjęte przez Radę w dniu 17 marca 2011 r.

(2011/C 136 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 87 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Unia prowadzi politykę mającą na celu poprawę bezpieczeństwa drogowego, przyjmując za cel zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych, liczby rannych oraz strat materialnych. Istotnym elementem tej polityki jest spójne egzekwowanie kar za popełnianie w Unii przestępstwa i wykroczenia w ruchu drogowym, poważnie zagrażające bezpieczeństwu drogowemu.
- (2) Jednak z uwagi na brak właściwych procedur i niezależnie od możliwości istniejących na mocy decyzji Rady 2008/615/WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie intensyfikacji współpracy transgranicznej, szczególnie w zwalczaniu terroryzmu i przestępczości transgranicznej ⁽²⁾ oraz decyzji Rady 2008/616/WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie wdrożenia decyzji 2008/615/WSiSW ⁽³⁾ („decyzje Prüm”), kary pieniężne za pewne przestępstwa lub wykroczenia w ruchu drogowym często nie są egzekwowane, jeśli te przestępstwa lub wykroczenia są popełniane przez kierujących pojazdami

zarejestrowanymi w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w których je popełniono. Celem niniejszej dyrektywy jest zapewnienie również w takich przypadkach skuteczności dochodzeń dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

- (3) By poprawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym w Unii i by zapewnić równe traktowanie kierowców popełniających przestępstwa lub wykroczenia, niezależnie do tego czy są rezydentami, czy nie, należy ułatwić egzekwowanie przepisów niezależnie od państwa członkowskiego zarejestrowania pojazdu. W tym celu należy wdrożyć system transgranicznej wymiany informacji dotyczących pewnych określonych przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, niezależnie od tego, czy na mocy prawa danego państwa członkowskiego mają charakter karny czy administracyjny, zapewniając państwu członkowskiemu popełnienia przestępstwa lub wykroczenia dostęp do danych rejestracyjnych pojazdów państwa członkowskiego rejestracji.
- (4) Skuteczniejsza transgraniczna wymiana danych rejestracyjnych pojazdów, która powinna ułatwić identyfikację osób podejrzanych o popełnienie przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, może zwiększyć efekt odstrasżający i zachęcić do ostrożniejszej jazdy kierowców pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim niż państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, co zmniejszy liczbę ofiar wypadków w ruchu drogowym.
- (5) Przestępstwa lub wykroczenia związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego objęte niniejszą dyrektywą nie są jednakowo traktowane w państwach członkowskich. Niektóre państwa członkowskie kwalifikują takie czyny na mocy swojego prawa krajowego jako delikty administracyjne, podczas gdy inne kwalifikują je jako wykroczenia lub przestępstwa. Niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie niezależnie od kwalifikacji tych czynów na mocy prawa krajowego.

⁽¹⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z 17 grudnia 2008 r. (Dz.U. C 45E z 23.2.2010, s. 149) i stanowisko Rady z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia ...

⁽²⁾ Dz.U. L 210 z 6.8.2008, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 210 z 6.8.2008, s. 12.

- (6) W ramach decyzji Prüm państwa członkowskie udostępniają sobie wzajemnie dane rejestracyjne pojazdów w celu usprawnienia wymiany informacji i przyspieszenia obowiązujących procedur. W niniejszej dyrektywie powinny zostać w jak największym stopniu uwzględnione przepisy dotyczące specyfikacji technicznych i dostępności systemów automatycznej wymiany danych określone w decyzjach Prüm.
- (7) Należy wykorzystać fakt, że komputerowy europejski system informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS), obowiązkowy dla państw członkowskich na mocy decyzji Prüm w odniesieniu do danych rejestracyjnych pojazdów, umożliwia sprawną, bezpieczną i poufną wymianę między państwami członkowskimi danych rejestracyjnych pojazdów. Powinien on zatem stać się podstawą wymiany danych na mocy niniejszej dyrektywy oraz jednocześnie ułatwiać państwom członkowskim składanie sprawozdań Komisji.
- (8) Zakres stosowania systemu EUCARIS jest ograniczony do procedur stosowanych przy wymianie informacji między krajowymi punktami kontaktowymi w państwach członkowskich. Procedury oraz zautomatyzowane procesy, w których należy zastosować te informacje, nie są objęte zakresem stosowania EUCARIS.
- (9) Strategia zarządzania informacjami do celów ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego UE ma na celu znalezienie najprostszych rozwiązań w zakresie wymiany danych, które ułatwiają śledzenie wymiany danych oraz są opłacalne.
- (10) Państwa członkowskie powinny być w stanie skontaktować się z właścicielem lub posiadaczem pojazdu lub ze zidentyfikowaną w inny sposób osobą podejrzaną o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia związanego z bezpieczeństwem ruchu drogowego, by poinformować ich o odpowiednich procedurach i konsekwencjach prawnych wynikających z przepisów państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia. Czyniąc to, państwo członkowskie powinno rozważyć wysłanie informacji o przestępstwie lub wykroczeniu związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego w języku dokumentu rejestracyjnego lub języku, który najprawdopodobniej jest przez daną osobę rozumiany, by zrozumiała ona informacje, które są jej przekazywane. Pozwoli jej to zareagować we właściwy sposób na te informacje, w szczególności wystąpić o dodatkowe informacje, zapłacić mandat lub skorzystać z prawa do obrony, w szczególności w przypadku błędnej identyfikacji. Dalsze postępowanie jest uregulowane w mających zastosowanie aktach prawnych, w tym w aktach prawnych dotyczących wzajemnej pomocy i wzajemnego uznawania.
- (11) Państwa członkowskie powinny rozważyć zapewnianie równoważnych tłumaczeń zawiadomień wysyłanych przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, jak przewidziano w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/64/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie prawa do tłumaczenia ustnego i tłumaczenia pisemnego w postępowaniu karnym⁽¹⁾.
- (12) Bliższej współpracy organów ścigania powinno towarzyszyć poszanowanie praw podstawowych, w szczególności prawa do prywatności i ochrony danych osobowych, które powinny być zagwarantowane specjalnymi przepisami w zakresie ochrony danych, uwzględniającymi szczególny charakter transgranicznego dostępu do elektronicznych baz danych. Decyzje Prüm spełniają te wymogi.
- (13) Państwa trzecie powinny mieć możliwość uczestnictwa w wymianie danych rejestracyjnych pojazdów, pod warunkiem zawarcia stosownej umowy z Unią. Taka umowa powinna zawierać niezbędne postanowienia dotyczące ochrony danych.
- (14) Niniejsza dyrektywa nie narusza praw podstawowych i jest zgodna z zasadami uznanymi w Karcie Praw Podstawowych Unii Europejskiej, o których mowa w art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej.
- (15) Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu (nr 21) w sprawie stanowiska Zjednoczonego Królestwa i Irlandii w odniesieniu do przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i bez uszczerbku dla art. 4 tego Protokołu, powyższe państwa członkowskie nie uczestniczą w przyjęciu i stosowaniu niniejszej dyrektywy i nie są nią związane, ani jej nie stosują.
- (16) Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu (nr 22) w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dania nie uczestniczy w przyjęciu niniejszej decyzji, nie jest nią związana ani jej nie stosuje.
- (17) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania i publikowania – w interesie własnym, jak i Unii – własnych tabel możliwie jak najdokładniej ilustrujących korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji.
- (18) Z uwagi na fakt, że cel niniejszej dyrektywy, czyli zapewnienie wyższego poziomu ochrony wszystkich uczestnikom ruchu drogowego w Unii, poprzez ułatwienie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, popełnionych podczas kierowania pojazdami zarejestrowanymi w innym państwie członkowskim niż państwo członkowskie, w którym popełniono przestępstwo lub wykroczenie, nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, lecz może z powodu skali i skutków działań, zostać lepiej osiągnięty na szczeblu Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym samym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 280 z 26.10.2010, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

(19) Skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię ⁽¹⁾,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Celem niniejszej dyrektywy jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony wszystkich uczestników ruchu drogowego w Unii, poprzez ułatwienie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego i egzekwowania dzięki temu kar, w przypadkach gdy te przestępstwa lub wykroczenia popełniane są podczas kierowania pojazdami zarejestrowanymi w innym państwie członkowskim niż państwo członkowskie ich popełnienia.

Artykuł 2

Zakres stosowania

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do następujących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego:

- a) przekroczenie dozwolonej prędkości;
- b) niestosowanie pasów bezpieczeństwa;
- c) niezatrzymanie się na czerwonym świetle sygnalizacji drogowej;
- d) kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu;
- e) kierowanie pojazdem pod wpływem środków odurzających;
- f) jazda bez kasku;
- g) korzystanie z niedozwolonego pasa ruchu;
- h) niezgodne z prawem używanie telefonu komórkowego lub innych środków łączności podczas kierowania pojazdem.

Artykuł 3

Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „pojazd” oznacza każdy pojazd o napędzie silnikowym, w tym motocykle, normalnie stosowne do przewozów osób lub towarów drogą lądową;
- b) „państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia” oznacza państwo członkowskie, w którym popełnione zostało przestępstwo lub wykroczenie;
- c) „państwo członkowskie rejestracji” oznacza państwo członkowskie, w którym zarejestrowany jest pojazd, podczas kierowania którym popełniono przestępstwo lub wykroczenie;

- d) „przekroczenie dozwolonej prędkości” oznacza przekroczenie ograniczeń prędkości obowiązujących na danej drodze i dla danego pojazdu w państwie członkowskim, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie;
- e) „niestosowanie pasów bezpieczeństwa” oznacza niedostosowanie się do wymogu zapięcia pasów bezpieczeństwa lub systemów mocowania dla dzieci, przewidzianego w dyrektywie Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. odnoszącej się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach ⁽²⁾ i w prawie krajowym w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia;
- f) „niezatrzymanie się na czerwonym świetle sygnalizacji drogowej” oznacza przejazd na czerwonym świetle sygnalizacji drogowej, lub niezastosowanie się do innego odpowiedniego znaku nakazującego zatrzymanie się, określonego w prawie państwa członkowskiego popełnienia wykroczenia;
- g) „kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu” oznacza kierowanie pojazdem w stanie ograniczonej zdolności spowodowanej wpływem alkoholu, zgodnie z definicją w prawie państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia;
- h) „kierowanie pojazdem pod wpływem środków odurzających” oznacza kierowanie pojazdem w stanie ograniczonej zdolności spowodowanej wpływem narkotyków lub innych substancji działających podobnie, zgodnie z definicją w prawie państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia;
- i) „jazda bez kasku” oznacza jazdę bez kasku, zgodnie z definicją w prawie państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia;
- j) „korzystanie z niedozwolonego pasa ruchu” oznacza niezgodne z prawem wykorzystywanie części jezdni takiej jak pas awaryjny, pas przeznaczony dla komunikacji publicznej lub pas czasowo zamknięty do jazdy z powodu zatoru lub prac drogowych, zgodnie z definicją w prawie państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia;
- k) „niezgodne z prawem używanie telefonu komórkowego lub innych środków łączności podczas kierowania pojazdem” oznacza korzystanie z telefonu komórkowego lub innego środka łączności podczas kierowania pojazdem, zgodnie z definicją w prawie państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia;
- l) „krajowy punkt kontaktowy” oznacza wyznaczony organ właściwy w sprawach wymiany danych rejestracyjnych pojazdów;
- m) „automatyczne wyszukiwanie” oznacza procedurę dostępu *on-line* do zasobów bazy danych dla jednego, kilku lub wszystkich państw członkowskich lub uczestniczących państw;
- n) „posiadacz pojazdu” oznacza osobę, na której nazwisko pojazd jest zarejestrowany, zgodnie z definicją w prawie państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia.

⁽¹⁾ Dz.U. C 310 z 5.12.2008, s. 9.

⁽²⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 26.

Artykuł 4

Procedura wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi

1. W przypadku dochodzeń w sprawach związanych z przestępstwami lub wykroczeniami związanymi z bezpieczeństwem ruchu drogowego, o których mowa w art. 2, państwa członkowskie zapewniają krajowym punktom kontaktowym innych państw członkowskich, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, dostęp do następujących krajowych danych rejestracyjnych pojazdów, i umożliwiają im automatyczne wyszukiwanie:

a) danych pojazdów; oraz

b) danych właścicieli lub posiadaczy pojazdu.

Elementy danych, o których mowa w lit. a) i b), konieczne do prowadzenia wyszukiwań, muszą być zgodne z wymogami określonymi w pkt 1.2.2. rozdziału 3 załącznika do decyzji 2008/616/WSiSW.

2. Wszelkie wyszukiwania w formie wniosków wychodzących są prowadzone przez krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia z zastosowaniem pełnego numeru rejestracyjnego.

Wyszukiwania są prowadzone zgodnie z procedurami opisanymi w rozdziale 3 załącznika do decyzji 2008/616/WSiSW.

Państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia wykorzystuje zgodnie z niniejszą dyrektywą uzyskane dane w celu ustalenia, kto ponosi odpowiedzialność za przestępstwa lub wykroczenia związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, o których mowa w art. 2 i 3.

3. Na użytek dostarczania danych, o których mowa w ust. 1, każde państwo członkowskie wyznacza krajowy punkt kontaktowy, będący adresatem wniosków. Uprawnienia krajowych punktów kontaktowych określa mające zastosowanie prawo danego państwa członkowskiego.

4. Państwa członkowskie przyjmują wszelkie środki konieczne do zapewnienia, by wymiana informacji była prowadzona za pomocą interoperacyjnych środków elektronicznych i by była prowadzona w sposób oszczędny i bezpieczny, z wykorzystaniem w jak największym stopniu istniejącego oprogramowania komputerowego, takiego jak oprogramowanie specjalnie przygotowane dla potrzeb art. 12 decyzji 2008/615/WSiSW oraz zmienione wersje tego oprogramowania.

5. Każde państwo członkowskie ponosi swoje koszty powstałe w wyniku administrowania, użytkowania i utrzymania oprogramowania, o którym mowa w ust. 4.

Artykuł 5

Zawiadomienie w sprawie przestępstwa lub wykroczenia związanego z bezpieczeństwem ruchu drogowego

1. W przypadku gdy państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia podejmuje decyzję o wszczęciu postępowania dotyczącego przestępstwa lub wykroczenia związanego z bezpieczeństwem ruchu drogowego, o którym mowa

w art. 2, informuje zgodnie ze swoim prawem właściciela pojazdu, posiadacza pojazdu lub zidentyfikowaną w inny sposób osobę podejzaną o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia związanego z bezpieczeństwem ruchu drogowego o konsekwencjach prawnych czynu na terytorium państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przewidzianych prawem tego państwa członkowskiego.

2. Wysyłając zawiadomienie do właściciela pojazdu, posiadacza pojazdu lub innej zidentyfikowanej osoby podejzanej o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia związanego z bezpieczeństwem ruchu drogowego, państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia podaje, zgodnie ze swoim prawem, wszystkie właściwe informacje, takie jak charakter przestępstwa lub wykroczenia związanego z bezpieczeństwem ruchu drogowego, o którym mowa w art. 2, miejsce, data i czas popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, a także, w stosownych przypadkach, dane dotyczące urządzenia, przy pomocy którego wykryto dane przestępstwo lub wykroczenie.

W tym celu państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia może wykorzystać wzór zawiadomienia zawarty w załączniku.

3. W przypadku gdy państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia podejmuje decyzję o wszczęciu postępowania dotyczącego przestępstwa lub wykroczenia związanego z bezpieczeństwem ruchu drogowego, o którym mowa w art. 2, państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, w celu zapewnienia poszanowania praw podstawowych, wysyła zawiadomienie w języku dokumentu rejestracyjnego, jeśli nim dysponuje, lub w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego rejestracji.

Artykuł 6

Sprawozdania składane Komisji przez państwa członkowskie

W terminie do ... (*), a następnie co dwa lata państwa członkowskie składają Komisji sprawozdania. Sprawozdanie wskazuje liczbę automatycznych wyszukiwań dokonanych przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia poprzez krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego rejestracji w związku z przestępstwami lub wykroczeniami popełnionymi na jego terytorium, wraz z liczbą wyszukiwań, które nie dały rezultatu oraz charakterem takich wyszukiwań.

Artykuł 7

Ochrona danych

Wobec danych osobowych przetwarzanych na podstawie niniejszej dyrektywy mają zastosowanie przepisy dotyczące ochrony danych zawarte w decyzji ramowej Rady 2008/977/WSiSW z dnia 27 listopada 2007 r. w sprawie ochrony danych osobowych przetwarzanych w ramach współpracy policyjnej i sądowej w sprawach karnych⁽¹⁾.

Do danych osobowych przetwarzanych na podstawie niniejszej dyrektywy mają również zastosowanie wszystkie stosowne przepisy dotyczące ochrony danych zawarte w decyzjach Prüm.

(*) 54 miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 350 z 30.12.2008, s. 60.

Artykuł 8**Informacje dla kierowców w Unii**

Komisja udostępnia na swojej stronie internetowej we wszystkich oficjalnych językach instytucji Unii streszczenie przepisów obowiązujących w państwach członkowskich w dziedzinie objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie dostarczają Komisji informacje o tych przepisach.

Artykuł 9**Przegląd dyrektywy**

W terminie do... (*) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy przez państwa członkowskie, ocenia czy do art. 2 należy dodać nowe przestępstwa lub wykroczenia związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego i, w stosownych przypadkach, proponuje zmiany.

Artykuł 10**Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą w terminie do ... (**). Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy

ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 11**Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 12**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich zgodnie z Traktatami.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu
Europejskiego

...
Przewodniczący

W imieniu Rady

...
Przewodniczący

(*) 60 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(**) 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

ZAŁĄCZNIK

WZÓR ZAWIADOMIENIA

o którym mowa w art. 5

.....
[Nazwa, adres i numer telefonu nadawcy].....
[Imię i nazwisko/nazwa i adres adresata]

ZAWIADOMIENIE

dotyczące przestępstwa lub wykroczenia związanego z bezpieczeństwem ruchu drogowego popełnionego w

.....
[nazwa państwa członkowskiego, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie]

Strona 2

W dniu popełniono przestępstwo/wykroczenie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego z udziałem pojazdu
o numerze rejestracyjnym [data] , marki , model
które zostało wykryte przez
[nazwa właściwego organu].

[Wariant 1] (1)

Jest Pan/Pani zarejestrowany(-a) jako posiadacz dowodu rejestracyjnego wyżej wymienionego pojazdu.

[Wariant 2] (1)

Posiadacz dowodu rejestracyjnego powyższego pojazdu wskazał, że to Pan/Pani kierował (-a) tym pojazdem, gdy popełniono przestępstwo lub wykroczenie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Istotne szczegółowe informacje dotyczące przestępstwa lub wykroczenia przedstawione są poniżej na stronie 3.

Kara pieniężna za popełnienie tego przestępstwa lub wykroczenia wynosi euro [waluta krajowa].

Termin płatności:

Jeżeli nie uiszcisz Pan/Pani kary pieniężnej, powinien (powinna) Pan/Pani wypełnić załączony formularz odpowiedzi (strona 4) i wysłać go na wskazany adres.

Niniejsze zawiadomienie podlega procedurom zgodnym z prawem krajowym
[proszę podać nazwę państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia].

(1) Niepotrzebne skreślić.

Strona 3

Istotne szczegóły dotyczące przestępstwa lub wykroczenia

(a) Dane pojazdu, podczas kierowania którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie:

numer rejestracyjny:

państwo rejestracji:

marka i model:

(b) Informacje dotyczące przestępstwa lub wykroczenia:

miejsce, dzień i czas popełnienia przestępstwa lub wykroczenia:

.....
.....

charakter i kwalifikacja prawna przestępstwa lub wykroczenia:

.....
.....

przekroczenie dozwolonej prędkości, niestosowanie pasów bezpieczeństwa, niezatrzymanie się na czerwonym świetle sygnalizacji drogowej, kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu, kierowanie pojazdem pod wpływem środków odurzających, jazda bez kasku, korzystanie z niedozwolonego pasa ruchu, niezgodne z prawem używanie telefonu komórkowego lub innych środków łączności podczas kierowania pojazdem (1)

szczegółowy opis przestępstwa lub wykroczenia:

.....
.....

odniesienie do odpowiednich przepisów prawnych:

.....
.....

opis dowodu popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, albo odniesienie do dowodu:

.....
.....

(c) Dane dotyczące urządzenia wykorzystanego do wykrycia przestępstwa lub wykroczenia (2)

Rodzaj urządzenia użytego do wykrycia: przekroczenia dozwolonej prędkości, niestosowania pasów bezpieczeństwa, niezatrzymanie się na czerwonym świetle sygnalizacji drogowej, kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu, kierowania pojazdem pod wpływem środków odurzających, jazdy bez kasku, korzystania z niedozwolonego pasa ruchu, niezgodnego z prawem używania telefonu komórkowego lub innych środków łączności podczas kierowania pojazdem (1):

specyfikacja urządzenia:

.....
.....

numer identyfikacyjny urządzenia:

.....
.....

data ważności ostatniej legalizacji:

.....
.....

(d) Wynik zastosowania urządzenia:

[przykład dotyczący nadmiernej prędkości; inne przestępstwa lub wykroczenia zostaną dodane:]

prędkość maksymalna:

.....
.....

zmierzona prędkość:

.....
.....

zmierzona prędkość z uwzględnieniem marginesu błędów:

.....
.....

(1) Niepotrzebne skreślić.

(2) Nie dotyczy, jeżeli nie było stosowane żadne urządzenie.

Strona 4

Formularz odpowiedzi

(proszę wypełnić wielkimi drukowanymi literami)

A. Tożsamość kierowcy:

— nazwisko i imię:

.....

— miejsce i data urodzenia:

.....

— numer prawa jazdy: wydane w dniu (data), w (miejsce):

.....

— adres:

.....

B. Lista pytań:

1. Czy pojazd marki, o numerze rejestracyjnym jest zarejestrowany na Pana/Pani nazwisko? tak/nie (!)

Jeżeli nie, posiadaczem dowodu rejestracyjnego jest:

.....

(nazwisko, imię, adres)

2. Czy przyznaje się Pan/Pani do popełnienia powyższego przestępstwa/wykroczenia? tak/nie (!)

3. Jeżeli nie przyznaje się Pan/Pani, proszę wyjaśnić dlaczego:

.....

.....

.....

.....

Proszę wysłać wypełniony formularz w ciągu 60 dni od daty otrzymania niniejszego zawiadomienia do następującego organu:

.....

na poniższy adres:

.....

INFORMACJE

Sprawa ta zostanie zbadana przez właściwy organ w
[nazwa państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia]

Jeżeli sprawa zostanie umorzona, zostanie Pan/Pani o tym poinformowany(-a) w ciągu 60 dni od dnia wpłynięcia formularza odpowiedzi.

(¹) Niepotrzebne skreślić.

Jeżeli w tej sprawie będą prowadzone dalsze działania, zastosowanie ma następująca procedura:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

[Wypełnia państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia: procedura, jaka zostanie zastosowana, szczegółowe informacje dotyczące możliwości i procedury odwołania się od decyzji o kontynuowaniu postępowania w danej sprawie. Te szczegółowe informacje muszą obejmować w każdym przypadku: nazwę i adres organu odpowiedzialnego za prowadzenie postępowania w tej sprawie; termin płatności; nazwę i adres właściwego organu odwoławczego; termin wniesienia odwołania].

Niniejsze zawiadomienie jako takie nie wywiera skutków prawnych.

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W dniu 19 marca 2008 r. Komisja przedstawiła swój wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego.

W drugie połowie roku 2008 podczas prezydencji francuskiej miały miejsce intensywne dyskusje. Większość delegacji przyjęła wniosek z zadowoleniem, wyrażając jednak obiekcje co do podstawy prawnej dyrektywy. Podczas posiedzenia Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii w październiku 2008 r. 15 ministrów opowiedziało się za rozwiązaniem opartym na trzecim filarze. Na posiedzeniu w dniu 9 grudnia 2008 r. Rada TTE nie była w związku z tym w stanie osiągnąć porozumienia i uzgodniono, że organy przygotowawcze Rady powinny pracować aż do znalezienia rozwiązania.

W dniu 17 grudnia 2008 r. Parlament Europejski przyjął w drodze głosowania opinię w pierwszym czytaniu.

Rada ponownie rozpoczęła analizowanie wniosku w lipcu 2010 roku, wykorzystując nowe propozycje prezydencji belgijskiej, w szczególności dotyczące podstawy prawnej (art. 87 ust. 2 TFUE, współpraca policyjna). W dniu 2 grudnia 2010 r. Rada wypracowała jednomyślnie porozumienie polityczne odnośnie do proponowanej dyrektywy. Przy tej okazji Komisja wydała oświadczenie, w którym odnotowuje jednomyślność Rady wobec projektu kompromisowego tekstu prezydencji, w tym w sprawie zmiany podstawy prawnej zaproponowanej przez Komisję, tj. art. 91 ust. 1 lit. c) TFUE na art. 87 ust. 2 TFUE. Komisja podzielała wprawdzie pogląd Rady, że realizacja celów proponowanej dyrektywy jest ważna dla poprawy bezpieczeństwa drogowego, ale z punktu widzenia prawnego i instytucjonalnego uważała, że art. 87 ust. 2 nie stanowi właściwej podstawy prawnej.

W dniu 17 marca 2011 r. Rada przyjęła stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

II. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

1. *Postanowienia ogólne*

W dniu 19 marca 2008 r. Komisja przedstawiła wniosek, którego celem było stworzenie ułatwień w ściganiu niektórych przestępstw/wykroczeń drogowych popełnionych w jednym państwie członkowskim z użyciem pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim; środkiem przewidzianym do tego celu było stworzenie systemu wymiany odpowiednich danych między państwami członkowskimi. Wniosek Komisji obejmował cztery przestępstwa/wykroczenia drogowe: przekroczenie dozwolonej prędkości, prowadzenie pod wpływem alkoholu, niestosowanie pasów bezpieczeństwa i niezatrzymanie się na czerwonym świetle sygnalizacji drogowej, zważywszy że te przestępstwa lub wykroczenia drogowe są przyczyną największej liczby wypadków i ofiar śmiertelnych na drogach w Europie. Wniosek przewidywał wprowadzenie sieci wymiany danych elektronicznych w całej UE, która umożliwiłaby ustalenie właściciela pojazdu, tak by organy państwa członkowskiego, w którym popełniono przestępstwo/wykroczenie drogowe, mogły doręczyć pismo urzędowe właścicielowi pojazdu, z którego użyciem popełniono przedmiotowe przestępstwo/wykroczenie drogowe.

Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu wyraża te same cele i zasady co wniosek Komisji. Jego celem również jest, aby zwiększyć bezpieczeństwo na drogach i zapewnić równe traktowanie kierowców niezależnie od ich państwa zamieszkania. Powołuje się ono natomiast na inną podstawę prawną i przewiduje prostszy system wykonawczy niż wniosek Komisji. Ponadto podejście Rady przewiduje lepszą ochronę danych osobowych, które byłyby wymieniane na mocy dyrektywy, oraz objęcie zakresem stosowania jeszcze czterech innych przestępstw/wykroczeń drogowych, których nie przewidywał wniosek Komisji.

2. *Główne kwestie*

i) *Podstawa prawna*

Podstawę prawną wniosku Komisji stanowi art. 71 ust. 1 lit. c) Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (transport) ⁽¹⁾.

Wziąwszy pod uwagę opcje prawne oferowane przez TFUE, Rada wybrała inną podstawę prawną (art. 87 ust. 2 TFUE, współpraca policyjna).

⁽¹⁾ Obecnie art. 91 ust. 1 lit. c) TFUE.

Parlament Europejski, w którym głosowanie nad opinią przeprowadzono przed wejściem w życie Traktatu z Lizbony, zachował w tej kwestii zgodność z wnioskiem Komisji.

Jak wskazano powyżej, Komisja nie była w stanie zatwierdzić zmiany podstawy prawnej, w związku z czym konieczne jest uzyskanie jednomyślności wśród państw członkowskich.

ii) *Zakres stosowania*

Komisja proponowała, by zakres stosowania dyrektywy obejmował 4 przestępstwa/wykroczenia drogowe (przekroczenie dozwolonej prędkości, prowadzenie pod wpływem alkoholu, niestosowanie pasów bezpieczeństwa i niezatrzymanie się na czerwonym świetle sygnalizacji drogowej).

W stanowisku w pierwszym czytaniu Rada dodała jeszcze cztery przestępstwa/wykroczenia drogowe: prowadzenie pod wpływem środków odurzających, jazda bez kasku, jazda pasem nieprzeznaczonym do jazdy oraz niezgodne z prawem używanie telefonów komórkowych lub innych środków łączności podczas prowadzenia pojazdu. Rada zaznaczyła, że w przyszłości wykaz ten można będzie rozszerzyć w drodze przeglądu dyrektywy, po przedstawieniu przez Komisję sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nie później niż pięć lat po wejściu w życie przedmiotowej dyrektywy.

W odniesieniu do zakresu stosowania dyrektywy Parlament Europejski podtrzymał treść wniosku Komisji. Zaproponował, by Komisja przedstawiła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wdrażania i skuteczności dyrektywy, w następstwie którego można by rozszerzyć zakres stosowania dyrektywy, co jest zasadniczo zgodne ze stanowiskiem Rady w pierwszym czytaniu (choć PE zaproponował termin dwuletni). Poprawka PE przewiduje jednak również, że sprawozdanie takie może zawierać propozycje Komisji w odniesieniu do harmonizacji urządzeń kontrolnych, a także ocenę wdrażania wytycznych dotyczących bezpieczeństwa drogowego.

iii) *Definicje*

Komisja zaproponowała zestaw definicji odzwierciedlających sformułowania użyte w tekście jej wniosku.

Rada zmodyfikowała w tym względzie wniosek Komisji, dostosowując ten zestaw definicji do nowego brzmienia swojego stanowiska w pierwszym czytaniu.

Parlament Europejski w przeważającej części podtrzymał wniosek Komisji, ale wprowadził jeszcze cztery dodatkowe definicje:

- rozszerzył definicję posiadacza w taki sposób, że dyrektywa obejmuje również motocykle. Duch tej poprawki jest oddany w stanowisku Rady w pierwszym czytaniu, ponieważ jednym z przestępstw/wykroczeń objętych dyrektywą jest „jazda bez kasku”;
- sprecyzował, że „właściwy organ” stanowi jeden punkt kontaktowy. Ta poprawka nie znalazła się w stanowisku Rady w pierwszym czytaniu, ponieważ w niektórych państwach członkowskich istnieje więcej niż jeden organ właściwy do spraw rejestracji;
- dwu innych definicji („organ centralny” i „ostateczna decyzja administracyjna”) nie można było zaakceptować, ponieważ stanowisko Rady w pierwszym czytaniu nie zawiera takich sformułowań.

iv) *Zawiadomienie*

Wniosek Komisji zawierał formularz zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia, które miało być wysłane posiadaczowi dowodu rejestracyjnego pojazdu. W przypadku gdyby posiadacz nie zgadzał się na zapłatę kary, w formularzu tym *zobowiązywano* go do podania szczegółowych informacji o tym, kto kierował pojazdem w momencie wykrycia przestępstwa/wykroczenia. Decyzja o tym, czy prowadzić dalsze działania wobec kierującego była pozostawiona państwu członkowskiemu przestępstwa/wykroczenia drogowego.

Zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia zawierało informacje niezbędne do dokonania płatności oraz informację o wysokości kwoty do zapłaty, a także o możliwościach zakwestionowania kary i odwołania się. W ostateczności, w przypadku odmowy płatności przez sprawcę zastosowanie miałyby decyzja ramowa Rady 2005/214/WSiSW.

Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu zawiera szablon zawiadomienia w sprawie przestępstwa lub wykroczenia, którego treść jest bardzo podobna do zawartego we wniosku Komisji zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia. Biorąc jednak pod uwagę, że zawiadomienie w sprawie przestępstwa lub wykroczenia nie ma charakteru nakazowego (w odróżnieniu od komisijnego zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia), w zawiadomieniu w sprawie przestępstwa lub wykroczenia sprawcę jedynie *poucza się*, że powinien odesłać załączony formularz.

Parlament Europejski podtrzymał wniosek Komisji, wprowadzając pewne zmiany polegające na uzupełnieniu zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia o dodatkowe informacje. W przypadku gdyby posiadacz dowodu rejestracyjnego pojazdu nie był kierującym pojazdem w momencie popełnienia przestępstwa/wykroczenia, posiadacz dowodu rejestracyjnego miałby *możliwość*, ale nie obowiązek, ujawnienia tożsamości kierującego.

v) *Ochrona danych*

Komisja zaproponowała zastosowanie dyrektywy 95/46/WE, aby zapewnić ochronę w ramach dyrektywy, i przewidziała prawo do dostępu, sprostowania i usunięcia w odniesieniu do danych osób, których dotyczy postępowanie.

Rada uważała, że w kontekście tej konkretnej dyrektywy i w świetle nowej podstawy prawnej właściwsze byłoby odniesienie do przepisów dotyczących ochrony danych zawartych w decyzji ramowej Rady 2008/977/WSiSW, a także w decyzjach Rady 2008/615/WSiSW i 2008/616/WSiSW.

Parlament Europejski w dużym stopniu podtrzymał wniosek Komisji, natomiast obstawał przy konieczności wprowadzenia solidnego systemu ochrony danych:

- zapewniającego poufność przesyłanych danych;
- gwarantującego, że osoba, której dotyczą dane, jest świadoma swojego prawa do dostępu, sprostowania i usunięcia w odniesieniu do jej danych osobowych;
- uniemożliwiającego wykorzystanie jakichkolwiek danych osobowych zgromadzonych w ramach stosowania dyrektywy do celów innych niż związane konkretnie z bezpieczeństwem drogowym.

Te postulowane przez Parlament Europejski środki zabezpieczające są w dużym stopniu zawarte w aktach ustawodawczych (decyzja ramowa Rady 2008/977/WSiSW, decyzje Rady 2008/615/WSiSW oraz 2008/616/WSiSW) przywołanych w stanowisku Rady w pierwszym czytaniu.

vi) *Informowanie obywateli UE*

Komisja w swoim wniosku nie przewiduje przekazywania kierowcom w Europie informacji o przepisach ruchu drogowego.

W swoim stanowisku w pierwszym czytaniu Rada nakłada na Komisję obowiązek udostępnienia na jej portalu zestawienia we wszystkich językach urzędowych UE przepisów obowiązujących w państwach członkowskich dotyczących bezpieczeństwa drogowego.

Parlament Europejski obstaje przy tym, że przekazywanie kierowcom informacji jest ważne w kontekście polityk bezpieczeństwa drogowego, przy czym niezbędne informacje mają być obywatelom UE przekazywane przez państwa członkowskie i Komisję. Jednym ze środków zaproponowanych przez Parlament Europejski jest portal internetowy Komisji, o którym mowa również w stanowisku Rady w pierwszym czytaniu.

3. *Inne poprawki przyjęte przez Parlament Europejski*

Inne poprawki nieujęte w stanowisku Rady w pierwszym czytaniu dotyczą w szczególności:

- wprowadzenia zharmonizowanych ustalonych kar za przestępstwa/wykroczenia drogowe;
- harmonizacji praktyk kontroli drogowej i sprzętu technicznego używanego do tego celu (poprzez przyjęcie ogólnounijnych wytycznych w sprawie bezpieczeństwa drogowego);
- wprowadzenia systemu działań następczych w odniesieniu do przestępstw/wykroczeń drogowych, uznawania i egzekwowania kar oraz przekazywania informacji dotyczących decyzji podjętych w odniesieniu do tych przestępstw/wykroczeń drogowych w przypadku uchylania się od płacenia kar pieniężnych;
- procedury komitetowej;
- ogólnych zasad prawa (niedyskryminacyjne kary pieniężne nakładane prawem państwa popełnienia przestępstwa/wykroczenia; niedziałanie wstecz).

III. WNIOSEK

Opracowując stanowisko w pierwszym czytaniu, Rada w pełni uwzględniła wniosek Komisji oraz opinię Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu.

Zważywszy jednak, że tekst uzgodniony przez Radę w grudniu 2010 r. różni się znacznie od wniosku Komisji z roku 2008 – na którym oparte są poprawki Parlamentu Europejskiego – Rada nie uznała za celowe analizowanie każdej poprawki z osobna. Wejście w życie Traktatu z Lizbony i zmiana podstawy prawnej zmusiły Radę do przededagowania większości przepisów zawartych we wniosku Komisji.

W odniesieniu do poprawek Parlamentu Europejskiego Rada stwierdza, że wiele z ich zostało odzwierciedlonych w jej stanowisku po pierwszym czytaniu – w założeniu, częściowo lub w pełni.

W związku z tym negocjacje z Parlamentem Europejskim powinny się rozpocząć podczas drugiego czytania i powinny być oparte na tekście uzgodnionym przez Radę w grudniu 2010 r., a nie na wniosku Komisji.
