

REKOMENDACJA KOMISJI

z 21 października 2003 roku

w sprawie egzekwowania przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego*

(Tekst o znaczeniu dla EOG)

(2004/345/EC)

KOMISJA EUROPEJSKA,

Mając na uwadze Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a zwłaszcza jego Artykuł 211,

Zważywszy, że :

- (1) Rok rocznie na drogach w Unii Europejskiej ginie około 40 000 osób. W Białej Księdze w sprawie europejskiej polityki transportowej do 2010 roku: czas na decyzję¹, jako nadrzędny cel w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisja określiła, że do roku 2010 ilość zabitych musi spaść o połowę.
- (2) Głównymi przyczynami wypadków śmiertelnych jest nadmierna prędkość, jazda pod wpływem alkoholu (zwana dalej jazdą po pijanemu) oraz niestosowanie pasów bezpieczeństwa. Ograniczenie działania tych przyczyn przyniesie ponad połowę zamierzonego 50% spadku zabitych.
- (3) Badania wskazują, że egzekwowanie przepisów jest istotnym i skutecznym sposobem na zapobieganie wypadkom, ofiarom i zabitym oraz ograniczanie ich ilości.
- (4) Obszary nadmiernej prędkości, jazdy po pijanemu oraz niestosowania pasów bezpieczeństwa zostały dobrze udokumentowane i zbadane w wielu projektach badawczych i analitycznych, które przyniosły informacje na temat najlepszych praktyk w zakresie egzekwowania przepisów mających zastosowanie w tych obszarach.
- (5) Studium oceny wpływu propozycji spójnych z działaniami zalecanymi w niniejszej Rekomendacji potwierdziło, że najlepsze praktyki egzekucyjne, zalecane do wprowadzenia we wszystkich Państwach Członkowskich UE niosą istotne pozytywne wyniki pod względem stosunku korzyści do kosztów.
- (6) Do najlepszych praktyk należą, w obszarze nadmiernej prędkości: stosowanie automatycznych systemów ścigania, którym towarzyszą procedury odpowiednie dla poradzenia sobie z dużą ilością wykroczeń; w zakresie jazdy po pijanemu: stosowanie losowych kontroli wydychanego powietrza przy użyciu urządzeń wykrywających

* OJ L 111 z 17.4.2004, str. 75-82 oraz corrigendum w OJ L 120 z 24.4.2004, str. 65.
¹ COM (2003)370 z 12.09.2001.

alkohol oraz stosowanie urzędów kontroli wydychanego powietrza mogących stanowić dowód w sprawie; a w obszarze stosowania pasów bezpieczeństwa: intensywne działania ścigające o określonym czasie trwania podejmowane kilkakrotnie w ciągu roku.

- (7) Z tych samych źródeł naukowych wynika, że działania egzekucyjne są najbardziej efektywne jeżeli stosowane są w połączeniu z działaniami uświadamiającymi opinii publicznej rodzaje takich działań i powody, dla których są one podejmowane.
- (8) W celu zapewnienia skutecznego planowania działań podejmowanych na podstawie niniejszej Rekomendacji, Państwa Członkowskie powinny opracować krajowy plan egzekwowania, który powinien podlegać regularnej ocenie i koniecznym zmianom.
- (9) Z uwagi na potencjalnie poważne konsekwencje wykroczeń wchodzących w zakres niniejszej Rekomendacji, Państwa Członkowskie powinny jako ogólną wytyczną przyjąć odpowiedni system skutecznych, proporcjonalnych i zniechęcających kar, a nie jak ma to czasami miejsce obecnie na przykład w przypadku niestosowania pasów bezpieczeństwa karać za ledwie pouczeniem.
- (10) Czyny polegające na utrudnianiu i podważaniu działań egzekucyjnych powinny również podlegać skutecznym karom.
- (11) W pewnych przypadkach, właściwe może być zastosowanie działań korekcyjnych obok lub zamiast kar; może to przykładowo mieć miejsce w przypadku osób poważnie uzależnionych od alkoholu.
- (12) W celu umożliwienia skutecznego sankcjonowania przypadków poważnych oraz/lub wielokrotnych wykroczeń popełnianych w Państwie Członkowskim innym niż Państwo Członkowskie rejestracji samochodu, niniejsza rekomendacja określa mechanizm transgranicznej egzekucji.
- (13) W celu określenia skuteczności wdrażania Rekomendacji, Państwa Członkowskie powinny wypełniać standardowy formularz zawierający odpowiednie informacje o szczegółach podjętych działań egzekucyjnych i informacyjnych oraz, w celu uzyskania lepszego rozeznania sytuacji w zakresie jazdy pod wpływem narkotyków/substancji medycznych, również odpowiednie informacje z tego obszaru. Formularz powinien być przekazywany do Komisji i wymieniany pomiędzy Państwami Członkowskimi. Należy również zapewnić informacje o transgranicznych działaniach egzekucyjnych, w których uczestniczą.
- (14) Komisja powinna co dwa lata przygotowywać raport na podstawie informacji uzyskanych z Państw Członkowskich.
- (15) Niniejsza Rekomendacja, wspólnie z Dyrektywą ... w sprawie minimalnych warunków wdrożenia Dyrektywy 2002/15/EC oraz Rozporządzeń Rady (EEC) 3820/85 i (EEC) 3821/85 dotyczących przepisów społecznych związanych z działalnością w transporcie drogowym², tworzą pakiet ścigania, którego celem jest

² Propozycja dyrektywy (COM(2003) 628 final) ma zastąpić Dyrektywę 88/599/EEC w sprawie standardowych procedur kontroli wdrożenia Rozporządzenia (EEC) Nr 3820/85 w sprawie harmonizacji określonych przepisów społecznych związanych z transportem drogowym oraz Rozporządzenia (EEC) Nr 3821/85 w sprawie urzędów rejestrujących w transporcie drogowym.

osiągnięcie znaczącej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii Europejskiej oraz ograniczenie ilości ofiar śmiertelnych i rannych.

- (16) Niniejsza Rekomendacja ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenie ilości ofiar śmiertelnych i rannych na drogach w Unii Europejskiej poprzez wdrożenie krajowych planów działań egzekucyjnych i komunikacji społecznej w obszarach nadmiernej prędkości, jazdy po pijanemu oraz niestosowania pasów bezpieczeństwa.

NINIEJSZYM ZALECA ABY PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE:

1. utworzyły krajowy plan działań egzekucyjnych obejmujący środki, które mają być podjęte dla wdrożenia niniejszej Rekomendacji oraz przekazały taki krajowy plan działań egzekucyjnych na ręce Komisji; plan powinien zawierać informacje opisane w rozdziale I standardowego formularza określonego w załączniku;
2. regularnie oceniały i dostosowywały krajowy plan działań egzekucyjnych, zgodnie z rozwojem sytuacji oraz przekazywały Komisji informacje o takich dostosowaniach;
3. zapewniły, że wzmożone działania egzekucyjne opisane w zaleceniach 4-7 łączone były z informowaniem opinii publicznej w formie kampanii społecznych podnoszących świadomość społeczeństwa w odpowiednim zakresie, prowadzonych osobno w każdym z trzech obszarów będących przedmiotem wzmożonych działań egzekucyjnych, oraz w formie informacji drogowych o konkretnych działaniach egzekucyjnych podejmowanych na danej drodze;
4. zapewniły stosowanie urządzeń automatycznej kontroli prędkości na autostradach, drogach drugorzędnych i drogach miejskich oraz zapewniły, że kontrole takie prowadzone są w sposób gwarantujący ich skuteczność, czyli że prowadzone są one regularnie na odcinkach dróg, gdzie naruszenia przepisów zdarzają się regularnie i gdzie powoduje to zwiększone zagrożenie wypadkowe;
5. przyjęły procedury zapewniające ściganie wszystkich naruszeń prędkości zarejestrowanych przez automatyczne urządzenia kontrolne;
6. zapewniły stosowanie losowych kontroli wydychanego powietrza przy użyciu urządzenia wykrywającego alkohol jako podstawowej zasady ścigania jazdy po pijanemu oraz w sposób gwarantujący ich skuteczność; w tym celu, w każdym wypadku zapewnią, że losowe kontrole wydychanego powietrza przeprowadzane są regularnie w miejscach gdzie i w czasie gdy naruszenia przepisów zdarzają się regularnie i gdzie powoduje to zwiększone zagrożenie wypadkowe, oraz zapewniły, że policjanci prowadzący losowe kontrole wydychanego powietrza stosowały urządzenia kontroli wydychanego powietrza stanowiące dowód w sprawie zawsze, gdy podejrzewają jazdę po pijanemu;
7. zapewniły, że intensywne działania egzekucyjne w obszarze niestosowania pasów bezpieczeństwa trwające co najmniej dwa tygodnie miały miejsce co najmniej trzy razy do roku, w miejscach gdzie niestosowanie zdarza się regularnie i gdzie powoduje to zwiększone zagrożenie wypadkowe, oraz zapewniły, że złamanie przepisów ścigane jest w każdym poszczególnym przypadku, gdzie wykryto niestosowanie i zatrzymano samochód; takie działania egzekucyjne mogą mieć miejsce w połączeniu z innymi działaniami egzekucyjnymi, takich jak działania podejmowane w obszarze nadmiernej prędkości i jazdy po pijanemu;

8. jako ogólną wytyczną przyjęły, że wykroczenia wykryte w trakcie wzmożonych działań egzekucyjnych opisanych w zaleceniach 4-7 ścigane były przez nałożenie i wymierzenie kary oraz/lub środka korekcyjnego oraz zapewniły, żeby kary za nadmierną prędkość, jazdę po pijanemu i niestosowanie pasów bezpieczeństwa były skuteczne, proporcjonalne i zniechęcające, żeby działania nastawione na utrudnianie lub obchodzenie działań egzekucyjnych podlegały karaniu opartym na tych samych zasadach, żeby kary były ostrzejsze w przypadku ponownych poważnych wykroczeń popełnionych przez tą samą osobę oraz żeby kary obejmowały możliwość zawieszenia lub cofnięcia prawa jazdy oraz unieruchomienia pojazdu w przypadku poważnych wykroczeń;
9. świadczyły sobie wzajemną pomoc dla zapewnienia odpowiedniego skutku niniejszej Rekomendacji, w tym celu każde Państwo Członkowskie wyznaczy punkt koordynacji ds. egzekucji i poinformuje Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie o sposobach kontaktu z takim punktem koordynacji; punkty koordynacji ds. egzekucji służyć będą wymianie najlepszych praktyk w dziedzinie egzekucji stosowanych przez Państwa Członkowskie w obszarach objętych niniejszą Rekomendacją jak również odpowiadać będą za wypełnienie obowiązków informowania Komisji opisanych w zaleceniu 12, ponadto przekazywać będą te same informacje do punktów koordynacyjnych w innych Państwach Członkowskich;
10. zapewniły, że poważne i wielokrotne wykroczenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego popełnione przez kierowcę – nierezydenta zgłaszane były kompetentnym organom Państwa Członkowskiego rejestracji pojazdu poprzez właściwy punkt koordynacji ds. egzekucji, o którym mowa w rekomendacji 9, który prowadzić będzie rejestr takich komunikatów wymienianych pomiędzy Państwami Członkowskimi;
11. zapewniły, że kompetentne organy Państwa Członkowskiego, w którym zarejestrowano takie poważne lub wielokrotne wykroczenia zwrócą się do kompetentnych organów Państwa Członkowskiego rejestracji pojazdu o podjęcie odpowiednich działań względem sprawcy i zapewniły, że w takich przypadkach, drugie Państwo Członkowskie poinformuje pierwsze Państwo Członkowskie o postępowaniu wszczętym na skutek takiego wniosku, oraz zapewniły, że punkty koordynacji, o których mowa w zaleceniu 9, służyły będą takim kontaktom pomiędzy Państwami Członkowskimi;
12. przekazywały informacje o wdrożeniu niniejszej Rekomendacji i rozwoju sytuacji w omawianych obszarach na ręce Komisji co dwa lata, zgodnie z rozdziałem II standardowego formularza określonego w załączniku; pierwszym rokiem opisanym w takim raporcie Państwa Członkowskiego będzie pierwszy pełny rok kalendarzowy, który upłynie po dacie publikacji niniejszej Rekomendacji; informacja wpłynie do Komisji w terminie do 30 września po dniu, w którym kończy się dwuletni okres, którego raport dotyczy;
13. z końcem pierwszego dwuletniego okresu, o którym mowa w zaleceniu 12, oceniły efektywność istniejących środków krajowych podjętych w związku z niniejszą Rekomendacją i poinformowały Komisję o swoich spostrzeżeniach.

NINIEJSZYM KOMISJA ZOBOWIĄDUJE SIĘ DO:

1. udostępnienia wszystkim Państwom Członkowskim krajowych planów działań egzekucyjnych opisanych w zaleceniu 1;
2. udostępnienia wszystkim Państwom Członkowskim informacji opisanych w zaleceniu 2;
3. przygotowywania, co dwa lata, raportu z wdrożenia niniejszej Rekomendacji przez Państwa Członkowskie oraz rozwoju sytuacji w omawianych obszarach, na podstawie informacji uzyskanych z Państw Członkowskich, opisanych w zaleceniu 12 oraz przekazywania raportu Radzie i Parlamentowi Europejskiemu w terminie 13 miesięcy po zakończeniu dwuletniego okresu, którego raport dotyczy;
4. oceny, przed upływem trzech lat od daty opublikowania niniejszej Rekomendacji Komisji, na podstawie informacji opisanych w zaleceniu 12, wyników uzyskanych w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie w jakim, o ile trendy te zostaną utrzymane, przyczynią się one do osiągnięcia celu jakim jest ograniczenie ilości zabitych rocznie na drogach UE o 50% do roku 2010;
5. przedłożenia propozycji dyrektywy zmierzającej do osiągnięcia docelowego 50% ograniczenia, w przypadku gdy trendy omówione w poprzednim punkcie nie będą miały miejsca.

Sporządzono w Brukseli, w dniu 21 października 2003 roku

Za Komisję
Loyola de Palacio
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

STANDARDOWY FORMULARZ, O KTÓRYM MOWA W ZALECENIU 1

I. Krajowy plan działań egzekucyjnych

Krajowy plan działań egzekucyjnych, o którym mowa w zaleceniu 1 zawierać będzie co najmniej następujące informacje:

1. Dotyczące planowania ścigania naruszeń prędkości:

a) spis wszystkich odcinków dróg w Państwie Członkowskim, gdzie naruszenia prędkości występują regularnie i gdzie powoduje to zwiększone zagrożenie wypadkowe; spis ten obejmować będzie odpowiednie krajowe odcinki dróg o dużym zagrożeniu zgodnie z definicją określoną w Dyrektywie (...) w sprawie ustanowienia krajowych wytycznych bezpieczeństwa infrastruktury transportowej oraz ich wdrożenia na Trans-Europejskiej Sieci Drogowej, z chwilą wdrożenia do prawa krajowego tej Dyrektywy;

b) plany zastosowania automatycznych urządzeń kontroli prędkości na odcinkach dróg ujętych w spisie, podając następujące informacje:

- daty rozpoczęcia stosowania takich urządzeń na poszczególnych odcinkach ujętych w spisie, o którym mowa w podpunkcie a) powyżej,
- datę, z którą na wszystkich odcinkach ujętych w spisie stosowane będą takie urządzenia.

2. Dotyczące planowania losowej kontroli trzeźwości:

a) treściwy opis miejsc w Państwie Członkowskim gdzie oraz okresów kiedy naruszenia przepisów dotyczących maksymalnej zawartości alkoholu we krwi występują regularnie i gdzie powoduje to zwiększone zagrożenie wypadkowe; opis taki poświęcać będzie należyta uwagę określonym zagrożeniom występującym na drogach zamiejskich;

b) plany prowadzenia losowych kontroli trzeźwości zgodnie z zaleceniem 5 w miejscach i w okresach omówionych w punkcie a) powyżej, podając następujące informacje:

- częstotliwość prowadzenia losowych kontroli trzeźwości w miejscach i w okresach opisanych w punkcie a) powyżej.

3. Dotyczące planowania kontroli stosowania zabezpieczeń:

a) treściwy opis miejsc w Państwie Członkowskim gdzie oraz okresów kiedy naruszenia przepisów dotyczących stosowania pasów bezpieczeństwa występują regularnie i gdzie powoduje to zwiększone zagrożenie wypadkowe; opis taki poświęcać będzie należyta uwagę określonym zagrożeniom występującym na drogach miejskich i w aglomeracjach;

b) plany prowadzenia intensywnych działań egzekucyjnych zgodnie z zaleceniem 6 w miejscach omówionych w punkcie a) powyżej, podając następujące informacje:

- miejsca, gdzie prowadzone będą intensywne działania egzekucyjne, ich czas trwania oraz ilość kontroli, które zostaną podjęte w roku.

II. Informacje przekazywane zgodnie z zaleceniem 12

Państwa członkowskie prześlą do Komisji następujące informacje, oddzielnie dla każdego z dwóch lat sprawozdawczych³:

1. Informacje dotyczące ścigania naruszeń prędkości

1.1 Automatyczne urządzenia kontroli prędkości (zalecenie 4)

a) ilość, rodzaj i typ urządzeń stosowanych na autostradach, drogach drugorzędnych i drogach miejskich odpowiednio oraz fakt czy mają one być widoczne czy też ukryte dla kierowców;

b) ilość godzin i okresów prowadzenia kontroli przy użyciu tych urządzeń na różnych kategoriach dróg;

c) odcinki dróg, na których urządzenia są stosowane.

1.2 Wykroczenia

a) ilość naruszeń prędkości zarejestrowanych przez automatyczne urządzenia;

b) ilość naruszeń, o których mowa w podpunkcie a) spowodowanych przez kierowców w samochodach z rejestracją zagraniczną;

c) całkowita ilość zarejestrowanych naruszeń prędkości (łącznie z naruszeniami zarejestrowanymi w inny sposób);

d) całkowitą ilość naruszeń, o których mowa w podpunkcie c) spowodowanych przez kierowców w samochodach z rejestracją zagraniczną.

1.3 Kary

a) ilość kar nałożonych za naruszenie prędkości zarejestrowane przez urządzenia automatyczne;

b) ilość poszczególnych rodzajów kar (np. grzywny, dodanie/odjęcie punktów, zawieszenie/cofnięcie prawa jazdy, unieruchomienie pojazdu, itp.) wraz ze szczegółami takimi jak wymiar grzywny, ilość punktów, okres zawieszenia i z tytułu jakich wykroczeń;

c) informacje, o których mowa w podpunktach a) i b) w odniesieniu do kar nałożonych na kierowców samochodów z rejestracją zagraniczną;

d) informacje, o których mowa w podpunktach b) i c) w odniesieniu do kar nałożonych za wykroczenia zarejestrowane w inny sposób;

e) informacje, o których mowa w podpunktach a), b), c) i d) o skutecznie wyegzekwowanych karach.

³ gdzie to możliwe informacja powinna być również prezentowana w podziale na samochody wykorzystywane w celach prywatnych w celach handlowych.

1.4 Informacje dotyczące procedur opisanych w zaleceniu 5

- a) szczegółowy opis procesu wykrywania, ścigania i karania naruszeń prędkości oraz zakres, w jakim wykonywane jest to w procedurach automatycznych; ile czasu zabiera otrzymanie przez sprawcę wezwania do zapłacenia grzywny; jaki jest termin zapłacenia grzywny; okres i procedura odwoławcza (jeżeli to możliwe);
- b) czy w takich procedurach określony jest stały zestaw kar, jeżeli tak to jaki;
- c) kto jest odpowiedzialny za zapłacenie grzywny: właściciel samochodu, kierowca, obaj, i w jakiej kolejności;
- d) czy w procedurze sądy odgrywają nadal jakąś rolę, jeżeli tak to jaką;
- e) ile czasu zabiera wykonanie całej procedury łącznie z egzekucją kary (średnio, minimalnie i maksymalnie);
- f) informacje o specjalnych wyzwaniach pokonanych przez Państwo Członkowskie w związku z wdrożeniem przepisów określających procedury określone w zaleceniu 5;
- g) wszelkie inne informacje, które Państwo Członkowskie uznaje za stosowne w związku z wdrożeniem tych przepisów.

1.5 Decyzje sądowe

Informacje te same jak w 1.3 w odniesieniu do decyzji sądowych dotyczących kar za naruszenia prędkości.

1.6 Zmiany zasad dotyczących naruszeń prędkości

Szczegółowe informacje o wszelkich zmianach krajowych zasad w zakresie limitów prędkości, które weszły w życie w trakcie okresu sprawozdawczego.

1.7 Inne informacje

Wszelkie inne informacje, które Państwo Członkowskie uznaje za stosowne w związku z wdrożeniem przepisów dotyczących ścigania naruszeń prędkości łącznie z informacją o specjalnych wyzwaniach pokonanych przez Państwo Członkowskie w związku z wdrożeniem przepisów.

2. Informacje dotyczące ścigania jazdy po pijanemu

2.1 Losowe kontrole trzeźwości i kontrole trzeźwości stanowiące dowód w sprawie (zalecenie 6)

- a) informacje dotyczące miejsc gdzie i okresów kiedy przeprowadzono losowe kontrole trzeźwości;
- b) ilość, rodzaj i typ urządzeń wykrywających alkohol stosowanych w losowych kontrolach wydychanego powietrza;
- c) ilość kontroli i czas, w jakim losowe kontrole wydychanego powietrza miały miejsce;

d) ilość kontroli przeprowadzonych z zastosowaniem urządzeń stanowiących dowód w sprawie; informacja o ilości, rodzaju i typie tych urządzeń wykorzystywanych do czynności egzekucyjnych;

e) informacje o ilości/procencie informacji b), d) i f) w odniesieniu do kierowców – nierezydentów w danym Państwie Członkowskim;

f) informacje o innych sposobach kontroli poziomu alkoholu we krwi, np. testy krwi;

g) informacje o działaniach podjętych w zakresie ścigania jazdy po pijanemu innych niż losowe kontrole trzeźwości, podając gdzie to możliwe podobne informacje jak wymagane w kwestiach powyżej.

2.2 Wykroczenia

a) ilość naruszeń przepisów dotyczących jazdy po pijanemu wykrytych w trakcie losowych działań egzekucyjnych; ilość według stosowanych urządzeń do wykrywania naruszeń (urządzenia wykrywające alkohol, urządzenia kontroli wydychanego powietrza stanowiące dowód w sprawie lub inne, np. testy krwi);

b) ilość takich naruszeń popełnionych przez kierowców - nierezydentów;

c) całkowita ilość zarejestrowanych wykroczeń (łącznie z naruszeniami wykrytymi w trakcie innych działań egzekucyjnych);

d) całkowita ilość takich wykroczeń popełnionych przez kierowców - nierezydentów;

2.3 Kary

a) ilość kar nałożonych za naruszenia (jazda po pijanemu) zarejestrowane w trakcie losowych działań egzekucyjnych;

b) ilość poszczególnych rodzajów kar (np. grzywny, dodanie/odjęcie punktów, zawieszenie/cofnięcie prawa jazdy, unieruchomienie pojazdu, itp.) wraz ze szczegółami takimi jak wymiar grzywny, ilość punktów, okres zawieszenia i z tytułu jakich wykroczeń;

c) informacje, o których mowa w podpunktach a) i b) w odniesieniu do kar nałożonych na kierowców - nierezydentów;

d) informacje, o których mowa w podpunktach b) i c) w odniesieniu do kar nałożonych za jazdę po pijanemu wykrytą w trakcie innych działań egzekucyjnych;

e) informacje o karach nałożonych w przypadku, gdy kierowca odmówił poddania się kontroli.

f) informacje, o których mowa w podpunktach a), b), c), d) i e) w odniesieniu do kar skutecznie wyegzekwowanych.

2.4 Decyzje sądowe

Informacje te same jak w 2.3 w odniesieniu do decyzji sądowych dotyczących kar za jazdę po pijanemu.

2.5 Zmiany zasad dotyczących jazdy po pijanemu

Szczegółowe informacje o wszelkich zmianach krajowych przepisów prawnych w zakresie jazdy po pijanemu, które weszły w życie w trakcie okresu sprawozdawczego.

2.6 Inne informacje

Wszelkie inne informacje, które Państwo Członkowskie uznaje za stosowne w związku z wdrożeniem przepisów dotyczących ścigania jazdy po pijanemu łącznie z informacją o specjalnych wyzwaniach pokonanych przez Państwo Członkowskie w związku z wdrożeniem przepisów.

3. Informacje dotyczące ścigania niestosowania urządzeń ochronnych (zalecenie 7)

3.1 Intensywne działania egzekucyjne

a) ilość kontroli przeprowadzonych w ramach intensywnych działań egzekucyjnych na różnych rodzajach dróg; również dla różnych rodzajów kontroli (np. wzrokowej, przy użyciu aparatów);

b) czas trwania intensywnych działań egzekucyjnych, ilość razy rocznie i okres ich przeprowadzania;

c) czy intensywne działania egzekucyjne łączone były ze ściganiem innych naruszeń w ruchu drogowym, jeżeli tak to których (np. nadmierna prędkość, jazda po pijanemu).

3.2 Wykroczenia

a) ilość naruszeń przepisów dotyczących stosowania pasów bezpieczeństwa i zabezpieczeń dzieci zarejestrowanych podczas intensywnych działań egzekucyjnych;

b) ilość takich naruszeń popełnionych przez kierowców i pasażerów samochodów z rejestracją zagraniczną;

c) całkowita ilość zarejestrowanych naruszeń przepisów dotyczących stosowania pasów bezpieczeństwa i zabezpieczeń dzieci (łącznie z naruszeniami zarejestrowanymi w konsekwencji działań innych niż intensywne działania egzekucyjne);

d) całkowita ilość takich naruszeń popełnionych przez kierowców i pasażerów samochodów z rejestracją zagraniczną.

3.3 Kary

a) ilość kar nałożonych za naruszenia przepisów dotyczących stosowania pasów bezpieczeństwa i zabezpieczeń dzieci zarejestrowanych podczas intensywnych działań egzekucyjnych;

b) ilość poszczególnych rodzajów takich kar i dalsze szczegóły, takie jak wymiar grzywny, ilość punktów dodanych/odjętych i za jakie naruszenia;

c) informacje, o których mowa w podpunkcie b) o takich karach nałożonych na kierowców i pasażerów samochodów z rejestracją zagraniczną;

d) informacje, o których mowa w podpunkcie b) o karach nałożonych za naruszenia przepisów dotyczących stosowania pasów bezpieczeństwa i zabezpieczeń dzieci zarejestrowane w konsekwencji działań innych niż intensywne działania egzekucyjne;

e) informacje, o których mowa w podpunkcie d) o takich karach nałożonych na kierowców i pasażerów samochodów z rejestracją zagraniczną;

f) informacje, o których mowa w podpunktach a), b), c), d) i e) o karach skutecznie wyegzekwowanych.

3.4 Decyzje sądowe

Informacje te same jak w 3.3 w odniesieniu do decyzji sądowych dotyczących kar za naruszenia przepisów dotyczących stosowania pasów bezpieczeństwa i zabezpieczeń dzieci.

3.5 Zmiany zasad dotyczących stosowania zabezpieczeń

Szczegółowe informacje o wszelkich zmianach krajowych zasad dotyczących stosowania pasów bezpieczeństwa i zabezpieczeń dzieci, które weszły w życie w trakcie okresu sprawozdawczego.

3.6 Inne informacje

Wszelkie inne informacje, które Państwo Członkowskie uznaje za stosowne w związku z wdrożeniem przepisów dotyczących ścigania niestosowania pasów bezpieczeństwa i zabezpieczeń dzieci, łącznie z informacją o specjalnych wyzwaniach pokonanych przez Państwo Członkowskie w związku z wdrożeniem przepisów.

4. Informacje dotyczące komunikacji społecznej (zalecenie 3)

4.1 Informacje o kampaniach komunikacyjnych

a) ilość, czas trwania i treść kampanii promocyjnych dla poszczególnych rodzajów wzmożonych działań egzekucyjnych, okresy w jakich i miejsca w których zostały zrealizowane oraz /lub media komunikacyjne które zostały użyte;

b) organy odpowiedzialne za kampanie opisane w podpunkcie a) oraz inni zaangażowany w ich tworzenie i przygotowanie.

4.2 Informacje o drogowej informacji o działaniach egzekucyjnych

a) szczegółowe odpowiednie informacje w odniesieniu do takich działań informacyjnych, np. dotyczące ich miejsca (wzdłuż jakich kategorii dróg), ilość, treść, czas trwania;

b) organy odpowiedzialne za działania informacyjne opisane w podpunkcie a) oraz inni zaangażowani w ich tworzenie i przygotowanie

c) informacje o działaniach egzekucyjnych w określonych trzech obszarach, o których opinia społeczna nie jest informowana (np. ukryte, nieoznaczone kamery).

4.3 Inne informacje

Wszelkie inne informacje, które Państwo Członkowskie uznaje za stosowne w związku z wdrożeniem przepisów dotyczących komunikacji społecznej łącznie z informacją o specjalnych wyzwaniach pokonanych przez Państwo Członkowskie w związku z wdrożeniem przepisów.

5. Informacje o skutkach intensywnych działań egzekucyjnych

Ilość wypadków, ofiar śmiertelnych i rannych przed i po przeprowadzeniu intensywnych działań egzekucyjnych i akcji informacyjnych zgodnie z niniejszą Rekomendacją oraz, gdzie jest to możliwe, wpływ poszczególnych rodzajów działań egzekucyjnych i/lub informacyjnych na te statystyki.

6. Informacje dotyczące jazdy pod wpływem narkotyków/substancji medycznych

6.1. Informacje o sytuacji krajowej

Wszelkie informacje o sytuacji prawnej i faktycznej: krajowe zasady jazdy pod wpływem narkotyków/substancji medycznych, łącznie z substancjami, limitami zawartości, karami i praktyką ścigania; również zasady nie dotyczące bezpośrednio jazdy pod wpływem narkotyków/substancji medycznych, ale pod wpływem substancji o podobnym efekcie (np. postanowienie generalnie o zdolności do prowadzenia pojazdu).

6.2. Informacje o podjętych działaniach

Szczegółowe informacje o konkretnych działaniach i najlepszych praktykach w zakresie jazdy pod wpływem narkotyków/substancji medycznych; (przykładami takich działań są: stosowanie standardowych kontroli na wykrycie narkotyków i substancji medycznych przez kierowców, którzy uczestniczą w wypadkach śmiertelnych wraz z rejestracją i i monitorowaniem danych wynikowych, prowadzenie kampanii informacyjnych lub promocyjnych o potencjalnych skutkach jazdy pod wpływem narkotyków/substancji medycznych).

6.3. Wyzwania

Specjalne wyzwania, które napotykają Państwa Członkowskie na tym polu.

6.4. Inne informacje

Wszelkie inne informacje, które Państwo Członkowskie uzna za stosowne w tym zakresie.