KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 19.3.2008
KOM(2008) 151 wersja ostateczna

2008/0062 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

wprowadzająca ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego

(przedstawiona przez Komisję)

{SEK(2008) 350}
{SEK(2008) 351}

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

- **Podstawa i cele wniosku**

Od 2001 r. celem polityki UE w zakresie bezpieczeństwa drogowego jest zmniejszenie do roku 2010 liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o połowę. W 2001 r. w 27 państwach, które są dzisiaj państwami członkowskimi Unii Europejskiej, na drogach zginęło 54 000 osób; od tego czasu podjęto wiele środków w celu osiągnięcia celu zmniejszenia liczby ofiar o 50%. W 2007 r., po raz pierwszy od 2001 r., nie dokonano żadnego postępu w zakresie ograniczania liczby ofiar śmiertelnych na drogach w UE. Liczba ofiar śmiertelnych w kolejnych latach zmniejszyła się odpowiednio w 2004 r. o 6%, w 2006 r. o 5% i 0% w 2007 r. W 2007 r. liczba śmiertelnych ofiar wypadków wyniosła 43 000, co odpowiada liczbie ofiar w przypadku, gdyby w UE każdego tygodnia rozbijało się pięć średniej wielkości samolotów pasażerskich. W okresie od 2001 r. do 2007 r. liczba ofiar śmiertelnych spadła o 20%, podczas gdy dla osiągnięcia celu zmniejszenia o połowę liczby ofiar śmiertelnych musiałaby ona ulec zmniejszeniu o 37%. Biorąc pod uwagę fakt, że egzekwowanie prawa okazało się bardzo skutecznym narzędziem zmniejszania liczby ofiar śmiertelnych Komisja przyjęła, jako część swojego programu prac, wniosek w sprawie dyrektywy dotyczącej tego obszaru.

Obecnie przestępstwa i wykroczenia drogowe często nie są karane, jeżeli dochodzi do nich z udziałem pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim niż państwo członkowskie, w którym popełnione zostało przestępstwo lub wykroczenie drogowe. Problem ten jest szczególnie poważny w przypadku przestępstw i wykroczeń rejestrowanych automatycznie przez kamery umieszczone przy drogach, kiedy nie ma bezpośredniego kontaktu między kierowcą a policją. Społeczna akceptacja ścigania przestępstw i wykroczeń ma zasadnicze znaczenie dla prowadzonych obecnie działań na rzecz zmniejszenia liczby ofiar wypadków, a unikanie kary przez kierowców zamieszkałych w innym państwie może mieć na nią niekorzystny wpływ.

W krajach, dla których dane takie są dostępne, osoby niezamieszkałe w danym kraju stanowią około 5 % wszystkich użytkowników ruchu drogowego[1]. Odsetek kierowców zagranicznych wśród kierowców przekraczających dozwoloną prędkość wynosi od 2,5 % do 30 %[2]. Powyższe dane wskazują, że kierowcy niezamieszkali w danym kraju stosunkowo częściej dopuszczają się wykroczeń polegających na przekraczaniu dozwolonej prędkości niż kierowcy krajowi[3].

Między państwami członkowskimi zawarto szereg dwustronnych umów, jednakże okazały się one trudne do wdrożenia. Ponadto z faktu, że prawo nie jest egzekwowane w wymiarze transgranicznym na terenie UE, wynika nie tylko bezkarność sprawców wykroczeń drogowych z zagranicy, których nie obejmuje żadna umowa dwustronna, ale także dyskryminacja sprawców wykroczeń drogowych zamieszkałych w państwie popełnienia wykroczenia.

Celem wniosku jest ułatwienie egzekwowania kar w stosunku do kierowców, którzy popełniają wykroczenie lub przestępstwo drogowe w innym państwie członkowskim niż państwo, w którym zarejestrowany jest ich pojazd. Celem tego systemu jest zapewnienie ścigania przestępstw i wykroczeń drogowych niezależnie od tego, w jakim państwie Unii Europejskiej zostały one popełnione i niezależnie od tego, w jakim państwie zarejestrowany jest pojazd, z udziałem którego doszło do popełnienia przestępstwa lub wykroczenia.

Wykroczeniami lub przestępstwami wchodzącymi w zakres wniosku są nadmierna prędkość, prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu (zwane dalej „jazdą pod wpływem alkoholu"), niestosowanie pasów bezpieczeństwa oraz niezatrzymanie się na czerwonym świetle. Te przestępstwa lub wykroczenia drogowe są przyczyną największej liczby wypadków i ofiar śmiertelnych na drogach.

Zamierzeniem wniosku jest utworzenie unijnej elektronicznej sieci wymiany danych, która służyć będzie ustalaniu tożsamości właściciela pojazdu, tak aby organy w państwie członkowskim, w którym zostało popełnione wykroczenie lub przestępstwo, mogły wysłać właścicielowi pojazdu, z udziałem którego doszło do popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, zawiadomienie o jego popełnieniu.

System taki ma szczególne znaczenie w związku z przestępstwami i wykroczeniami rejestrowanymi przez automatyczne urządzenia, jak nadmierna prędkość lub niezatrzymanie się na czerwonym świetle, w przypadku, gdy tożsamość sprawcy wykroczenia nie może być natychmiast ustalona. Jest on również użyteczny z punktu widzenia postępowania w sprawie wykroczeń i przestępstw, w ramach którego konieczne może być sprawdzenie szczegółowych informacji dotyczących rejestracji pojazdu w przypadku zatrzymania pojazdu. Dotyczy to zwłaszcza jazdy pod

---

1 Źródło: Eurostat. Wartość 5 % uzyskano na podstawie danych pochodzących z wybranej grupy państw. Oznacza to, że pojazdy zarejestrowane w innym państwie wykonują 5 % wszystkich pojazdokilometrów na drogach danego państwa. Odsetek ten wynosi we Francji 5,5 % (30 miliardów pojazdokilometrów), w Niemczech 3,9 % , w Niderlandach 4,1 % a w Wlk. Brytanii 3,9 %.

2 2,5% w Danii, 4% w Finlandii, 6% w Niderlandach, 8% w Katalonii (Hiszpania), 14% w Belgii, 15% we Francji oraz 30% w Luksemburgu.

3 We Francji odsetek kierowców nierezydentów w ruchu drogowym wynosi 5,5 %, ale są oni sprawcami 15 % wykroczeń. Odpowiednie dane liczbowe dla Niderlandów to 4,1 % udział w ruchu drogowym i 6 % udział w wykroczeniach (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Niderlandy).

wpływem alkoholu.

Wniosek nie uwzględnia harmonizacji przepisów ruchu drogowego, ani też harmonizacji kar za wykroczenia drogowe, ponieważ kwestie te powinny zostać pozostawione w gestii państw członkowskich. Ogranicza się on do przepisów o charakterze czysto administracyjnym, które mają na celu stworzenie skutecznego i efektywnego systemu transgranicznego egzekwowania prawa w zakresie głównych wykroczeń drogowych. Nie kłóci się on z kompetencjami państw członkowskich w kwalifikowaniu tych wykroczeń jako administracyjnych lub karnych. Nie jest on również sprzeczny z przepisami państw członkowskich określającymi, kto powinien ponieść odpowiedzialność za wykroczenia, o których mowa.

Tekst ten ma zastosowanie bez wprowadzania rozróżnienia między wykroczeniami i przestępstwami, o których mowa, na karne i administracyjne, w zależności od ich kwalifikacji prawnej, ponieważ sytuacja w tym zakresie jest różna w poszczególnych państwach członkowskich; proponowane przepisy mogą być bezpośrednio stosowane niezależnie od kwalifikacji prawnej.

Biorąc pod uwagę wszystkie te ograniczenia, wniosek w pełni uwzględnia zasadę pomocniczości.

Zaproponowany system pozostaje zgodny z tradycyjnym sposobem postępowania w przypadku transgranicznych wykroczeń i przestępstw. Są one ścigane przez państwo członkowskie, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie. Wartością dodaną wniosku jest wprowadzenie obecnie nieistniejącego mechanizmu, za pomocą którego zainteresowane organy mogą ustalić tożsamość sprawców z zagranicy i egzekwować wobec nich prawo.

Wniosek nie zakłóca stosowania decyzji ramowej Rady 2005/214/WSiSW w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do kar o charakterze pieniężnym (trzeci filar). Zaproponowana dyrektywa ma zastosowanie do etapu poprzedzającego nałożenie kary, podczas gdy decyzja ramowa ma zastosowanie w przypadku, gdy sprawca nie uiszcza kary i zostaje wezwany do zapłaty prawomocnym orzeczeniem.

- **Kontekst ogólny**

W latach 2001-2007 dokonywano coraz mniejszych postępów w zakresie zmniejszania liczby ofiar śmiertelnych. W 2007 r. nie dokonano żadnego postępu; wskaźnik zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w UE wyniósł 0%.

Dostępne dane wykazują, że główną przyczyną śmiertelnych wypadków jest nadmierna prędkość, jazda pod wpływem alkoholu oraz niestosowanie pasów bezpieczeństwa. Przyczyny te były takie same w 1999 r. i od tego czasu sytuacja nie uległa zmianie.

Zgodnie z przeprowadzoną w 2007 r. oceną skutków przedstawiającą szacunkowe dane na rok 2004, w przypadku 30% wszystkich ofiar przyczyną śmiertelnego wypadku była nadmierna prędkość, w przypadku 25% - jazda pod wpływem alkoholu, w przypadku 17% - niestosowanie pasów bezpieczeństwa, a w przypadku ok. 4% - niezatrzymanie się na czerwonym świetle. Innymi słowy przyczyną około 75% śmiertelnych ofiar na drogach jest jedno (lub kilka) z tych czterech przestępstw lub wykroczeń drogowych.

W dniu 21 października 2003 r. Komisja przyjęła zalecenie w sprawie środków wykonawczych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (2004/345/WE), które zawiera najlepsze praktyki w dziedzinie egzekwowania prawa w związku z tymi trzema głównymi wykroczeniami. Dotychczasowa tendencja w zakresie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych wskazywałaby, że zalecenie to, nie będąc wiążącym instrumentem, nie jest wystarczające do osiągnięcia celów zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar na drogach.

Jeżeli nie zostaną podjęte działania, bardzo prawdopodobne jest, że wyznaczony cel nie zostanie osiągnięty.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Zalecenie Komisji z dnia 21 października 2003 r. w sprawie środków wykonawczych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do nadmiernej prędkości, jazdy pod wpływem alkoholu i niestosowania pasów bezpieczeństwa koncentruje się na najlepszych praktykach w zakresie egzekwowania prawa, a w mniejszym stopniu podejmuje transgraniczne kwestie egzekwowania prawa. Aktualny wniosek skupia się na kwestiach transgranicznych; nie podejmuje jednak zagadnienia praktyk egzekwowania jako takich. Główne podobieństwo tych dwóch aktów polega na tym, że oba podejmują kwestię egzekwowania prawa w związku z na ogół tymi samymi wykroczeniami drogowymi.

- **Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii**

Zaproponowane działania są zgodne ze strategiami politycznymi UE w zakresie zdrowia ludzkiego i środowiska. Będą one również uzupełnieniem decyzji ramowej Rady 2005/214/WSiSW w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do kar o charakterze pieniężnym, która ustanawia mechanizm transgranicznego uznawania i wykonania prawomocnych orzeczeń w sprawie kar pieniężnych, między innymi za popełnienie przestępstwa lub wykroczenia drogowego.

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Konsultacje z zainteresowanymi stronami prowadzone były począwszy od wczesnych etapów projektu. W 2004 r. w ramach projektu SARTRE 3 (Społeczne postawy wobec zagrożeń w ruchu drogowym w Europie) zbadano poglądy 24 000 obywateli UE na temat środków egzekwowania prawa w zakresie bezpieczeństwa drogowego.

W dniu 20 lipca 2006 r. odbyło się posiedzenie z udziałem grupy ekspertów, utworzonej w związku z zaleceniem Komisji z dnia 21 października 2003 r. w sprawie środków wykonawczych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego celem było przedyskutowanie celów i zasięgu działań regulacyjnych podejmowanych na poziomie UE.

Ponadto odbyły się różne posiedzenia dwustronne z szeregiem zainteresowanych stron, zwłaszcza z państwami członkowskimi i organami wykonawczymi.

W dniach 6 listopada – 19 stycznia 2007 r. przeprowadzono badanie opinii publicznej za pośrednictwem strony „Europa" prowadzonej przez Komisję Europejską, zgodnie ze stosownymi normami Komisji. Ogółem otrzymano 54 uwag od różnych zainteresowanych stron. Wszystkie te uwagi zamieszczone zostały na stronie internetowej poświęconej bezpieczeństwu ruchu drogowego na portalu Komisji „Europa".

W dniu 27 lutego 2007 r. odbyło się posiedzenie, do udziału w którym zostali zaproszeni wszyscy autorzy uwag i wszystkie państwa członkowskie.

Komisja sporządziła kwestionariusz skierowany do policyjnych służb drogowych, którego celem było zgromadzenie informacji na temat egzekwowania prawa ruchu drogowego w Europie. Kwestionariusz wypełniło dwadzieścia jeden państw, a odpowiedzi zostały wykorzystane jako podstawa do dyskusji panelowej, do udziału w której zostały zaproszone policyjne służby drogowe w celu przedstawienia swoich uwag w związku z działaniami UE.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia

Wszyscy uczestnicy zgodzili się co do definicji problemu i planowanych działań UE: zwiększenie bezpieczeństwa drogowego poprzez wzmocnienie środków egzekwowania prawa, zarówno pod względem ich treści, jak i kwestii proceduralnych. Jednakże nie osiągnięto porozumienia co do kształtu odpowiednich ram prawnych. Odpowiedzi te muszą zostać wzięte pod uwagę.

W dniach od 6 listopada do 19 stycznia 2007 r. przeprowadzono otwarte konsultacje za pośrednictwem internetu. Komisja otrzymała 54 odpowiedzi. Wyniki konsultacji dostępne są na stronie internetowej http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Dziedziny nauki /obszary wiedzy specjalistycznej

Bezpieczeństwo drogowe oraz egzekwowanie prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego.

Zastosowana metodyka

Spotkania z ekspertami z państw członkowskich; konsultacje i spotkania z zainteresowanymi stronami; różne projekty badawcze; inne projekty i badania.

Główne organizacje/eksperci, z którymi przeprowadzono konsultacje

Urzędnicy ds. polityki transportowej oraz funkcjonariusze organów ścigania z państw członkowskich, TOSPOL (Europejska Organizacja Policji Ruchu Drogowego) i Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu.

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

Istnienie potencjalnie dużych zagrożeń o nieodwracalnych skutkach nie zostało wymienione.

Zgodzono się jednomyślnie co do faktu, iż zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar na drogach, która obecnie jest nie do zaakceptowania, nie będzie możliwe, jeżeli nie zostaną podjęte dalsze działania polegające na poprawie egzekwowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa drogowego, zgodnie z celami popieranymi przez wszystkie instytucje UE. Nie osiągnięto porozumienia co do środków prawnych, które byłyby odpowiednie w dążeniu do tego celu.

Sposoby udostępnienia opinii ekspertów

Odpowiedzi zainteresowanych stron na dokument będący podstawą konsultacji zostały zamieszczone na stronie internetowej:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation

- **Ocena skutków**

W ocenie skutków wzięto pod uwagę pięć możliwości, z których każda obejmuje zarówno transgraniczne środki egzekwowania prawa, jak i dobre praktyki w zakresie egzekwowania prawa, które mają zostać wdrożone w państwach członkowskich.

Wariant pierwszy polega na utrzymaniu obecnej sytuacji bez wprowadzania zmian.

W drugim wariancie prawo egzekwowane jest wobec zamieszkałych w innym państwie sprawców wykroczeń drogowych od momentu ponownego wjazdu do państwa, w którym zostało popełnione wykroczenie, we współpracy z państwem zamieszkania. Wariant ten wiąże się ze środkami nieregulacyjnymi, które mogłyby być przyjęte bez konieczności żadnych zmian w istniejącym prawodawstwie i bez wprowadzania nowego prawodawstwa na poziomie UE. W zaleceniu Komisji w sprawie środków wykonawczych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (2004/345/WE) zachęca się państwa członkowskie do stosowania najlepszych praktyk w zakresie środków wykonawczych. W kontekście transgranicznego egzekwowania prawa udoskonalone zostały krajowe przepisy.

Wariant trzeci i czwarty również wiążą się ze środkami nieregulacyjnymi służącymi egzekwowaniu prawa, w oparciu o istniejące zalecenie Komisji. Jeżeli chodzi o transgraniczne egzekwowanie prawa, trzeci wariant polega na stworzeniu elektronicznej sieci wymiany danych, która miałaby na celu identyfikowanie właścicieli pojazdu; wariant czwarty opiera się na wzajemnym uznawaniu dowodów i przekazywaniu właściwych danych władzom państwa, w którym dany pojazd jest zarejestrowany, celem ścigania wykroczeń i wykonywania kar przez te władze.

Piąty wariant opiera się również na przekazywaniu dowodów państwu zamieszkania celem transgranicznego egzekwowania prawa. Różni się on od wariantu 2, 3 i 4 tym, że obejmuje środki regulacyjne mające na celu stosowanie przez wszystkie państwa członkowskie dobrych praktyk w zakresie egzekwowania prawa. Wariant ten obejmuje również środki dotyczące standaryzacji urządzeń stosowanych w ściganiu wykroczeń.

Ostatni wariant dostarcza większych korzyści społecznych, gospodarczych i środowiskowych niż inne warianty (społeczne korzyści: zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar i rannych w wypadkach drogowych; korzyści gospodarcze: znaczne korzyści finansowe płynące ze zmniejszenia liczby wypadków, w związku z tym mniejsze szkody osobowe i materialne, a także korzyści związane z karami pieniężnymi; korzyści dla środowiska: dzięki obniżeniu prędkości, a tym samym mniejsze zanieczyszczenie i mniejsze zużycie paliwa).

Jednakże na obecnym etapie rozwoju prawa wspólnotowego wariant piąty jest niewykonalny, ponieważ jego treść jest sprzeczna z zasadą pomocniczości oraz, z proceduralnego punktu widzenia, nakłada się na decyzję ramową Rady 2005/214/WSiSW w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do kar o charakterze pieniężnym. W związku z tym zaproponowane działania opierają się na wariancie 3. Jego celem jest stworzenie systemu wymiany stosownych danych pomiędzy państwami członkowskimi w celu ułatwienia nakładania kar za niektóre przestępstwa lub wykroczenia drogowe popełnione w danym państwie członkowskim z udziałem pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim. W przeciwieństwie do wariantu 4, postępowanie w związku z popełnionymi wykroczeniami i przestępstwami pozostawione jest w gestii państwa członkowskiego, w którym wykroczenie lub przestępstwo zostało popełnione. Omawiany wariant obejmuje różne etapy począwszy od momentu odnotowania danego przestępstwa lub wykroczenia do wysłania posiadaczowi dowodu rejestracyjnego pojazdu zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia. Nie obejmuje on przypadków, w których adresat odmówił zapłacenia kary i jest wezwany do zapłaty prawomocnym orzeczeniem, ponieważ wyżej wspomniana decyzja ramowa Rady 2005/214/WSiSW przewiduje wzajemne uznawanie i wykonanie takich prawomocnych orzeczeń.

Komisja przeprowadziła ocenę skutków zgodnie z programem pracy; sprawozdanie z oceny skutków jest dostępne pod nr ref. SEC(2007)XXX.

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Krótki opis proponowanych działań**

Wniosek wprowadza mechanizm techniczny i instrumenty prawne niezbędne do prowadzenia działań w zakresie transgranicznego egzekwowania prawa w związku z przestępstwami lub wykroczeniami drogowymi, które zagrażają bezpieczeństwu drogowemu.

Zaproponowana procedura przewiduje, że wymiana informacji pomiędzy państwami członkowskimi rozpoczyna się w momencie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia w danym państwie członkowskim z udziałem pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim. Państwo członkowskie, w którym dokonano wykroczenia, przesyła numer rejestracyjny pojazdu i inne stosowne informacje innym państwom członkowskim, lub państwu zamieszkania, jeżeli możliwe jest ono do ustalenia, oraz zwraca się o informacje dotyczące właściciela pojazdu. Wymiana informacji między państwami członkowskimi odbywa się za pośrednictwem sieci elektronicznej. Po otrzymaniu wymaganych informacji państwo, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie, wysyła zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia właścicielowi pojazdu wykorzystując standardowy formularz z załącznika.

Dokument ten zawiera informacje niezbędne do dokonania płatności oraz informację o wysokości kwoty do zapłaty, także o możliwościach zakwestionowania kary i odwołania się. W ostateczności, w przypadku nieziszczenia kary przez sprawcę wykroczenia może mieć zastosowanie decyzja ramowa Rady 2005/214/WSiSW w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do kar o charakterze pieniężnym. Wniosek obejmuje przestępstwa lub wykroczenia nadmiernej prędkości, jazdy pod wpływem alkoholu, niestosowania pasów bezpieczeństwa i niezatrzymania się na czerwonym świetle.

Komisję wspomagać będzie Komitet ds. egzekwowania prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego, który zajmować się będzie opracowaniem wspólnych zasad dotyczących wymiany informacji za pośrednictwem narzędzi elektronicznych. Komitet będzie również zaangażowany w ewentualne dostosowanie formularza zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia.

- **Podstawa prawna**

Podstawą prawną dla podejmowania działań na poziomie UE w zakresie bezpieczeństwa drogowego jest artykuł 71 ust. 1 Traktatu WE, który przewiduje, że „Rada, stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w artykule 251 […], c) ustanawia środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu."

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, o ile wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą zostać osiągnięte w sposób zadowalający poprzez działania państw członkowskich z następujących względów:

Okazuje się, że pomimo zalecenia Komisji w sprawie najlepszych praktyk w zakresie środków wykonawczych (październik 2003 r.), państwom członkowskim UE nie uda się osiągnąć wspólnego celu polegającego na zmniejszeniu o połowę do 2010 r. liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Obecnie ryzyko poniesienia śmierci na drodze jest w niektórych państwach prawie pięciokrotnie wyższe niż w innych państwach. Państwa stosujące dobre praktyki dotyczące egzekwowania prawa mają zwykle lepsze wyniki w zakresie bezpieczeństwa drogowego niż państwa, które tych

praktyk nie stosują.

Urządzenia automatyczne okazały się ważnym elementem w ulepszaniu egzekwowania prawa i istotne jest, by ułatwić ich funkcjonowanie. Jeżeli chodzi na przykład o nadmierną prędkość, państwa wykorzystujące wiele automatycznych urządzeń pomiaru prędkości, jak Holandia i Wielka Brytania, charakteryzują się na ogół małą liczbą ofiar śmiertelnych na drogach (odpowiednio 46 i 56 ofiar na milion mieszkańców), podczas gdy państwa dysponujące niewielką liczbą tych urządzeń, jeżeli w ogóle je posiadają, jak np. Polska i Republika Czeska, zwykle mają o wiele wyższe wskaźniki zabitych na drogach (odpowiednio 143 i 126 ofiar na milion mieszkańców). (Liczby te dotyczą roku 2005). Podobnie w przypadku jazdy pod wpływem alkoholu państwa, w których przeprowadza się wiele alkotestów, mają lepsze wyniki w zakresie bezpieczeństwa drogowego niż te, które przeprowadzają ich mniej.

Jednakże biorąc pod uwagę fakt, że ze względu na zasadę pomocniczości uznaje się zasadniczo, że praktyki państw członkowskich w zakresie stosowania i wykonania na ich własnym terytorium leżą w zakresie ich kompetencji celem wniosku nie jest narzucanie wymogów w zakresie metod egzekwowania prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego jako takich. Wniosek koncentruje się na umożliwieniu transgranicznego egzekwowania prawa, do którego państwom członkowskim jak dotąd nie udało się doprowadzić za pośrednictwem jednostronnych lub dwustronnych działań. Nawet jeżeli zbiór dostępnych danych nie jest pełny, wykazuje on, że popełniana jest znaczna liczba przestępstw lub wykroczeń, za które jednakże nie zostaje wymierzona kara, co odbija się niekorzystnie na efektywności i wiarygodności automatycznych środków ścigania.

Bez stosowania automatycznych urządzeń kontroli prędkości i prowadzenia w jej następstwie skutecznych procedur, w wielu przypadkach popełnianych wykroczeń nadmiernej prędkości transgraniczne egzekwowanie prawa nie będzie możliwe. Dotyczyć to będzie również transgranicznego egzekwowania prawa w zakresie wykroczenia jazdy pod wpływem alkoholu w przypadku niestosowania wyrywkowych testów na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu.

Jak stwierdzono w ocenie skutków, oczekuje się, że wdrożenie zaproponowanych przepisów dotyczących transgranicznego egzekwowania prawa doprowadzi również do stosowania przez państwa członkowskie skutecznych praktyk w zakresie egzekwowania prawa na ich własnym terytorium w związku z przestępstwami lub wykroczeniami o wymiarze wyłącznie wewnętrznym.

W odniesieniu do transgranicznego egzekwowania prawa istniejące dwustronne i inne międzyrządowe inicjatywy państw członkowskich nie są optymalnie skuteczne i prowadzą w efekcie do niewystarczającego stosowania prawa krajowego, a także do nieefektywności administracyjnej i finansowej. Pomimo iż niektóre z tych umów doprowadziły do polepszenia transgranicznego egzekwowania prawa pomiędzy zainteresowanymi państwami (zwłaszcza umowy pomiędzy Danią i Niemcami oraz między Danią i Belgią), inne mają niewielką wartość dodaną. W rezultacie bezpieczeństwo drogowe we wszystkich państwach członkowskich nie jest optymalne, a sprawcy wykroczeń są nierówno traktowani, gdyż sprawcy z zagranicy pozostają nieukarani, a sprawcy zamieszkali w danym państwie ponoszą karę. Celem wniosku jest stworzenie systemu transgranicznego systemu egzekwowania prawa dla całej UE, który rozwiązuje problemy charakterystyczne dla istniejących umów i zapobiega

dalszemu utrzymywaniu się niejednorodnego systemu różnych dwustronnych umów i innych umów międzyrządowych, który wiązałby się z nadmiernym nakładem czasu i środków i byłby mniej efektywny.

Ponadto istnieje ciągle potrzeba polepszenia wyników w zakresie bezpieczeństwa drogowego we wszystkich państwach członkowskich; potrzeba ta jest dramatyczna w państwach członkowskich, które mają obecnie złe wskaźniki bezpieczeństwa drogowego, ale istnieje także w państwach, które już teraz osiągają w tym zakresie dobre wyniki. Niepodjęcie zaproponowanych środków zaszkodziłoby wspólnemu interesowi wszystkich państw członkowskich, którym jest zmniejszenie wszędzie tam, gdzie jest to możliwe liczby ofiar śmiertelnych na drogach.

Skuteczne metody egzekwowania prawa, jeżeli są stosowane przez wszystkie państwa członkowskie, mogą znacznie przyczynić się do zmniejszenia o połowę liczby katastrof/poważnych wypadków samochodowych. Badanie oceny skutków ujawniło, że dzięki stosowaniu takich metod corocznie można ocalić do 5 000 istnień ludzkich.

Działanie Wspólnoty zapewni lepsze osiągnięcie celów wniosku z następujących względów.

Jedynie instrument UE może zapewnić spójne i skuteczne, transgraniczne i obejmujące całą UE egzekwowanie prawa w odniesieniu do przestępstw lub wykroczeń drogowych poprzez wymianę stosownych informacji z wykorzystaniem elektronicznego systemu.

Wniosek nie uwzględnia harmonizacji przepisów ruchu drogowego ani harmonizacji kar za wykroczenia drogowe, ponieważ kwestie te powinny zostać pozostawione w gestii państw członkowskich. Ogranicza się on do przepisów o charakterze czysto administracyjnym, które mają na celu stworzenie skutecznego i efektywnego systemu transgranicznego egzekwowania prawa z zakresie głównych wykroczeń drogowych. Nie kłóci się on z kompetencjami państw członkowskich w kwalifikowaniu tych wykroczeń jako administracyjnych lub karnych. Nie jest on również sprzeczny z przepisami państw członkowskich określającymi, kto powinien ponieść odpowiedzialność za wykroczenia, o których mowa. Przepisy państw członkowskich w zakresie ponoszenia odpowiedzialności w związku z wykroczeniem nadmiernej prędkości różnią się: w niektórych państwach członkowskich odpowiedzialność ponosi posiadacz dowodu rejestracyjnego pojazdu, podczas gdy w innych państwach członkowskich kierowca. Państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne wysiłki w celu zapewnienia znajomości najistotniejszych obowiązujących przepisów ruchu drogowego wśród przejeżdżających przez ich terytorium kierowców z innych państw członkowskich, zwłaszcza w zakresie ograniczeń prędkości i maksymalnego stężenia alkoholu we krwi lub jego zawartości wydychanym powietrzu.

W zawiadomieniu o popełnieniu wykroczenia lub przestępstwa wysłanym do posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu wzywa się go do udzielenia szczegółowych informacji dotyczących osoby, która kierowała pojazdem w momencie wykrycia wykroczenia, w przypadku, gdy posiadacz odmawia zapłacenia kary. Jeżeli z odpowiedzi udzielonej przez posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu wynika, że wykroczenie popełnił inny kierowca, a nie posiadacz dowodu rejestracyjnego, decyzja o kontynuowaniu postępowania przeciwko kierowcy należy do państwa, w którym zostało popełnione wykroczenie.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Forma dyrektywy jest najprostszą możliwą formą osiągnięcia celów wniosku.

Wniosek obejmuje wyłącznie egzekwowanie prawa w związku z wykroczeniami drogowymi, natomiast nie dotyczy harmonizacji przepisów ruchu drogowego, postępowania karnego ani kar, ponieważ nie jest to konieczne do osiągnięcia wymaganych rezultatów. Nie obejmuje on przypadków, w których adresat odmówił zapłacenia kary pieniężnej i jest wezwany do zapłaty prawomocnym orzeczeniem, ponieważ decyzja ramowa Rady 2005/214/WSiSW w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do kar o charakterze pieniężnym przewiduje wzajemne uznawanie i wykonanie takich prawomocnych orzeczeń.

Jak przedstawiono w ocenie skutków, obciążenie finansowe i administracyjne związane z tym wnioskiem jest bardzo niewielkie. Ponadto już istniejący system informacji UE zostanie wykorzystany i rozszerzony w celu wymiany informacji służących transgranicznemu egzekwowaniu prawa. Wpłynie to również na zmniejszenie kosztów.

- **Wybór instrumentów**

Proponowany instrument: dyrektywa.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów.

Istniejące zalecenie Komisji okazało się nie być wystarczające do osiągnięcia obranego celu. W podobnym, a nawet jeszcze większym stopniu niewystarczająca jest współregulacja i samoregulacja. Regulacja byłaby zbyt nakazowa i niekoniecznie odpowiadałaby istniejącym organom prawa krajowego.

4) WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek ma wpływ na budżet ze względu na utworzenie i funkcjonowanie Komitetu zarządzającego dyrektywą.

5) INFORMACJE DODATKOWE

- **Symulacja, faza pilotażowa i okres przejściowy**

System wymiany informacji zostanie rozwinięty i przetestowany najpóźniej dwa lata po wejściu w życie dyrektywy.

- **Uproszczenie**

Wniosek przewiduje uproszczenie procedur administracyjnych organów władzy publicznej (UE i krajowych) np. poprzez usprawnienie wymiany informacji w ramach jednego protokołu.

W celu skutecznego nadania biegu postępowaniu w sprawie wysokiej liczby wykroczeń drogowych, takich jak nadmierna prędkość, istnieje potrzeba ustanowienia uproszczonych procedur rozpatrywania tych wykroczeń, które będą spójne z karami. Obecnie państwa członkowskie nie opracowały jeszcze takich procedur, lub też procedury jakimi dysponują różnią się w zależności od istniejących dwustronnych i wielostronnych umów. Państwa członkowskie, o których mowa, będą zachęcane do wprowadzenia takich procedur, jako elementu zależnego od spodziewanego wzrostu wykorzystania automatycznych urządzeń kontroli prędkości, który będzie konsekwencją zaproponowanych działań.

- **Tabela korelacji**

Państwa członkowskie mają obowiązek przekazania Komisji tekstu przepisów krajowych przyjętych w celu transpozycji dyrektywy oraz tabeli korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien obejmować Europejski Obszar Gospodarczy.

2008/0062 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

wprowadzająca ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1 lit. c),

uwzględniając wniosek Komisji[4],

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[5],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[6],

po konsultacji z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu[7],

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Unia Europejska prowadzi politykę mająca na celu poprawę bezpieczeństwa drogowego, przyjmując za cel zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych, rannych oraz strat materialnych. Spójne egzekwowanie kar nakładanych na sprawców przestępstw i wykroczeń drogowych, które uznawane są za znaczne zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, jest ważnym narzędziem w dążeniu do tego celu.

(2) Jednakże z powodu braku odpowiednich mechanizmów sankcje w postaci kar pieniężnych za niektóre wykroczenia drogowe często nie są egzekwowane, jeżeli przestępstwo lub wykroczenie popełnione zostało z udziałem pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim niż państwo, w którym popełniono wykroczenie.

---

4 Dz.U. C […] z […], s. […].
5 Dz.U. C […] z […], s. […].
6 Dz.U. C […] z […], s. […].
7 Dz.U. C […] z […], s. […].

(3) W celu polepszenia bezpieczeństwa drogowego w całej Unii Europejskiej oraz zapewnienia równego traktowania sprawców zamieszkałych i niezamieszkałych w państwie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, egzekwowanie prawa powinno być ułatwione niezależnie od tego, w jakim państwie członkowskim zarejestrowany jest pojazd, z udziałem którego popełniono przestępstwo bądź wykroczenie. W tym celu powinien zostać utworzony system transgranicznej wymiany informacji.

(4) System taki ma szczególne znaczenie w związku z przestępstwami i wykroczeniami drogowymi rejestrowanymi przez automatyczne urządzenia, jak nadmierna prędkość lub niezatrzymanie się na czerwonym świetle, w przypadku których tożsamość sprawcy wykroczenia nie może być natychmiast ustalona. Jest on również użyteczny z punktu widzenia postępowania w sprawie wykroczeń i przestępstw, w ramach którego konieczne może być sprawdzenie szczegółowych informacji dotyczących rejestracji pojazdu w przypadku zatrzymania pojazdu. Dotyczy to zwłaszcza jazdy pod wpływem alkoholu.

(5) Objęcie tym systemem określonych typów przestępstw lub wykroczeń drogowych powinno odzwierciedlać powodowany przez nie poziom zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a system powinien obejmować przestępstwa i wykroczenia, które kwalifikowane są jako przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie wszystkich państw członkowskich. W związku z tym należy przewidzieć przepisy dotyczące nadmiernej prędkości, jazdy pod wpływem alkoholu, niestosowania pasów bezpieczeństwa oraz niezatrzymania się na czerwonym świetle. Komisja będzie w dalszym ciągu kontrolowała sytuację w całej UE w zakresie innych wykroczeń i przestępstw drogowych o poważnych skutkach dla bezpieczeństwa drogowego oraz, w razie potrzeby, rozpatrzy możliwość zaproponowania przeglądu dyrektywy w celu objęcia jej zakresem takich wykroczeń i przestępstw jak, jazda pod wpływem narkotyków, korzystanie z telefonu komórkowego w trakcie prowadzenia pojazdu oraz prowadzenie nieubezpieczonego pojazdu.

(6) W celu zapewnienia skuteczności systemu egzekwowania prawa, powinien on obejmować etapy począwszy od wykrycia przestępstwa lub wykroczenia do wysłania posiadaczowi dowodu rejestracyjnego odnośnego pojazdu zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia drogowego, opartego na standardowym formularzu. Po wydaniu prawomocnego orzeczenia zastosowanie ma decyzja ramowa Rady 2005/214/WSiSW w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do kar o charakterze pieniężnym[8] .

(7) Następnie należy niezwłocznie przeprowadzić transgraniczną wymianę informacji za pośrednictwem narzędzi elektronicznych. W tym celu należy stworzyć elektroniczną sieć UE.

[8] Dz.U. L 76, z 22.3.2005, s. 16.

(8) Z uwagi na fakt, że dane związane z identyfikacją sprawcy wykroczenia są danymi osobowymi, państwa członkowskie muszą podjąć środki niezbędne do zagwarantowania zgodności z dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych[9].

(9) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji[10].

(10) W szczególności Komisja powinna otrzymać uprawnienia do przyjęcia środków dotyczących dostosowania załącznika. Ponieważ środki te mają ogólny zasięg i służą zmianom innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

(11) Ponieważ cele planowanego działania, czyli ułatwienia transgranicznego egzekwowania prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego, nie mogą zostać osiągnięte w wystarczający sposób przez państwa członkowskie i ze względu na skalę i efekty działania mogą być skuteczniej osiągnięte na szczeblu wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności ustanowioną w wymienionym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

Przepisy ogólne

Artykuł 1
Przedmiot i zakres

1. Niniejsza dyrektywa ustanawia system mający na celu ułatwienie transgranicznego egzekwowania kar za następujące przestępstwa i wykroczenia drogowe:

a) nadmierna prędkość;

d) jazda pod wpływem alkoholu;

---

[9] Dz.U. L 281, z 23.11.1995, s. 31

[10] Dz.U. L 184, z 17.7.1999, s. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, s. 11).

b) niestosowanie basów bezpieczeństwa;

c) niezatrzymanie się na czerwonym świetle.

2. Dyrektywa ta ma zastosowanie, o ile kara, która ma zostać nałożona za dane przestępstwo lub wykroczenie, ma charakter pieniężny lub obejmuje karę pieniężną.

Artykuł 2
Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

(a) „posiadacz" oznacza osobę będącą posiadaczem dowodu rejestracyjnego danego pojazdu;

(b) „państwo popełnienia przestępstwa lub wykroczenia" oznacza państwo członkowskie, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie;

(c) „państwo zamieszkania" oznacza państwo członkowskie, w którym zarejestrowany jest pojazd, z którego udziałem zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie;

(d) „właściwy organ" oznacza organ odpowiedzialny za krajową bazę dowodów rejestracyjnych pojazdów;

(e) „nadmierna prędkość" oznacza przekroczenie ograniczeń prędkości obowiązujących na danej drodze lub dla danego pojazdu w państwie, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie;

(f) „jazda pod wpływem alkoholu" oznacza prowadzenie pojazdu przez kierowcę, u którego poziom alkoholu we krwi przekracza maksymalny dopuszczalny poziom obowiązujący w państwie, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie;

(g) „niestosowanie pasów bezpieczeństwa" oznacza niedostosowanie się do wymogu zapięcia pasów bezpieczeństwa lub systemów mocowania dla dzieci, w przypadkach, gdy korzystanie z tego wyposażenia jest obowiązkowe zgodnie z dyrektywą Rady 91/671/EWG[11] lub z prawem krajowym w państwie, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie;

(h) „niezatrzymanie się na czerwonym świetle" oznacza wykroczenie przejazdu na czerwonym świetle, zgodnie z jego definicją w prawie państwa, w którym zostało popełnione wykroczenie.

---

[11] Dyrektywa Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach poniżej 3,5 tony (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s.26) zmieniona dyrektywą 2003/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 115 z 9.5.2003, s. 63).

ROZDZIAŁ II

PRZEPISY UŁATWIAJĄCE TRANSGRANICZNE EGZEKWOWANIE PRAWA

Artykuł 3
Procedura wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi

1. W przypadku, gdy przestępstwo lub wykroczenie zostało popełnione w danym państwie członkowskim z udziałem pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim oraz gdy kara nie została wyegzekwowana a sprawa zamknięta bezpośrednio przez właściwy organ odpowiedzialny za ściganie wykroczeń w państwie, w którym przestępstwo lub wykroczenie zostało popełnione, właściwy organ w tym państwie wysyła numer rejestracyjny pojazdu i informację dotyczącą miejsca i daty popełnienia przestępstwa lub wykroczenia właściwemu organowi w tym innym państwie członkowskim lub w państwie zamieszkania, jeżeli jego ustalenie jest możliwe. Dokonuje tego w tych samych okolicznościach i na takich samych warunkach, na jakich wykroczenie to byłoby ścigane, gdyby zostało popełnione z udziałem pojazdu zarejestrowanego na własnym terytorium danego państwa członkowskiego.

2. Właściwy organ w państwie zamieszkania przekazuje bezzwłocznie następujące informacje wyłącznie właściwemu organowi w państwie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia:

a) marka i model pojazdu o danym numerze rejestracyjnym;

b) w przypadku, gdy posiadacz dowodu rejestracyjnego danego pojazdu jest osobą fizyczną, nazwisko, adres, data i miejsce urodzenia;

c) w przypadku, gdy posiadacz dowodu rejestracyjnego danego pojazdu jest osobą prawną, nazwa i adres.

3. Właściwy organ drugiego państwa członkowskiego nie przechowuje informacji przesłanych przez państwo popełnienia wykroczenia.

Artykuł 4
Korzystanie z sieci elektronicznej

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia prowadzenia wymiany informacji opisanej w art. 3 za pośrednictwem narzędzi elektronicznych. W tym celu państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić utworzenie opartej na wspólnych zasadach unijnej sieci elektronicznej, nie później niż w ciągu 12 miesięcy od upływu terminu wskazanego w art. 9 ust. 1.

2. Komisja przyjmuje wspólne zasady dotyczące wdrażania ust. 1 przed upływem terminu wskazanego w art. 9 ust. 1, zgodnie z procedurą regulacyjna przewidzianą w art. 8 ust. 2.

Wspólne zasady obejmują w szczególności następujące kwestie:

a) format danych podlegających wymianie;

b) procedury techniczne dotyczące elektronicznej wymiany danych pomiędzy państwami członkowskimi.

Artykuł 5
Zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia

1. Po otrzymaniu informacji przewidzianej w art. 3 ust. 2 organ, który w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia jest odpowiedzialny za ściganie przestępstw lub wykroczeń objętych zakresem niniejszej dyrektywy, wysyła posiadaczowi zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia. Zawiadomienie sporządzane jest w oparciu o formularz przedstawiony w załączniku.

2. Zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia zawiera opis istotnych szczegółów związanych z danym przestępstwem lub wykroczeniem oraz wysokość kary pieniężnej, którą posiadacz jest zobowiązany zapłacić, a także informację o możliwościach odwołania się od decyzji nakładającej karę pieniężną oraz o procedurze, zgodnie z którą należy postępować w przypadkach sporu i odwołania się.

3. W zawiadomieniu o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia informuje się posiadacza o konieczności wypełnienia formularza odpowiedzi w przypadku, gdy nie zamierza on zapłacić kary.

4. Zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia powinno zostać skierowane do posiadacza w języku urzędowym lub w językach urzędowych państwa zamieszkania, określonych przez to państwo.

5. Komisja może dostosować formularz zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia w celu uwzględnienia zamian technicznych. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 8 ust. 3.

Artykuł 6
Organy centralne

1. Każde państwo członkowskie wyznacza organ centralny, którego zadaniem jest wspomaganie stosowania niniejszej dyrektywy.

2. Każde państwo członkowskie informuje Komisję w ciągu sześciu miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy o nazwach i adresach organów centralnych wyznaczonych zgodnie z niniejszym artykułem.

3. Komisja przekazuje informacje określone w ust. 2 pozostałym państwom członkowskim.

Artykuł 7

Prawo do dostępu do danych oraz do występowania o ich korektę i usunięcie

1. Bez uszczerbku dla prawa przysługującego osobom, których dane dotyczą, na mocy przepisów krajowych zgodnie z art. 12 lit. a) dyrektywy 95/46/WE, każda osoba ma prawo do uzyskania informacji w sprawie dotyczących jej danych osobowych zarejestrowanych w państwie zamieszkania, które zostały przekazane wnioskującemu o nie państwu członkowskiemu.

2. Bez uszczerbku dla przestrzegania wymogów proceduralnych dotyczących mechanizmów odwoływania się i dochodzenia roszczeń obowiązujących w zainteresowanych państwach członkowskich, każda zainteresowana osoba ma prawo do uzyskania sprostowania wszelkich nieprawidłowych danych osobowych lub bezzwłocznego usunięcia wszelkich danych zarejestrowanych bezprawnie.

3. Osoby, których dane dotyczą, mogą dochodzić praw wskazanych w ust. 2 wobec organu centralnego ich państwa zamieszkania.

ROZDZIAŁ III

PROCEDURA KOMITETOWA

Artykuł 8

Komitet

1. Komisję wspomaga Komitet ds. egzekwowania prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust.1 - 4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 9
Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej dwanaście miesięcy od dnia jej wejścia w życie. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

   Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 10

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

Artykuł 11

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

FORMULARZ zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia,

o którym mowa w art. 5

[STRONA TYTUŁOWA]

[Nazwisko/nazwa, adres i numer telefonu nadawcy] [Nazwisko/nazwa i adres adresata]

ZAWIADOMIENIE

o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia drogowego w ..... [nazwa państwa członkowskiego, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie]

[powyższy tekst zamieszczony jest na stronie tytułowej we wszystkich oficjalnych językach UE]

Strona 2

W dniu [data .....] popełnione zostało wykroczenie drogowe z udziałem pojazdu o numerze rejestracyjnym ....., marki ....., model ....., które zostało wykryte przez .....[nazwa właściwego organu].

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

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

Wysokość kary pieniężnej odpowiadającej temu wykroczeniu wynosi .....€ / waluta krajowa.

Termin płatności upływa z dniem .....

Jeżeli nie uiści Pan/Pani kary pieniężnej, jest Pan/Pani zobowiązany(-a) do wypełnienia załączonego formularza odpowiedzi (strona 4) i wysłania go na wskazany adres.

---

strona 3

Istotne szczegóły dotyczące przestępstwa lub wykroczenia

a) Dane pojazdu, z udziałem którego zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie:

numer rejestracyjny:

państwo rejestracji:

marka i model:

b) Dane dotyczące przestępstwa lub wykroczenia:

miejsce, dzień i godzina popełnienia przestępstwa lub wykroczenia:

charakter i kwalifikacja prawna przestępstwa lub wykroczenia:

nadmierna prędkość, jazda pod wpływem alkoholu, niezastosowanie pasów bezpieczeństwa lub niezastosowanie systemu mocowania dla dzieci, niezatrzymanie się na czerwonym świetle[12]

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[13]

typ urządzenia do wykrywania nadmiernej prędkości, jazdy pod wpływem alkoholu, niezatrzymania się na czerwonym świetle lub niestosowania pasów bezpieczeństwa[14]:

specyfikacja urządzenia:

numer identyfikacyjny urządzenia:

data ważności ostatniego pomiaru:

d) Wynik zastosowania urządzenia:

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

prędkość maksymalna:

zmierzona prędkość:

zmierzona prędkość dostosowana z uwzględnieniem marginesu błędu:

---

12 Niepotrzebne skreślić.

13 Nie dotyczy, jeżeli nie było stosowane żadne urządzenie.

14 Niepotrzebne skreślić.

Formularz odpowiedzi

(proszę wypełnić drukowanymi literami i zaznaczyć właściwą opcję)

A. Tożsamość kierowcy:

- nazwisko i imię:

- miejsce i data urodzenia:

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

- adres:

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 przestępstwa lub 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 państwie, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie.
Jeżeli wykroczenie w tej sprawie nie jest ścigane, zostanie Pan/Pani o tym poinformowany(-a) w ciągu 60 dni od dnia wpłynięcia formularza odpowiedzi.

Jeżeli wykroczenie w tej sprawie jest ścigane, zastosowanie ma następująca procedura:

[Wypełnia państwo, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie: procedura, jaka zostanie zastosowana, szczegółowe informacje dotyczące możliwości i procedury odwołania się od decyzji o wszczęciu postępowania w tej sprawie. Te szczegółowe informacje obejmują w każdym przypadku: nazwę i adres organu odpowiedzialnego za prowadzenie postępowania w tej sprawie; termin płatności; nazwę i adres odnośnego organu odwoławczego; ostateczny termin składania odwołania].

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. TYTUŁ WNIOSKU:

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego

2. STRUKTURA ABM/ABB

Dziedzina/dziedziny polityki, których dotyczy wniosek i powiązane działanie/działania:

Transport drogowy – bezpieczeństwo drogowe

3. POZYCJE W BUDŻECIE

3.1. Pozycje w budżecie (pozycje operacyjne i powiązane pozycje pomocy technicznej i administracyjnej (dawniej pozycje B..A)), wraz z treścią:

3.2. Czas trwania działania i wpływu finansowego:

Czas nieokreślony

3.3. Informacje budżetowe:

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków		Nowe	Wkład EFTA	Wkład krajów ubiegających się o członkostwo	Dział w perspektywie finansowej

4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

4.1. Zasoby finansowe

4.1.1. Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja nr		Rok 2012	2013	2014	2015	2016	2017 i później	Razem
Wydatki operacyjne[15]									
Środki na zobowiązania (CA)	8.1.	a							
Środki na płatności (PA)		b							
Wydatki administracyjne w ramach kwoty referencyjnej[16]									
Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4.	c							
KWOTA REFERENCYJNA OGÓŁEM									
Środki na zobowiązania		a+c							
Środki na płatności		b+c							
Wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej[17]									
Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Wydatki administracyjne, inne niż koszty zasobów ludzkich i powiązane koszty, nieuwzględnione w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
Indykatywne koszty finansowe interwencji ogółem									
OGÓŁEM CA w tym koszty zasobów ludzkich		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

15 Wydatki niewchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xx.

16 Wydatki w ramach art. xx 01 04 w tytule xx.

17 Wydatki w ramach rozdziału xx 01 z wyłączeniem artykułu xx 01 04 lub xx 01 05.

OGÓŁEM PA w tym koszty zasobów ludzkich		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

Szczegółowe informacje dotyczące współfinansowania

Jeżeli wniosek przewiduje współfinansowanie przez państwa członkowskie lub inne organy (należy określić które), w poniższej tabeli należy przedstawić szacowany poziom współfinansowania (można dodać kolejne rubryki, jeżeli współfinansowanie mają zapewniać różne organy):

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Organ współfinansujący		Rok 2012	2013	2014	2015	2016	2017 i później	Razem
NO	f							
OGÓŁEM CA w tym współfinansowanie	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Zgodność z programowaniem finansowym

X Wniosek jest zgodny z istniejącym programowaniem finansowym.

☐ Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w perspektywie finansowej.

☐ Wniosek może wymagać zastosowania postanowień porozumienia międzyinstytucjonalnego[18] (tzn. instrumentu elastyczności lub zmiany perspektywy finansowej).

4.1.3. Wpływ finansowy na dochody

X Wniosek nie ma wpływu finansowego na dochody.

☐ Wniosek ma następujący wpływ finansowy na dochody:

[18] Patrz pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

mln EUR (do 1 miejsca po przecinku)

		Przed rozpoczęciem działania [rok n-1]	Sytuacja po rozpoczęciu działania					
Pozycja w budżecie	Dochody		[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]
	a) Dochody w wartościach bezwzględnych							
	b) Zmiana dochodów	*Δ*						

4.2. Zasoby ludzkie w przeliczeniu na pełne etaty (w tym urzędnicy, pracownicy zatrudnieni na czas określony i personel zewnętrzny) – szczegółowe informacje w pkt 8.2.1.

Zapotrzebowania na dany rok	Rok 2012	2013	2014	2015	2016	2017 i później
Zasoby ludzkie ogółem	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. OPIS I CELE

5.1. Potrzeba, która ma zostać zaspokojona w perspektywie krótko- lub długoterminowej.

Komitet wspomaga Komisję w szeregu zadań opisanych w dyrektywie, a mianowicie w: przyjmowaniu wspólnych zasad dotyczących unijnej elektronicznej sieci wymiany informacji, dostosowaniu załącznika zawierającego formularz zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia adresowany do właściciela pojazdu, z udziałem którego zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie.

5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia.

Celem poprawy bezpieczeństwa drogowego w całej Unii Europejskiej oraz zapewnienia równego traktowania sprawców zamieszkałych w danym kraju i sprawców z zagranicy, wniosek zmierza do ustanowienia systemu ułatwiającego transgraniczne egzekwowanie kar za niektóre przestępstwa i wykroczenia drogowe. Mając na uwadze, że niniejszy wniosek obejmuje poszczególne etapy począwszy od odnotowania przestępstwa lub wykroczenia do wysłania posiadaczowi dowodu rejestracyjnego pojazdu zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia, po wydaniu prawomocnego orzeczenia zastosowanie ma decyzja ramowa Rady

[19] W razie potrzeby, tzn. gdy czas trwania działania przekracza 6 lat, należy wprowadzić dodatkowe kolumny.

2005/214/WSiSW w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do kar o charakterze pieniężnym[20].

5.3. Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM (zarządzania kosztami działań).

Cel: wkład w zmniejszenie o 50% liczby śmiertelnych ofiar na drogach w UE w 2010 r. i w kolejnych latach. Wyniki stosowania dyrektywy będą monitorowane. Spodziewane wyniki: spadek liczby przestępstw i wykroczeń drogowych, zwłaszcza tych popełnianych przez sprawców z zagranicy, jako ogólna konsekwencja uświadomienia sobie przez kierowców faktu, że te przestępstwa i wykroczenia nie pozostaną nieukarane.

5.4. Metoda realizacji (indykatywna)

☐ ***Zarządzanie scentralizowane***

- ☐ bezpośrednio przez Komisję
- ☐ pośrednio przez:
  - ☐ agencje wykonawcze
  - ☐ ustanowione przez Wspólnotę organy określone w art. 185 rozporządzenia finansowego
  - ☐ krajowe organy sektora publicznego/organy pełniące misję służby publicznej

X ***Zarządzanie dzielone lub zdecentralizowane***

- **X** z państwami członkowskimi
- ☐ z krajami trzecimi

☐ ***Zarządzanie wspólne z organizacjami międzynarodowymi (należy wyszczególnić)***

Uwagi:

6. MONITOROWANIE I OCENA

6.1. System monitorowania

Komitetem zarządzać będą i przewodniczyć mu stosowni urzędnicy Komisji. W związku z tym rozwój Komitetu i postępy jego prac będą stale monitorowane.

[20] Z dnia 24 lutego 2005 r., (Dz.U. L 76 z 22.3.2005, s. 16).

6.2. Ocena

6.2.1. Ocena ex ante

Zostało sporządzone sprawozdanie z oceny skutków dotyczące projektu dyrektywy, a także skonsultowano się w jego sprawie z Radą ds. Oceny Skutków.

6.2.2. Działania podjęte w wyniku oceny pośredniej/ex post (wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości)

6.2.3. Warunki i częstotliwość przyszłych ocen.

Komitet zbierał się będzie dwa razy w roku.

7. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Komitetem zarządzać będą i przewodniczyć mu stosowni urzędnicy Komisji. W związku z tym rozwój Komitetu i postępy jego prac będą stale monitorowane.

8. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

8.1. Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego:

nie dotyczy

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

(Należy wskazać cele, działania i realizacje)	**Rodzaj realizacji**	**Średni koszt**	**Rok n**		**Rok n+1**		**Rok n+2**		**Rok n+3**		**Rok n+4**		**Rok n+5 i później**		**RAZEM**	
			Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity
CEL OPERACYJNY NR 1[21] ……																
Działanie 1….																
- Realizacja 1																
- Realizacja 2																
Działanie 2….																
- Realizacja 1																
Suma cząstkowa Cel 1																
CEL OPERACYJNY																

[21] Zgodnie z opisem w pkt 5.3.

NR.2 [1]…																
Działanie 1….																
- Realizacja 1																
Suma cząstkowa Cel 2																
CEL OPERACYJNY Nr n 1																
Suma cząstkowa Cel n																
KOSZT OGÓŁEM																

8.2. Wydatki administracyjne

8.2.1. Liczba i rodzaj pracowników

Rodzaj stanowiska		Personel, któremu powierzono zarządzanie działaniem przy użyciu istniejących i/lub dodatkowych zasobów (**liczba stanowisk/pełnych etatów**)					
		Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017
Urzędnicy lub pracownicy zatrudnieni na czas określony[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Pracownicy finansowani[23] w ramach art. XX 01 02							
Inni pracownicy finansowani[24] w ramach art. XX 01 04/05							
RAZEM		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Opis zadań związanych z działaniem

Zarządzanie Komitetem

Komitet wspomaga Komisję w szeregu zadań opisanych w dyrektywie, a mianowicie w: przyjmowaniu wspólnych zasad dotyczących unijnej elektronicznej sieci wymiany informacji, dostosowaniu załącznika zawierającego formularz zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia adresowany do właściciela pojazdu, z udziałem którego zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie.

8.2.3. Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

☐ Stanowiska obecnie przypisane do zarządzania programem, które zostaną utrzymane lub przekształcone

☐ Stanowiska wstępnie przyznane w ramach rocznej strategii politycznej/wstępnego projektu budżetu (APS/PDB) na rok n

x	Stanowiska, o które zostanie złożony wniosek w ramach następnej stosownej procedury APS/PDB

[22] Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.
[23] Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.
[24] Koszty te są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

☐ Przesunięcia w ramach zasobów danej jednostki organizacyjnej (przesunięcia wewnętrzne)

☐ Stanowiska, których obsadzenie będzie konieczne w roku n, nieprzewidziane w APS/PDB na dany rok

8.2.4. Inne wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej (XX 01 04/05 – wydatki na administrację i zarządzanie)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie (numer i treść)	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017 i później	RAZEM
1 Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)							
Agencje wykonawcze[25]							
Inna pomoc techniczna i administracyjna							
– wewnętrzna							
– zewnętrzna							
Pomoc techniczna i administracyjna ogółem							

[25] Należy odnieść się do oceny skutków finansowych regulacji dla danej agencji wykonawczej/danych agencji wykonawczych.

8.2.5. Koszt finansowy zasobów ludzkich i powiązane koszty <u>nieuwzględnione</u> w kwocie referencyjnej

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017 i później
Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Pracownicy finansowani w ramach artykułu XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi (END), personel kontraktowy itp.) (należy określić pozycję w budżecie)						
Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (NIEUWZGLĘDNIONE w kwocie referencyjnej) ogółem	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

Kalkulacja – ***urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony***

0,5 pracownika x 117000 EUR: 58500 EUR (0,0585 mln EUR) rocznie

Kalkulacja – ***pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02***

nie dotyczy

8.2.6. Inne wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017 i później	RAZEM
XX 01 02 11 01 – podróże służbowe							
XX 01 02 11 02 – spotkania i konferencje							
XX 01 02 11 03 – komitety[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – badania i konsultacje							
XX 01 02 11 05 – systemy informatyczne							
2 Inne wydatki na zarządzanie ogółem (XX 01 02 11)							
3 Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)							
Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (nieuwzględnione w kwocie referencyjnej)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[26] Komitet na mocy decyzji Rady 2006/512/WE (komitologia). Kwota (0,0351 mln EUR) obliczona na podstawie: 650 EUR na eksperta x 27 państw członkowskich x 2 posiedzenia rocznie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich i administracyjnych muszą zostać pokryte z obecnych środków lub środków, które mogą zostać przydzielone zarządzającej DG w ramach rocznej procedury przydziału środków z uwzględnieniem ograniczeń budżetowych.

DG ds. Budżetu przyjmuje do wiadomości stwierdzenie, iż „już istniejący system informacji UE zostanie wykorzystany i rozszerzony w celu wymiany informacji służących transgranicznemu egzekwowaniu prawa" oraz wnioskuje, iż ewentualna konieczność zmiany istniejącego systemu będzie finansowana z pozycji budżetowej, z której początkowo finansowane było opracowanie systemu.