

|                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Nazwa projektu</b><br>Ustawa o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw                                                                                                                                                          | <b>Data sporządzenia</b><br>27.07.2026 r. |
| <b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b><br>Ministerstwo Infrastruktury                                                                                                                                                                        | <b>Źródło:</b><br><br>Inicjatywa własna   |
| <b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b><br><br>Pan Stanisław Bukowiec – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury                                                                               | <b>Nr w wykazie prac</b><br><br>UD263     |
| <b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b><br>Pani Olga Tworek – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury<br>Pani Emilia Wiktorzak – Naczelnik Wydziału Organizacyjno-Prawnego w Departamencie Transportu Drogowego MI |                                           |

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W obecnym stanie prawnym Główny Inspektor Transportu Drogowego (dalej: „GITD”) za pomocą Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD) wykonuje zadania Inspekcji Transportu Drogowego wynikające z art. 129g ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm. (dalej: „PRD”), polegające na ujawnianiu za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych (dalej: „fotoradary”), naruszeń przepisów ruchu drogowego, polegających na przekraczaniu dopuszczalnej prędkości oraz niestosowania się do sygnałów świetlnych. Wykonując te zadania pracownicy CANARD ustalają właściciela lub posiadacza pojazdu, ustalają kierującego pojazdem w dacie ujawnionego naruszenia, prowadzą czynności wyjaśniające w sprawach o wykroczenia, nakładają mandaty karne, kierują do sądu wnioski o ukaranie, oskarżają przed sądem oraz wnoszą środki odwoławcze – w trybie i zakresie określonych w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 977, z późn. zm. (dalej: „KPSW”).

Aktualnie (stan na dzień 30.06.2026 r.) CANARD działa w **724 lokalizacjach**, dokonując kontroli ruchu drogowego przy pomocy **831** stacjonarnych urządzeń rejestrujących, tj.

- 55 lokalizacji rejestratorów na czerwonym świetle na skrzyżowaniach,
- 545 stacjonarnych fotoradarów (pomiar punktowy),
- 116 lokalizacji urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości.
- 8 rejestratorów przejazdu na czerwonym świetle na przejazdach kolejowych.

Dodatkowo CANARD w ramach uzupełnienia sieci fotoradarów, do kontroli ruchu drogowego wykorzystuje 33 nieoznakowane pojazdy z urządzeniami kontrolno-pomiarowymi.

Automatyczny nadzór nad ruchem drogowym stał się jednym z kluczowych elementów państwowego systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza w kontekście rosnącej liczby pojazdów, rozbudowy infrastruktury drogowej oraz utrzymującej się wysokiej roli nadmiernej prędkości jako przyczyny najpoważniejszych wypadków. Mając jednak na uwadze dotychczasowe doświadczenia związane z funkcjonowaniem systemu, konieczne jest podjęcie interwencji legislacyjnej mającej na celu podniesienie skuteczności egzekwowania obowiązujących przepisów.

Projektowana regulacja odpowiada na **systemowy problem niewystarczającej skuteczności egzekwowania odpowiedzialności za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawniane za pomocą urządzeń rejestrujących obsługiwanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w ramach CANARD.**

Problem organu nie polega na braku możliwości ujawniania naruszeń. System automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym ujawnia rocznie ponad milion naruszeń. Zasadnicza luka występuje na etapie następującym po ujawnieniu naruszenia, tj. **pomiędzy zarejestrowaniem naruszenia a skutecznym zakończeniem sprawy poprzez nałożenie mandatu karnego na sprawcę wykroczenia czy skierowaniem wniosku o ukaranie sprawcy do sądu powszechnego.**

W obecnym stanie prawnym znaczna część spraw ujawnionych przez urządzenia rejestrujące nie kończy się realną odpowiedzialnością sprawcy wykroczenia lub właściciela pojazdu, który nie wskazał komu powierzył pojazd do kierowania bądź używania w dacie i godzinie stwierdzonego naruszenia przepisów. Przyczynami są przede wszystkim:

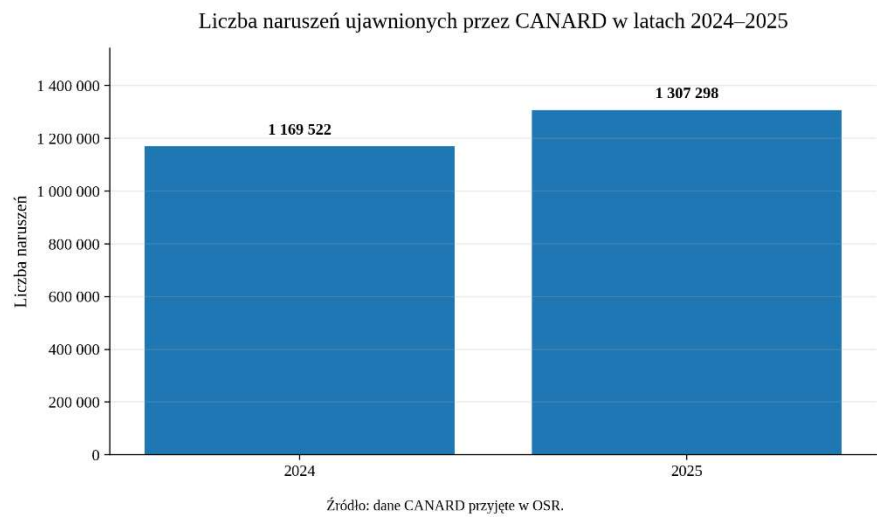
- celowe nieodbieranie korespondencji przez właściciela albo posiadacza pojazdu,
- brak odpowiedzi właściciela lub posiadacza pojazdu na wezwanie GITD w trybie art. 78 ust. 4 i 5 PRD,
- nieskuteczne wskazanie osoby kierującej albo używającej pojazdu (osoba z państwa trzeciego, wskazywanie kilku osób, które mogły w danym czasie korzystać z pojazdu etc.),

- wskazanie osoby bez podania danych osobowych/adresowych pozwalających na dalsze procedowanie sprawy,
- sprawy dotyczące pojazdów zarejestrowanych poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności w państwach nie będących państwami członkowskimi Unii Europejskiej,
- trudność w przypisaniu przez sądy odpowiedzialności z art. 96 par. 3 KW właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu, który nie odebrał wezwania GITD bądź odmówił wskazania osoby, której pojazd powierzył,
- upływ terminu przedawnienia karalności wykroczenia.

W 2024 r. w ramach kontroli wykonywanych przy wykorzystaniu urządzeń rejestrujących obsługiwanych przez GITD zidentyfikowano **1 169 522 naruszenia przepisów ruchu drogowego**. W odniesieniu do ok. **483 180 spraw** sprawcy uniknęli odpowiedzialności za wykroczenia, co stanowiło **41,3% spraw**. W tej liczbie **ponad 350 000 spraw uległo przedawnieniu**, a **ponad 129 000 spraw** było nieskutecznie zakończonych, ponieważ dotyczyły naruszeń popełnionych pojazdami zarejestrowanymi poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Natomiast w 2025 r. zidentyfikowano **1 307 298 naruszeń przepisów ruchu drogowego**. W odniesieniu do 630 991 naruszeń zarejestrowanych w I półroczu 2025 r. przedawnieniu uległo już 241 671 spraw.

Bazując na dotychczasowym podejściu zakłada się, że w 2026 r. przedawnieniu ulegnie zbliżona liczba spraw jak w 2024 r. Oznacza to, że bez zmiany przepisów system automatycznego nadzoru będzie nadal generował znaczną liczbę spraw ujawnionych, lecz niezakończonych skuteczną odpowiedzialnością sprawcy wykroczenia bądź właściciela lub posiadacza pojazdu.

Wykres 1. Liczba naruszeń ujawnionych przez CANARD w latach 2024–2025



Skala zjawiska wskazuje, że problem nie ma charakteru incydentalnego. Dotyczy **setek tysięcy spraw rocznie**, w których państwo ujawnia naruszenie, ponosi koszty działania systemu automatycznego nadzoru, obsługuje korespondencję, prowadzi czynności wyjaśniające, ale nie uzyskuje efektu w postaci nieuchronności kary za stwierdzone naruszenie (tj. poniesienia przez sprawcę wykroczenia odpowiedzialności za ujawnione wykroczenie).

Dane obrazujące skalę problemu

Dane CANARD wskazują, że problem ma charakter masowy i policzalny. Poniżej przedstawiono podstawowe wartości obrazujące skalę luki skuteczności systemu.

Tabela 1. Dane obrazujące skalę problemu

| Kategoria                                                                | Wartość       | Znaczenie dla OSR                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Liczba naruszeń zidentyfikowanych w 2024 r.                              | 1 169 522     | Skala działania systemu automatycznego nadzoru.                                                 |
| Liczba naruszeń zidentyfikowanych w 2025 r.                              | 1 307 298     | Wzrost liczby ujawnionych naruszeń o ok. 11,8% względem 2024 r.                                 |
| Sprawy, w których sprawcy uniknęli odpowiedzialności w 2024 r.           | ok. 483 180   | Podstawowa miara luki skuteczności systemu.                                                     |
| Udział spraw nieskutecznych w 2024 r.                                    | 41,3%         | Wskazuje, że bardzo duża część spraw nie zakończyła się odpowiedzialnością sprawcy wykroczenia. |
| Sprawy przedawnione w 2024 r.                                            | ponad 350 000 | Najważniejsza luka obecnego modelu.                                                             |
| Sprawy nieskutecznie zakończone z uwagi na pojazdy zagraniczne w 2024 r. | ponad 129 000 | Uzasadnienie dla instrumentów dotyczących pojazdów zagranicznych.                               |

|                                                                                                |             |                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------------------------------------------|
| Naruszenia popełnione pojazdami spoza UE w 2024 r.                                             | ok. 100 000 | Stały problem egzekucji wobec obywateli państw trzecich.     |
| Naruszenia popełnione pojazdami spoza UE w 2025 r.                                             | ok. 120 000 | Wzrost problemu w sprawach pojazdów spoza UE.                |
| Nieodebrane wezwania do wskazania komu powierzono pojazd do kierowania bądź używania w 2025 r. | 358 246     | Kluczowa przyczyna zatrzymania spraw i ryzyka przedawnienia. |

*Źródło: dane CANARD i materiały OSR przyjęte do opracowania*

Dane za 2025 r. potwierdzają utrzymywanie się luki systemowej. W tym roku wysłano do właścicieli i posiadaczy pojazdów **358 246 wezwań, które nie zostały w ogóle odebrane**. Jednocześnie liczba mandatów uznanych za doręczone zastępczo po analizie zwrotów wyniosła **4 733**, a więc była nieporównywalnie niższa od skali nieodebranych wezwań. Wskazuje to, że obecny model doręczeń i czynności wyjaśniających nie zapewnia systemowego rozwiązania problemu bierności adresatów korespondencji.

### Luka skuteczności systemu

Dla potrzeb OSR zasadne jest posługiwanie się pojęciem **luki skuteczności systemu**. Oznacza ono różnicę między liczbą naruszeń ujawnionych przez urządzenia rejestrujące a liczbą spraw skutecznie zakończonych przypisaniem odpowiedzialności sprawcy wykroczenia bądź właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu.

W 2024 r. luka ta wyniosła ok. **483 180 spraw**, czyli **41,3% wszystkich spraw**. Oznacza to, że znacząca część spraw ujawnionych przez system automatycznego nadzoru nie doprowadziła do skutecznego przypisania odpowiedzialności sprawcy wykroczenia.

**Tabela 2. Luka skuteczności systemu w 2024 r.**

| Wskaźnik                                             | Wartość       |
|------------------------------------------------------|---------------|
| Liczba naruszeń ujawnionych w 2024 r.                | 1 169 522     |
| Sprawy, w których sprawcy uniknęli odpowiedzialności | ok. 483 180   |
| Udział spraw nieskutecznych                          | 41,3%         |
| Sprawy przedawnione                                  | ponad 350 000 |
| Sprawy nieskuteczne z uwagi na pojazdy zagraniczne   | ponad 129 000 |

*Źródło: dane CANARD i materiały OSR przyjęte do opracowania*

### Przedawnienie spraw jako podstawowa luka systemowa

Najistotniejszym skutkiem obecnego modelu jest **przedawnienie znacznej liczby spraw**. Przedawnienie oznacza, że pomimo ujawnienia naruszenia przez urządzenie rejestrujące i pomimo poniesienia kosztów obsługi sprawy, nie dochodzi do skutecznego przypisania odpowiedzialności.

W 2024 r. przedawnieniu uległo **ponad 350 000 spraw**. Przy utrzymaniu dotychczasowego podejścia w 2026 r. przedawnieniu ulegnie zbliżona liczba spraw jak w roku 2024. Oznacza to, że bez interwencji ustawodawczej system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym będzie nadal generował bardzo wysoką liczbę spraw ujawnionych, lecz niezakończonych skuteczną odpowiedzialnością sprawcy wykroczenia.

### Główne kategorie spraw nieskutecznych w 2024 r.

Przedawnienie nie jest wyłącznie skutkiem upływu czasu. W praktyce jest konsekwencją **nieskutecznego modelu reakcji na brak odbioru korespondencji, brak odpowiedzi na wezwanie organu albo brak skutecznego wskazania kierującego pojazdem w dacie i godzinie zarejestrowanego przez fotoradar naruszenia prawa**. Jeżeli adresat korespondencji nie odbiera pisma albo nie podejmuje skutecznej reakcji, organ traci czas potrzebny do doprowadzenia sprawy do końca w reżimie wykroczeniowym. Skutkiem jest utrata możliwości ukarania sprawcy wykroczenia.

Brak skutecznego zakończenia spraw osłabia funkcję prewencyjną systemu. Utrwała również przekonanie, że **nieodebranie korespondencji, brak odpowiedzi albo nieskuteczne wskazanie kierującego może doprowadzić do uniknięcia odpowiedzialności** (zwiększenie poczucia bezkarności). Projektowana regulacja ma wyeliminować tę lukę, wprowadzając mechanizm, w którym brak skutecznej reakcji adresata nie zatrzymuje sprawy, lecz prowadzi do zastosowania ustawowo określonych konsekwencji (nieuchronność sankcji za stwierdzone naruszenie prawa).

### Sprawy dotyczące pojazdów zagranicznych

Odrębnym problemem jest **niska skuteczność postępowań dotyczących pojazdów zarejestrowanych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej**. W 2024 r. ponad **129 000 spraw** było nieskutecznie zakończonych, ponieważ dotyczyły naruszeń popełnionych pojazdami zarejestrowanymi za granicą (na terenie Unii Europejskiej). Dodatkowo rokrocznie w ramach automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym identyfikowane są zdarzenia drogowe popełniane pojazdami zarejestrowanymi poza Unią Europejską – ok. **100 000 w 2024 r.** oraz ok. **120 000 w 2025 r.**

W odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych w państwach członkowskich Unii Europejskiej możliwe jest uzyskiwanie danych za pośrednictwem właściwych kanałów wymiany informacji, jednak skuteczność doręczeń i zakończenia spraw pozostaje ograniczona. W odniesieniu do pojazdów z państw trzecich problem jest jeszcze większy, ponieważ brak jest porównywalnego, powszechnie skutecznego mechanizmu identyfikacji właściciela, doręczenia korespondencji i egzekucji należności.

Wzrost liczby naruszeń popełnianych pojazdami spoza Unii Europejskiej z ok. **100 000 w 2024 r.** do ok. **120 000 w 2025 r.** oznacza wzrost o ok. **20 %**. Ta tendencja wzmacnia potrzebę wprowadzenia mechanizmu umożliwiającego skuteczniejsze zamykanie spraw dotyczących pojazdów zagranicznych.

W tej grupie spraw klasyczna ścieżka korespondencyjna nie funkcjonuje, ponieważ brak jest umów bilateralnych pomiędzy krajami spoza UE a RP do wymiany informacji tak jak to funkcjonuje w UE, dlatego problem powinien być rozwiązywany nie tylko przez usprawnienie systemu doręczeń, lecz także przez instrumenty umożliwiające zakończenie sprawy w toku kontroli drogowej albo granicznej.

### Skutki obecnego modelu dla funkcjonowania CANARD

Obecny model powoduje, że znaczna część zasobów CANARD jest angażowana w sprawy, które nie kończą się skutecznym pociągnięciem do odpowiedzialności sprawcy wykroczenia bądź właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu, który nie dopełnił obowiązków spoczywających na nim na mocy art. 78 ust. 4 i 5 PRD. Generuje to istotne koszty organizacyjne i finansowe po stronie państwa, ale nie zapewnia proporcjonalnego efektu w sprawach, w których adresat korespondencji pozostaje bierny albo sprawa dotyczy pojazdu zagranicznego. Problemem nie jest więc tylko bezkarność osób naruszających przepisy ruchu drogowego, ale także **niewystarczająca efektywność wykorzystania już ponoszonych nakładów publicznych** na system automatycznego nadzoru.

W 2025 r. wydatki CANARD oraz delegatur terenowych wyniosły ok. **94 mln zł**, w tym **50,7 mln zł** wydatków bieżących CANARD, **36,1 mln zł** wydatków osobowych, **5 mln zł** wydatków na utrzymanie infrastruktury informatycznej oraz **2,2 mln zł** wydatków na utrzymanie obiektów. Dodatkowo w 2025 r. CANARD zrealizował inwestycje budżetowe o wartości **1,7 mln zł**, a w ramach projektu KPO poniesiono **16 mln zł** wydatków na rozwój operacyjności systemu.

### Charakter problemu w ujęciu regulacyjnym

Problem rozwiązywany przez projekt:

- ma charakter **prawny**, ponieważ obecne przepisy nie zapewniają wystarczająco skutecznego mechanizmu reakcji organu na brak odbioru korespondencji, brak odpowiedzi albo nieskuteczne wskazanie osoby kierującej lub używającej pojazdu,
- ma charakter **organizacyjny**, ponieważ GITD-CANARD prowadzi dużą liczbę czynności w sprawach, które nie kończą się skutecznym przypisaniem odpowiedzialności za penalizowany czyn, w szczególności sprawcy wykroczenia. Prowadzi to do angażowania zasobów kadrowych, informatycznych i finansowych w obsługę spraw, w których finalnie żadnemu podmiotowi nie można przypisać odpowiedzialności,
- ma charakter **informacyjny**, ponieważ skuteczne zakończenie sprawy zależy od możliwości ustalenia osoby kierującej, właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, a także od skutecznego doręczenia korespondencji i uzyskania reakcji adresata,
- ma charakter **transgraniczny**, ponieważ szczególnie niska skuteczność dotyczy pojazdów zarejestrowanych za granicą, w tym pojazdów spoza Unii Europejskiej,
- ma charakter **prewencyjny**, ponieważ brak skutku prawnego i nieuchronności kary za ujawnione naruszenie w wielu sprawach osłabia odstraszające oddziaływanie systemu i wzmacnia poczucie bezkarności w społeczeństwie.

Brak interwencji legislacyjnej będzie szczególnie niekorzystny wobec rozbudowy systemu automatycznego nadzoru. W ramach projektu pn. „Rozwój operacyjności Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego na polskich drogach” realizowanego w ramach Umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego: KPOD.09.11-IW.02-0001/24-00,8 Typ Inwestycji: E2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu, zakupionych i zainstalowanych ma zostać **128 stacjonarnych urządzeń rejestrujących**, które zostaną włączone do systemu w 2 połowie 2026 r. Rozbudowa infrastruktury bez równoczesnego usprawnienia mechanizmu prowadzenia spraw może zwiększyć liczbę naruszeń ujawnianych przez system, ale nie rozwiąże problemu spraw przedawnionych i nieskutecznych.

## 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt

### Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

Rekomendowanym rozwiązaniem jest wprowadzenie **nowego modelu reakcji państwa na naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawniane za pomocą urządzeń rejestrujących**. Model ten zachowuje podstawową zasadę odpowiedzialności osobistej kierującego za wykroczenie, ale jednocześnie wprowadza mechanizmy pozwalające na skuteczne zakończenie sprawy w przypadkach, w których obecnie dochodzi do braku możliwości przypisania odpowiedzialności sprawcy wykroczenia bądź właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu, w szczególności z powodu **braku odbioru korespondencji, braku odpowiedzi na korespondencję GITD, nieskutecznego wskazania kierującego albo zarejestrowaniu naruszenia dla pojazdów zarejestrowanych za granicą**.

Projektowana regulacja nie zmienia istoty odpowiedzialności za wykroczenie drogowe. W sprawach, w których możliwe jest ustalenie osoby kierującej pojazdem, nadal podstawową ścieżką pozostanie mandat karny i postępowanie w sprawach o wykroczenia. **Nowym elementem** jest natomiast mechanizm prowadzenia spraw, które w obecnym modelu są najbardziej narażone na przedawnienie albo bezskuteczność. W tym celu projekt odchodzi od stosowania do spraw prowadzonych przez GITD- CANARD art. 78 ust. 4 i 5 PRD oraz art. 96 par. 3 KW i przewiduje wprowadzenie **instytucji zawiadomienia o zarejestrowaniu naruszenia**, które będzie wysyłane do właściciela lub użytkownika pojazdu ujawnionego w centralnej ewidencji pojazdów i na adres wskazany w tej ewidencji. Właściciel lub użytkownik pojazdu nie będzie już wzywany do wskazania komu powierzył pojazd do kierowania bądź używania w oznaczonym czasie. W zawiadomieniu zawarte będzie natomiast pouczenie wskazujące, że w przypadku braku realizacji uprawnień w nim wskazanych, na właściciela lub użytkownika pojazdu **zostanie nałożona z mocy prawa opłata administracyjna** w wysokości kilkukrotnie wyższej aniżeli mandat karny z tytułu zarejestrowanego przez fotoradar naruszenia. Do zawiadomienia dołączony będzie formularz oświadczenia o przyjęciu mandatu karnego lub odmowie przyjęcia mandatu karnego, który będzie mógł zostać wypełniony przez osobę, która kierowała pojazdem w dacie i godzinie zarejestrowanego naruszenia i wyrazi zgodę na przyjęcie grzywny w drodze mandatu karnego. Właściciel lub użytkownik pojazdu będzie mógł zwolnić się od odpowiedzialności jedynie w ściśle określonych wypadkach, tj. jeżeli udowodni, że:

- w chwili zarejestrowania naruszenia nie był właścicielem lub posiadaczem pojazdu,
- pojazd skradziono przed zarejestrowaniem naruszenia,
- w chwili naruszenia działał w stanie wyższej konieczności.

Opłata administracyjna będzie wymagalna po upływie terminu 30 dni od daty doręczenia właścicielowi bądź użytkownikowi pojazdu zawiadomienia. W sytuacji, gdy opłata zostanie uiszczona przed upływem wskazanego powyżej terminu, ulega ona obniżeniu o 20 %. Brak uiszczenia opłaty w terminie skutkować będzie przesłaniem właścicielowi albo użytkownikowi pojazdu pisemnego upomnienia, o którym mowa w art. 15 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, zaś sprawa będzie dalej prowadzona w trybie wymienionej ustawy.

Ponadto projekt nakłada na właściciela pojazdu prowadzącego działalność gospodarczą w obszarze leasingu lub najmu długoterminowego obowiązek przekazania do centralnej ewidencji pojazdów danych o użytkowniku pojazdu użytkowanego na podstawie umowy leasingu lub najmu długoterminowego zawartego na okres powyżej 30 dni. Wskazane powyżej dane będą musiały zostać przekazane w terminie 30 dni od daty zawarcia właściwej umowy lub w przypadku ich zmiany lub ustaniu umowy – w terminie 14 dni.

W kontekście zwiększenia skuteczności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym w ramach kontroli na drodze projekt przewiduje:

- **utworzenie w centralnej ewidencji pojazdów nowego rejestru – Centralnego Rejestru Naruszeń (dalej: „CRN”),** w którym gromadzone będą dane o naruszeniach zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące dla państw innych niż RP z podziałem na państwa członkowskie UE oraz państwa trzecie,
- obowiązek przekazywania danych do CRN przez GITD,



- obowiązek sprawdzenia pojazdu w CRN w toku kontroli drogowej dokonywanej przez inspektora ITD, funkcjonariusza Policji, Straży Granicznej i Służby Celno-Skarbowej,
- dedykowaną dla kontroli drogowej procedurę – kierujący pojazdem zarejestrowanym poza RP będzie miał możliwość przyjęcia mandatu karnego (lub mandatów karnych) za stwierdzone naruszenia bądź uiszczenia opłaty administracyjnej za wszystkie naruszenia związane z pojazdem pod rygorem usunięcia pojazdu na najbliższy parking strzeżony, zaś w przypadku kontroli granicznej – także pod rygorem uniemożliwienia wjazdu albo wyjazdu z RP.

Dodatkowo w projekcie wprowadzono regulację, zgodnie z którą od wartości wskazanej przez urządzenie rejestrujące odejmuje się wartość 5 km/h, a w przypadku naruszenia popełnionego na autostradzie lub drodze ekspresowej – 6 km/h. Skorygowana w ten sposób prędkość stanowić będzie podstawę oceny, czy doszło do naruszenia przepisów Prawa o ruchu drogowym oraz kwalifikacji odpowiedzialności zgodnie z Kodeksem wykroczeń. Powyższa zmiana pozwoli uspołnić przepisy PRD z przepisami regulującymi prawną kontrolę metrologiczną przyrządów pomiarowych w kontekście dopuszczalnej wartości błędu granicznego w ramach badań i sprawdzeń przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów w kontroli ruchu drogowego.

Ponadto wprowadza się także zmiany w ustawie – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawie o transporcie drogowym oraz ustawie o dowodach osobistych w celu zwiększenia efektywności prowadzenia postępowań w sprawach o wykroczenia związane z naruszeniami ujawnianymi urządzeniami rejestrującymi, zapewnienie ciągłości i sprawności działań Inspekcji Transportu Drogowego oraz dostosowanie zakresu uprawnień pracowników GITD do niezbędnego i wymaganego zakresu czynności, który umożliwia efektywne wykonywanie zadań w systemie automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia projekt przewiduje wprowadzenie regulacji dotyczącej doręczania korespondencji na konto w systemie teleinformatycznym organu w sprawach o naruszenia ujawnione przy pomocy urządzeń rejestrujących. Projekt doprecyzowuje również możliwość odstąpienia od przesłuchania osoby, wobec której prowadzone są czynności wyjaśniające, jeżeli czynności te są prowadzone w trybie korespondencyjnym w związku z wykroczeniem ujawnionym za pomocą urządzenia rejestrującego i nie występują wątpliwości przemawiające za potrzebą jej przesłuchania. Rozwiązanie to ma usprawnić prowadzenie spraw masowych, w których stan faktyczny wynika z danych zarejestrowanych przez urządzenie rejestrujące.

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym projekt doprecyzowuje uprawnienia Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie prowadzenia czynności wyjaśniających, kierowania do sądu wniosków o ukaranie, występowania przed sądami powszechnymi w charakterze oskarżyciela publicznego oraz wnoszenia środków zaskarżenia. Projekt przewiduje również, że uprawnienia te, w zakresie wykroczeń ujawnionych przy pomocy urządzeń rejestrujących oraz innych wykroczeń ujawnionych w związku z prowadzeniem spraw, będą przysługiwały także pracownikom Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego niebędącym inspektorami. Celem tej zmiany jest usunięcie wątpliwości dotyczących legitymacji procesowej GITD i zapewnienie sprawnej obsługi postępowań.

W ustawie z dnia 6 sierpnia 2010 r. o dowodach osobistych projekt rozszerza krąg podmiotów uprawnionych do dostępu do danych w zakresie niezbędnym do wykonywania zadań związanych z prowadzeniem spraw o naruszenia przepisów ruchu drogowego. Zmiana ta ma charakter techniczno-organizacyjny i służy zapewnieniu skutecznej identyfikacji osób w toku czynności prowadzonych przez uprawnione organy.

Projekt zawiera również przepisy przejściowe. W sprawach naruszeń zarejestrowanych przed wejściem w życie ustawy zasadą będzie stosowanie przepisów dotychczasowych. Jednocześnie projekt przewiduje szczególne rozwiązanie abolicyjne dotyczące postępowań o wykroczenia z art. 96 § 3 Kodeksu wykroczeń, związane z naruszeniami ujawnionymi przez urządzenia rejestrujące, w których oskarżycielem jest Główny Inspektor Transportu Drogowego. Postępowania te będą podlegały umorzeniu

z mocy prawa, jeżeli do dnia wejścia w życie ustawy nie skierowano wniosku o ukaranie do sądu albo mimo skierowania wniosku nie zapadł wyrok. Projekt reguluje również skutki w sprawach, w których zapadł nieprawomocny wyrok, oraz przejęcie kosztów sądowych i opłat w tych postępowaniach na rachunek Skarbu Państwa.

Celem rekomendowanego rozwiązania jest więc **zwiększenie skuteczności systemu GITD-CANARD na etapie rozpatrywania spraw po ujawnieniu naruszenia**, a nie samo zwiększenie liczby ujawnianych naruszeń. Projekt odpowiada więc na problem zidentyfikowany w rozdziale 1 OSR.

Należy również wyraźnie podkreślić, że **projektowane zmiany nie wpłyną na sytuację osób, które już w obecnym stanie prawnym stosują się do obowiązujących przepisów i wypełniają ustawowe obowiązki, odpowiadając zgodnie ze swoją wiedzą i stanem faktycznym na wezwania GITD, czy wyrażając zgodę na przyjęcie mandatu karnego**. Projektowane

zmiany mają na celu wyeliminowanie luki systemowej, która jest wykorzystywana celem uniknięcia jakiegokolwiek odpowiedzialności z tytułu zarejestrowanego naruszenia.

Projektowana regulacja zmienia logikę postępowania po ujawnieniu naruszenia przez urządzenie rejestrujące. W obecnym modelu bierność adresata korespondencji albo brak skutecznego wskazania osoby kierującej często prowadzą do przedawnienia sprawy. Po wejściu w życie projektowanych przepisów sprawa będzie kierowana na jedną z ustawowo określonych ścieżek zakończenia.

**Tabela 12. Logika interwencji regulacyjnej**

| Obecny model                                                                                                                                  | Model po wejściu w życie projektowanej regulacji                                                                                                                                           | Oczekiwany efekt                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Naruszenie zostaje ujawnione przez urządzenie rejestrujące, ale dalszy bieg sprawy zależy od skuteczności doręczenia i reakcji adresata.      | Naruszenie skutkuje wystawieniem zawiadomienia, które wskazuje ustawowe ścieżki zakończenia sprawy.                                                                                        | Sprawa trafia na jedną z przewidzianych prawem ścieżek i możliwe jest jej skuteczne zakończenie w każdym wypadku.                                                       |
| Nieodebranie korespondencji albo brak odpowiedzi może blokować sprawę i prowadzić do przedawnienia.                                           | Brak skutecznej reakcji w terminie prowadzi do powstania obowiązku uiszczenia opłaty administracyjnej z mocy prawa, z uwzględnieniem ustawowych przesłanek wyłączających odpowiedzialność. | Ograniczenie liczby spraw przedawnionych                                                                                                                                |
| W przypadku leasingu albo najmu długoterminowego korespondencja może trafiać do właściciela, który nie jest faktycznym użytkownikiem pojazdu. | Projekt przewiduje obowiązek przekazywania do CEP danych użytkownika pojazdu używanego na podstawie umowy leasingu albo najmu długoterminowego.                                            | Szybsze kierowanie korespondencji do podmiotu faktycznie używającego pojazdu, ograniczenie kosztów przekazywania korespondencji przez firmy leasingowe do użytkowników. |
| Sprawy pojazdów zagranicznych, zwłaszcza spoza UE, często nie kończą się skutecznie.                                                          | Projekt tworzy centralny rejestr naruszeń oraz instrumenty pozwalające na sprawdzenie pojazdu podczas kontroli drogowej albo granicznej.                                                   | Zwiększenie skuteczności wobec pojazdów zagranicznych.                                                                                                                  |

*Źródło: opracowanie własne*

Projektowana interwencja ma więc charakter **systemowy**. Kluczowe znaczenie ma to, że sprawa nie powinna być zamykana wyłącznie dlatego, że adresat nie odebrał korespondencji, nie odpowiedział albo nie wskazał osoby w sposób umożliwiający dalsze procedowanie.

Projekt przewiduje zestaw powiązanych ze sobą instrumentów prawnych i organizacyjnych. Ich skuteczność wynika z łącznego zastosowania: samo zawiadomienie nie rozwiązałoby problemu bez konsekwencji dla braku reakcji, sama opłata administracyjna nie rozwiązałaby problemu pojazdów zagranicznych bez rejestru (CRN), a sam rejestr nie byłby skuteczny bez możliwości sprawdzenia go w toku kontroli drogowej albo granicznej.

**Tabela 13. Planowane narzędzia interwencji**

| Narzędzie                                            | Podstawa w projekcie | Jaki problem rozwiązuje                                         | Mechanizm działania                                                                                                                       | Oczekiwany efekt                                                                   |
|------------------------------------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Zawiadomienie o zarejestrowaniu naruszenia</b>    | art. 140aj           | Rozproszenie i długotrwałość pierwszego etapu postępowania.     | Właściciel albo użytkownik pojazdu otrzymuje informację o naruszeniu, obrazie naruszenia, możliwych działaniach i skutkach braku reakcji. | Uporządkowanie pierwszego etapu sprawy i ograniczenie niepewności adresata.        |
| <b>Możliwość przyjęcia mandatu przez kierującego</b> | art. 140aj–140am     | Konieczność zachowania odpowiedzialności osobistej kierującego. | Osoba, która kierowała pojazdem, może złożyć oświadczenie i przyjąć mandat                                                                | Utrzymanie klasycznej ścieżki wykroczeniowej tam, gdzie można ustalić kierującego. |

|                                                                                  |                         |                                                                                              |                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Możliwość odmowy przyjęcia mandatu</b>                                        | art. 140aj–140am        | Konieczność zachowania prawa do sądu.                                                        | Osoba, która kierowała pojazdem, może odmówić przyjęcia mandatu, a sprawa jest prowadzona w trybie Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.                     | Zachowanie gwarancji procesowych.                                                                                                                                                                                 |
| <b>Możliwość przedstawienia dokumentów wyłączających dalszą odpowiedzialność</b> | art. 140aj i art. 140am | Ryzyko objęcia opłatą spraw, w których pojazd został np. skradziony albo zbyty.              | Właściciel albo użytkownik pojazdu może przedstawić dokumenty dotyczące m.in. kradzieży, stanu wyższej konieczności, przeniesienia własności albo zmiany użytkownika. | Ograniczenie ryzyka stosowania mechanizmu wobec spraw, w których właścicielowi pojazdu nie można przypisać odpowiedzialności albo które powinny zostać skierowane na inną ścieżkę postępowania.                   |
| <b>Opłata administracyjna</b>                                                    | art. 140an–140ao        | Brak odpowiedzi, brak skutecznej reakcji albo odpowiedź uniemożliwiająca zakończenie sprawy. | W określonych w projekcie przypadkach po upływie terminu 30 dni od doręczenia zawiadomienia powstaje obowiązek uiszczenia opłaty administracyjnej (z mocy prawa).     | Ograniczenie liczby spraw, które w dotychczasowym modelu nie mogą zostać skutecznie zamknięte i w których nie można przypisać odpowiedzialności ani kierującemu pojazdem ani właścicielowi/użytkownikowi pojazdu. |
| <b>Obniżenie opłaty o 20% przy szybkiej płatności</b>                            | art. 140ar              | Długotrwała obsługa spraw i konieczność egzekucji.                                           | Opłata ulega obniżeniu, jeżeli zostanie uiszczona w terminie 30 dni od otrzymania zawiadomienia.                                                                      | Zachęta do szybkiego zakończenia sprawy.                                                                                                                                                                          |
| <b>Egzekucja opłaty administracyjnej</b>                                         | art. 140ap              | Brak dobrowolnej zapłaty opłaty.                                                             | Opłata podlega egzekucji administracyjnej.                                                                                                                            | Zwiększenie realnej wykonalności obowiązku.                                                                                                                                                                       |
| <b>Dane użytkownika leasingu albo najmu długoterminowego w CEP</b>               | art. 78 ust. 4a i 4b    | Korespondencja kierowana do formalnego właściciela zamiast faktycznego użytkownika.          | Właściciel pojazdu przekazuje dane użytkownika do CEP.                                                                                                                | Skrócenie ścieżki identyfikacji faktycznego użytkownika pojazdu.                                                                                                                                                  |
| <b>Centralny rejestr naruszeń</b>                                                | art. 80bi               | Niska skuteczność wobec pojazdów zagranicznych.                                              | Dane pojazdu i naruszenia są wpisywane do rejestru w przypadkach określonych w projekcie.                                                                             | Sprawdzenie informacji przy kontroli drogowej albo granicznej – podjęcie skutecznych działań względem kierującego w toku kontroli drogowej.                                                                       |
| <b>Kontrola drogowa i graniczna</b>                                              | art. 129m–129n          | Brak skutecznej egzekucji wobec pojazdów zagranicznych.                                      | Funkcjonariusz kontrolujący sprawdza, czy pojazd znajduje się w rejestrze (CRN), a następnie podejmuje działania przewidziane w projekcie.                            | Zwiększenie skuteczności spraw transgranicznych – nieuchronność odpowiedzialności dla pojazdów zagranicznych                                                                                                      |
| <b>Usunięcie pojazdu na parking w razie braku zapłaty przy kontroli</b>          | art. 129m               | Brak realnej wykonalności w toku kontroli.                                                   | Jeżeli opłata albo grzywna nie zostanie pobrana, pojazd może zostać usunięty na parking na koszt zobowiązanego.                                                       | Zwiększenie skuteczności egzekucji w sprawach kontrolnych.                                                                                                                                                        |

*Źródło: opracowanie własne*

### 2.3. Ścieżki zakończenia sprawy po wejściu w życie regulacji

Projektowana regulacja przewiduje kilka możliwych ścieżek zakończenia sprawy. Ma to istotne znaczenie z punktu widzenia proporcjonalności rozwiązania. Opłata administracyjna nie jest jedyną ani podstawową ścieżką zakończenia sprawy. Podstawową ścieżką pozostaje odpowiedzialność kierującego, jeżeli zostanie on ustalony, w trybie wykroczeniowym.

**Tabela 14. Ścieżki zakończenia sprawy po ujawnieniu naruszenia**



| Ścieżka                                    | Kiedy ma zastosowanie                                                                                                                                                                                                                                              | Skutek                                                                                                                                                                       | Znaczenie dla OSR                                                                            |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Przyjęcie mandatu przez kierującego</b> | Gdy kierujący zostaje ustalony i wyraża zgodę na przyjęcie mandatu.                                                                                                                                                                                                | Mandat karny i klasyczna odpowiedzialność wykroczeniowa.                                                                                                                     | Zachowanie osobistej odpowiedzialności sprawcy.                                              |
| <b>Odmowa przyjęcia mandatu</b>            | Gdy kierujący odmawia przyjęcia mandatu.                                                                                                                                                                                                                           | Sprawa trafia do trybu postępowania w sprawach o wykroczenia.                                                                                                                | Zachowanie prawa do sądu.                                                                    |
| <b>Przedstawienie dokumentów</b>           | Gdy zachodzą okoliczności takie jak kradzież pojazdu, stan wyższej konieczności, wcześniejsze przeniesienie własności albo zmiana użytkownika.                                                                                                                     | Sprawa nie jest automatycznie kończona powstaniem obowiązku uiszczenia opłaty, lecz organ ocenia przesłanki wyłączające odpowiedzialność na podstawie nadesłanych dokumentów | Ograniczenie ryzyka nieproporcjonalnego obciążenia opłatą administracyjną w każdej sytuacji. |
| <b>Opłata administracyjna</b>              | Gdy nie zostanie ujawniony kierujący, który wyraził zgodę lub odmówił nałożenia na niego mandatu karnego, właściciel lub użytkownik nie skorzysta z ustawowych uprawnień albo odpowie w sposób uniemożliwiający uznanie, że przesłanki ustawowe zostały spełnione. | Powstanie obowiązku zapłaty opłaty administracyjnej z mocy prawa.                                                                                                            | Zamknięcie spraw, które obecnie są najbardziej narażone na przedawnienie.                    |
| <b>Kontrola drogowa albo graniczna</b>     | Gdy pojazd znajduje się w centralnym rejestrze naruszeń.                                                                                                                                                                                                           | Możliwość nałożenia mandatu albo pobrania opłaty administracyjnej w toku kontroli.                                                                                           | Zwiększenie skuteczności wobec pojazdów zagranicznych.                                       |

*Źródło: opracowanie własne*

Takie ukształtowanie ścieżek zakończenia sprawy pozwala pogodzić dwa cele: **utrzymanie osobistej odpowiedzialności kierującego za wykroczenie** oraz wprowadzenie skutecznego mechanizmu na wypadek bierności właściciela lub użytkownika pojazdu albo nieskutecznej reakcji właściciela lub użytkownika pojazdu.

#### 2.4. Charakter opłaty administracyjnej

Opłata administracyjna pełni w projekcie funkcję **mechanizmu, który winien zmotywować właściciela lub posiadacza pojazdu do przyjęcia odpowiedzialności za zarejestrowane przez fotoradar naruszenie bądź ujawnienia sprawcy wykroczenia..** Ma zastosowanie w sytuacjach określonych w projekcie, w szczególności wtedy, gdy właściciel albo posiadacz pojazdu nie udziela odpowiedzi, nie korzysta z przewidzianych uprawnień albo udziela odpowiedzi w sposób, który nie pozwala na uznanie, że przesłanki ustawowe zostały spełnione.

Z punktu widzenia OSR istotne jest podkreślenie, że projekt nie przewiduje jednej ryczałtowej opłaty administracyjnej za każde ujawnione naruszenie. Wysokość opłaty została zróżnicowana przy uwzględnieniu rodzaju naruszenia i skali przekroczenia prędkości. Takie rozwiązanie pozwala zachować gradację dolegliwości i ogranicza ryzyko nieproporcjonalnego traktowania właścicieli lub użytkowników pojazdów, dla których pojazdy odnotowano naruszenia o różnej wadze. Należy wskazać, że w przewidzianym w projekcie trybie powstanie opłaty administracyjnej z mocy prawa wyłącza możliwość ukarania sprawcy wykroczenia i nałożenia na niego punktów karnych. W świetle powyższego stawka opłaty powinna być znacznie wyższa aniżeli mandat karny przewidziany za dane wykroczenie. Zastosowanie opłaty wyłącza bowiem także możliwość przypisania sprawcy wykroczenia punktów karnych.

**Tabela 15. Wysokość opłaty administracyjnej w projekcie**

| Rodzaj naruszenia                                           | Wysokość opłaty administracyjnej |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| Przekroczenie dopuszczalnej prędkości do 30 km/h            | <b>1 500 zł</b>                  |
| Przekroczenie dopuszczalnej prędkości od 31 km/h do 40 km/h | <b>2 400 zł</b>                  |
| Przekroczenie dopuszczalnej prędkości od 41 km/h do 50 km/h | <b>3 000 zł</b>                  |
| Przekroczenie dopuszczalnej prędkości od 51 km/h do 60 km/h | <b>4 500 zł</b>                  |
| Przekroczenie dopuszczalnej prędkości od 61 km/h do 70 km/h | <b>6 000 zł</b>                  |

|                                                                        |          |
|------------------------------------------------------------------------|----------|
| Przekroczenie dopuszczalnej prędkości powyżej 71 km/h                  | 7 500 zł |
| Niezastosowanie się do sygnalizacji świetlnej                          | 3000 zł  |
| Niezastosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejeździe kolejowym | 6 000 zł |

*Źródło: dane CANARD i materiały OSR przyjęte do opracowania*

W modelu finansowym OSR nie przyjęto maksymalnej stawki opłaty ani jednolitej opłaty dla wszystkich spraw. Przyjęto średnią ważoną strukturą naruszeń. Z danych przyjętych do projekcji wynika, że przekroczenia prędkości w przedziale **11-30 km/h** stanowią ok. **87,6% przekroczeń prędkości**, dlatego średnia ważona opłata administracyjna przyjęta w modelu wynosi ok. **1 683 zł**.

## 2.5. Założenia scenariusza regulacyjnego

Oczekiwany efekt regulacji oszacowano jako różnicę między scenariuszem bazowym, tj. dalszym funkcjonowaniem obecnego modelu, a scenariuszem regulacyjnym, tj. modelem po wejściu w życie projektowanych przepisów.

Do skutków regulacji nie zaliczono wszystkich naruszeń ujawnianych przez urządzenia rejestrujące. Uwzględniono wyłącznie tę część spraw, która w obecnym modelu byłaby narażona na przedawnienie albo bezskuteczność, a po wejściu w życie regulacji może zostać skutecznie zakończona mandatem karnym, opłatą administracyjną albo w toku kontroli drogowej lub granicznej.

**Tabela 16. Założenia przyjęte do scenariusza regulacyjnego OSR**

| Parametr                                                                         | Przyjęte założenie                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Rok bazowy                                                                       | 2025                                                            |
| Horyzont projekcji                                                               | 2028–2037                                                       |
| Charakter projekcji                                                              | Różnica między scenariuszem bazowym a scenariuszem regulacyjnym |
| Efekt kampanii informacyjnej i prewencji                                         | 2028: -15%, 2029: -10%, 2030: -5%, od 2031 r. stabilizacja      |
| Skuteczność systemu w scenariuszu regulacyjnym                                   | od 75% w 2028 r. do 85% w 2037 r.                               |
| Udział spraw krajowych kończonych mandatem                                       | ok. 90% spraw skutecznie procedowanych                          |
| Udział spraw krajowych kończonych opłatą administracyjną                         | ok. 10% spraw skutecznie procedowanych                          |
| Ściągalność mandatów                                                             | 95%                                                             |
| Ściągalność opłat administracyjnych                                              | 95%                                                             |
| Udział spraw dotyczących pojazdów z UE skutecznie zakończonych przy kontroli     | 25% puli                                                        |
| Udział spraw dotyczących pojazdów spoza UE skutecznie zakończonych przy kontroli | 25% puli                                                        |
| Sprawy zagraniczne zakończone mandatem po kontroli                               | 97%                                                             |
| Sprawy zagraniczne zakończone opłatą administracyjną po kontroli                 | 3%                                                              |

*Źródło: dane CANARD i materiały OSR przyjęte do opracowania*

## 2.6. Oczekiwany efekt operacyjny regulacji

W scenariuszu centralnym przyjętym do OSR projektowana regulacja pozwoli w latach **2028–2037** na skuteczne zakończenie ok. **2,73 mln spraw**, które w obecnym modelu byłyby w znacznej części narażone na przedawnienie albo bezskuteczność. W tej liczbie ok. **1,89 mln spraw** może zostać zakończonych mandatem karnym, a ok. **0,84 mln spraw** opłatą administracyjną.

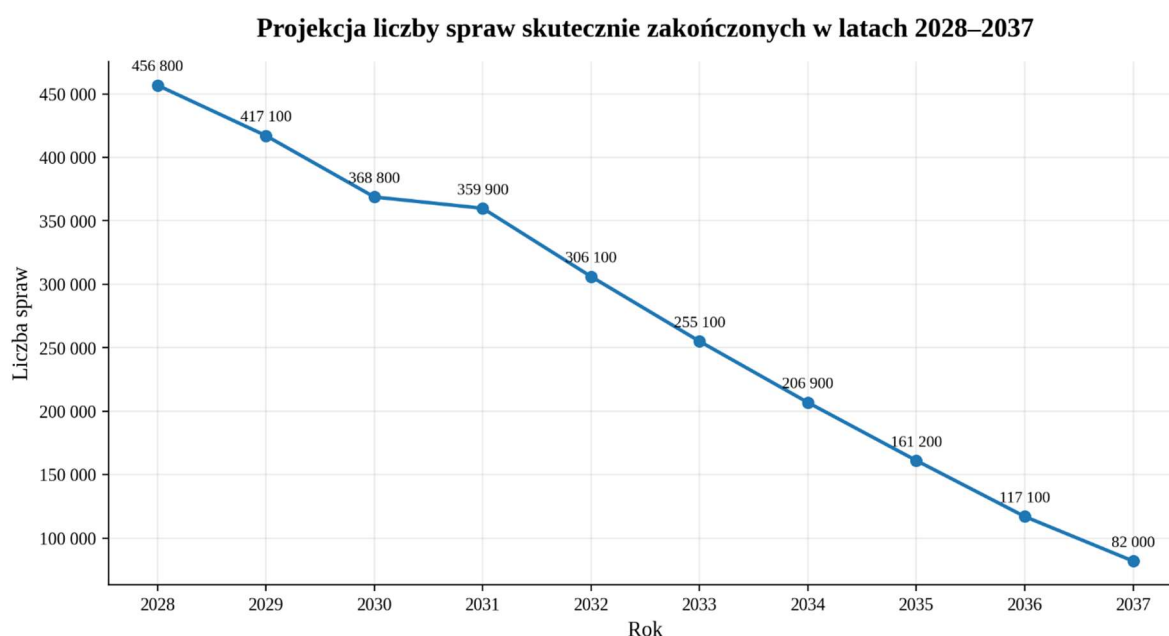
**Tabela 17. Projekcja liczby spraw skutecznie zakończonych w scenariuszu regulacyjnym**

| Rok  | Sprawy zakończone mandatem | Sprawy zakończone opłatą administracyjną | Sprawy skutecznie zakończone łącznie |
|------|----------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------|
| 2028 | 356 300                    | 100 500                                  | 456 800                              |
| 2029 | 320 200                    | 96 900                                   | 417 100                              |

|                 |           |         |           |
|-----------------|-----------|---------|-----------|
| 2030            | 276 300   | 92 500  | 368 800   |
| 2031            | 268 200   | 91 700  | 359 900   |
| 2032            | 219 700   | 86 400  | 306 100   |
| 2033            | 173 700   | 81 400  | 255 100   |
| 2034            | 130 200   | 76 700  | 206 900   |
| 2035            | 88 900    | 72 300  | 161 200   |
| 2036            | 45 600    | 71 500  | 117 100   |
| 2037            | 12 300    | 69 700  | 82 000    |
| Razem 2028–2037 | 1 891 400 | 839 600 | 2 731 000 |

*Źródło: dane CANARD i materiały OSR przyjęte do opracowania*

**Wykres 5. Projekcja liczby spraw skutecznie zakończonych w scenariuszu regulacyjnym w latach 2028–2037**



*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CANARD i założeń scenariusza centralnego OSR.*

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CANARD i założeń scenariusza centralnego OSR*

Spadek liczby spraw skutecznie zakończonych w kolejnych latach nie oznacza spadku efektywności regulacji. Jest konsekwencją przyjętego w modelu efektu prewencyjnego. **Wzrost nieuchronności odpowiedzialności powinien prowadzić do stopniowego ograniczenia liczby naruszeń.** Z perspektywy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest to efekt pożądany, ponieważ celem systemu nie jest maksymalizacja liczby sankcji, lecz ograniczanie naruszeń i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

## 2.7. Oczekiwany efekt finansowy regulacji

W scenariuszu centralnym łączny efekt finansowy dla sektora finansów publicznych w latach **2028–2037** oszacowano na ok. **809,3 mln zł**. Z tej kwoty ok. **543,8 mln zł** stanowią wpływy z mandatów karnych, natomiast ok. **265,5 mln zł** stanowią wpływy z opłat administracyjnych.

Wartość ta oznacza **dodatkowy efekt projektowanej regulacji**, tj. wpływy możliwe do uzyskania dzięki ograniczeniu luki skuteczności obecnego systemu. Nie jest to projekcja wszystkich wpływów generowanych przez system CANARD. Całościowa projekcja wpływów systemu, obejmująca referencyjny poziom wpływów z 2025 r. oraz dodatkowy efekt regulacji, została przedstawiona w pkt 2.13 OSR.

Należy podkreślić, że projekt nie powoduje bezpośredniego zwiększenia dochodów budżetu państwa. Wpływy są przypisane do właściwych państwowych funduszy celowych. Wpływy z mandatów karnych należy ujmować jako wpływy Krajowego

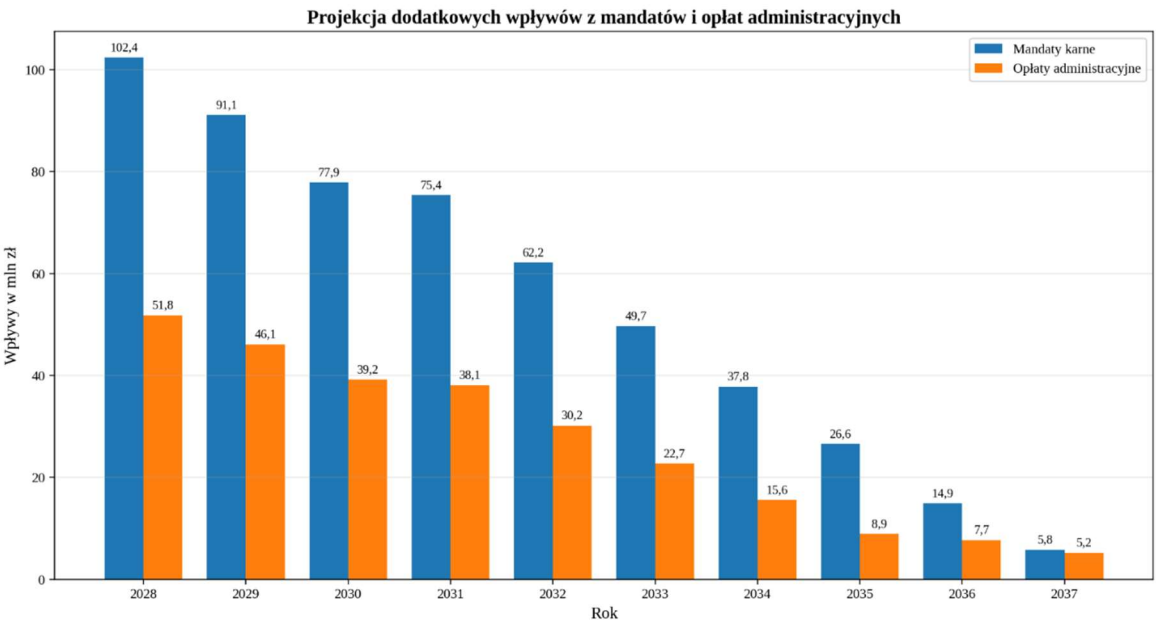
Funduszu Drogowego. Natomiast zgodnie z projektowanym art. 140a za opłata administracyjna stanowi przychód **Funduszu rozwoju przewozów autobusowych** oraz **Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg** w częściach równych.

Tabela 18. Projektacja wpływów w scenariuszu regulacyjnym

| Rok             | Mandaty karne | Oplaty administracyjne | Łączny dodatkowy efekt |
|-----------------|---------------|------------------------|------------------------|
| 2028            | 102,4 mln zł  | 51,8 mln zł            | 154,2 mln zł           |
| 2029            | 91,1 mln zł   | 46,1 mln zł            | 137,2 mln zł           |
| 2030            | 77,9 mln zł   | 39,2 mln zł            | 117,1 mln zł           |
| 2031            | 75,4 mln zł   | 38,1 mln zł            | 113,5 mln zł           |
| 2032            | 62,2 mln zł   | 30,2 mln zł            | 92,4 mln zł            |
| 2033            | 49,7 mln zł   | 22,7 mln zł            | 72,4 mln zł            |
| 2034            | 37,8 mln zł   | 15,6 mln zł            | 53,4 mln zł            |
| 2035            | 26,6 mln zł   | 8,9 mln zł             | 35,5 mln zł            |
| 2036            | 14,9 mln zł   | 7,7 mln zł             | 22,6 mln zł            |
| 2037            | 5,8 mln zł    | 5,2 mln zł             | 11,0 mln zł            |
| Razem 2028–2037 | 543,8 mln zł  | 265,5 mln zł           | 809,3 mln zł           |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CANARD i założeń scenariusza centralnego OSR

Wykres 6. Projektacja wpływów z mandatów i opłat administracyjnych w latach 2028–2037



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CANARD i założeń scenariusza centralnego OSR.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CANARD i założeń scenariusza centralnego OSR

2.8. Podział wpływów między fundusze celowe

Zgodnie z projektowanym art. 140a opłata administracyjna stanowi przychód **Funduszu rozwoju przewozów autobusowych** oraz **Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg** w częściach równych. Oznacza to, że w scenariuszu centralnym kwota ok. **265,5 mln zł** wpływów z opłat administracyjnych w latach 2028–2037 zostanie podzielona po ok. **132,8 mln zł** na każdy z tych funduszy.

Tabela 19. Podział łącznego efektu finansowego między fundusze celowe

| Fundusz                 | Źródło wpływu | Szacowany wpływ 2028–2037 | Udział w łącznym efekcie |
|-------------------------|---------------|---------------------------|--------------------------|
| Krajowy Fundusz Drogowy | Mandaty karne | ok. 543,8 mln zł          | ok. 67,2%                |

|                                        |                                  |                  |           |
|----------------------------------------|----------------------------------|------------------|-----------|
| Fundusz rozwoju przewozów autobusowych | 50% opłat administracyjnych      | ok. 132,8 mln zł | ok. 16,4% |
| Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg           | 50% opłat administracyjnych      | ok. 132,8 mln zł | ok. 16,4% |
| Razem sektor finansów publicznych      | Mandaty i opłaty administracyjne | ok. 809,3 mln zł | 100%      |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CANARD i założeń scenariusza centralnego OSR*

Podział wpływów wzmacnia transportowy charakter projektowanej regulacji. Wpływy z mandatów będą zasilaty fundusz drogowy, natomiast wpływy z opłaty administracyjnej zostaną podzielone między fundusz wspierający przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej oraz fundusz wspierający rozwój infrastruktury drogowej.

## 2.9. Oczekiwany efekt w sprawach krajowych, unijnych i dotyczących państw trzecich

W modelu OSR wyodrębniono trzy strumienie spraw: sprawy krajowe, sprawy dotyczące pojazdów zarejestrowanych w państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz sprawy dotyczące pojazdów zarejestrowanych w państwach trzecich. Taki podział jest konieczny, ponieważ każda z tych grup charakteryzuje się inną ścieżką identyfikacji, doręczenia i egzekucji.

**Tabela 20. Struktura efektu finansowego według grup spraw**

| Grupa spraw                                 | Mandaty      | Opłaty administracyjne | Łączny efekt 2028–2037 |
|---------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------|
| Sprawy krajowe                              | 411,6 mln zł | 243,0 mln zł           | 654,6 mln zł           |
| Pojazdy zarejestrowane w państwach UE       | 75,5 mln zł  | 10,2 mln zł            | 85,8 mln zł            |
| Pojazdy zarejestrowane w państwach trzecich | 56,6 mln zł  | 12,3 mln zł            | 68,9 mln zł            |
| Razem                                       | 543,8 mln zł | 265,5 mln zł           | 809,3 mln zł           |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CANARD i założeń scenariusza centralnego OSR*

Największy efekt dotyczy spraw krajowych, ponieważ stanowią one największą część spraw obsługiwanych przez system. Jednocześnie bardzo istotne znaczenie mają sprawy dotyczące pojazdów zagranicznych. W tych przypadkach projektowane instrumenty, w szczególności centralny rejestr naruszeń i możliwość działania w toku kontroli drogowej albo granicznej, mają ograniczyć obecną lukę systemową.

## 2.10. Wpływ na efektywność działania CANARD

Projektowana regulacja powinna poprawić efektywność działania GITD-CANARD w trzech wymiarach.

Po pierwsze, powinna ograniczyć liczbę spraw, które mimo ujawnienia naruszenia kończą się przedawnieniem albo bezskutecznością. Po drugie, powinna zmniejszyć liczbę czynności podejmowanych w sprawach „biernych”, w których obecnie organ prowadzi korespondencję i czynności wyjaśniające, ale nie kończą się skutecznym rozstrzygnięciem. Po trzecie, powinna zwiększyć efektywność wykorzystania infrastruktury urzędów rejestrujących, w tym urzędów zakupionych w ramach projektu KPO.

## 2.11. Oczekiwany efekt prewencyjny

Oczekiwanym efektem regulacji jest również zwiększenie prewencyjnego oddziaływania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Skuteczność prewencji zależy nie tylko od liczby urzędów rejestrujących, lecz również od przekonania uczestników ruchu, że ujawnione naruszenie będzie wiązało się z realną, nieuchronną konsekwencją prawną.

W scenariuszu regulacyjnym przyjęto, że w pierwszych latach obowiązywania ustawy wystąpi efekt kampanii informacyjnej oraz wzrostu nieuchronności odpowiedzialności. Z tego względu w projekcji założono stopniowe zmniejszanie liczby naruszeń: **o 15% w 2028 r., o 10% w 2029 r. oraz o 5% w 2030 r., a następnie stabilizację.**

Spadek liczby naruszeń w kolejnych latach należy traktować jako **pożądany efekt regulacji**. Niższe wpływy w późniejszych latach horyzontu projekcji nie oznaczają pogorszenia skuteczności regulacji, lecz odzwierciedlają zakładany cel publiczny: zmniejszenie liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego.

## 2.12. Podsumowanie oczekiwanego efektu regulacji

**Tabela 22. Podsumowanie efektów projektowanej regulacji**

| Obszar efektu                  | Oczekiwany rezultat                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Skuteczność systemu            | Ograniczenie luki między naruszeniami ujawnionymi a sprawami skutecznie zakończonymi.                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Sprawy przedawnione            | Zmniejszenie liczby spraw zamykanych z powodu upływu czasu.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Sprawy „bierne”                | Ograniczenie skutków braku odbioru korespondencji albo braku odpowiedzi na korespondencję.                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Odpowiedzialność kierującego   | Utrzymanie podstawowej ścieżki mandatowej i sądowej wobec osoby kierującej w dacie i godzinie ujawnionego naruszenia.                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Oплата administracyjna         | Zamknięcie spraw, które obecnie są szczególnie narażone na bezskuteczność.                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Pojazdy zagraniczne            | Zwiększenie skuteczności dzięki centralnemu rejestrowi naruszeń i kontroli drogowej albo granicznej.                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| GITD-CANARD                    | Większa efektywność organizacyjna i lepsze wykorzystanie infrastruktury urzędów rejestrujących.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Sektor finansów publicznych    | Ok. <b>809,3 mln zł</b> dodatkowego efektu regulacji w latach <b>2028–2037</b> , wynikającego z ograniczenia luki skuteczności systemu. Przy uwzględnieniu referencyjnego poziomu wpływów z systemu CANARD z 2025 r., skorygowanego proporcjonalnie do zakładanego spadku liczby naruszeń, całościowa projekcja wpływów w latach <b>2028–2037</b> wynosi ok. <b>3,01 mld zł</b> . |
| Bezpieczeństwo ruchu drogowego | <b>Wzmocnienie prewencyjnego oddziaływania systemu automatycznego nadzoru – większa świadomość uczestników ruchu drogowego – mniej popełnianych naruszeń.</b>                                                                                                                                                                                                                     |

*Źródło: opracowanie własne*

**Wniosek:** rekomendowane rozwiązanie jest adekwatne do zidentyfikowanego problemu, ponieważ odpowiada na główne źródła nieskuteczności obecnego modelu: brak odbioru korespondencji, brak odpowiedzi, nieskuteczne wskazanie kierującego, przedawnienia oraz niską skuteczność wobec pojazdów zagranicznych. Projektowana regulacja ma charakter proporcjonalny, ponieważ zachowuje odpowiedzialność kierującego w trybie wykroczeniowym, jako podstawową ścieżkę, a opłatę administracyjną stosuje się jako mechanizm „domykający” system w odniesieniu do spraw, które w obecnym stanie prawnym nie kończą się skutecznym przypisaniem odpowiedzialności sprawcy wykroczenia albo właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu.

## 2.13. Całościowa projekcja wpływów systemu CANARD

### 1. Założenie metodologiczne

Dla prawidłowej oceny skutków finansowych projektowanej regulacji konieczne jest rozróżnienie dwóch kategorii wpływów związanych z funkcjonowaniem systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym CANARD.

Pierwszą kategorią jest **referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD**, tj. wpływy już uzyskiwane w obecnym stanie prawnym z tytułu mandatów karnych nakładanych w związku z naruszeniami ujawnianymi przez urządzenia rejestrujące CANARD. Referencyjny poziom wpływów odzwierciedla obecną skalę spraw, które już dziś kończą się skutecznie i generują wpływy do właściwych funduszy.

Drugą kategorią jest **dodatkowy efekt projektowanej regulacji**, tj. wpływy możliwe do uzyskania dzięki ograniczeniu luki skuteczności obecnego systemu. Chodzi o sprawy, które w obecnym modelu są ujawniane przez urządzenia rejestrujące, ale nie kończą się skutecznie z powodu braku odbioru korespondencji, braku odpowiedzi właściciela albo posiadacza pojazdu, nieskutecznego wskazania osoby kierującej, problemów ze sprawami dotyczącymi pojazdów zarejestrowanych za granicą albo przedawnienia karalności wykroczenia. Aktualny OSR przyjmuje, że projektowana regulacja pozwoli w



latach **2028–2037** skutecznie zakończyć ok. **2,73 mln spraw**, które w obecnym modelu byłyby w znacznej części narażone na bezskuteczność albo przedawnienie.

W konsekwencji dodatkowy efekt finansowy regulacji nie jest projekcją wszystkich wpływów systemu CANARD. Jest to wyłącznie finansowe odzwierciedlenie tej części spraw, którą projektowana zmiana prawa ma „odzyskać” z obecnej luki skuteczności. Obok tego efektu nadal funkcjonuje referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD, który powstaje już w obecnym stanie prawnym.

## 2. Referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD

Jako punkt odniesienia dla referencyjnego poziomu wpływów przyjęto dane za 2025 r. Wpływy z tytułu mandatów z systemu CANARD przekazane na **Krajowy Fundusz Drogowy** oraz **Fundusz rozwoju przewozów autobusowych** wyniosły w 2025 r. **244 247 268,81 zł**, w tym wpływy dotyczące spraw zagranicznych wyniosły **9 425 391,72 zł**. Dla porównania, w 2024 r. wpływy te wyniosły **204 110 558,14 zł**, natomiast za I półrocze 2026 r. - **111 047 681,30 zł**.

Na potrzeby całościowej projekcji nie przyjęto jednak mechanicznego utrzymania tego poziomu w całym okresie 2028–2037. Z uwagi na zakładany efekt prewencyjny projektowanej regulacji przyjęto, że liczba naruszeń ujawnianych przez system CANARD będzie stopniowo malała wraz z upływem czasu, maksymalnie o **20%** względem poziomu odniesienia w ostatnim roku projekcji. Oznacza to, że referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD został skorygowany proporcjonalnie do zakładanego spadku liczby naruszeń.

Założenie to ma charakter techniczny i konserwatywny. Jego celem jest uniknięcie przeszacowania całościowej projekcji wpływów systemu CANARD. Nie zmienia ono kalkulacji dodatkowego efektu regulacji, który pozostaje liczony jako efekt ograniczenia luki skuteczności obecnego systemu.

**Tabela 23. Referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD w 2025 r.**

| Fundusz                                            | Kwota 2025   | Sposób ustalenia                                                             |
|----------------------------------------------------|--------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Krajowy Fundusz Drogowy                            | 169,6 mln zł | kwota wynikająca z wykazu KFD                                                |
| Fundusz rozwoju przewozów autobusowych             | 74,6 mln zł  | różnica między pełną kwotą wpływów CANARD a kwotą przypisaną do KFD          |
| Razem referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD | 244,2 mln zł | wpływy z tytułu mandatów z systemu CANARD przekazane na KFD i FRPA w 2025 r. |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GITD/BF, wykazu KFD oraz informacji FRPA*

## 3. Dodatkowy efekt regulacji wynikający z ograniczenia luki skuteczności

Dodatkowy efekt projektowanej regulacji jest różnicą pomiędzy scenariuszem bazowym, tj. dalszym funkcjonowaniem obecnego modelu, a scenariuszem regulacyjnym, tj. modelem po wejściu w życie projektowanych przepisów.

Dodatkowy efekt finansowy regulacji w latach **2028–2037** został oszacowany na **809,3 mln zł**, w tym:

- **543,8 mln zł** z mandatów karnych,
- **265,5 mln zł** z opłat administracyjnych.

Wpływy z mandatów karnych przypisano do **Krajowego Funduszu Drogowego**. Wpływy z opłaty administracyjnej, zgodnie z projektowanym rozwiązaniem, mają stanowić przychód **Funduszu rozwoju przewozów autobusowych** oraz **Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg** w częściach równych. W konsekwencji z kwoty **265,5 mln zł** wpływów z opłat administracyjnych po **132,8 mln zł** przypada na każdy z tych funduszy.

**Tabela 24. Dodatkowy efekt finansowy regulacji w latach 2028–2037**

| Fundusz                                | Źródło dodatkowego wpływu   | Dodatkowy efekt 2028–2037 |
|----------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| Krajowy Fundusz Drogowy                | mandaty karne               | 543,8 mln zł              |
| Fundusz rozwoju przewozów autobusowych | 50% opłat administracyjnych | 132,8 mln zł              |

|                              |                                         |                     |
|------------------------------|-----------------------------------------|---------------------|
| Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg | 50% opłat administracyjnych             | 132,8 mln zł        |
| <b>Razem</b>                 | <b>mandaty i opłaty administracyjne</b> | <b>809,3 mln zł</b> |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie aktualnej projekcji OSR*

#### 4. Łączna projekcja wpływów: referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD + dodatkowy efekt regulacji

Po zestawieniu referencyjnego poziomu wpływów z systemu CANARD, skorygowanego proporcjonalnie do zakładanego spadku liczby naruszeń, z dodatkowym efektem projektowanej regulacji, łączna projekcja wpływów w latach **2028–2037** wynosi ok. **3 007,5 mln zł**, tj. ok. **3,01 mld zł**.

Kwota ta składa się z:

- **2 198,2 mln zł** referencyjnego poziomu wpływów z systemu CANARD, skorygowanego o stopniowy spadek liczby naruszeń, maksymalnie do **20%** w ostatnim roku projekcji,
- **809,3 mln zł** dodatkowego efektu regulacji wynikającego z ograniczenia luki skuteczności systemu.

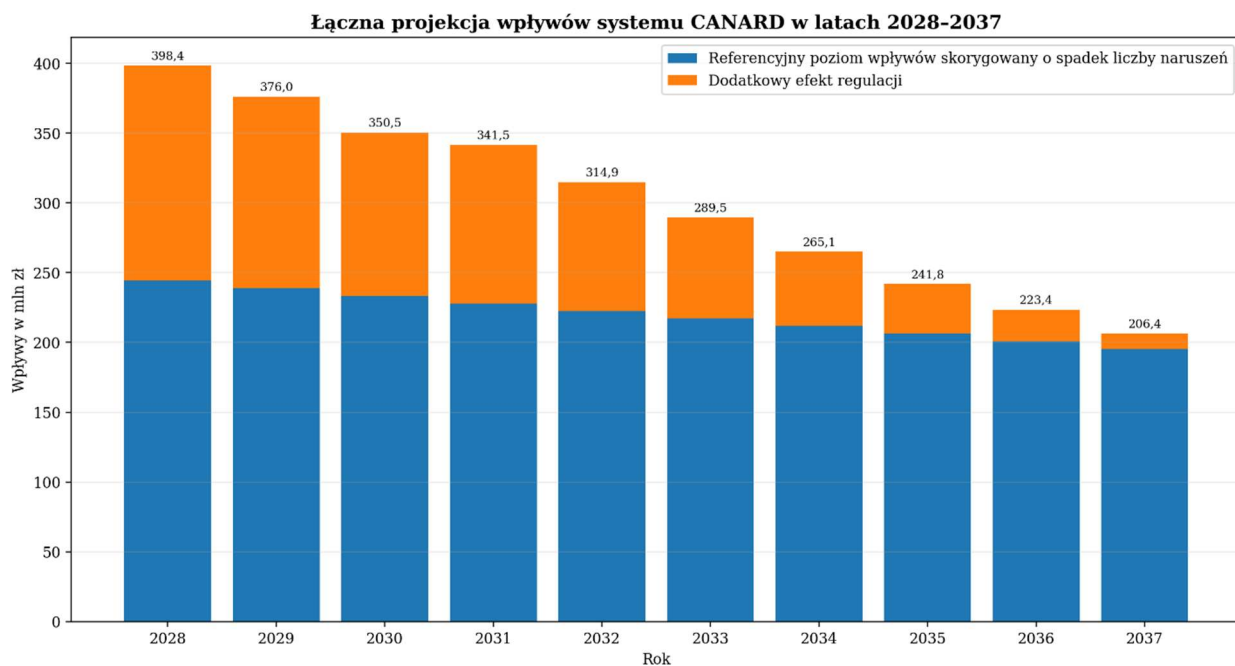
Jest to łączna projekcja obejmująca zarówno wpływy, które system CANARD generuje już w obecnym stanie prawnym, skorygowane o zakładany spadek liczby naruszeń, jak i dodatkowy efekt projektowanej regulacji.

**Tabela 25. Łączna projekcja wpływów systemu CANARD w latach 2028–2037**

| Rok                    | Referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD | Dodatkowy efekt regulacji | Łączna projekcja wpływów |
|------------------------|----------------------------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 2028                   | 244,2 mln zł                                 | 154,2 mln zł              | 398,4 mln zł             |
| 2029                   | 238,8 mln zł                                 | 137,2 mln zł              | 376,0 mln zł             |
| 2030                   | 233,4 mln zł                                 | 117,1 mln zł              | 350,5 mln zł             |
| 2031                   | 228,0 mln zł                                 | 113,5 mln zł              | 341,5 mln zł             |
| 2032                   | 222,5 mln zł                                 | 92,4 mln zł               | 314,9 mln zł             |
| 2033                   | 217,1 mln zł                                 | 72,4 mln zł               | 289,5 mln zł             |
| 2034                   | 211,7 mln zł                                 | 53,4 mln zł               | 265,1 mln zł             |
| 2035                   | 206,3 mln zł                                 | 35,5 mln zł               | 241,8 mln zł             |
| 2036                   | 200,8 mln zł                                 | 22,6 mln zł               | 223,4 mln zł             |
| 2037                   | 195,4 mln zł                                 | 11,0 mln zł               | 206,4 mln zł             |
| <b>Razem 2028–2037</b> | <b>2 198,2 mln zł</b>                        | <b>809,3 mln zł</b>       | <b>3 007,5 mln zł</b>    |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GITD/BF, KFD, FRPA oraz aktualnej projekcji OSR*

#### **Wykres 7. Łączna projekcja wpływów systemu CANARD: referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD + dodatkowy efekt regulacji**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GITD/BF, KFD, FRPA oraz aktualnej projekcji OSR.

## 5. Struktura łącznej projekcji według funduszy

W ujęciu funduszowym największa część łącznej projekcji przypada na **Krajowy Fundusz Drogowy**, ponieważ fundusz ten otrzymuje zarówno istotną część referencyjnego poziomu wpływów z mandatów CANARD, jak i całość dodatkowych wpływów z mandatów karnych w scenariuszu regulacyjnym.

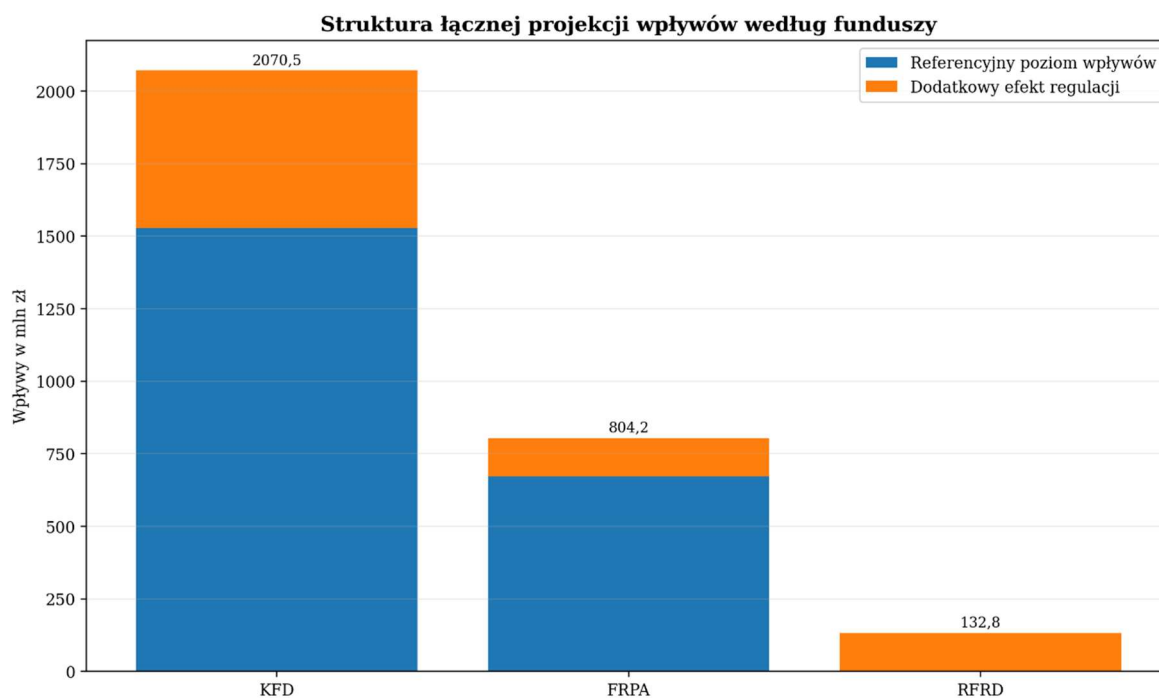
**Fundusz rozwoju przewozów autobusowych** otrzymuje część referencyjnego poziomu wpływów z systemu CANARD oraz połowę dodatkowych wpływów z opłat administracyjnych. Natomiast **Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg** nie występuje w referencyjnym poziomie wpływów z systemu CANARD przyjętym do kalkulacji, ale zgodnie z projektowaną regulacją będzie otrzymywał połowę wpływów z opłat administracyjnych.

**Tabela 26. Łączna projekcja wpływów według funduszy w latach 2028–2037**

| Fundusz                                | Referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD 2028–2037 | Dodatkowy efekt regulacji | Łącznie 2028–2037     |
|----------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------|
| Krajowy Fundusz Drogowy                | 1 526,7 mln zł                                         | 543,8 mln zł              | 2 070,5 mln zł        |
| Fundusz rozwoju przewozów autobusowych | 671,5 mln zł                                           | 132,8 mln zł              | 804,2 mln zł          |
| Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg           | 0,0 mln zł                                             | 132,8 mln zł              | 132,8 mln zł          |
| <b>Razem</b>                           | <b>2 198,2 mln zł</b>                                  | <b>809,3 mln zł</b>       | <b>3 007,5 mln zł</b> |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GITD/BF, KFD, FRPA oraz aktualnej projekcji OSR

**Wykres 8. Struktura łącznej projekcji wpływów według funduszy**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GITD/BF, KFD, FRPA oraz aktualnej projekcji OSR.

## 6. Relacja między referencyjnym poziomem wpływów a dodatkowym efektem regulacji

Projektowana regulacja nie tworzy całego strumienia wpływów od zera. System CANARD już obecnie generuje wpływy z mandatów karnych. Projektowana regulacja ma natomiast zwiększyć skuteczność tej części systemu, która obecnie pozostaje niewykorzystana z powodu nieskuteczności postępowań.

Innymi słowy, referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD pokazuje, jaka część spraw kończy się skutecznie już dziś. Dodatkowy efekt regulacji pokazuje natomiast, jaka część obecnej luki skuteczności może zostać ograniczona dzięki nowym instrumentom prawnym i organizacyjnym.

**Tabela 27. Charakter poszczególnych kategorii wpływów**

| Kategoria                                           | Znaczenie                                                                | Czy jest skutkiem dodatkowym regulacji?                              |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| <b>Referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD</b> | wpływy już uzyskiwane w obecnym stanie prawnym z mandatów CANARD         | <b>nie</b>                                                           |
| <b>Dodatkowy efekt regulacji</b>                    | wpływy z ograniczenia luki skuteczności obecnego systemu                 | <b>tak</b>                                                           |
| <b>Łączna projekcja</b>                             | referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD + dodatkowy efekt regulacji | <b>nie w całości; tylko część dodatkowa stanowi skutek regulacji</b> |

## 7. Interpretacja spadku wpływów w kolejnych latach

Spadek wartości wykazywanych w kolejnych latach projekcji nie oznacza obniżenia skuteczności projektowanej regulacji. Wynika on z przyjętego założenia, że zwiększenie nieuchronności odpowiedzialności za naruszenia ujawniane za pomocą urzędów rejestrujących będzie oddziaływało prewencyjnie na uczestników ruchu drogowego, prowadząc do stopniowego ograniczenia liczby naruszeń.

Założenie to wpływa na oba komponenty całościowej projekcji wpływów systemu CANARD.

Po pierwsze, **referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD**, tj. wpływy już uzyskiwane w obecnym stanie prawnym, został skorygowany proporcjonalnie do zakładanego spadku liczby naruszeń. W projekcji przyjęto, że liczba naruszeń będzie stopniowo malała w horyzoncie prognozy, maksymalnie o **20%** w ostatnim roku projekcji. Oznacza to, że nie

przyjęto mechanicznego utrzymania wpływów z 2025 r. na niezmiennym poziomie przez cały okres 2028–2037, lecz założono ich stopniowe obniżanie wraz ze spadkiem liczby naruszeń.

Po drugie, **dodatkowy efekt regulacji**, tj. wpływy wynikające z ograniczenia luki skuteczności obecnego systemu, również jest najwyższy w pierwszych latach obowiązywania projektowanych rozwiązań, a następnie maleje. Jest to konsekwencja przyjętej w OSR logiki scenariusza regulacyjnego: w pierwszym okresie projektowane instrumenty pozwalają skuteczniej zakończyć znaczną część spraw, które w obecnym modelu byłyby narażone na bezskuteczność albo przedawnienie, natomiast w kolejnych latach zakładany efekt prewencyjny ogranicza liczbę naruszeń, a tym samym również liczbę spraw generujących dodatkowe wpływy.

W związku z tym malejący poziom wpływów w kolejnych latach należy interpretować jako element scenariusza prewencyjnego, a nie jako osłabienie projektowanej regulacji. Z perspektywy celu publicznego jest to efekt pożądany. Celem regulacji nie jest maksymalizacja wpływów z mandatów karnych albo opłat administracyjnych, lecz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększenie skuteczności kończenia spraw ujawnionych przez urządzenia rejestrujące oraz ograniczenie liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego.

W konsekwencji całościowa projekcja wpływów systemu CANARD obejmuje:

1. **referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD**, skorygowany proporcjonalnie do zakładanego spadku liczby naruszeń, oraz
2. **dodatkowy efekt regulacji**, wynikający z ograniczenia luki skuteczności obecnego systemu.

Takie ujęcie pozwala zachować spójność między finansową projekcją wpływów a zasadniczym celem projektowanej regulacji, którym jest zwiększenie nieuchronności odpowiedzialności i prewencyjne ograniczenie liczby naruszeń, a nie trwałe zwiększanie poziomu sankcji finansowych.

## 8. Podsumowanie całościowego efektu finansowego

Całościowa analiza finansowa wskazuje, że projektowana regulacja oddziałuje na system CANARD w dwóch wymiarach.

Po pierwsze, w systemie funkcjonuje **referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD**, odpowiadający wpływom już uzyskiwanym w obecnym stanie prawnym. W 2025 r. wyniósł on **244,2 mln zł**. Na potrzeby projekcji przyjęto jednak, że liczba naruszeń będzie stopniowo malała w kolejnych latach, maksymalnie o **20%** w ostatnim roku horyzontu projekcji. W konsekwencji referencyjny poziom wpływów, skorygowany proporcjonalnie do zakładanego spadku liczby naruszeń, oszacowano w latach **2028–2037** na ok. **2 198,2 mln zł**.

Po drugie, projektowana regulacja generuje **dodatkowy efekt finansowy** związany z ograniczeniem luki skuteczności obecnego systemu. Efekt ten został w OSR oszacowany na **809,3 mln zł** w latach **2028–2037**.

Łącznie, przy zestawieniu referencyjnego poziomu wpływów z systemu CANARD, skorygowanego proporcjonalnie do zakładanego spadku liczby naruszeń, z dodatkowym efektem projektowanej regulacji, całościowa projekcja wpływów systemu CANARD w latach **2028–2037** wynosi ok. **3,01 mld zł**.

Tabela 28. Podsumowanie całościowego efektu finansowego

| Pozycja                                      | Wartość 2028–2037 |
|----------------------------------------------|-------------------|
| Referencyjny poziom wpływów z systemu CANARD | 2 198,2 mln zł    |
| Dodatkowy efekt regulacji                    | 809,3 mln zł      |
| Łączna projekcja wpływów systemu CANARD      | 3 007,5 mln zł    |

## 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W OSR przedstawiono rozwiązania funkcjonujące w wybranych państwach członkowskich Unii Europejskiej, tj. w Chorwacji, Czechach i Grecji, w zakresie odpowiedzialności za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawniane za pomocą urządzeń rejestrujących. Analiza tych rozwiązań wskazuje, że w państwach tych stosowane są instrumenty prawne i organizacyjne ograniczające ryzyko bezskuteczności postępowań w przypadku, gdy kierujący nie został ustalony

bezpośrednio w chwili popełnienia naruszenia albo właściciel lub użytkownik pojazdu nie współdziała skutecznie z organem.

**Tabela 23. Rozwiązania stosowane w wybranych państwach UE**

| Państwo          | Główne rozwiązanie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Znaczenie dla projektowanej regulacji                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Chorwacja</b> | Właściciel pojazdu jest zobowiązany do udzielenia wiarygodnych informacji o osobie kierującej pojazdem w chwili popełnienia wykroczenia. Udzielenie informacji o kilku potencjalnych kierowcach nie jest traktowane jako przekazanie wiarygodnych danych. W przypadku braku przekazania wiarygodnych informacji w terminie 15 dni na właściciela pojazdu, osobę, której powierzono pojazd, albo osobę odpowiedzialną w osobie prawnej może zostać nałożona grzywna.                                                                                                                                      | Rozwiązanie chorwackie potwierdza dopuszczalność wzmacniania obowiązku współdziałania właściciela albo osoby odpowiedzialnej w ustaleniu kierującego. Jest to istotne dla projektowanych przepisów wzmacniających obowiązek właściciela lub posiadacza pojazdu w zakresie wiedzy, czy i komu pojazd został powierzony.                                                                                         |
| <b>Czechy</b>    | W przypadku automatycznego wykrycia naruszenia organ administracyjny kieruje do operatora pojazdu wezwanie do zapłaty określonej kwoty. Operator może zapłacić albo wskazać konkretnego kierowcę. Jeżeli kierowca nie zostanie skutecznie ustalony, organ może prowadzić postępowanie wobec operatora pojazdu. W określonych przypadkach odpowiedzialność operatora ma charakter obiektywny, a wina nie jest badana.                                                                                                                                                                                     | Rozwiązanie czeskie pokazuje model, w którym brak natychmiastowego ustalenia kierującego nie prowadzi do bezskuteczności sprawy. Mechanizm ten jest zbliżony funkcjonalnie do projektowanego modelu, w którym zachowuje się odpowiedzialność kierującego, ale jednocześnie wprowadza się instrument pozwalający na domknięcie sprawy w przypadku braku skutecznej reakcji właściciela albo posiadacza pojazdu. |
| <b>Grecja</b>    | Wykroczenia drogowe mogą być wykrywane za pomocą specjalnych urządzeń elektronicznych. Jeżeli naruszenie zostało wykryte wyłącznie za pomocą środków technicznych albo cyfrowych na podstawie numeru rejestracyjnego pojazdu, zawiadomienie doręcza się zarejestrowanemu właścicielowi pojazdu. Właściciel może w terminie ustawowym oświadczyć, że nie był kierowcą, i wskazać faktycznego kierującego. W przypadku braku takiego oświadczenia właściciel jest traktowany jako sprawca. Funkcjonuje również elektroniczny system rejestracji i zarządzania wykroczeniami oraz karami administracyjnymi. | Rozwiązanie greckie wskazuje na znaczenie elektronicznej obsługi spraw, domniemania odpowiedzialności właściciela przy braku wskazania kierującego oraz centralnego systemu zarządzania naruszeniami. Jest to istotne dla projektowanego modelu wykorzystującego centralny rejestr naruszeń, zawiadomienia i mechanizmy cyfrowej obsługi spraw.                                                                |

*Źródło: opracowanie własne.*

Z analizy porównawczej wynika, że w wybranych państwach UE stosowane są różne modele odpowiedzialności, ale ich wspólnym celem jest **zapobieganie sytuacji, w której naruszenie ujawnione przez urządzenie rejestrujące pozostaje bez skutecznej reakcji państwa**. Rozwiązania te opierają się przede wszystkim na jednym albo kilku z następujących instrumentów:

- 1) **obowiązku właściciela albo operatora pojazdu do przekazania wiarygodnych danych kierującego;**
- 2) **możliwości zakończenia sprawy przez zapłatę określonej kwoty albo grzywny;**
- 3) **odpowiedzialności właściciela, operatora albo osoby odpowiedzialnej za pojazd w przypadku braku skutecznego wskazania kierującego;**
- 4) **elektronicznej obsłudze naruszeń ujawnianych przez urządzenia rejestrujące;**
- 5) **szczególnych mechanizmach dotyczących pojazdów i kierujących z innych państw.**

W Chorwacji zasadą pozostaje odpowiedzialność kierowcy za wykroczenie drogowe, jednak ustawodawca wprowadził odrębny obowiązek właściciela pojazdu albo osoby odpowiedzialnej w osobie prawnej do przekazania wiarygodnych informacji o kierującym. Brak przekazania takich informacji w terminie może prowadzić do odpowiedzialności finansowej właściciela albo osoby odpowiedzialnej. Istotne jest, że samo wskazanie kilku potencjalnych kierujących nie jest traktowane jako przekazanie wiarygodnych danych.

W Czechach funkcjonuje model, w którym po automatycznym wykryciu naruszenia organ może skierować do operatora pojazdu wezwanie do zapłaty określonej kwoty. Operator pojazdu może zapłacić albo wskazać konkretnego kierowcę. Jeżeli wskazanie kierowcy okaże się nieskuteczne albo nie zostanie udowodnione, że wskazana osoba rzeczywiście kierowała



pojazdem, organ może prowadzić dalsze postępowanie wobec operatora pojazdu. Model czeski przewiduje więc mechanizm pozwalający na uniknięcie bezskuteczności sprawy w sytuacji, gdy kierujący nie zostanie skutecznie ustalony.

W Grecji naruszenia mogą być wykrywane za pomocą urządzeń elektronicznych i cyfrowych. Jeżeli naruszenie jest ustalone wyłącznie na podstawie numeru rejestracyjnego pojazdu, zawiadomienie jest doręczane właścicielowi pojazdu. Właściciel ma możliwość złożenia oświadczenia, że nie był kierującym, oraz wskazania faktycznego kierowcy. W przypadku braku takiego oświadczenia w ustawowym terminie właściciel jest traktowany jako sprawca. Grecja rozwija również jednolity elektroniczny system rejestracji i zarządzania wykroczeniami oraz karami administracyjnymi, co wskazuje na znaczenie cyfryzacji w obsłudze tego typu spraw.

Wnioski z analizy porównawczej przemawiają za przyjęciem w projektowanej regulacji modelu mieszanego. Model ten powinien z jednej strony zachowywać **odpowiedzialność kierującego jako podstawową ścieżkę odpowiedzialności za wykroczenie**, a z drugiej strony zapewniać **mechanizm „domknięcia” sprawy w przypadku braku skutecznej reakcji właściciela albo użytkownika pojazdu**. Takie podejście jest zgodne z kierunkiem rozwiązań stosowanych w innych państwach, w których systemy automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym są uzupełniane przez obowiązki właścicieli, operatorów albo użytkowników pojazdów oraz przez rozwiązania cyfrowe i transgraniczne.

Projektowana regulacja wpisuje się w ten kierunek przez wprowadzenie instytucji zawiadomienia o zarejestrowaniu naruszenia, obowiązku skutecznej reakcji właściciela albo użytkownika pojazdu, opłaty administracyjnej w przypadkach określonych w ustawie, centralnego rejestru naruszeń oraz mechanizmów kontroli drogowej i granicznej. Celem tych rozwiązań jest ograniczenie spraw, które w obecnym stanie prawnym pozostają bezskuteczne albo ulegają przedawnieniu, przy jednoczesnym zachowaniu możliwości ukarania kierującego w klasycznym trybie wykroczeniowym, jeżeli zostanie on ustalony.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

| Grupa                                                                                                           | Wielkość                                                                          | Źródło danych                               | Oddziaływanie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Główny Inspektor Transportu Drogowego</b>                                                                    | 1 organ centralny wraz z jednostkami organizacyjnymi realizującymi zadania CANARD | Projekt ustawy; dane własne GITD/CANARD     | Projekt wprowadza nowe zadania związane z obsługą zawiadomień o zarejestrowaniu naruszenia, prowadzeniem spraw w nowym modelu, obsługą opłat administracyjnych, przekazywaniem informacji o pobranej opłacie administracyjnej albo grzywnie oraz zasilaniem centralnego rejestru naruszeń danymi przewidzianymi w projekcie. Regulacja powinna zwiększyć skuteczność kończenia spraw ujawnionych przez urządzenia rejestrujące oraz ograniczyć liczbę spraw biernych i przedawnionych. Wpływ obejmuje dostosowanie systemu teleinformatycznego, modyfikację istniejących oraz utworzenie nowych usług oraz zapewnienie ciągłości i bezpieczeństwa wymiany z centralnym rejestrem naruszeń. |
| <b>Minister właściwy do spraw informatyzacji / Centralny Ośrodek Informatyki / centralna ewidencja pojazdów</b> | 1 system centralny CEP                                                            | Projekt ustawy; informacja COI; dane własne | Projekt wymaga dostosowania centralnej ewidencji pojazdów do nowych kategorii danych i funkcjonalności, w szczególności utworzenia centralnego rejestru naruszeń, obsługi danych dotyczących pojazdów ujawnionych w związku z naruszeniami oraz obsługi adresu do korespondencji właścicieli i użytkowników pojazdów. Wpływ obejmuje dostosowanie systemu teleinformatycznego, integrację nowych danych z istniejącą infrastrukturą oraz zapewnienie ciągłości i                                                                                                                                                                                                                           |

|                                                                                         |                                                                                                                                                   |                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                         |                                                                                                                                                   |                                                                      | bezpieczeństwa wymiany danych z podmiotami uprawnionymi.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Właściciele i posiadacze pojazdów zarejestrowanych w Polsce</b>                      | Okolo 30 000 000 – liczba pojazdów silnikowych w Polsce oraz trudna do oszacowania liczba właścicieli pojazdów zarejestrowanych za granicą        | Dane własne; CEP; projekt ustawy                                     | Oddziaływanie obejmuje obowiązek skutecznej reakcji na zawiadomienie o zarejestrowaniu naruszenia, możliwość przyjęcia mandatu, odmowy przyjęcia mandatu, przekazania formularza osobie kierującej albo przedstawienia dokumentów potwierdzających okoliczności istotne dla sprawy, np. kradzież pojazdu, przeniesienie własności albo zmianę posiadacza. W przypadkach określonych w projekcie brak skutecznej reakcji prowadzi do powstania obowiązku uiszczenia opłaty administracyjnej (z mocy prawa).                  |
| <b>Współwłaściciele i współużytkownicy pojazdów</b>                                     | Brak odrębnych danych liczbowych; grupa mieści się w kategorii właścicieli i posiadaczy pojazdów                                                  | CEP; projekt ustawy                                                  | Projekt przewiduje, że obowiązek uiszczenia opłaty administracyjnej może obciążać współwłaścicieli albo współużytkowników pojazdu solidarnie. Oddziaływanie ma charakter finansowy i organizacyjny, ale powstaje wyłącznie w przypadkach określonych w projekcie, związanych z naruszeniem ujawnionym przez urządzenie rejestrujące oraz brakiem skutecznej reakcji na zawiadomienie.                                                                                                                                       |
| <b>Leasingodawcy oraz podmioty wynajmujące pojazdy długoterminowo</b>                   | Brak danych liczbowych w OSR; skala zależna od liczby pojazdów użytkowanych na podstawie umów leasingu albo najmu długoterminowego powyżej 30 dni | Dane CEP; dane branżowe do ewentualnego uzupełnienia; projekt ustawy | Projekt przewiduje obowiązek przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów danych użytkownika pojazdu użytkowanego na podstawie umowy leasingu albo najmu długoterminowego zawartego na okres powyżej niż 30 dni. Obowiązek obejmuje również przekazywanie informacji o zmianie albo ustaniu użytkowania pojazdu. Oddziaływanie będzie miało charakter administracyjny, organizacyjny i teleinformatyczny, ponieważ podmioty te będą musiały zapewnić terminowe przekazywanie i aktualizację danych użytkowników pojazdów. |
| <b>Użytkownicy pojazdów używanych na podstawie leasingu albo najmu długoterminowego</b> | Brak danych liczbowych w OSR; skala zależna od liczby aktywnych umów leasingu i najmu długoterminowego                                            | CEP; dane branżowe do ewentualnego uzupełnienia; projekt ustawy      | Projekt zmierza do tego, aby w sprawach naruszeń ujawnionych przez urządzenia rejestrujące korespondencja mogła być kierowana do podmiotu faktycznie użytkującego pojazd, a nie wyłącznie do formalnego właściciela. Oddziaływanie obejmuje możliwość bezpośredniego otrzymania zawiadomienia o naruszeniu oraz obowiązek reakcji na takie zawiadomienie w terminie i w sposób przewidziany w projekcie.                                                                                                                    |
| <b>Kierujący pojazdami</b>                                                              | Liczba nieokreślona; skala oddziaływania zależna od liczby naruszeń ujawnionych przez urządzenia rejestrujące                                     | Dane CANARD/GITD; projekt ustawy                                     | Projekt zachowuje odpowiedzialność kierującego jako podstawową ścieżkę odpowiedzialności za wykroczenie. Kierujący, który dopuścił się naruszenia, będzie mógł przyjąć mandat karny albo                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

|                                                                                   |                                                                                                                                         |                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                   |                                                                                                                                         |                                                                          | odmówić jego przyjęcia, co skutkuje prowadzeniem sprawy w trybie właściwym dla postępowania w sprawach o wykroczenia. Regulacja powinna zwiększyć nieuchronność odpowiedzialności i w konsekwencji zwiększyć skłonność kierujących do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, w szczególności dotyczących prędkości i sygnalizacji świetlnej.                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Przedsiębiorcy wykorzystujący pojazdy służbowe lub flotowe</b>                 | Brak danych liczbowych w OSR; grupa obejmuje przedsiębiorców posiadających albo użytkujących pojazdy w działalności gospodarczej        | Dane własne; CEIDG/KRS/CEP — ewentualnie do uzupełnienia; projekt ustawy | Projekt może oddziaływać na przedsiębiorców transportowych, kurierskich, logistycznych, serwisowych, handlowych oraz inne podmioty wykorzystujące pojazdy służbowe. Wpływ będzie miał przede wszystkim charakter organizacyjny i administracyjny, związany z koniecznością ustalenia, kto korzystał z pojazdu w oznaczonym czasie, terminowej obsługi zawiadomień oraz zapewnienia wewnętrznego obiegu informacji o naruszeniach.                                                                                                                                                              |
| <b>Mikro-, mali i średni przedsiębiorcy korzystający z pojazdów</b>               | Brak danych liczbowych w OSR; skala zależna od liczby pojazdów wykorzystywanych w działalności                                          | Dane własne; CEP; dane branżowe — ewentualnie do uzupełnienia            | Oddziaływanie będzie zróżnicowane według liczby pojazdów. W przypadku mikroprzedsiębiorcy posiadającego jeden pojazd wpływ będzie zasadniczo incydentalny i zbliżony do wpływu na osobę fizyczną. W przypadku przedsiębiorców posiadających większą liczbę pojazdów może wystąpić potrzeba uporządkowania zasad przypisywania pojazdów pracownikom albo współpracownikom oraz zapewnienia możliwości ustalenia użytkownika pojazdu w oznaczonym czasie.                                                                                                                                        |
| <b>Właściciele, posiadacze i użytkownicy pojazdów zarejestrowanych za granicą</b> | Liczba nieznana; w danych OSR wskazano coroczne naruszenia pojazdami spoza UE na poziomie ok. 100 000 w 2024 r. i ok. 120 000 w 2025 r. | Dane CANARD/GITD; dane własne; projekt ustawy                            | Projekt tworzy mechanizmy zwiększające skuteczność wobec pojazdów zarejestrowanych poza terytorium RP. W przypadku pojazdów z państw UE oraz państw trzecich oddziaływanie obejmuje wpis do centralnego rejestru naruszeń w przypadkach określonych w projekcie, możliwość sprawdzenia pojazdu podczas kontroli drogowej albo granicznej, pobranie opłaty administracyjnej albo grzywny, a w razie braku zapłaty — czynności dotyczące pojazdu przewidziane w projekcie, w tym skierowanie lub usunięcie pojazdu na parking strzeżony albo uniemożliwienie wjazdu lub wyjazdu z terytorium RP. |
| <b>Policja</b>                                                                    | Stan kadrowy policjantów: <b>110 709 zatrudnionych</b>                                                                                  | Dane własne; projekt ustawy                                              | Projekt przyznaje uprawnienia do sprawdzania czy pojazd figuruje w centralnym rejestrze naruszeń, oraz do podejmowania czynności przewidzianych w projekcie w toku kontroli drogowej. Oddziaływanie obejmuje możliwość nałożenia grzywny w drodze mandatu karnego, pobrania opłaty                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

|                                                  |                                                                                                                                                     |                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                  |                                                                                                                                                     |                                         | administracyjnej, a w razie braku zapłaty — zastosowania czynności dotyczących pojazdu przewidzianych w projekcie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Inspekcja Transportu Drogowego</b>            | Stan kadrowy inspektorów ITD: <b>900 osób</b>                                                                                                       | Dane własne; projekt ustawy             | Projekt przewiduje uprawnienie do sprawdzania pojazdów w centralnym rejestrze naruszeń oraz podejmowania czynności kontrolnych w przypadku ujawnienia pojazdu w rejestrze. Oddziaływanie obejmuje również doprecyzowanie uprawnień ITD i pracowników GITD w zakresie czynności wyjaśniających, kierowania wniosków o ukaranie, udziału w postępowaniach sądowych oraz wnoszenia środków zaskarżenia w sprawach z zakresu działania Inspekcji Transportu Drogowego. |
| <b>Straż Graniczna</b>                           | Stan kadrowy funkcjonariuszy Straży Granicznej: <b>16 500 osób</b>                                                                                  | Dane własne; projekt ustawy             | Projekt przewiduje możliwość sprawdzania, czy pojazd figuruje w centralnym rejestrze naruszeń, w szczególności podczas kontroli granicznej. W przypadku stwierdzenia wpisu w rejestrze projekt przewiduje możliwość uniemożliwienia wjazdu albo wyjazdu pojazdu z terytorium RP do czasu uiszczenia opłaty administracyjnej albo grzywny w przypadkach określonych w ustawie.                                                                                      |
| <b>Służba Celno-Skarbowa</b>                     | Stan kadrowy funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej: <b>11 000 osób</b>                                                                             | Dane własne; projekt ustawy             | Projekt przewiduje udział funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej w sprawdzaniu pojazdów w centralnym rejestrze naruszeń i podejmowaniu czynności przewidzianych w projekcie w razie ujawnienia pojazdu w rejestrze. Oddziaływanie będzie miało charakter kontrolny i organizacyjny.                                                                                                                                                                                |
| <b>Sądy powszechne</b>                           | W 2025 r. do sądu skierowano <b>2 325 sprawy</b> , a czynności wyjaśniające zmierzające do skierowania sprawy do sądu dotyczyły <b>18 458 spraw</b> | Dane CANARD/GITD; projekt ustawy        | Projekt może wpłynąć na liczbę spraw kierowanych do sądu. Z jednej strony może ograniczyć sprawy wynikające z nieskutecznego wskazywania kierującego oraz bezskuteczności obecnego modelu. Z drugiej strony zachowana zostaje droga sądowa w przypadkach odmowy przyjęcia mandatu, sporu co do odpowiedzialności albo wystąpienia okoliczności wymagających rozpoznania w trybie właściwym dla spraw o wykroczenia.                                                |
| <b>Krajowy Fundusz Drogowy</b>                   | Państwowy fundusz celowy                                                                                                                            | Projekt ustawy; projekcja finansowa OSR | Projekt wpływa na KFD przez przypisanie wpływów z mandatów karnych do tego funduszu. W scenariuszu centralnym OSR wpływy z mandatów karnych w latach 2028–2037 oszacowano na ok. <b>543,8 mln zł.</b>                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Fundusz rozwoju przewoźników autobusowych</b> | Państwowy fundusz celowy                                                                                                                            | Projekt ustawy; projekcja finansowa OSR | Projekt wpływa na FRPA przez przypisanie do niego 50% wpływów z opłaty administracyjnej. W scenariuszu centralnym OSR wpływy FRPA z tego tytułu w                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

|                                                                            |                                                                                                             |                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                            |                                                                                                             |                                                                     | latach 2028–2037 oszacowano na ok. <b>132,8 mln zł.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg</b>                                        | Państwowy fundusz celowy                                                                                    | Projekt ustawy; projekcja finansowa OSR                             | Projekt wpływa na RFRD przez przypisanie do niego 50% wpływów z opłaty administracyjnej. W scenariuszu centralnym OSR wpływy RFRD z tego tytułu w latach 2028–2037 oszacowano na ok. <b>132,8 mln zł.</b>                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Zarządcy dróg</b>                                                       | Liczba zależna od kategorii dróg i zakresu stosowania projektowanego art. 24md ustawy o drogach publicznych | Projekt ustawy; dane zarządców dróg — ewentualnie do uzupełnienia   | w projekcie zawarta jest regulacja dotycząca niezastosowania się do znaków B-35 i B-36 - zarządcy dróg będą mogli wszczynać postępowania z odpowiednim zastosowaniem przepisów projektowanego rozdziału 5 Prawa o ruchu drogowym. Projekt przewiduje również uprawnienie zarządców dróg do występowania w roli oskarżyciela przed sądem w sprawach dotyczących niezastosowania się do znaku zakazu postoju albo zakazu zatrzymywania się. |
| <b>Straże gminne/miejskie oraz Policja w zakresie naruszeń B-35 i B-36</b> | Liczba zależna od lokalnej organizacji kontroli i liczby ujawnionych naruszeń                               | Projekt ustawy; dane własne jednostek — ewentualnie do uzupełnienia | Projekt będzie oddziaływać na straże gminne/miejskie i Policję w zakresie ujawniania naruszeń polegających na niezastosowaniu się do znaku zakazu postoju B-35 albo zakazu zatrzymywania się B-36.                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Użytkownicy dróg i ogół społeczeństwa</b>                               | Grupa powszechna, brak możliwości precyzyjnego oszacowania liczbowego                                       | Dane BRD; dane CANARD/GITD; założenia OSR                           | Projekt może wywołać pozytywny wpływ pośredni na użytkowników dróg przez zwiększenie świadomości i zmniejszenie liczby popełnianych naruszeń i w konsekwencji liczby wypadków. Oczekiwany skutkiem jest wzmocnienie prewencyjnego oddziaływania systemu, zwiększenie skłonności do przestrzegania przepisów ruchu drogowego oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.                                                                  |

#### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje poprzedzające przygotowanie projektu nie były prowadzone.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt ustawy zostanie przekazany przedstawicielom następujących instytucji i organizacji:

- 1) Związku Województw RP;
- 2) Konwentu Marszałków Województw RP;
- 3) Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 4) Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych;
- 5) Polskiego Kongresu Drogowego;
- 6) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa;
- 7) Związku Powiatów Polskich;
- 8) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP – Zarząd Krajowy;
- 9) Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”;
- 10) Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych;
- 11) Forum Związków Zawodowych;
- 12) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 13) Rady Dialogu Społecznego;
- 14) Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej;
- 15) Konfederacji Lewiatan;
- 16) Związku Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 17) Związku Rzemiosła Polskiego;
- 18) Federacji Przedsiębiorców Polskich;

- 19) Polskiego Towarzystwa Gospodarczego;
- 20) Instytutu Transportu Samochodowego;
- 21) Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji;
- 22) Związku Powiatów Polskich;
- 23) Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 24) Niezależnego Związku Zawodowego Kierowców;
- 25) Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.PL”;
- 26) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
- 27) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 28) Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 29) Fundacji Zapobiegania Wypadkom Drogowym;
- 30) Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego;
- 31) Polskiej Izby Ubezpieczeń;
- 32) Polski Związek Leasingowy.

Czas trwania konsultacji publicznych i opiniowania określono na 30 dni. Projekt podlega rozpatrzeniu przez KWRiST. Wyniki konsultacji opisane zostaną w raporcie z konsultacji.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

| (ceny stałe z 2025 r.)                        | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] |        |        |        |       |       |       |       |       |        |        |                |
|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|----------------|
|                                               | 0                                                         | 1      | 2      | 3      | 4     | 5     | 6     | 7     | 8     | 9      | 10     | Łącznie (0-10) |
| <b>Dochody ogółem</b>                         | -                                                         | 154,20 | 131,80 | 106,30 | 97,30 | 70,70 | 45,30 | 20,90 | -2,40 | -20,80 | -37,80 | 565,50         |
| budżet państwa                                | -                                                         | -      | -      | -      | -     | -     | -     | -     | -     | -      | -      | -              |
| Krajowy Fundusz Drogowy (KFD)                 | -                                                         | 102,40 | 87,35  | 70,40  | 64,15 | 47,13 | 30,88 | 15,23 | 0,28  | -15,24 | -28,09 | 374,48         |
| Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) | -                                                         | 25,90  | 21,40  | 16,30  | 14,10 | 8,47  | 3,07  | -2,13 | -7,13 | -9,41  | -12,31 | 58,27          |
| Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg                  | -                                                         | 25,90  | 23,05  | 19,60  | 19,05 | 15,10 | 11,35 | 7,80  | 4,45  | 3,85   | 2,60   | 132,75         |
| <b>Wydatki ogółem</b>                         |                                                           |        |        |        |       |       |       |       |       |        |        |                |
| budżet państwa                                |                                                           |        |        |        |       |       |       |       |       |        |        |                |
| JST                                           |                                                           |        |        |        |       |       |       |       |       |        |        |                |
| pozostałe jednostki (oddzielnie)              |                                                           |        |        |        |       |       |       |       |       |        |        |                |
| <b>Saldo ogółem</b>                           | -                                                         | 154,20 | 131,80 | 106,30 | 97,30 | 70,70 | 45,30 | 20,90 | -2,40 | -20,80 | -37,80 | 565,50         |
| budżet państwa                                | -                                                         | -      | -      | -      | -     | -     | -     | -     | -     | -      | -      | -              |
| Krajowy Fundusz Drogowy (KFD)                 | -                                                         | 102,40 | 87,35  | 70,40  | 64,15 | 47,13 | 30,88 | 15,23 | 0,28  | -15,24 | -28,09 | 374,48         |
| Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) | -                                                         | 25,90  | 21,40  | 16,30  | 14,10 | 8,47  | 3,07  | -2,13 | -7,13 | -9,41  | -12,31 | 58,27          |
| Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg                  | -                                                         | 25,90  | 23,05  | 19,60  | 19,05 | 15,10 | 11,35 | 7,80  | 4,45  | 3,85   | 2,60   | 132,75         |

#### Źródła finansowania

Wydatki związane z realizacją zadań Głównego Inspektora Transportu Drogowego dotyczących utrzymania i rozwoju systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym są finansowane ze środków budżetu państwa, w części 39 — Transport, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

W 2025 r. wydatki CANARD oraz delegatur terenowych związane z realizacją tych zadań wyniosły łącznie ok. **94 mln zł**, w tym:

- 1) **wydatki bieżące CANARD**, obejmujące w szczególności wysyłkę i wydruk masowy, utrzymanie i rozwój systemu CPD CANARD oraz legalizację i naprawę urządzeń rejestrujących – **50,7 mln zł**;
- 2) **wydatki osobowe związane z zatrudnieniem w CANARD i delegaturach terenowych**, w tym wynagrodzenia – **36,1 mln zł**;
- 3) **wydatki na utrzymanie infrastruktury informatycznej** – **5,0 mln zł**;
- 4) **wydatki na utrzymanie obiektów użytkowanych przez CANARD i delegatury terenowe** – **2,2 mln zł**.



Dodatkowo w 2025 r. CANARD zrealizował ze środków budżetowych inwestycje o łącznej wartości **1,7 mln zł**.

GITD realizuje również projekt unijny pn. „**Rozwój operacyjności Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego na polskich drogach**” w ramach Inwestycji E2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. W ramach projektu zakupionych i zainstalowanych ma zostać **128 stacjonarnych urządzeń rejestrujących**. Wydatki poniesione w ramach projektu w 2025 r. wyniosły **16 mln zł**. Urządzenia rejestrujące zakupione w ramach KPO mają zostać włączone do systemu najpóźniej do końca lipca 2026 r.

Projektowana regulacja nie zakłada bezpośredniego zwiększenia dochodów budżetu państwa. Skutki finansowe po stronie dochodowej wystąpią po stronie właściwych państwowych funduszy celowych. Wpływy z mandatów karnych będą stanowiły wpływy **Krajowego Funduszu Drogowego**, natomiast wpływy z opłaty administracyjnej, zgodnie z projektowanym art. 140aza, będą stanowiły przychód **Funduszu rozwoju przewozów autobusowych** oraz **Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg** w częściach równych.

W scenariuszu centralnym przyjętym w OSR łączny dodatkowy efekt finansowy w latach **2028–2037** oszacowano na ok. **809,3 mln zł**, w tym ok. **543,8 mln zł** wpływów z mandatów karnych oraz ok. **265,5 mln zł** wpływów z opłat administracyjnych. Przy założeniu podziału wpływów z opłaty administracyjnej pomiędzy FRPA i RFRD w częściach równych oznacza to ok. **132,8 mln zł** wpływów dla każdego z tych funduszy w całym horyzoncie projekcji.

Należy jednocześnie odróżnić powyższy dodatkowy efekt regulacji od referencyjnego poziomu wpływów generowanych już obecnie przez system CANARD. Z danych za 2025 r. wynika, że wpływy z tytułu mandatów z systemu CANARD przekazane na KFD i FRPA wyniosły **244,2 mln zł**. Wartość ta stanowi punkt odniesienia dla oceny skali systemu, lecz nie jest ujmowana w głównej tabeli skutków regulacji jako nowy dochód wynikający z projektu. Główna tabela finansowa OSR prezentuje wyłącznie zmianę względem stanu obecnego, tj. dodatkowy efekt regulacji w wysokości **809,3 mln zł**. Całościowa projekcja wpływów systemu CANARD, obejmująca referencyjny poziom wpływów skorygowany proporcjonalnie do zakładanego spadku liczby naruszeń oraz dodatkowy efekt regulacji, wynosi ok. **3,01 mld zł** w latach 2028–2037 i została przedstawiona pomocniczo w pkt 2.13 OSR.

W scenariuszu centralnym przyjętym w OSR łączny dodatkowy efekt finansowy projektowanej regulacji w latach 2028–2037 oszacowano na ok. 809,3 mln zł. Kwota ta nie stanowi prostego iloczynu liczby wszystkich naruszeń ujawnianych przez urządzenia rejestrujące i wysokości mandatu albo opłaty administracyjnej. Jest to suma dodatkowych wpływów, które mogą zostać uzyskane dzięki zwiększeniu skuteczności kończenia spraw, które w obecnym modelu są narażone na bezskuteczność, w szczególności z powodu braku odbioru korespondencji, braku reakcji właściciela albo posiadacza pojazdu, nieskutecznego wskazania osoby kierującej, ograniczonej skuteczności postępowań dotyczących pojazdów zagranicznych albo przedawnienia karalności wykroczenia.

Model finansowy został zbudowany jako porównanie scenariusza bazowego i scenariusza regulacyjnego. Scenariusz bazowy zakłada kontynuację obecnego modelu dochodzenia odpowiedzialności za naruszenia ujawniane przez urządzenia rejestrujące, w którym istotna część spraw nie kończy się skutecznie. Scenariusz regulacyjny zakłada wejście w życie projektowanych instrumentów, tj. nowego trybu zawiadamiania właściciela albo posiadacza pojazdu, możliwości zakończenia sprawy mandatem karnym, zastosowania opłaty administracyjnej w przypadkach określonych w projekcie, utworzenia centralnego rejestru naruszeń oraz wykorzystania kontroli drogowej i granicznej do domykania części spraw dotyczących pojazdów zagranicznych. Do skutków finansowych zaliczono wyłącznie różnicę pomiędzy tymi scenariuszami, tj. wpływy, które nie zostałyby uzyskane przy utrzymaniu obecnych rozwiązań.

Na kwotę 809,3 mln zł składają się dwie kategorie wpływów. Pierwszą są wpływy z mandatów karnych, oszacowane na ok. 543,8 mln zł w całym horyzoncie 2028–2037. Drugą są wpływy z opłat administracyjnych, oszacowane na ok. 265,5 mln zł w tym samym okresie. W modelu przyjęto, że mandat karny pozostaje podstawową ścieżką zakończenia sprawy, natomiast opłata administracyjna ma charakter uzupełniający i dotyczy tych przypadków, w których nie dochodzi do

skutecznego zakończenia sprawy w trybie mandatowym, a projekt przewiduje powstanie obowiązku uiszczenia opłaty administracyjnej.

W ujęciu rocznym wpływy oszacowano następująco:

**Tabela 24. Dodatkowe wpływy roczne**

| Rok                    | Wpływy z mandatów karnych | Wpływy z opłat administracyjnych | Łączny dodatkowy efekt |
|------------------------|---------------------------|----------------------------------|------------------------|
| 2028                   | 102,4 mln zł              | 51,8 mln zł                      | 154,2 mln zł           |
| 2029                   | 91,1 mln zł               | 46,1 mln zł                      | 137,2 mln zł           |
| 2030                   | 77,9 mln zł               | 39,2 mln zł                      | 117,1 mln zł           |
| 2031                   | 75,4 mln zł               | 38,1 mln zł                      | 113,5 mln zł           |
| 2032                   | 62,2 mln zł               | 30,2 mln zł                      | 92,4 mln zł            |
| 2033                   | 49,7 mln zł               | 22,7 mln zł                      | 72,4 mln zł            |
| 2034                   | 37,8 mln zł               | 15,6 mln zł                      | 53,4 mln zł            |
| 2035                   | 26,6 mln zł               | 8,9 mln zł                       | 35,5 mln zł            |
| 2036                   | 14,9 mln zł               | 7,7 mln zł                       | 22,6 mln zł            |
| 2037                   | 5,8 mln zł                | 5,2 mln zł                       | 11,0 mln zł            |
| <b>Razem 2028–2037</b> | <b>543,8 mln zł</b>       | <b>265,5 mln zł</b>              | <b>809,3 mln zł</b>    |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CANARD i założeń scenariusza centralnego OSR*

Malejący poziom wpływów w kolejnych latach nie oznacza obniżenia skuteczności regulacji, lecz wynika z przyjętego efektu prewencyjnego. Model zakłada, że zwiększenie nieuchronności odpowiedzialności, wcześniejsze informowanie właścicieli i posiadaczy pojazdów oraz możliwość skutecznego domykania spraw krajowych i zagranicznych będą stopniowo ograniczać liczbę naruszeń ujawnianych przez urządzenia rejestrujące. W konsekwencji wraz ze spadkiem liczby naruszeń spada również prognozowana wartość wpływów, co jest zgodne z podstawowym celem regulacji, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, a nie maksymalizacja dochodów publicznych.

Wpływy z mandatów karnych zostały przypisane do Krajowego Funduszu Drogowego. Oznacza to, że w scenariuszu centralnym KFD uzyskałyby w latach 2028–2037 ok. 543,8 mln zł dodatkowych wpływów. Wpływy z opłat administracyjnych zostały przypisane zgodnie z projektowanym art. 140a, tj. w częściach równych do Funduszu rozwoju przewozów autobusowych oraz Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Przy łącznej kwocie wpływów z opłat administracyjnych na poziomie ok. 265,5 mln zł oznacza to po ok. 132,8 mln zł dla każdego z tych funduszy w całym horyzoncie projekcji.

Podział łącznego efektu finansowego pomiędzy fundusze przedstawia się następująco:

**Tabela 25. Łączny efekt finansowy funduszy**

| Fundusz                                | Rodzaj wpływu                                 | Szacowana kwota w latach 2028–2037 |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------|
| Krajowy Fundusz Drogowy                | Mandaty karne                                 | 543,8 mln zł                       |
| Fundusz rozwoju przewozów autobusowych | 50% wpływów z opłat administracyjnych         | ok. 132,8 mln zł                   |
| Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg           | 50% wpływów z opłat administracyjnych         | ok. 132,8 mln zł                   |
| <b>Razem</b>                           | <b>Mandaty karne i opłaty administracyjne</b> | <b>ok. 809,3 mln zł</b>            |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CANARD i założeń scenariusza centralnego OSR*

Przyjęte wartości mają charakter scenariusza centralnego. Ostateczny poziom wpływów będzie zależał przede wszystkim od liczby naruszeń ujawnionych po wejściu w życie projektowanych przepisów, struktury tych naruszeń, skuteczności doręczeń, poziomu ścigalności mandatów karnych i opłat administracyjnych, liczby spraw dotyczących pojazdów zarejestrowanych za granicą oraz rzeczywistej skali efektu prewencyjnego.

#### **Koszty dostosowania systemów teleinformatycznych**

Projektowana regulacja będzie wymagała dostosowania systemów teleinformatycznych wykorzystywanych do obsługi spraw dotyczących naruszeń przepisów ruchu drogowego ujawnianych za pomocą urządzeń rejestrujących. Konieczne będzie wprowadzenie zmian zarówno w systemie teleinformatycznym po stronie Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, jak i w systemach innych organów zaangażowanych w realizację zadań wynikających z projektowanych przepisów.

Koszty te należy odróżnić od bieżących kosztów utrzymania i rozwoju systemów teleinformatycznych od kosztów dostosowania systemów w związku projektowanymi regulacjami.

Obecnie tylko bieżący koszt utrzymania systemu teleinformatycznego CANARD kształtują się na poziomie ponad 16 mln zł (koszt utrzymania i rozwój oprogramowania użytkowego oraz infrastruktury technicznej).

Dodatkowe koszty wdrożeniowe wynikające z projektu dotyczą przede wszystkim zapewnienia gotowości systemów teleinformatycznych do obsługi nowego modelu postępowania po ujawnieniu naruszenia. Obejmują one w szczególności dostosowanie centralnej ewidencji pojazdów, utworzenie i obsługę centralnego rejestru naruszeń, zapewnienie wymiany danych pomiędzy właściwymi systemami, obsługę nowych kategorii danych dotyczących właścicieli, posiadaczy i użytkowników pojazdów oraz dostosowanie systemu CPD CANARD do nowych procesów wynikających z projektowanej ustawy.

W zakresie **centralnej ewidencji pojazdów** prace obejmują dwa zasadnicze komponenty: po pierwsze, budowę centralnego rejestru naruszeń wraz z funkcjonalnościami przewidzianymi w projektowanej ustawie; po drugie, dostosowanie CEP do obsługi adresu do korespondencji właścicieli i użytkowników pojazdów zarejestrowanych w CEP. Całość prac związanych z planowanymi zmianami w CEP i ich wdrożeniem została oszacowana na **9,5 mln zł**, a termin realizacji tych prac określono na **18 miesięcy**. Koszty dostosowania CEP zostaną pokryte z funduszu celowego – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

Odrębnego ujęcia wymagają koszty dostosowania systemu teleinformatycznego **CPD CANARD**, wykorzystywanego przez GITD/CANARD do obsługi spraw ujawnianych przez urządzenia rejestrujące. Ze wstępnych analiz GITD wynika, że projektowane zmiany legislacyjne mogą wymagać przebudowy znacznej części procesów biznesowych realizowanych w tym systemie, szacunkowo nawet do ok. **80% obecnie funkcjonujących procesów**. Na obecnym etapie prac legislacyjnych nie jest możliwe precyzyjne określenie zakresu niezbędnych zmian informatycznych ani związanych z nimi kosztów. Ostateczne oszacowanie nakładów będzie możliwe po określeniu finalnego brzmienia projektowanych przepisów oraz przeprowadzeniu szczegółowej analizy biznesowej i technicznej, obejmującej docelowe procesy biznesowe, mapy procesów oraz architekturę rozwiązania.

Niezależnie od projektowanych zmian legislacyjnych GITD planuje modernizację technologiczną systemu CPD CANARD. Konieczność realizacji tego przedsięwzięcia wynika z ograniczeń obecnie wykorzystywanej architektury monolitycznej oraz potrzeby zapewnienia dalszego rozwoju systemu, zwiększenia jego skalowalności, bezpieczeństwa i możliwości utrzymania. Wstępny koszt tej modernizacji określono na ponad **63 mln zł**. Projektowane zmiany ustawowe mogą jednak znacząco zwiększyć zakres prac niezbędnych do wykonania w ramach CPD CANARD, dlatego realizacja wymagań wynikających z projektowanych przepisów powinna zostać skoordynowana z planowaną modernizacją technologiczną systemu.

Przy uwzględnieniu obecnego stanu wiedzy szacuje się, że łączne nakłady związane z modernizacją technologiczną systemu CPD CANARD oraz jego dostosowaniem do projektowanych zmian prawnych oprócz wyżej wymienionych kosztów dotyczących kosztów modernizacji technologicznej systemu CPD CANARD, mogą wynieść ok. **30 mln zł**. Wartość ta ma charakter **wstępny i orientacyjny** oraz będzie podlegała weryfikacji po zakończeniu prac legislacyjnych i przeprowadzeniu szczegółowej analizy przedwdrożeniowej. Skala tych nakładów wynika

z poziomu złożoności systemu CPD CANARD, jego znaczenia dla realizacji zadań związanych z automatycznym nadzorem nad ruchem drogowym oraz zakresu procesów, które mogą wymagać przebudowy w związku z projektowaną ustawą. Roczne koszty utrzymania i rozwoju systemu CPD CANARD przekraczają obecnie **16 mln zł**, co potwierdza, że jest to system o istotnym znaczeniu operacyjnym i kosztowym dla realizacji zadań GITD/CANARD.

Koszt dostosowania CPD CANARD powinien zostać wykazany w OSR jako koszt po stronie GITD, finansowany ze środków budżetu państwa w części 39 – Transport, o ile nie zostanie wskazane odrębne źródło finansowania. Ze względu na wstępny charakter oszacowania należy wskazać, że kwota ok. **30 mln zł** obejmuje tylko dostosowanie systemu do projektowanych zmian prawnych (bez kosztów modernizacji technologicznej), a nie wyłącznie koszt samej zmiany legislacyjnej. Po zakończeniu prac nad ostatecznym brzmieniem projektu ustawy konieczne będzie zweryfikowanie tej wartości i, w razie potrzeby, ujęcie zaktualizowanych danych w OSR.

Koszty dotyczące **egzekucji administracyjnej opłat administracyjnych** powinny zostać wykazane odrębnie od kosztów dostosowania systemów teleinformatycznych. Będą one obejmowały w szczególności koszty wykonywania przez GITD czynności wierzyciela, w tym obsługę wezwań, upomnień, tytułów wykonawczych, identyfikację płatności oraz współpracę z organami egzekucyjnymi. Na obecnym etapie koszty te wymagają odrębnego oszacowania i powinny zostać ujęte w OSR jako osobny panel kosztowy dotyczący egzekucji administracyjnej.

Pomimo, że prace programistyczne będą realizowane przez zewnętrznego wykonawcę odpowiedzialnego za utrzymanie i rozwój systemu, po stronie Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego konieczne będzie zapewnienie odpowiednich zasobów kadrowych do prowadzenia analiz biznesowych, definiowania wymagań funkcjonalnych, projektowania procesów, nadzoru nad realizacją prac, przeprowadzania testów oraz odbiorów wdrażanych rozwiązań.

Opracowanie i wdrożenie procesów spełniających wymagania projektowanych przepisów wymaga ścisłej współpracy pomiędzy komórkami merytorycznymi GITD a wykonawcą systemu teleinformatycznego. Przy założeniu wdrożenia projektowanych rozwiązań do dnia 1 stycznia 2029 r. oraz konieczności równoległej realizacji bieżących zadań ustawowych przez GITD, zasadne jest wzmocnienie potencjału kadrowego urzędu poprzez utworzenie co najmniej 5 dodatkowych stanowisk dedykowanych wdrożeniu projektowanych rozwiązań. Obecne zasoby kadrowe są zaangażowane w wykonywanie zadań operacyjnych i nie dysponują rezerwą umożliwiającą realizację działań wynikających z projektowanych zmian prawnych bez wpływu na wykonywanie dotychczasowych obowiązków. Brak odpowiednich zasobów po stronie GITD może skutkować wydłużeniem procesu wdrożenia, zwiększeniem ryzyka projektowego oraz utrudnieniami w terminowym osiągnięciu celów regulacji.

| Obszar                                              | Zakres prac                                                                                                                                       | Szacowany koszt                | Źródło finansowania / status                                                                                  |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>CEP / centralny rejestr naruszeń</b>             | Budowa centralnego rejestru naruszeń oraz dostosowanie CEP do obsługi adresu do korespondencji właścicieli i użytkowników pojazdów                | <b>9,5 mln zł</b>              | Fundusz celowy – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców                                                     |
| <b>CPD CANARD – dostosowanie do projektu ustawy</b> | Przebudowa procesów biznesowych, dostosowanie systemu do obsługi nowego modelu wiadomości, opłat, wymiany danych i procesów wynikających z ustawy | <b>ok. 30 mln zł</b>           | Wartość wstępna i orientacyjna; do weryfikacji po zakończeniu prac legislacyjnych i analizie przedwdrożeńowej |
| <b>Utrzymanie i rozwój CPD CANARD</b>               | Bieżące utrzymanie i rozwój systemu                                                                                                               | <b>ponad 16 mln zł rocznie</b> | Koszt już ponoszony w obecnym stanie prawnym; nie stanowi w całości dodatkowego kosztu projektu               |

### Koszty obsługi egzekucji administracyjnej opłat administracyjnych

Projektowana regulacja przewiduje, że w przypadkach określonych w ustawie opłata administracyjna będzie podlegała egzekucji administracyjnej. Mechanizm ten ma zapewnić realną wykonalność obowiązku zapłaty opłaty w sprawach, w których nie dojdzie do dobrowolnego uregulowania należności. W dotychczasowym modelu OSR egzekucja opłaty administracyjnej została wskazana jako jedno z narzędzi domykających system po ujawnieniu naruszenia przez urządzenie rejestrujące.

Do kosztów egzekucji administracyjnej należy doliczyć również koszt dostosowania systemu teletinformatycznego CANARD o obsługę tego procesu.

W wariantcie, w którym GITD pełni funkcję wierzyciela w rozumieniu przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, po stronie GITD powstaną zadania związane z przygotowaniem, prowadzeniem i monitorowaniem czynności poprzedzających egzekucję oraz czynności wierzyciela w toku egzekucji administracyjnej. Zakres tych zadań obejmuje w szczególności:

- 1) identyfikację spraw, w których opłata administracyjna stała się wymagalna i nie została uiszczona dobrowolnie;
- 2) weryfikację danych zobowiązanego oraz danych sprawy;
- 3) przygotowanie i wysłanie upomnienia;
- 4) obsługę zwrotów korespondencji i aktualizację statusu doręczenia;
- 5) identyfikację wpłat dokonanych po upomnieniu;
- 6) przygotowanie tytułu wykonawczego;
- 7) przekazanie tytułu wykonawczego do właściwego organu egzekucyjnego;
- 8) obsługę korespondencji z organem egzekucyjnym;
- 9) aktualizację statusu sprawy w systemie CPD CANARD;
- 10) obsługę przypadków częściowej zapłaty, umorzenia, korekty albo zakończenia postępowania;
- 11) przekazywanie informacji do systemów i rejestrów wykorzystywanych w projektowanym modelu, w tym w zakresie statusu opłaty oraz statusu sprawy.

Przyjęcie wariantu, w którym GITD wykonuje zadania wierzyciela w odniesieniu do opłat administracyjnych, będzie wiązało się z istotnymi konsekwencjami organizacyjnymi, kadrowymi i finansowymi po stronie GITD. Zadania te będą miały charakter stały, masowy i powtarzalny, ponieważ będą dotyczyć spraw, w których opłata administracyjna nie zostanie uiszczona dobrowolnie w terminie przewidzianym w ustawie.

Według założeń przyjętych w materiale GITD już w pierwszym roku obowiązywania ustawy przewiduje się prowadzenie ok. **100 tys. postępowań egzekucyjnych rocznie** dotyczących opłat administracyjnych. Dla porównania, w 2025 r. wystawiono ok. **68 tys. tytułów wykonawczych dla mandatów karnych**. Oznacza to, że projektowana regulacja może wygenerować dodatkowy wolumen spraw egzekucyjnych przekraczający obecny roczny wolumen tytułów wykonawczych wystawianych dla mandatów karnych.

Nowy strumień spraw nie będzie prostym powieleniem obecnej obsługi mandatów karnych. Egzekucja opłat administracyjnych będzie wymagała obsługi nowego rodzaju należności publicznonprawnej, monitorowania terminów płatności, weryfikacji wysokości należności, uwzględnienia mechanizmu obniżenia opłaty w przypadku szybkiej płatności, wystawiania upomnień, przygotowywania tytułów wykonawczych oraz bieżącej współpracy z organami egzekucyjnymi. Część czynności będzie mogła zostać zautomatyzowana w CPD CANARD, jednak nie eliminuje to potrzeby obsługi ręcznej w sprawach wymagających weryfikacji wpłat, korekt, wyjaśnień, obsługi zwrotów korespondencji, środków zaskarżenia albo kontaktu z organem egzekucyjnym.

Na potrzeby OSR przyjmuje się, że minimalne zapotrzebowanie kadrowe związane z obsługą tego nowego procesu wynosi **co najmniej 30 etatów w Biurze Finansowym GITD**. Założenie

to odpowiada obsłudze ok. **100 tys. spraw egzekucyjnych rocznie**, przy założeniu wysokiego stopnia automatyzacji procesu. Przy 30 etatach oznacza to średnio ok. **3,3 tys. spraw rocznie na jeden etat**, tj. ok. **275–280 spraw miesięcznie na jeden etat**. Taki poziom obciążenia należy traktować jako wariant minimalny, możliwy do utrzymania wyłącznie przy zapewnieniu odpowiedniego wsparcia systemowego, automatyzacji przepływu danych, automatycznego generowania dokumentów oraz sprawnej identyfikacji wpłat.

Odrębnie należy wykazać zapotrzebowanie kadrowe po stronie CANARD, związane z obsługą procesów merytorycznych, współpracą z wykonawcą systemu teleinformatycznego, definiowaniem wymagań funkcjonalnych, testowaniem wdrażanych rozwiązań, obsługą danych przekazywanych do centralnego rejestru naruszeń oraz monitorowaniem efektów projektowanej regulacji. Na potrzeby OSR przyjmuje się zapotrzebowanie na **co najmniej 10 dodatkowych etatów w CANARD**.

Łączne minimalne zapotrzebowanie kadrowe po stronie GITD/CANARD związane z obsługą nowych procesów wynikających z projektowanej regulacji wynosi zatem **co najmniej 40 etatów**, w tym:

- **30 etatów** w Biurze Finansowym GITD — na potrzeby obsługi czynności wierzyciela i egzekucji administracyjnej opłat administracyjnych;
- **10 etatów** w CANARD — na potrzeby obsługi nowych procesów merytorycznych, wdrożeniowych, analitycznych i systemowych.

**Tabela 26. Wstępne oszacowanie kosztów obsługi egzekucji administracyjnej opłat administracyjnych**

| Obszar kosztu                                 | Zakres czynności                                                                                                                    | Podstawa oszacowania                                                                                           |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Obsługa upomnień                              | przygotowanie upomnienia, wysyłka, monitorowanie doręczeń, obsługa zwrotów                                                          | ok. <b>100 tys. spraw rocznie</b>                                                                              |
| Tytuły wykonawcze                             | przygotowanie, weryfikacja i przekazanie tytułu wykonawczego do organu egzekucyjnego                                                | ok. <b>100 tys. spraw rocznie</b> , przy czym ostateczna liczba zależy od skuteczności płatności po upomnieniu |
| Obsługa wpłat i statusów spraw                | identyfikacja wpłat, częściowych płatności, korekt, zakończeń spraw, aktualizacja statusów w systemie                               | ok. <b>100 tys. spraw rocznie</b>                                                                              |
| Współpraca z organami egzekucyjnymi           | korespondencja z naczelnikami urzędów skarbowych, wyjaśnienia, aktualizacja danych, obsługa zwrotów i informacji o stanie egzekucji | sprawy skierowane do egzekucji administracyjnej                                                                |
| Dostosowanie procesów i procedur wewnętrznych | instrukcje, procedury, wzory dokumentów, reguły obsługi spraw, nadzór nad procesem                                                  | wdrożenie nowego rodzaju należności publicznoprawnej                                                           |
| Koszty korespondencji                         | upomnienia, przesyłki, obsługa zwrotów, ewentualne doręczenia elektroniczne                                                         | liczba upomnień × koszt jednostkowy doręczenia                                                                 |
| Koszty kadrowe Biura Finansowego GITD         | czynności wierzyciela, upomnienia, tytuły wykonawcze, obsługa płatności, współpraca z organami egzekucyjnymi                        | ok. <b>100 tys. spraw rocznie</b>                                                                              |
| Koszty kadrowe CANARD                         | obsługa procesów merytorycznych, wymagania funkcjonalne, testy, współpraca z wykonawcą systemu, CRN, raportowanie                   | nowe procesy wynikające z ustawy                                                                               |
| Razem zapotrzebowanie kadrowe                 | Biuro Finansowe GITD + CANARD                                                                                                       | suma zapotrzebowania minimalnego                                                                               |



**Koszty IT powiązane z egzekucją**

obsługa statusów egzekucyjnych, integracje, raportowanie, automatyzacja przepływu danych, identyfikacja wpłat

element dostosowania CPD CANARD

#### Pomocnicza kalkulacja pracochłonności

| Średni czas obsługi jednej sprawy | Łączna liczba roboczogodzin dla 100 tys. spraw | Szacunkowa liczba etatów przy 1 600 h pracy efektywnej rocznie |
|-----------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 15 min                            | 25 000 h                                       | ok. 16 etatów                                                  |
| 30 min                            | 50 000 h                                       | ok. 31 etatów                                                  |
| 45 min                            | 75 000 h                                       | ok. 47 etatów                                                  |
| 60 min                            | 100 000 h                                      | ok. 63 etaty                                                   |

Powyższa kalkulacja ma charakter pomocniczy. Wskazuje, że zapotrzebowanie na **30 etatów w Biurze Finansowym GITD** odpowiada wariantowi, w którym średni czas obsługi jednej sprawy wynosi ok. **30 minut**, przy założeniu wysokiego poziomu automatyzacji procesu.

#### Wpływ projektowanej regulacji na zasoby kadrowe GITD/CANARD

Projektowana regulacja będzie miała wpływ na organizację pracy GITD/CANARD. Z jednej strony celem projektu jest ograniczenie liczby spraw, które obecnie angażują zasoby organu, lecz nie kończą się skutecznym przypisaniem odpowiedzialności z powodu braku odbioru korespondencji, braku odpowiedzi, nieskutecznego wskazania kierującego albo przedawnienia. Z drugiej strony projekt wprowadza nowe procesy, w szczególności obsługę zawiadomień, opłat administracyjnych, centralnego rejestru naruszeń, spraw pojazdów zagranicznych oraz ewentualnych czynności wierzyciela w egzekucji administracyjnej.

W 2025 r. wydatki CANARD oraz delegatur terenowych związane z realizacją zadań automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym wyniosły łącznie ok. **94 mln zł**, w tym **36,1 mln zł** stanowiły wydatki osobowe związane z zatrudnieniem w CANARD i delegaturach terenowych. Pozostałe koszty obejmowały m.in. wydatki bieżące, utrzymanie i rozwój systemu CPD CANARD, legalizację i naprawę urządzeń rejestrujących, utrzymanie infrastruktury informatycznej oraz utrzymanie obiektów.

Wpływ na zasoby kadrowe powinien zostać oceniony odrębnie dla dwóch grup zadań:

- 1) **zadań, które powinny zostać ograniczone albo uproszczone w wyniku projektowanej regulacji**, oraz
- 2) **nowych zadań, które powstaną po wejściu w życie projektowanych przepisów.**

Do pierwszej grupy należą czynności związane z obsługą spraw, które obecnie ulegają przedawnieniu albo pozostają bezskuteczne z powodu bierności adresata korespondencji. Projekt powinien ograniczyć część pracy wykonywanej „w próżnię”, tj. pracy polegającej na prowadzeniu korespondencji i czynności wyjaśniających w sprawach, które mimo ujawnienia naruszenia nie kończą się skutecznym rozstrzygnięciem. Z tego punktu widzenia regulacja może poprawić efektywność wykorzystania istniejących zasobów kadrowych CANARD.

Do drugiej grupy należą nowe albo rozszerzone zadania związane z obsługą projektowanego modelu, w szczególności:

- 1) obsługa zawiadomień o zarejestrowaniu naruszenia;
- 2) weryfikacja oświadczeń i dokumentów składanych przez właścicieli, posiadaczy albo użytkowników pojazdów;
- 3) obsługa opłat administracyjnych;
- 4) obsługa obniżenia opłaty administracyjnej w przypadku szybkiej płatności;
- 5) obsługa statusów płatności i zakończenia sprawy;
- 6) przekazywanie danych do centralnego rejestru naruszeń;

|                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                      | <div>7) obsługa spraw dotyczących pojazdów zarejestrowanych za granicą;</div> <div>8) współpraca ze służbami kontrolnymi korzystającymi z danych o naruszeniach;</div> <div>9) obsługa spraw kierowanych do egzekucji administracyjnej;</div> <div>10) wykonywanie zadań wierzyciela, jeżeli taki model zostanie utrzymany w projekcie;</div> <div>11) obsługa raportowania i monitorowania efektów regulacji.</div> <p>Projektowane regulacje po stronie GITD wymagają wdrożenia nowego modułu w systemie teleinformatycznym, w ramach którego będą realizowane zadania związane z obsługą opłaty administracyjnej. Wprowadzenie opłaty administracyjnej spowoduje istotny wzrost liczby spraw o charakterze windykacyjnym i egzekucyjnym.</p> <p>Nowy proces nie jest tożsamy z obsługą mandatów karnych i został zidentyfikowany jako bardziej złożony oraz pracochłonny. Wynika to w szczególności z konieczności stosowania mechanizmu pomniejszenia należności w przypadku dokonania wpłaty w ustawowym terminie, co wymaga indywidualnej weryfikacji każdej wpłaty pod kątem wysokości należnej opłaty oraz terminu jej wniesienia. Dodatkowo prowadzenie postępowań na podstawie ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji wiąże się z koniecznością realizacji licznych obowiązków formalnoprawnych, w tym badania przesłanek prowadzenia egzekucji, rozpatrywania środków zaskarżenia oraz bieżącej współpracy z organami egzekucyjnymi.</p> <p>Obecne zasoby kadrowe Biura Finansowego są zaangażowane w realizację bieżących zadań i nie posiadają rezerwy umożliwiającej przejęcie nowych obowiązków bez negatywnego wpływu na wykonywanie dotychczasowych zadań. Z danych Biura Finansowego wynika, że w 2025 r. wystawiono ok. 68 tys. tytułów wykonawczych dla mandatów karnych, natomiast wejście w życie projektowanych regulacji może skutkować koniecznością obsługi zwiększonych wolumenów w ramach już realizowanych procesów oraz dodatkowo ok. 100 tys. spraw związanych z egzekucją opłat administracyjnych rocznie. Wzrost liczby spraw spowoduje również proporcjonalne zwiększenie liczby czynności realizowanych w pozostałych procesach obsługiwanych przez Biuro Finansowe oraz w komórce merytorycznej CANARD. Realizacja powyższych zadań będzie miała charakter stały, masowy i nie będzie mogła zostać wykonana przy wykorzystaniu obecnych zasobów kadrowych GITD bez istotnego ograniczenia realizacji dotychczasowych ustawowych zadań Inspekcji. Zakres czynności związanych z obsługą należności publicznoprawnych wymaga bowiem prowadzenia indywidualnych działań wobec każdego zobowiązanego na poszczególnych etapach postępowania, a także bieżącej obsługi systemów finansowo-księgowych i teleinformatycznych, ewidencji należności oraz współpracy z organami egzekucyjnymi.</p> <p>W związku z powyższym, projektowane zmiany będą wymagały zwiększenia zaangażowania kadrowego również po stronie Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD) w zakresie opracowania procesów biznesowych, definiowania wymagań funkcjonalnych dla systemu teleinformatycznego, współpracy z wykonawcą odpowiedzialnym za rozwój systemu, testowania wdrażanych rozwiązań oraz realizacji nowych obowiązków wynikających z projektowanych przepisów.</p> <p>Mając na uwadze powyższe, dla zapewnienia ciągłości realizacji zadań ustawowych oraz sprawnej obsługi nowych procesów, niezbędne jest zwiększenie zatrudnienia w Biurze Finansowym GITD o co najmniej 30 etatów oraz zapewnienie dodatkowych 10 etatów w CANARD, adekwatnych do zakresu nowych zadań wynikających z projektowanej regulacji. Takie wzmocnienie kadrowe odpowiada przewidywanej skali nowych obowiązków nakładanych na GITD.</p> |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | <p>Podstawą oszacowania skutków finansowych, organizacyjnych i administracyjnych projektu były dane przekazane przez <b>Głównego Inspektora Transportu Drogowego / CANARD</b>, dane dotyczące obecnego funkcjonowania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, założenia wynikające z projektowanych przepisów oraz informacje pozyskane od Centralnego Ośrodka Informatyki w zakresie szacunkowego kosztu i harmonogramu dostosowania centralnej ewidencji pojazdów.</p> <p>Punktem wyjścia dla obliczeń była obecna skala naruszeń ujawnianych przez urządzenia rejestrujące oraz skala spraw, które w aktualnym modelu nie kończą się skutecznym ustaleniem odpowiedzialności. Z danych CANARD wynika, że w 2024 r. urządzenia rejestrujące ujawniły <b>1 169 522 naruszenia</b>, natomiast w 2025 r. — <b>1 307 298 naruszeń</b>. Jednocześnie w 2024 r. ok. <b>483 180 spraw</b>, tj. ok. <b>41,3%</b> spraw, nie zakończyło się skutecznym pociągnięciem sprawcy do</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

odpowiedzialności. W tej grupie mieściły się w szczególności sprawy przedawnione, sprawy, w których nie odebrano korespondencji, sprawy, w których właściciel albo posiadacz pojazdu nie udzielił skutecznej odpowiedzi, sprawy związane z nieskutecznym wskazaniem osoby kierującej oraz sprawy dotyczące pojazdów zarejestrowanych za granicą.

Do określenia skali problemu przyjęto również dane szczegółowe dotyczące obecnego modelu postępowań. W 2024 r. ponad **350 000 spraw** uległo przedawnieniu, a ponad **129 000 spraw** nie zostało skutecznie zakończonych z uwagi na to, że dotyczyły pojazdów zarejestrowanych za granicą. Dodatkowo, według danych CANARD, liczba naruszeń popełnianych pojazdami zarejestrowanymi poza Unią Europejską wyniosła ok. **100 000 w 2024 r.** oraz ok. **120 000 w 2025 r.** W 2025 r. odnotowano również **358 246 nieodebranych wezwań** kierowanych do właścicieli albo posiadaczy pojazdów, **18 458 czynności wyjaśniających** zmierzających do skierowania sprawy do sądu, **2 325 spraw skierowanych do sądu** oraz **4 733 mandaty uznane za doręczone w trybie doręczenia zastępczego**. Dane te wskazują, że zasadniczy problem nie dotyczy samego ujawniania naruszeń, lecz skutecznego zakończenia sprawy po jej zarejestrowaniu przez urządzenie.

Przyjęta w OSR metodologia opiera się na porównaniu dwóch scenariuszy: **scenariusza bazowego** oraz **scenariusza regulacyjnego**. Scenariusz bazowy oznacza dalsze funkcjonowanie obecnego modelu prawnego i organizacyjnego, w którym znaczna część spraw ujawnionych przez urządzenia rejestrujące pozostaje bez skutecznego zakończenia z powodu przedawnienia, braku odbioru korespondencji, braku reakcji właściciela albo posiadacza pojazdu, nieskutecznego wskazania osoby kierującej albo ograniczonej skuteczności postępowań dotyczących pojazdów zarejestrowanych za granicą. Scenariusz regulacyjny zakłada wejście w życie projektowanych rozwiązań, w tym nowego modelu zawiadamiania właściciela albo posiadacza pojazdu, obowiązku skutecznej reakcji na zawiadomienie, możliwości zakończenia sprawy mandatem karnym, zastosowania opłaty administracyjnej w przypadkach określonych w projekcie, utworzenia centralnego rejestru naruszeń oraz wykorzystania kontroli drogowej i granicznej do zakończenia części spraw dotyczących pojazdów zagranicznych.

W obliczeniach nie przyjęto, że wszystkie naruszenia ujawnione przez urządzenia rejestrujące będą generowały dodatkowe wpływy. Do skutków finansowych zaliczono wyłącznie **dodatkowy efekt regulacji**, tj. tę część spraw, która w scenariuszu bazowym byłaby narażona na bezskuteczność albo przedawnienie, a po wejściu w życie projektowanych przepisów może zostać skutecznie zakończona. Oznacza to, że projekcja nie jest prostym przemnożeniem liczby wszystkich naruszeń przez wysokość mandatu albo opłaty administracyjnej, lecz próbą oszacowania różnicy pomiędzy skutecznością obecnego modelu a skutecznością modelu projektowanego.

Jako rok bazowy dla projekcji przyjęto **2025 r.**, ponieważ jest to ostatni pełny rok danych uwzględniający aktualną skalę naruszeń ujawnianych przez urządzenia rejestrujące. Horyzont projekcji obejmuje lata **2028–2037**, tj. okres dziesięciu lat od planowanego rozpoczęcia stosowania nowych rozwiązań. Uwzględniono również planowane zwiększenie potencjału systemu CANARD wynikające z rozwoju sieci urządzeń rejestrujących, w tym włączenie nowych urządzeń finansowanych w ramach projektu KPO. W scenariuszu bazowym przyjęto, że zwiększenie liczby urządzeń bez zmiany modelu prawnego prowadziłoby do zwiększenia liczby ujawnionych naruszeń, ale nie usuwałoby obecnej luki skuteczności postępowań.

Rok 2025 pełni w OSR podwójną funkcję. Po pierwsze, jest rokiem bazowym dla danych o skali naruszeń, spraw nieskutecznych, doręczeń, czynności wyjaśniających oraz spraw sądowych. Po drugie, stanowi punkt odniesienia dla ustalenia referencyjnego poziomu wpływów z systemu CANARD. W 2025 r. wpływy z tytułu mandatów z systemu CANARD przekazane na KFD i FRPA wyniosły **244,2 mln zł**. Kwota ta nie została zaliczona do dodatkowego efektu regulacji, ponieważ odzwierciedla wpływy uzyskiwane już w obecnym stanie prawnym. Na potrzeby całościowej projekcji wpływów systemu CANARD referencyjny poziom wpływów z 2025 r. został skorygowany proporcjonalnie do zakładanego spadku liczby naruszeń. Przyjęto techniczne założenie liniowego obniżania liczby naruszeń w horyzoncie projekcji, maksymalnie o **20%** w ostatnim roku, tj. w 2037 r. Oznacza to, że całościowa projekcja nie zakłada mechanicznego utrzymania wpływów z 2025 r. na stałym poziomie przez cały okres 2028–2037, lecz uwzględnia oczekiwany efekt prewencyjny projektowanej regulacji. Założenie to nie zmienia kalkulacji dodatkowego efektu regulacji w wysokości **809,3 mln zł**, lecz wpływa wyłącznie na pomocniczą projekcję całkowitych wpływów systemu CANARD.

W scenariuszu regulacyjnym przyjęto stopniowy wzrost skuteczności systemu. Założono, że skuteczność modelu po wejściu w życie projektowanych rozwiązań będzie rosła od ok. **75% w 2028 r.** do ok. **85% w 2037 r.** W kalkulacji uwzględniono również efekt prewencyjny regulacji. Przyjęto, że zwiększenie nieuchronności odpowiedzialności oraz działania informacyjne poprzeczające stosowanie nowych przepisów będą ograniczały liczbę naruszeń. Dlatego w modelu przyjęto zmniejszenie liczby naruszeń o **15% w 2028 r.**, o **10% w 2029 r.**, o **5% w 2030 r.**, a następnie stabilizację. Z tego względu prognozowane wpływy są najwyższe w pierwszych latach obowiązywania regulacji i maleją w kolejnych latach. Spadek wpływów nie oznacza obniżenia skuteczności regulacji, lecz odzwierciedla zakładany efekt prewencyjny, tj. ograniczenie liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego.

W modelu rozróżniono trzy podstawowe grupy spraw: sprawy krajowe, sprawy dotyczące pojazdów zarejestrowanych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz sprawy dotyczące pojazdów zarejestrowanych w państwach trzecich. Rozróżnienie to było konieczne, ponieważ każda z tych grup charakteryzuje się inną skutecznością identyfikacji właściciela albo użytkownika pojazdu, inną skutecznością doręczeń oraz innym poziomem realnej egzekwowalności należności. W przypadku spraw zagranicznych uwzględniono znaczenie centralnego rejestru naruszeń oraz możliwość zakończenia części spraw w toku kontroli drogowej albo granicznej.

Dla spraw krajowych przyjęto, że zasadniczą ścieżką zakończenia sprawy pozostanie mandat karny. Opłata administracyjna została ujęta jako instrument uzupełniający, stosowany w przypadkach określonych w projekcie ustawy, w szczególności, gdy właściciel albo posiadacz pojazdu nie reaguje skutecznie na zawiadomienie, nie korzysta z przewidzianych w projekcie uprawnień albo udziela odpowiedzi, która nie pozwala na skuteczne zakończenie sprawy w trybie mandatowym albo wykroczeniowym. Przyjęto, że w sprawach krajowych ok. **90% skutecznie zakończonych spraw** będzie kończyć się mandatem karnym, a ok. **10%** opłatą administracyjną. W przypadku spraw dotyczących pojazdów zagranicznych uwzględniono możliwość zakończenia części spraw w toku kontroli drogowej albo granicznej, przy czym założono, że zasadniczą część tych spraw będzie kończyć się grzywną w drodze mandatu, a mniejsza część opłatą administracyjną.

W horyzoncie 2028–2037 przyjęto, że projektowana regulacja pozwoli na dodatkowe skuteczne zakończenie ok. **2,73 mln spraw**. Z tej liczby ok. **1,89 mln spraw** przypisano do ścieżki mandatowej, natomiast ok. **0,84 mln spraw** do ścieżki opłaty administracyjnej. Na tej podstawie oszacowano łączny dodatkowy efekt finansowy na ok. **809,3 mln zł**, w tym ok. **543,8 mln zł** wpływów z mandatów karnych oraz ok. **265,5 mln zł** wpływów z opłat administracyjnych.

Wpływy z mandatów karnych przypisano do **Krajowego Funduszu Drogowego**. Wpływy z opłaty administracyjnej przypisano zgodnie z projektowanym art. 140a, tj. do **Funduszu rozwoju przewozów autobusowych** oraz **Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg** w częściach równych. Przy łącznych wpływach z opłat administracyjnych na poziomie ok. **265,5 mln zł** oznacza to po ok. **132,8 mln zł** dla każdego z tych funduszy w całym horyzoncie projekcji. W konsekwencji łączny efekt finansowy po stronie państwowych funduszy celowych obejmuje ok. **543,8 mln zł** dla Krajowego Funduszu Drogowego oraz po ok. **132,8 mln zł** dla Funduszu rozwoju przewozów autobusowych i Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.

Przy obliczaniu wpływów uwzględniono również założenia dotyczące ściągalności należności. Dla mandatów karnych przyjęto wysoki poziom ściągalności, odpowiadający założeniu, że sprawa będzie kończona w sposób skuteczny i możliwy do wyegzekwowania. Dla opłat administracyjnych przyjęto ściągalność na poziomie **95% od 2029 r.** Założenie to uwzględnia okres wdrożeniowy, konieczność uruchomienia nowych procesów i dostosowania praktyki organów oraz adresatów regulacji.

W zakresie kosztów wdrożeniowych uwzględniono dane dotyczące dostosowania centralnej ewidencji pojazdów. W ramach prac nad projektem oszacowano zakres, koszt oraz czas niezbędny do wdrożenia zmian w CEP wynikających z projektowanej regulacji. Prace po stronie CEP obejmują dwa zasadnicze obszary: po pierwsze, **budowę centralnego rejestru naruszeń** wraz z funkcjonalnościami przewidzianymi w projekcie ustawy; po drugie, **dostosowanie CEP do obsługi adresu do korespondencji właścicieli i użytkowników pojazdów zarejestrowanych w**

|                                                                                                                                                                                                    |                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |   |   |   |   |    |                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----|----------------|
|                                                                                                                                                                                                    |                                                  | <b>CEP. Łączny koszt prac związanych z planowanymi zmianami w CEP oraz ich wdrożeniem został oszacowany na 9 500 000 zł.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |   |   |   |   |    |                |
| <b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze</b> |                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |   |   |   |   |    |                |
|                                                                                                                                                                                                    |                                                  | Skutki                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |   |   |   |   |    |                |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian                                                                                                                                                             |                                                  | 0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | Łącznie (0-10) |
| W ujęciu piętniężnym<br>(w mln zł, ceny stałe z ..... r.)                                                                                                                                          | duże przedsiębiorstwa                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |   |   |   |   |    |                |
|                                                                                                                                                                                                    | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |   |   |   |   |    |                |
|                                                                                                                                                                                                    | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |   |   |   |   |    |                |
|                                                                                                                                                                                                    | (dodaj/usuń)                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |   |   |   |   |    |                |
| W ujęciu piętniężnym                                                                                                                                                                               | duże przedsiębiorstwa                            | <p>Projektowana regulacja będzie miała ograniczony wpływ na duże przedsiębiorstwa jako kategorię ogólną. Najistotniejsza zmiana może dotyczyć przedsiębiorców posiadających lub użytkujących większą liczbę pojazdów, w szczególności przedsiębiorców flotowych, transportowych, kurierskich, logistycznych, serwisowych i handlowych, a także leasingodawców i podmiotów wynajmujących pojazdy długoterminowo.</p> <p>Wpływ projektu będzie miał przede wszystkim charakter organizacyjny i administracyjny. Może obejmować konieczność zapewnienia wiedzy, kto korzystał z pojazdu w oznaczonym czasie, terminowej obsługi zawiadomień o zarejestrowaniu naruszenia, przekazywania danych użytkownika pojazdu do centralnej ewidencji pojazdów oraz aktualizacji tych danych w przypadku zmiany albo ustania użytkowania pojazdu.</p> <p>Wpływ ten należy ocenić jako umiarkowany. Część danych dotyczących użytkowników pojazdów jest już gromadzona przez przedsiębiorców w ramach prowadzonej działalności, w szczególności na potrzeby zawartych umów, rozliczeń, ubezpieczeń, obsługi szkód i zarządzania flotą. Nowym obciążeniem będzie przede wszystkim formalne przekazanie albo aktualizacja określonych danych w systemie publicznym oraz zapewnienie terminowej reakcji na zawiadomienie.</p> <p>Oddziaływanie na konkurencyjność dużych przedsiębiorstw będzie co do zasady neutralne. Projekt nie zmienia zasad podejmowania ani prowadzenia działalności gospodarczej, lecz zwiększa skuteczność egzekwowania odpowiedzialności za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawniane przez urządzenia rejestrujące.</p> <p>Oddziaływanie na konkurencyjność gospodarki pozostaje neutralne, a wpływ na przedsiębiorców ogranicza się do czynności administracyjnych związanych z obsługą użytkowników pojazdów oraz reagowaniem na naruszenia przepisów ruchu drogowego.</p> |   |   |   |   |    |                |
|                                                                                                                                                                                                    | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | <p>Projekt będzie oddziaływał na mikro-, małych i średnich przedsiębiorców w zakresie, w jakim posiadają, leasingują, wynajmują długoterminowo albo użytkują pojazdy w działalności gospodarczej. Wpływ nie będzie jednolity dla całego sektora MŚP i będzie zależał przede wszystkim od liczby pojazdów oraz sposobu organizacji ich użytkowania.</p> <p>W przypadku mikroprzedsiębiorców posiadających jeden pojazd wpływ będzie zasadniczo incydentalny i zbliżony do wpływu na osoby fizyczne. W przypadku przedsiębiorców posiadających kilka albo kilkanaście pojazdów może wystąpić potrzeba uporządkowania zasad przypisywania pojazdów do pracowników albo współpracowników oraz zapewnienia możliwości ustalenia, kto korzystał z pojazdu w oznaczonym czasie.</p> <p>Dodatkowe obciążenia organizacyjne mogą wynikać z konieczności terminowej reakcji na zawiadomienie o zarejestrowaniu naruszenia, wskazania kierującego, przedstawienia dokumentów albo uiszczenia należności w przypadkach określonych w ustawie. Projekt nie wprowadza jednak stałej płatności</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |   |   |   |   |    |                |

|                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | ani powszechnego obowiązku finansowego dla wszystkich przedsiębiorców. Skutek finansowy powstaje wyłącznie w związku z konkretnym naruszeniem albo brakiem skutecznej reakcji na zawiadomienie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|                                                                                      | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <p>Wpływ na sektor MŚP należy ocenić jako umiarkowany i zależny od skali korzystania z pojazdów. Projekt może pośrednio sprzyjać uporządkowaniu zarządzania pojazdami służbowymi, w szczególności w zakresie ewidencji użytkowników i terminowego obiegu informacji o naruszeniach.</p> <p>Wprowadzone projektowaną ustawą zmiany przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez ograniczenie liczby wykroczeń polegających na przekraczaniu dopuszczalnej prędkości oraz niestosowaniu się do sygnałów świetlnych. W efekcie należy oczekiwać zmniejszenia liczby zdarzeń drogowych spowodowanych tego rodzaju naruszeniami, co stanowi istotny niepieniężny wpływ pozytywny na obywateli i gospodarstwa domowe. Jednocześnie regulacja wiąże się z dodatkowymi obowiązkami organizacyjnymi po stronie właścicieli pojazdów, w szczególności koniecznością terminowego odbioru korespondencji oraz ujawnienia się kierującego pojazdem, którym popełniono naruszenie ujawnione za pomocą urządzenia rejestrującego. W przypadku nieujawnienia się kierującego właściciela pojazdu będzie zobowiązany do uiszczenia opłaty, jednak ma ona charakter incydentalny i zależy wyłącznie od zachowania właściciela albo użytkownika pojazdu oraz przestrzegania przepisów ruchu drogowego.</p> <p>Regulacja nie nakłada na obywateli nowych obowiązków o charakterze stałym. Oddziaływanie na gospodarstwa domowe ma przede wszystkim charakter organizacyjny, związany z koniecznością reagowania na naruszenia przepisów ruchu drogowego. Jednocześnie zwiększenie skuteczności doręczeń oraz uproszczenie procedur przyczyni się do szybszego zakończenia sprawy, co ogranicza czasowe obciążenia po stronie obywateli.</p> |
|                                                                                      | Osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <p>Projekt nie przewiduje szczególnych, bezpośrednich obowiązków adresowanych wyłącznie do osób starszych albo osób z niepełnosprawnościami. Wpływ bezpośredni na te grupy będzie taki sam jak na pozostałych właścicieli, posiadaczy albo kierujących pojazdami i będzie występował wyłącznie w przypadku naruszenia ujawnionego przez urządzenie rejestrujące albo konieczności udzielenia odpowiedzi na zawiadomienie.</p> <p>Projekt może natomiast wywołać pozytywny wpływ pośredni na osoby starsze i osoby z niepełnosprawnościami jako uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych, przez zwiększenie skuteczności egzekwowania przepisów dotyczących przekroczeń prędkości oraz niestosowania się do sygnałów świetlnych.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Niemierzalne                                                                         | (dodaj/usuń)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|                                                                                      | (dodaj/usuń)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | <p>Skutki pieniężne po stronie przedsiębiorców, obywateli i gospodarstw domowych nie zostały rozdzielone pomiędzy poszczególne grupy adresatów, ponieważ dostępne dane CANARD/GITD pozwalają oszacować łączny efekt finansowy regulacji według rodzaju należności, tj. mandatów karnych i opłat administracyjnych, oraz według wpływów właściwych funduszy celowych, natomiast nie pozwalają na wiarygodne przypisanie tych kwot do dużych przedsiębiorstw, sektora MŚP oraz gospodarstw domowych.</p> <p>Łączny efekt finansowy regulacji w latach 2028–2037 został oszacowany w rozdziale dotyczącym sektora finansów publicznych na ok. 809,3 mln zł, w tym ok. 543,8 mln zł wpływów z mandatów karnych oraz ok. 265,5 mln zł wpływów z opłat administracyjnych. Kwoty te będą odpowiadały płatnościom ponoszonym przez różne kategorie adresatów, w tym osoby fizyczne, przedsiębiorców oraz użytkowników pojazdów zarejestrowanych za granicą. Brak jest jednak danych pozwalających określić, jaka część tych płatności przypadnie na poszczególne grupy ujęte w tabeli, dlatego skutki pieniężne po stronie tych grup należy opisać jakościowo, jako zależne od liczby naruszeń, struktury własności i użytkowania pojazdów oraz sposobu reakcji na zawiadomienie.</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |



| 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> nie dotyczy                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                   |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> tak<br><input type="checkbox"/> nie<br><input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy                                                                                                     |                                                                                                   |
| <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów<br><input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur<br><input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy<br><input type="checkbox"/> inne:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów<br><input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur<br><input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy<br><input type="checkbox"/> inne: |                                                                                                   |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <input checked="" type="checkbox"/> tak<br><input type="checkbox"/> nie<br><input type="checkbox"/> nie dotyczy                                                                                                     |                                                                                                   |
| <p>Projekt wprowadza zmianę obciążeń regulacyjnych, ponieważ przewiduje nowy model obsługi spraw dotyczących naruszeń przepisów ruchu drogowego ujawnianych za pomocą urządzeń rejestrujących. Zmiana ta obejmuje w szczególności wprowadzenie zawiadomienia o zarejestrowaniu naruszenia, obowiązku reakcji właściciela albo posiadacza pojazdu, możliwości zakończenia sprawy mandatem karnym albo opłatą administracyjną, mechanizmu centralnego rejestru naruszeń oraz dodatkowych obowiązków informacyjnych dotyczących użytkowników pojazdów używanych na podstawie umów leasingu albo najmu długoterminowego.</p> <p>Projekt wymaga dostosowania systemów teleinformatycznych, obsługi centralnego rejestru naruszeń, obsługi wpływów z opłat administracyjnych oraz zapewnienia dostępu do informacji dla służb prowadzących kontrole drogowe i graniczne. Zmiana procedur ma charakter funkcjonalny i służy ograniczeniu obecnej bezskuteczności postępowań, w szczególności spraw, które obecnie ulegają przedawnieniu albo nie mogą zostać skutecznie zakończone z powodu braku odbioru korespondencji, braku odpowiedzi albo nieskutecznego wskazania kierującego.</p> <p>Jednocześnie projekt powinien prowadzić do skrócenia czasu załatwienia wielu spraw. Skrócenie to będzie wynikało z uporządkowania ścieżek postępowania po ujawnieniu naruszenia, ograniczenia liczby spraw pozostających bez skutecznej reakcji adresata, wprowadzenia możliwości elektronicznej obsługi części czynności oraz umożliwienia zakończenia sprawy w przypadkach, w których obecnie postępowanie jest długotrwałe i często kończy się bezskutecznie.</p> <p>Obciążenia regulacyjne przewidziane w projekcie są przystosowane do elektroniczności. Projekt zakłada wykorzystanie systemów teleinformatycznych, centralnej ewidencji pojazdów, centralnego rejestru naruszeń oraz elektronicznych kanałów obsługi korespondencji i danych. Elektroniczność ma znaczenie zarówno dla organów administracji publicznej, jak i dla podmiotów zobowiązanych do przekazywania danych użytkowników pojazdów oraz obsługi zawiadomień.</p> <p>W odniesieniu do obywateli i przedsiębiorców obciążenia będą miały co do zasady charakter incydentalny i będą powstawały w związku z konkretnym naruszeniem albo koniecznością udzielenia odpowiedzi na zawiadomienie. W przypadku przedsiębiorców korzystających z większej liczby pojazdów, w szczególności flot, leasingu albo najmu długoterminowego, projekt może wymagać dostosowania procedur wewnętrznych dotyczących ustalania użytkownika pojazdu w oznaczonym czasie oraz terminowej obsługi korespondencji.</p> |                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                   |
| 9. Wpływ na rynek pracy                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                   |
| <p>Projektowana regulacja nie będzie miała istotnego bezpośredniego wpływu na rynek pracy. Nie przewiduje się, aby wejście w życie ustawy powodowało zmianę poziomu zatrudnienia w gospodarce, tworzyło nowe kategorie zawodów albo ograniczało dostęp do wykonywania działalności gospodarczej.</p> <p>Możliwy jest natomiast ograniczony wpływ organizacyjny po stronie GITD/CANARD oraz podmiotów odpowiedzialnych za systemy teleinformatyczne, związany z wdrożeniem i obsługą nowych rozwiązań, w szczególności centralnego rejestru naruszeń, obsługi opłat administracyjnych oraz integracji z centralną ewidencją pojazdów. Wpływ ten ma charakter organizacyjny i wdrożeniowy, a nie strukturalny dla rynku pracy.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                   |
| 10. Wpływ na pozostałe obszary                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                   |
| <input type="checkbox"/> środowisko naturalne<br><input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny<br><input checked="" type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <input type="checkbox"/> demografia<br><input type="checkbox"/> mienie państwowe<br><input checked="" type="checkbox"/> inne: Bezpieczeństwo ruchu drogowego                                                        | <input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja<br><input checked="" type="checkbox"/> zdrowie |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Omówienie wpływu                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <p>Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na <b>bezpieczeństwo ruchu drogowego</b>, ponieważ zwiększa nieuchronność reakcji państwa na naruszenia ujawniane za pomocą urządzeń rejestrujących, w szczególności przekroczenia dopuszczalnej prędkości oraz niestosowanie się do sygnałów świetlnych. Skuteczniejsze zamykanie spraw powinno wzmacniać prewencyjne oddziaływanie automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym i ograniczać sytuacje, w których naruszenie zostaje ujawnione, lecz nie prowadzi do realnej konsekwencji prawnej.</p> <p>Projekt może również wywołać pośredni pozytywny wpływ na <b>zdrowie publiczne</b>, ponieważ poprawa przestrzegania przepisów ruchu drogowego, w szczególności ograniczenie przekroczeń prędkości oraz naruszeń związanych z sygnalizacją świetlną, może przyczyniać się do ograniczenia ryzyka wypadków drogowych oraz ich skutków dla życia i zdrowia uczestników ruchu. Wpływ ten ma charakter pośredni i nie został odrębnie skwantyfikowany w OSR.</p> <p>Regulacja będzie oddziaływała również na <b>informatyzację administracji publicznej</b>. Projekt zakłada wykorzystanie systemów teleinformatycznych do obsługi danych o pojazdach i użytkownikach pojazdów, centralnego rejestru naruszeń, elektronicznych kanałów obsługi korespondencji oraz przekazywania informacji pomiędzy GITD/CANARD, centralną ewidencją pojazdów i służbami kontrolnymi. W tym zakresie projekt wspiera cyfryzację procesów związanych z obsługą naruszeń ujawnianych przez urządzenia rejestrujące.</p> <p>Projekt będzie miał także wpływ na <b>sądy powszechne</b>. Z jednej strony może ograniczyć liczbę spraw wynikających z bezskuteczności obecnego modelu, w szczególności spraw związanych z brakiem skutecznego wskazania kierującego albo długotrwałym prowadzeniem czynności wyjaśniających. Z drugiej strony zachowana zostanie możliwość skierowania sprawy do sądu w przypadkach odmowy przyjęcia mandatu, sporu co do odpowiedzialności albo wystąpienia okoliczności wymagających rozpoznania w trybie właściwym dla spraw o wykroczenia. Wpływ na sądy należy zatem ocenić jako organizacyjny, z potencjalnym kierunkiem odciążającym w zakresie spraw, które obecnie są generowane przez nieskuteczność postępowań.</p> <p>Wpływ na <b>sytuację i rozwój regionalny</b> ma charakter pośredni i wynika z projektowanego przeznaczenia wpływów z opłat administracyjnych na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych oraz Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg. Projekt pośrednio wspiera finansowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz rozwój infrastruktury drogowej.</p> |
| <b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p>Ewaluacja efektów projektu będzie prowadzona na podstawie danych gromadzonych przez <b>Głównego Inspektora Transportu Drogowego / Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym</b>, danych z <b>centralnego rejestru naruszeń</b>, danych z <b>centralnej ewidencji pojazdów</b>, danych dotyczących wpływów do właściwych funduszy celowych oraz danych organów uczestniczących w kontroli drogowej i granicznej.</p> <p>Ocena skutków regulacji powinna zostać przeprowadzona po upływie <b>24 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy</b>, tj. po zakończeniu dwóch pełnych lat funkcjonowania nowych rozwiązań. Pierwsza ewaluacja powinna objąć dane za lata <b>2028–2029</b> i zostać przygotowana w terminie umożliwiającym ich porównanie z danymi bazowymi za 2024 i 2025 r.</p> <p>Ocena efektów projektu będzie polegała na porównaniu danych po wejściu w życie ustawy z danymi bazowymi przyjętymi w OSR, w szczególności z danymi za 2024 r. dotyczącymi spraw nieskutecznych i przedawnionych oraz z danymi za 2025 r. dotyczącymi liczby naruszeń, liczby nieodebranych wezwań, liczby czynności wyjaśniających i spraw kierowanych do sądu.</p> <p>Ewaluacja powinna objąć również porównanie rzeczywistych wpływów systemu CANARD z referencyjnym poziomem wpływów z 2025 r. oraz z projekcją dodatkowego efektu regulacji. Pozwoli to ocenić, czy projektowane rozwiązania rzeczywiście ograniczają lukę skuteczności systemu, czy też zmiany w poziomie wpływów wynikają głównie ze zmian liczby naruszeń, struktury naruszeń, poziomu ściągalności należności albo skali efektu prewencyjnego. W ramach ewaluacji należy monitorować odrębnie: wpływy z mandatów karnych, wpływy z opłat administracyjnych, wpływy przekazywane do KFD, FRPA i RFRD oraz relację między wpływami dodatkowymi a referencyjnym poziomem wpływów systemu CANARD.</p> <p>Wyniki ewaluacji powinny zostać wykorzystane do oceny, czy przyjęty model zapewnia właściwą równowagę między skutecznością egzekwowania odpowiedzialności, ochroną praw uczestników postępowania, obciążeniami administracyjnymi oraz kosztami funkcjonowania systemów teleinformatycznych. W przypadku stwierdzenia istotnych odchyśleń od założeń</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

OSR, w szczególności w zakresie skuteczności doręczeń, ściągalności opłat administracyjnych albo liczby spraw dotyczących pojazdów zagranicznych, zasadne będzie rozważenie korekty rozwiązań organizacyjnych lub legislacyjnych.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**