**UZASADNIENIE**

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym przewiduje zmianę art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm).

Obowiązujące przepisy ustawy określają obowiązek wyposażenia – autobusu, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony i ciągnika samochodowego, dla którego określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 3,5 tony   
w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający ich prędkość odpowiednio do 100 km/h   
i 90 km/h.

Obowiązek wyposażenia określonych kategorii pojazdów w ogranicznik prędkości wynika   
z przepisów homologacyjnych, tj. dyrektywy 92/6/EWG *w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie* oraz zmiany do niej, tj. dyrektywy 2002/85/WE Regulacje te zostały implementowane do polskich przepisów w drodze zmian do ustawy – Prawo o ruchu drogowym na mocy:

* ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. (Dz. U. poz. 1825) – art. 1 pkt 3 oraz art. 3 tej ustawy,
* ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. (Dz. U. poz. 884) – art. 1 pkt 5 oraz art. 3 tej ustawy.

Przepisy te wskazują w odniesieniu do jakich rodzajów pojazdów stosuje się wymóg wyposażenia   
w ogranicznik prędkości, jak również określają terminy dotyczące dostosowania się do tego wymogu oraz wyłączenia z obowiązku wyposażania pojazdów w ogranicznik prędkości odnosząc się do daty ich zarejestrowania. Należy zatem zauważyć, iż przepis wyłączający z obowiązku stosowania wymagań dotyczących ograniczników prędkości w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 stycznia 1988 r. oraz przed dniem 1 października 2001 r. nie jest nowym przepisem, ale wynika z ww. nowelizacji ustawy ­– Prawo o ruchu drogowym w latach 2002 i 2004.

W 2005 r. przy ogłaszaniu tekstu jednolitego ustawy ­– Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r.   
Nr 108, poz. 908) przepisy zawierające te daty trafiły do preambuły, ale nie pojawiły się już przy ogłaszaniu kolejnych tekstów jednolitych tej ustawy. W konsekwencji tego przepisy wprowadzające stałe wyłączenia dla pojazdów, które nie muszą być wyposażone w homologowany ogranicznik prędkości znajdują się jedynie w preambule z 2005 r., co powoduje niejasności interpretacyjne,   
a regulacje te są niezrozumiałe dla właścicieli/posiadaczy pojazdów, diagnostów przeprowadzających badania techniczne czy też organów kontroli ruchu drogowego. Przeniesienie wyłączeń do ustawy – Prawo o ruchu drogowym w jedno miejsce ułatwi stosowanie tych przepisów.

Ograniczniki prędkości w starszych modelach pojazdów były oddzielnymi podzespołami, czy też zespołami (przedmioty wyposażenia lub części) montowanymi na silniku. Podniesienie kabiny kierowcy umożliwiało ich zobaczenie. W miarę postępującej elektronizacji osprzętu silnikowego i samego pojazdu ograniczniki prędkości przeobraziły się z oddzielnych komponentów w oprogramowanie centralnego modułu czasowego pojazdu (tzw. komputera pokładowego), które jest aktywowane przez komputer diagnostyczny producenta pojazdu stanowiący wyposażenie każdej autoryzowanej stacji obsługi (ASO). Producent wyposaża każdy wyprodukowany pojazd w naklejkę - „stiker”, który potwierdza wyposażenie pojazdu w homologowany ogranicznik prędkości i prędkość jazdy, na którą jest on ustawiony. W „pamięci” centralnego modułu czasowego pozostaje kod urządzenia diagnostycznego, które dokonało ostatniego (aktualnego) ustawienia maksymalnej prędkości jazdy. Obowiązywały w tym zakresie: ww. dyrektywa Rady 92/6/EWG oraz zmiana do niej – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/85/WE. Równocześnie w procedurze homologacji typu pojazdu weryfikuje się wyposażenie pojazdu w homologowany ogranicznik prędkości. W tym zakresie na dzień wejścia Polski do Unii Europejskiej obowiązywały dyrektywa Rady 92/24/EWG *odnosząca się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych*oraz zmiana do niej ­– dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/11/WE. Aktualnie wymagania w tym zakresie weryfikuje się na zgodność z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 661/2009   
z dnia 13 lipca 2009 r. *w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych* oraz regulaminem EKG ONZ nr 89.

Odnosząc się do wprowadzenia w art. 66 ust. 1a kategorii pojazdów, które powinny być wyposażone   
w homologowany ogranicznik prędkości należy zauważyć, iż w związku z wejściem Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. przy implementacji unijnych dyrektyw homologacyjnych przyjęto, iż pojazd kategorii homologacyjnej M2 i M3 to pojazd o rodzaju autobus, a pojazd kategorii homologacyjnej N2   
i N3 to pojazd o rodzaju samochód ciężarowy. Podobnie przyjęto we wprowadzonych w latach 2002-2004 przepisach dotyczących ograniczników prędkości, odnosząc obowiązek wyposażania   
w ograniczniki prędkości do autobusów i samochodów ciężarowych. Natomiast kategorie homologacyjne N2 i N3 w rozumieniu regulacji UE obejmują pojazdy o rodzaju samochód ciężarowy   
i samochód specjalny, z kolei kategorie homologacyjne M2 i M3 obejmują pojazdy o rodzaju autobus   
i samochód specjalny.

Zaproponowana w projekcie zmiana ma na celu dostosowanie do terminologii stosowanej   
w przepisach UE i zapewnienie spójności z przepisami homologacyjnymi, które w procedurze homologacji typu pojazdu posługują się kategoriami homologacyjnymi.

Projekt ustawy wprowadza zmiany do ustawy ­– Prawo o ruchu drogowym poprzez przekazanie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) kompetencji ministra właściwego do spraw transportu w zakresie wydawania, w drodze decyzji administracyjnej, indywidualnych odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd. W art. 67 dodano nowe ustępy, aby w sposób jasny i przejrzysty określić zasady postępowania w sprawach o wydanie odstępstw poprzez:

* określenie dla wnioskodawcy (właściciela/posiadacza pojazdu) wymaganych we wniosku informacji dotyczących m.in. danych pojazdu, czy też przedstawienia uzasadnienia,
* wskazanie wykazu dokumentów wymaganych do rozpatrzenia sprawy, w tym obowiązek dołączania na etapie składania wniosku dowodu uiszczenia opłaty.

Projekt odnosi się również do pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 2a i 4 ustawy ­­­– Prawo   
o ruchu drogowym, a więc należących do przedstawicielstw dyplomatycznych, konsularnych, sił zbrojnych państw obcych. Mając na względzie zobowiązania międzynarodowe wynikające   
z zawartych umów, w tym zasadę wzajemności, a także dotychczasową praktykę wydawania odstępstw w przypadku tego rodzaju pojazdów, wprowadzono zwolnienie z ponoszenia opłat za wydanie odstępstw wobec członków przedstawicielstw dyplomatycznych, konsularnych czy też sił zbrojnych. Ponadto odstępstwa od warunków technicznych będą udzielane na wniosek składany   
za pośrednictwem Ministra Obrony Narodowej albo ministra właściwego do spraw zagranicznych, bez konieczności składania dokumentów wymaganych w procedurze odstępstw. Dodatkowo, w terminie 30 dni od dnia wydania odstępstwa od warunków technicznych, do Dyrektora TDT powinno zostać przekazane zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. W projekcie określono również zakres danych niezbędnych do wskazania we wniosku o udzielenie odstępstwa.

W projekcie ustawy wprowadzona została nowa delegacja dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia wysokości opłat za wydanie odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, które będą stanowiły przychód TDT.

Rozwiązania przyjęte w projekcie (w zakresie art. 80a ust. 2 pkt 3 lit d, art. 80b ust. 1 pkt 24 i ust. 2 oraz art. 80ba ust. 1 pkt 10 i ust. 1a) umożliwiają przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie   
z centralnej ewidencji pojazdów danych o odstępstwach od warunków technicznych. Zmiana ta obejmuje m.in. budowę aplikacji dostępowej dla TDT oraz API dla tej aplikacji, rozszerzenie zakresu danych po stronie centralnej oraz rozszerzenie zakresu danych w kanałach udostępniania. Przedmiotowa zmiana nie spowoduje skutków finansowych dla organów samorządu terytorialnego oraz nie będzie generowała skutków finansowych dla budżetu państwa. Zmiana zostanie sfinansowana ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

Przyczyną wprowadzenia zmiany brzmienia art. 67 ustawy – Prawo o ruchu drogowym i przekazania Dyrektorowi TDT zadań z zakresu odstępstw jest bardzo duża liczba wniosków dotyczących odstępstw od warunków technicznych pojazdów wpływających do resortu (średnio 1400 rocznie), która w przypadku pozostawienia zadania we właściwości ministra właściwego do spraw transportu wymuszałaby stworzenie nowych stanowisk pracy w resorcie do obsługi obywateli w tym zakresie. Wiązałoby się to z koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów pozyskania nowych etatów, stworzenia stanowisk pracy i zapewnienia wynagrodzenia dla pracowników.

Dodatkowo 1 stycznia 2020 r. weszła w życie ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. *o zmianie ustawy   
o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2019 r.   
poz. 1579), która w art. 4 dokonała zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym – nowe przepisy wprowadziły kary pieniężne dla właściciela pojazdu niebędącego nowym pojazdem z powodu niezarejestrowania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w terminie 30 dni od dnia sprowadzenia pojazdu z terytorium państwa członkowskiego UE. Około 800 takich spraw rocznie jest powiązanych z obowiązkiem uzyskania odstępstwa od warunków technicznych (pojazdy nienormatywne). Aktualnie średni czas uzyskania odstępstwa od warunków technicznych wynosi około 3 miesiące. Kary pieniężne (od 200 zł do 1000 zł) są nakładane przez starostę w sytuacji dokonania naruszenia   
30-dniowego terminu, tak więc może to doprowadzić do sytuacji, w której właściciel pojazdu za niezawinione przez siebie niedopełnienie obowiązku rejestracji pojazdu w terminie 30 dni –   
ze względu na długi czas uzyskiwania w Ministerstwie Infrastruktury odstępstwa od warunków technicznych, będzie domagał się zadośćuczynienia finansowego. Dlatego zasadne jest przekazanie kompetencji ministra właściwego do spraw transportu w tym zakresie do jednostki podległej, kierując się jej dużym doświadczeniem w kwestii warunków technicznych pojazdów, mając na względzie fakt, iż TDT pełni od 2014 r. funkcję polskiej władzy homologacyjnej. Wpłynie to pozytywnie na usprawnienie obsługi obywateli i zapewni realizację zadania w wymaganym terminie.

Jednocześnie minister właściwy do spraw transportu, zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. *o dozorze technicznym* (Dz. U. z 2019 r. poz. 667, z późn. zm.), w rozumieniu przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, będzie organem wyższego stopnia w sprawach należących do zakresu działania Dyrektora TDT.

Zmiana w art. 81b ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (dodany przez art. 1 pkt 5 ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny) ma na celu dostosowanie katalogu pojazdów, które z uwagi na wymianę drogomierza powinny zostać poddane procedurze związanej z wymianą drogomierza do zbioru pojazdów gromadzonych   
w centralnej ewidencji pojazdów i przekazywaniem tej informacji do centralnej ewidencji pojazdów oraz uspójnienie art. 81b ustawy – Prawo o ruchu drogowym z zakresem podmiotowym centralnej ewidencji pojazdów określonym w art. 80a ust. 2 pkt 3 tej ustawy. Zmiana oznacza, że procedurze związanej z wymianą drogomierza podlegać będą wyłącznie pojazdy, które podlegają rejestracji,   
tj. pojazdy wskazane w art. 71 ust. 1 tej ustawy. Procedura nie będzie obejmowała pojazdu wolnobieżnego, z wyjątkiem pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej. Wprowadzony, ustawą z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny, art. 81b ust. 1 ustawy obejmuje zakresem regulacji pojazdy, które zgodnie z definicją określoną w ustawie, oznaczają „środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane”. Z tego powodu właściciel każdego pojazdu (w tym np. wózka widłowego, maszyny budowlanej, itp.), także niepodlegającego rejestracji, miał obowiązek, w terminie 14 dni od dnia wymiany drogomierza przedstawić pojazd w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza. Jednakże, zasadniczo zakres przedmiotowy ustawy dotyczy pojazdów przystosowanych do poruszania się po drodze. Dodatkowo uprawiony diagnosta, który miałby weryfikować (odczytywać) stan drogomierza we wszystkich pojazdach, nie ma ani uprawnień ani kompetencji do sprawdzania podzespołów np. maszyn niedrogowych, a same stacje kontroli pojazdów nie są przystosowane do przyjmowania takich pojazdów. Z uwagi na powyższe oraz fakt, że procedura penalizacji nieuprawnionej ingerencji w drogomierz miała dotyczyć głównie pojazdów samochodowych, przedmiotowa zmiana art. 81b ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (zastąpienie wyrazów „posiadacz pojazdu, pojazdu wolnobieżnego” wyrazami „posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego” pozwala na doprecyzowanie, że jedynie właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej lub motoroweru, także niezarejestrowanego, po wymianie drogomierza, ma obowiązek zgłoszenia się w stacji kontroli pojazdów celem dokonania odczytu.

Jednocześnie w dodawanym ust. 2a w art. 81b ustawy – Prawo o ruchu drogowym wyłącza się   
z procedury związanej z wymianą drogomierza pojazdy określone w art. 73 ust. 2b i 3 tej ustawy,   
tj. pojazdy należące do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych oraz pojazdy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Służby Ochrony Państwa, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej oraz Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywane przez Służbę Celno-Skarbową. Projektowana zmiana ma fundamentalne znaczenie dla bezpieczeństwa państwa w zakresie właściwego przetwarzania wrażliwych danych dotyczących pojazdów tych służb. Wyłączenie wynika z jednej strony z braku zasadności objęcia pojazdów rejestrowanych w ww. trybie procedurą dotyczącą odczytu drogomierza – wskazywane pojazdy są bowiem własnością służb. Jednocześnie wyjaśnić należy, iż zbiór pojazdów rejestrowanych w trybie art. 73 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym stanowi wyodrębnioną część centralnej ewidencji pojazdów i ze względów bezpieczeństwa zlokalizowany jest w wyodrębnionym środowisku informatycznym bez możliwości szerokiego dostępu on-line. Brak jest zatem technicznej możliwości przekazywania danych o tych pojazdach w trybie przewidywanym dla pojazdów cywilnych. Nie ma możliwości komunikacji z tą częścią ewidencji on-line podczas kontroli na drodze. Dodatkowo z dostępu do tej części ewidencji wyłączone są stacje kontroli pojazdów – podmioty te zatem nie będą miały możliwości przekazania danych o wymianie licznika do ewidencji w zakresie tych pojazdów. Z uwagi na powyższe uzasadnione jest wyłączenie wskazywanego zbioru pojazdów z procedury związanej z odczytem i wymianą drogomierza.

Nowe brzmienie przepisu art. 64d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowymujednolici procedurę wydawania zezwoleń na przejazd pojazdem nienormatywnym. Wprowadza obowiązek dołączenia   
do wniosku o wydanie zezwolenia kategorii V dowodu uiszczenia opłaty za wydanie zezwolenia.   
Na podstawie obecnie obowiązujących przepisów, w przypadku złożenia wniosku o wydanie zezwolenia kat I-IV istnieje obowiązek dołączenia do tego wniosku dowodu uiszczenia opłaty za wydanie zezwolenia, natomiast w przypadku złożenia wniosku w kategorii V opłatę za wydanie zezwolenia uiszcza się po złożeniu wniosku przed wydaniem zezwolenia.

Zmiana w art. 64d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym ujednolici obowiązek ponoszenia opłat za wydanie zezwoleń we wszystkich kategoriach zezwoleń. Spowoduje to, iż będą obowiązywały takie same zasady wnoszenia opłat za wydanie zezwoleń dla wszystkich kategorii (I-V). Ponadto wprowadzenie przedmiotowego obowiązku za wydanie zezwolenia w stosunku do zezwolenia V kategorii usprawni pracę organu wydającego takie zezwolenie. W sytuacji braku obowiązku uiszczenia opłaty, w momencie złożenia wniosku o wydanie zezwolenia, wnioskodawcy składają bardzo dużą ilość wniosków, które zgodnie z przepisami kodeksu postępowania administracyjnego organ wydający zezwolenie musi rozpatrzyć (zwykle umarzając postępowanie).

Ponadto zmiana ta uwzględnia postulaty Ministerstwa Klimatu i Środowiska dotyczące zapewnienia sprawnej realizacji wniosków o wydanie zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych, w związku ze wzrostem ilości przejazdów, jakie wynikać będą z „Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030”.

Przepis art. 2 projektu określa metodykę postępowania w sprawach wszczętych przed dniem wejścia   
w życie ustawy poprzez stosowanie przepisów dotychczasowych – ponadto wprowadza zachowanie ważności dla decyzji dotyczących odstępstw od warunków technicznych wydanych przez ministra właściwego do spraw transportu:

* przed dniem wejścia w życie projektu ustawy,
* po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, ale w sprawach odstępstw, które zostały wszczęte   
  a niezakończone przed dniem wejścia w życie tejże ustawy.

Artykuł 3 projektu odnosi się do daty, która będzie określała gotowość bazy centralnej ewidencji pojazdów do przekazywania do niej informacji dotyczących wydanych odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, kwestia ta pozostaje w gestii ministra właściwego do spraw informatyzacji. W artykule zawarta jest delegacja dla ministra właściwego do spraw informatyzacji do ogłoszenia w Dzienniku Ustaw oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd do centralnej ewidencji pojazdów.

Artykuł 4 projektu określa kwestię przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów danych dotyczących wydanych odstępstw od warunków technicznych przez Dyrektora TDT, zgromadzonych w okresie od dnia wejścia w życie ustawy do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych w bazie centralnej ewidencji pojazdów umożliwiających takie działanie. Przekazywanie danych rozpocznie się od dnia 31 stycznia 2022 r.

Artykuł 5 wskazuje, iż dotychczasowe przepisy wykonawcze wchodzące w zakres ministra właściwego do spraw informatyzacji, a wynikające ze zmian brzmienia nadanego niniejszą ustawą zachowują ważność jednak nie dłużej niż do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w art. 3 i nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów.

Artykuł 6 wskazuje, iż przepis art. 64d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w brzmieniu dotychczasowym będzie miał zastosowanie do wniosków o wydanie zezwolenia kategorii V na przejazd pojazdu nienormatywnego złożonych przed dniem wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy.

Zgodnie z art. 7 projektu  ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem przepisów dotyczących gromadzenia danych o odstępstwach, które wchodzą w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych odstępstw od warunków technicznych do centralnej ewidencji pojazdów.

Stosownie do § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt wpływa na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorców. Szczegółowe informacje   
w tym zakresie zostały zawarte w pkt 7 OSR.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie   
do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej   
na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.