

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD263) zakłada zmianę przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawy z dnia 6 sierpnia 2010 r. o dowodach osobistych oraz ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg.

Projekt ustawy o wprowadza kompleksowe zmiany w zakresie ujawniania i egzekwowania naruszeń przepisów ruchu drogowego rejestrowanych za pomocą urządzeń rejestrujących (fotoradarów, odcinkowego pomiaru prędkości oraz urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle), a także w zakresie prowadzenia centralnej ewidencji pojazdów i identyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za naruszenia. Projekt ustanawia ponadto nowy, odrębny tryb postępowania administracyjnego wobec właścicieli i użytkowników pojazdów, którymi popełniono naruszenie ujawnione przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, oparty na opłacie administracyjnej jako instrumencie alternatywnym wobec postępowania w sprawach o wykroczenia.

Podstawowym celem projektu jest usprawnienie i uszczelnienie systemu egzekwowania odpowiedzialności za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawniane za pomocą urządzeń rejestrujących, w szczególności w odniesieniu do:

- pojazdów zarejestrowanych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wobec których dotychczasowe instrumenty prawne w praktyce nie pozwalają na skuteczne wyegzekwowanie odpowiedzialności za popełnione naruszenia;
- pojazdów użytkowanych na podstawie umów leasingu oraz najmu długoterminowego, gdzie ustalenie rzeczywistego użytkownika pojazdu (a nie wyłącznie jego właściciela – finansującego) sprawia obecnie istotne trudności organom prowadzącym postępowania;
- precyzyjnego i jednoznacznego ustalania wartości przekroczenia dopuszczalnej prędkości, z uwzględnieniem błędu pomiarowego urządzeń rejestrujących, co ma bezpośredni wpływ na wysokość sankcji nakładanych na sprawców naruszeń, a jest uzasadnione ze względu na zmienne warunki atmosferyczne, drgania czy kąt nachylenia wiązki;
- czasu trwania i sprawności postępowań w sprawach naruszeń ujawnionych za pomocą urządzeń rejestrujących, w tym możliwości doręczeń elektronicznych oraz ograniczenia zbędnych czynności procesowych.

Obowiązujące przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia nie zapewniają dostatecznych instrumentów prawnych umożliwiających skuteczne dochodzenie odpowiedzialności za naruszenia popełnione pojazdami zarejestrowanymi za granicą, jak również nie regulują w sposób wyczerpujący zasad ustalania wartości przekroczenia

dopuszczalnej prędkości z uwzględnieniem tolerancji pomiarowej urządzeń rejestrujących. Powyższe braki generują ryzyko rozbieżnej praktyki organów oraz osłabiają skuteczność i prewencyjne oddziaływanie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

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 w godzinie stwierdzonego naruszenia przepisów. Przyczynami są przede wszystkim:

- celowe nieodbieranie korespondencji przez właściciela albo posiadacza pojazdu,
- brak odpowiedzi właściciela albo posiadacza pojazdu na wezwanie GITD CANARD z art. 78 ust. 4 i 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym,
- 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 pozwalających na dalsze procedowanie sprawy,
- sprawy dotyczące pojazdów zarejestrowanych poza granicami RP, w szczególności w państwach nie będących państwami członkowskimi Unii Europejskiej,
- trudność w przypisaniu odpowiedzialności z art. 96 ustawy – Kodeks wykroczeń właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu, który nie odebrał wezwania GITD CANARD bądź odmówił wskazania osoby, której pojazd powierzył,
- upływ terminu przedawnienia karalności wykroczenia.

W ramach proponowanego w projekcie ustawy rozwiązania w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w dziale V dodaje się nowy rozdział 5 dotyczący uregulowania postępowania w przypadku ujawnienia naruszenia przepisów ruchu drogowego za pomocą urządzenia rejestrującego, tzw. fotoradaru, przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Projektowane zmiany odpowiadają na problem niewystarczającej skuteczności egzekwowania odpowiedzialności za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawniane za pomocą urządzeń rejestrujących obsługiwanych przez GITD CANARD. Nowy mechanizm postępowania w przedmiotowych sprawach został uregulowany w projektowanych art. 140ah – 140azb w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.

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 CANARD, nieskutecznego wskazania kierującego albo odnotowania naruszeń dla pojazdów zarejestrowanych za granicą.

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

Zgodnie z projektowanym mechanizmem GITD CANARD ustala właściciela pojazdu, którym popełniono naruszenie na podstawie danych ujawnionych w centralnej ewidencji pojazdów w przypadku pojazdów zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, w przypadku pojazdów zarejestrowanych w innych państwach członkowskich UE. Natomiast w przypadku pojazdu użytkowanego na podstawie umowy leasingu lub umowy najmu długoterminowego, trwającego dłużej niż 30 dni, GITD CANARD ustala użytkownika pojazdu (nie właściciela) i to do niego kierowane będzie zawiadomienie w sprawie. Przedmiotowe rozwiązanie usprawnić ma prowadzenie spraw, w których zarejestrowano pojazd, którego właścicielem jest leasingodawca lub podmiot zajmujący się wynajmem długoterminowym. Projektowane regulacje pozwolą na kierowanie korespondencji bezpośrednio do użytkownika pojazdu, a nie właściciela tak jak dotychczas (co powodowało konieczność prowadzenia dalszej korespondencji pomiędzy leasingodawcą a użytkownikiem pojazdu oraz pomiędzy GITD CANARD a użytkownikiem wskazanym przez leasingodawcę a co za tym idzie – dodatkowe koszty po stronie użytkowników pojazdów). Dodatkowo, w celu usprawnienia tego procesu w art. 1 pkt 1 projektu ustawy wprowadzono zmianę w art. 78 ustawy – Prawo o ruchu drogowym - obowiązek przekazania do centralnej ewidencji pojazdów danych o użytkowniku pojazdu użytkowanego na podstawie umowy leasingu lub najmu długoterminowego trwającego dłużej niż 30 dni.

W art. 9 wprowadzono natomiast przepis przejściowy dotyczący dopełnienia powyższego obowiązku w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy przez właścicieli pojazdów w zakresie umów leasingu lub najmu długoterminowego zawartych przed dniem wejścia w życie tej regulacji.

Projektowana regulacja odpowiada na systemowy problem niskiej skuteczności egzekwowania odpowiedzialności za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawniane za pomocą urządzeń rejestrujących obsługiwanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w ramach Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (GITD CANARD).

Szczegółowe omówienie zakresu projektowanej regulacji

1. Adres do doręczeń właściciela pojazdu (art. 78 ust. 2c i 2d)

Projekt wprowadza dla właściciela pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej możliwość zawiadomienia starosty o adresie do doręczeń, jeżeli jest on inny niż adres zamieszkania. Rozwiązanie to ma na celu usprawnienie doręczeń korespondencji urzędowej, w tym zawiadomień o naruszeniach ujawnionych za pomocą urządzeń rejestrujących, i ograniczenie liczby przypadków, w których korespondencja nie dociera do adresata z uwagi na jego faktyczne zamieszkiwanie pod innym adresem niż wynikający z ewidencji ludności. Skorzystanie z tego uprawnienia rodzi jednocześnie obowiązek aktualizacji zgłoszonego adresu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia zmiany, co ma zapewnić rzetelność i aktualność danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.

Zgodnie z obecnym przepisem ust. 2 właściciel pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany zawiadomić w terminie nieprzekraczającym 30 dni starostę m.in. o zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym. Natomiast zgodnie z nowymi przepisami wprowadzono możliwość dla właściciela pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wskazania

adresu do doręczeń, jeżeli adres ten jest inny niż adres zamieszkania. Przedmiotowa zmiana nie powoduje konieczności wprowadzenia zmian w dowodzie rejestracyjnym i ma na celu zapewnienie gromadzenia w Centralnej Ewidencji Pojazdów możliwie najbardziej aktualnych danych dla danego pojazdu i jego właściciela lub użytkownika.

2. Obowiązki informacyjne dotyczące pojazdów użytkowanych na podstawie leasingu i najmu długoterminowego (art. 78 ust. 4a–4e)

Projekt nakłada na właścicieli pojazdów oddanych w leasing lub w najem długoterminowy (na okres powyżej 30 dni) obowiązek przekazania do centralnej ewidencji pojazdów albo zawiadomienia starosty o danych faktycznego użytkownika pojazdu oraz okresie, na jaki pojazd został mu oddany do użytkowania. Zakres przekazywanych danych obejmuje imię i nazwisko albo nazwę użytkownika, jego numer PESEL, REGON lub inny numer identyfikacyjny, adres zamieszkania albo siedziby oraz adres do doręczeń. Na właściciela pojazdu nałożono także obowiązek informowania o zmianie lub ustaniu użytkowania pojazdu w terminie 14 dni od dnia zaistnienia takiego zdarzenia.

Celem tej regulacji jest umożliwienie organom prowadzącym postępowania w sprawach naruszeń przepisów ruchu drogowego kierowania korespondencji i czynności procesowych bezpośrednio do rzeczywistego użytkownika pojazdu, a nie wyłącznie do jego właściciela (np. finansującego w umowie leasingu), który – nie mając faktycznego władztwa nad pojazdem – nie dysponuje wiedzą o okolicznościach popełnienia naruszenia.

3. Centralny rejestr naruszeń dla pojazdów zarejestrowanych za granicą (art. 80a, art. 80b oraz nowy art. 80bi)

Projekt przewiduje utworzenie w ramach centralnej ewidencji pojazdów centralnego rejestru naruszeń, gromadzącego dane o pojazdach zarejestrowanych w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz w państwach niebędących państwami członkowskimi, wobec których ujawniono naruszenia przepisów ruchu drogowego polegające na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości lub niestosowaniu się do sygnalizacji świetlnej.

Wpis do centralnego rejestru naruszeń następuje w przypadku pojazdów zarejestrowanych w państwach niebędących państwami członkowskimi Unii Europejskiej – bezwarunkowo, a w przypadku pojazdów zarejestrowanych w innych państwach członkowskich – po bezskutecznym upływie 60 dni od dnia wysłania zawiadomienia o naruszeniu oraz pod warunkiem, że postępowanie w sprawie tego naruszenia nie zostało zakończone w drodze przyjęcia mandatu karnego albo uiszczenia opłaty administracyjnej. Konsekwencją wpisania pojazdu do centralnego rejestru naruszeń jest możliwość weryfikacji tego faktu podczas kontroli drogowej lub kontroli granicznej oraz podjęcia działań określonych w nowym rozdziale 5 działu V ustawy, w tym pobrania należnej opłaty lub grzywny, a w skrajnych przypadkach – uniemożliwienia pojazdowi wjazdu lub wyjazdu z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do czasu uregulowania należności.

Rozwiązanie to stanowi odpowiedź na dotychczasową niską skuteczność egzekwowania należności od kierujących pojazdami zarejestrowanymi za granicą, w szczególności w sytuacjach, w których procedury przewidziane dla współpracy transgranicznej w ramach Unii Europejskiej nie przynoszą rezultatu, a w odniesieniu do pojazdów z państw trzecich – takie procedury w ogóle nie mają zastosowania. Dane zgromadzone w centralnym rejestrze naruszeń są usuwane automatycznie po uregulowaniu należności, co zapewnia proporcjonalność przyjętego rozwiązania i ogranicza przetwarzanie danych osobowych do niezbędnego zakresu.

Jednym z kluczowych celów projektu jest wyeliminowanie istotnej luki w systemie egzekwowania odpowiedzialności za naruszenia przepisów ruchu drogowego, jaką stanowi dotychczasowa nieskuteczność dochodzenia należności od kierujących pojazdami zarejestrowanymi poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W praktyce sprawcy naruszeń ujawnionych za pomocą urządzeń rejestrujących, poruszający się pojazdami niefigurującymi w krajowych rejestrach, w istotnej części przypadków pozostają dziś poza realnym zasięgiem oddziaływania systemu sankcji – co nie tylko podważa zasadę równego traktowania uczestników ruchu drogowego, ale osłabia także prewencyjną funkcję automatycznego nadzoru nad prędkością i dyscypliną na drogach. Wzmocnienie egzekucji w tym obszarze ma zatem znaczenie nie tylko systemowe, lecz bezpośrednio przekłada się na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ eliminuje sytuacje, w których część kierujących – ze względu na sam fakt rejestracji pojazdu za granicą – może w praktyce unikać odpowiedzialności za popełnione naruszenia.

W celu zapewnienia realnej skuteczności egzekucji w tym zakresie projekt przewiduje utworzenie w ramach centralnej ewidencji pojazdów centralnego rejestru naruszeń, gromadzącego dane o naruszeniach popełnianych pojazdami zarejestrowanymi poza Rzeczpospolitą Polską. Do rejestru tego Główny Inspektor Transportu Drogowego wprowadza dane pojazdu, którym popełniono naruszenie ujawnione za pomocą urządzenia rejestrującego, niezależnie od tego, czy pojazd jest zarejestrowany w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, czy w państwie spoza Unii. Objęcie rejestrem wszystkich pojazdów zagranicznych, bez różnicowania ze względu na kraj rejestracji, jest rozwiązaniem celowym – ma zagwarantować, że żadna kategoria kierujących pojazdami spoza Polski nie znajdzie się poza zakresem skutecznego dochodzenia odpowiedzialności. Rozwiązanie to jest ściśle powiązane z ustanowieniem wykazu naruszeń w ramach centralnej ewidencji pojazdów oraz odpowiednim rozszerzeniem zakresu danych gromadzonych w tej ewidencji, co tworzy spójny i kompletny mechanizm identyfikacji pojazdów uczestniczących w naruszeniach.

Samo utworzenie rejestru nie byłoby jednak wystarczające bez zapewnienia narzędzi umożliwiających jego praktyczne wykorzystanie w terenie – dlatego kluczowym elementem projektowanej regulacji jest wprowadzenie mechanizmu bieżącej weryfikacji danych zgromadzonych w centralnym rejestrze naruszeń podczas kontroli drogowej. Rozwiązanie to pozwala na natychmiastowe, skuteczne wyegzekwowanie należności – w postaci grzywny nałożonej w drodze mandatu karnego albo opłaty administracyjnej – w momencie, gdy pojazd, który wcześniej „umknął” standardowym procedurom doręczeniowym, zostaje fizycznie zidentyfikowany na terytorium kraju. Uprawnienie do przeprowadzenia takiej weryfikacji przyznano szerokiemu gronu służb kontrolnych – inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego, policjantom, funkcjonariuszom Straży Granicznej oraz funkcjonariuszom Służby Celno-Skarbowej – co istotnie zwiększa prawdopodobieństwo skutecznego ujęcia sprawy jeszcze w trakcie kontroli drogowej, bez konieczności uruchamiania długotrwałych procedur transgranicznych.

Rozwiązanie to celowo obejmuje wyłącznie pojazdy zarejestrowane za granicą, ponieważ to właśnie w odniesieniu do tej kategorii pojazdów dotychczasowe instrumenty prawne okazują się najmniej skuteczne. Aby egzekucja była realna, a nie jedynie deklaratorywna, projekt przewiduje również instrumenty dyscyplinujące na wypadek odmowy dobrowolnego uregulowania należności podczas kontroli – możliwość usunięcia pojazdu na parking strzeżony (z odpowiednim zastosowaniem przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym) oraz, w przypadku kontroli granicznej, uniemożliwienie pojazdowi wjazdu lub wyjazdu z terytorium

Rzeczypospolitej Polskiej do czasu uiszczenia należności. Taki system sankcji zapewnia, że obowiązek poniesienia odpowiedzialności za naruszenie nie pozostaje iluzoryczny, lecz może zostać wyegzekwowany w praktyce, niezależnie od tego, czy sprawca zamierza opuścić terytorium kraju.

Uzupełnieniem powyższych rozwiązań jest zmiana art. 80a ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, rozszerzająca zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o wykaz pojazdów, którymi popełniono naruszenia ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących, obejmujący pojazdy zarejestrowane poza Rzeczpospolitą Polską. Rozwiązanie to pozwala na stworzenie jednolitego, kompletnego zbioru informacji o pojazdach uczestniczących w naruszeniach, stanowiącego niezbędne zaplecze informacyjne dla skutecznego funkcjonowania całego mechanizmu egzekucji opisanego powyżej.

4. Doprecyzowanie zasad ustalania przekroczenia dopuszczalnej prędkości (art. 129g ust. 2a i 2b)

Projekt wprowadza do ustawy jednoznaczne zasady uwzględniania tolerancji pomiarowej urządzeń rejestrujących przy ustalaniu wartości przekroczenia dopuszczalnej prędkości, które dotychczas funkcjonowały wyłącznie w praktyce stosowania prawa, bez wyraźnej podstawy ustawowej. Zgodnie z projektowanym art. 129g ust. 2a, urządzenie rejestrujące rejestruje wyłącznie przypadki, w których różnica między prędkością zarejestrowaną a prędkością dopuszczalną przekracza 10 km/h. Próg ten odnosi się do surowej (nieskorygowanej) różnicy tych wartości i stanowi kryterium decydujące o samym fakcie zarejestrowania zdarzenia przez urządzenie.

Z kolei projektowany art. 129g ust. 2b określa sposób ustalenia wartości przekroczenia dopuszczalnej prędkości stanowiącej podstawę wymiaru sankcji (mandatu karnego lub opłaty administracyjnej). Wartość tę ustala się jako różnicę między prędkością zarejestrowaną a prędkością dopuszczalną, pomniejszoną o 5 km/h, a w przypadku naruszeń popełnionych na autostradzie lub drodze ekspresowej – o 6 km/h. Zróżnicowanie wartości tolerancji uwzględnia specyfikę ruchu na drogach o podwyższonych parametrach technicznych i dopuszczalnych prędkościach.

Wprowadzenie wyraźnej podstawy ustawowej dla stosowanej tolerancji pomiarowej służy transparentności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, wzmacnia gwarancje procesowe osób, wobec których toczy się postępowanie, oraz eliminuje wątpliwości interpretacyjne, jakie mogłyby powstać przy braku jednoznacznego rozgraniczenia progu rejestracji zdarzenia (ust. 2a) od zasady obliczania wartości przekroczenia stanowiącej podstawę odpowiedzialności (ust. 2b).

5. Nowe postępowanie w sprawie naruszeń ujawnionych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego (rozdział 5 działu V, art. 140ah–140aw)

Projekt wprowadza odrębny, uproszczony tryb postępowania w sprawach naruszeń przepisów ruchu drogowego ujawnionych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego za pomocą urządzeń rejestrujących.

Nowy tryb postępowania określa również szczegółowe wymogi dotyczące treści i sposobu doręczania zawiadomienia o zarejestrowaniu naruszenia, w tym możliwość doręczenia korespondencji za pośrednictwem systemu teleinformatycznego oraz za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych w innych państwach członkowskich. Projekt reguluje ponadto zasady poboru opłaty administracyjnej lub

grzywny podczas kontroli drogowej wobec pojazdów wpisanych do centralnego rejestru naruszeń, w tym możliwość usunięcia pojazdu na parking strzeżony w przypadku niepobrania należności, a także uprawnienie do uniemożliwienia pojazdowi przekroczenia granicy państwowej do czasu uregulowania zaległości.

W projektowanym art. 140aj ustawy – Prawo o ruchu drogowym wprowadzono nową instytucję 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 użytkownika pojazdu nie będzie tak jak dotychczas wzywany do wskazania komu powierzył pojazd do kierowania bądź używania w oznaczonym czasie. Zawiadomienie GITD CANARD będzie wysyłane na adres zamieszkania lub siedziby albo adres dla doręczeń, jeżeli został wskazany w Centralnej Ewidencji Pojazdów. Co istotne - obecnie przepisy ustawy przewidują już obowiązek aktualizowania danych, w tym danych adresowych, w Centralnej Ewidencji Pojazdów.

Istotą nowego trybu jest wprowadzenie – obok dotychczasowego postępowania mandatowego prowadzonego w trybie Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia – instytucji opłaty administracyjnej, nakładanej z mocy prawa na właściciela albo użytkownika pojazdu w przypadku niezłożenia w terminie 30 dni oświadczenia o przyjęciu lub odmowie przyjęcia mandatu karnego albo nieprzedstawienia dowodów wskazanych w ustawie (m.in. dowodu kradzieży pojazdu, działania w stanie wyższej konieczności czy zbycia pojazdu przed popełnieniem naruszenia).

W zawiadomieniu o zarejestrowanym naruszeniu zawarte będą wszystkie dane dotyczące tego naruszenia oraz 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 niż grzywna nakładana w drodze mandatu karnego na sprawcę wykroczenia z tytułu zarejestrowanego przez fotoradar naruszenia.

Podkreślenia wymaga, że projekt ustawy nie przewiduje jednej ryczałtowej opłaty administracyjnej za każde naruszenie. Wysokość opłaty została zróżnicowana według rodzaju naruszenia i skali przekroczenia prędkości. Takie rozwiązanie pozwala zachować gradację dolegliwości i ogranicza ryzyko nieproporcjonalnego traktowania naruszeń 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.

Wysokość opłaty administracyjnej za przekroczenie dopuszczalnej prędkości jest zróżnicowana progowo, w zależności od wartości przekroczenia ustalonej zgodnie z art. 129g ust. 2b, i wynosi od 1500 zł (przekroczenie do 30 km/h) do 7500 zł (przekroczenie powyżej 71 km/h); za niezastosowanie się do sygnalizacji świetlnej opłata wynosi 3000 zł, a na przejeździe kolejowym – 6000 zł.

Projekt przewiduje obniżenie opłaty administracyjnej o 20% w przypadku jej uiszczenia w terminie 30 dni od dnia otrzymania zawiadomienia, co ma stanowić zachętę do dobrowolnego i szybkiego uregulowania należności oraz odciążyć organy egzekucyjne.

Właściciel lub użytkownik pojazdu po otrzymaniu z GITD CANARD zawiadomienia o zarejestrowanym przez fotoradar naruszeniu będzie mógł przedstawić dokumenty potwierdzające fakt, że:

- w chwili zarejestrowania naruszenia nie był właścicielem lub użytkownikiem pojazdu,
- pojazd skradziono przed zarejestrowaniem naruszenia,

- w chwili naruszenia działał w stanie wyższej konieczności.

W takim przypadku właściciel lub użytkownik pojazdu zwolni się od odpowiedzialności za zarejestrowane naruszenie oraz z obowiązku uiszczenia opłaty administracyjnej.

Mechanizm ten ma zapewnić skuteczne ustalenie rzeczywistego kierującego i ograniczyć nadużycia polegające na unikaniu odpowiedzialności poprzez niewskazywanie sprawcy lub podawanie danych osób fikcyjnych.

W projektowanym modelu odpowiedzialności za naruszenia ujawniane za pomocą urządzeń rejestrujących nie będzie stosowana sankcja za niewskazanie kierującego pojazdem. Obecnie odpowiedzialność ta wynika z art. 96 § 3 Kodeksu wykroczeń, który przewiduje karę grzywny dla właściciela lub posiadacza pojazdu w przypadku odmowy wskazania osoby kierującej. W obszarze naruszeń fotoradarowych przepis ten przestanie być stosowany i zostanie zastąpiony nowym mechanizmem.

Ponadto do zawiadomienia dołączony będzie formularz oświadczenia o przyjęciu mandatu karnego lub odmowie przyjęcia mandatu karnego, który będzie mógł zostać wypełniony zarówno przez właściciela lub użytkownika pojazdu, jak i przez osobę, która kierowała pojazdem w dacie i godzinie zarejestrowanego naruszenia. W takim przypadku czynności w sprawie prowadzone będą w trybie przepisów ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia – w szczególności poprzez możliwość nałożenia mandatu karnego oraz przypisania odpowiedniej liczby punktów karnych.

Zgodnie z projektowanym art. 140ak niezłożenie w terminie oświadczenia przez sprawcę wykroczenia o wyrażeniu zgody na przyjęcie mandatu karnego lub odmowie przyjęcia mandatu karnego, skutkować będzie powstaniem z mocy prawa obowiązku uiszczenia opłaty administracyjnej przez właściciela lub użytkownika pojazdu ujawnionego w Centralnej Ewidencji Pojazdów. Ten sam skutek powstanie w ramach projektowanego art. 140an, w przypadku gdy właściciel lub użytkownik pojazdu nie udzieli odpowiedzi na zawiadomienie GITD CANARD.

Brak reakcji na zawiadomienie organu o zarejestrowanym przez fotoradar naruszeniu będzie zatem skutkować powstaniem z mocy prawa obowiązku zapłaty wskazanej w ustawie kwoty pieniężnej (opłaty administracyjnej) po stronie właściciela lub użytkownika pojazdu. Rozwiązanie to upraszcza postępowanie, eliminuje konieczność prowadzenia postępowań wykroczeniowych w sprawach dotyczących niewskazania kierującego na wezwanie organu, a tym samym zastępuje dotychczasową zasadę winy zasadą odpowiedzialności obiektywnej właściciela lub użytkownika pojazdu w sytuacji, gdy pozostaje on bierny i nie reaguje w sposób przewidziany ustawą na przekazaną przez GITD CANARD informację o stwierdzonym naruszeniu prawa.

Właściciel lub użytkownik pojazdu musi uiścić opłatę administracyjną w terminie 14 dni od dnia, w którym stała się wymagalna, tj. po upływie 30 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. Ponadto w projektowanym art. 140ar ustawy – Prawo o ruchu drogowym uregulowano, że właściciel albo użytkownik pojazdu może uiścić opłatę administracyjną przed upływem terminu 30 dni od dnia otrzymania zawiadomienia od GITD CANARD (zatem przed terminem jej wymagalności). W takim przypadku wysokość opłaty ulega obniżeniu o 20 %. Przedmiotowa regulacja stanowić będzie zachętę do szybkiego załatwienia sprawy przez właściciela lub użytkownika pojazdu.

Natomiast jeżeli opłata administracyjna nie zostanie uiszczona, GITD CANARD przesyła właścicielowi albo użytkownikowi pojazdu pisemne upomnienie, o którym mowa w art. 15

ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, (art. 140ap) i dalsze postępowania prowadzone będzie w trybie i na zasadach określonych w tej ustawie. Wpływy z opłaty administracyjnej zasilają w częściach równych Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg. Wprowadzenie opłaty administracyjnej jako alternatywy wobec postępowania w sprawach o wykroczenia ma na celu odciążenie sądów i organów ścigania od rozpoznawania spraw, w których sprawca naruszenia nie kwestionuje faktu jego popełnienia, przy jednoczesnym zachowaniu prawa do skorzystania z trybu mandatowego oraz gwarancji proceduralnych w postaci możliwości wykazania okoliczności wyłączających odpowiedzialność. Projektowana regulacja zmierza także do ułatwienia prowadzenia korespondencji, w przypadku gdy właścicielem lub użytkownikiem pojazdu są tzw. pomioty zbiorowe, tj. osoba prawna, jednostka organizacyjna niemająca osobowości prawnej, której odrębne przepisy przyznają zdolność prawną itp. Zgodnie z projektowanym art. 140al. ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazane podmioty mają obowiązek prowadzenia korespondencji za pomocą tzw. Elektronicznego Biura Obsługi Klienta GITD.

6. Zmiany w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia

Projekt wprowadza podstawę prawną doręczeń korespondencji w sprawach o naruszenia ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących na konto adresata w systemie teleinformatycznym organu, z odpowiednim zastosowaniem przepisów ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych w zakresie ustalenia dnia doręczenia. Rozszerzono również możliwość odstąpienia od przesłuchania osoby w toku czynności wyjaśniających prowadzonych w trybie korespondencyjnym w związku z wykroczeniem ujawnionym za pomocą urządzenia rejestrującego, o ile nie występują wątpliwości przemawiające za potrzebą przeprowadzenia takiego przesłuchania. Osobie tej zapewniono prawo nadesłania wyjaśnień na piśmie w terminie 7 dni, o czym organ ma obowiązek ją pouczyć. Zmiana ta ma na celu przyspieszenie i odformalizowanie postępowań w sprawach masowo ujawnianych naruszeń, przy jednoczesnym zachowaniu prawa do złożenia wyjaśnień. 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.

7. Zmiany w ustawie o transporcie drogowym

Projekt rozszerza katalog podmiotów uprawnionych do wykonywania czynności w sprawach o wykroczenia ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących o upoważnionych pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego niebędących inspektorami, co ma umożliwić efektywniejsze wykorzystanie kadr tego urzędu w związku ze wzrostem liczby spraw wynikającym z uruchomienia nowego trybu postępowania. Doprecyzowano również zasady rozszerzenia tych uprawnień na inne wykroczenia ujawnione w toku prowadzonych czynności, z wyłączeniem wykroczeń skutkujących spowodowaniem wypadku drogowego.

Zmiana art. 56 ustawy o transporcie drogowym doprecyzowuje i rozszerza zakres uprawnień inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, obejmując prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia, kierowanie wniosków o ukaranie do sądu, udział

w rozprawach w charakterze oskarżyciela publicznego oraz wnoszenie środków zaskarżenia w sprawach o wykroczenia z zakresu działania Inspekcji, w tym również ujawnionych w związku z prowadzeniem spraw dotyczących naruszeń rejestrowanych urządzeniami rejestrującymi. Dodanie ust. 2a przyznaje analogiczne uprawnienia pracownikom Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego niebędącym inspektorami, w zakresie wykroczeń ujawnionych przy pomocy urządzeń rejestrujących oraz innych wykroczeń ujawnionych w toku prowadzenia spraw. Rozwiązanie to umożliwia wykonywanie czynności procesowych także przez pracowników realizujących zadania związane z obsługą postępowań prowadzonych przez Inspekcję.

Celem regulacji jest zwiększenie 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 do niezbędnego i wymaganego zakresu czynności, który umożliwia efektywne wykonywanie zadań w systemie automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

8. Zmiana w ustawie o dowodach osobistych

Zmiana ma charakter dostosowujący i koresponduje z rozszerzeniem katalogu podmiotów uprawnionych do dostępu do danych w zakresie niezbędnym do realizacji zadań związanych z ujawnianiem i egzekwowaniem naruszeń przepisów ruchu drogowego. Zmiana w art. 66 ust. 3 ustawy o dowodach osobistych rozszerza możliwość pobierania danych z rejestru dowodów osobistych również przez pracowników Inspekcji Transportu Drogowego.

9. Zmiana w ustawie o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg

Projekt uzupełnia katalog źródeł przychodów Funduszu o wpływy z opłaty administracyjnej, o której mowa w projektowanym art. 140a ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, co pozostaje w związku z projektowanym przeznaczeniem części wpływów z tej opłaty na rzecz Funduszu.

10. Przepisy przejściowe i końcowe

Projekt przewiduje, że do naruszeń zarejestrowanych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe (art. 6), co zapewnia poszanowanie zasady niedziałania prawa wstecz oraz stabilność sytuacji prawnej osób, wobec których postępowania zostały wszczęte na podstawie dotychczasowych przepisów.

Projekt reguluje ponadto losy postępowań o wykroczenia będących w toku w dniu wejścia w życie ustawy, w których oskarżycielem jest Główny Inspektor Transportu Drogowego, a naruszenie zostało ujawnione za pomocą urządzenia rejestrującego. Postępowania, w których nie skierowano wniosku o ukaranie do sądu albo w których pomimo skierowania wniosku nie zapadł wyrok, podlegają umorzeniu z mocy prawa; analogiczne skutki przewidziano dla wyroków nieprawomocnych (art. 7). Koszty sądowe i opłaty w tych postępowaniach przejmuje się na rachunek Skarbu Państwa (art. 8). Rozwiązanie to jest konsekwencją wprowadzenia nowego, odrębnego trybu postępowania w sprawach naruszeń ujawnionych za pomocą urządzeń rejestrujących i ma zapobiec równoległemu prowadzeniu dwóch reżimów odpowiedzialności za te same kategorie naruszeń.

Dla właścicieli pojazdów użytkowanych na podstawie umów leasingu lub najmu długoterminowego zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy przewidziano 6-miesięczny

termin na wykonanie nowych obowiązków informacyjnych określonych w art. 78 ust. 4a i 4b (art. 9), co ma zapewnić podmiotom obowiązującym odpowiedni czas na dostosowanie się do nowych wymogów i uniknięcie nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych związanych z jednoczesnym zgłoszeniem danych dotyczących wszystkich obowiązujących umów.

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r. (art. 10). Przyjęty okres *vacatio legis* ma na celu umożliwienie organom administracji publicznej, w szczególności Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego oraz starostom, przygotowania odpowiednich systemów teleinformatycznych i procedur niezbędnych do prawidłowego wykonywania nowych zadań, w tym prowadzenia centralnego rejestru naruszeń oraz obsługi nowego trybu opłaty administracyjnej, a także zapewnienie podmiotom obowiązującym czasu na zapoznanie się z nowymi regulacjami.

Projekt wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zwiększenie skuteczności egzekwowania odpowiedzialności za naruszenia przepisów ruchu drogowego, w tym w szczególności wobec kierujących pojazdami zarejestrowanymi za granicą, którzy dotychczas w praktyce mogli pozostawać poza skutecznym oddziaływaniem systemu sankcji. Wprowadzenie jednoznacznych, ustawowych zasad ustalania wartości przekroczenia dopuszczalnej prędkości zwiększy przejrzystość i przewidywalność stosowania prawa oraz wzmocni poczucie sprawiedliwości proceduralnej wśród uczestników ruchu drogowego. Nowy tryb opłaty administracyjnej oraz możliwość doręczeń elektronicznych przyczynią się do skrócenia czasu trwania postępowań.

Projekt nakłada nowe obowiązki informacyjne na podmioty prowadzące działalność w zakresie leasingu oraz najmu długoterminowego pojazdów, związane z przekazywaniem danych o użytkownikach pojazdów do centralnej ewidencji pojazdów. Obowiązki te wiążą się z pewnym dodatkowym nakładem administracyjnym po stronie tych podmiotów, jednak zostały ukształtowane w sposób proporcjonalny (termin 30 dni na zgłoszenie danych, 14 dni na zgłoszenie zmian, 6-miesięczny okres przejściowy dla umów zawartych przed wejściem w życie ustawy) i nie powinny generować istotnych kosztów w stosunku do korzyści wynikających z usprawnienia obsługi postępowań dotyczących pojazdów firmowych.

Wejście w życie projektowanych przepisów będzie wiązało się z koniecznością poniesienia przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz jednostki samorządu terytorialnego (starostów) wydatków na dostosowanie systemów teleinformatycznych, w tym centralnej ewidencji pojazdów, do obsługi centralnego rejestru naruszeń oraz nowego trybu opłaty administracyjnej. Jednocześnie projekt przewiduje nowe źródło dochodów w postaci opłaty administracyjnej, zasilającej w częściach równych Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, co powinno w perspektywie średnioterminowej zrównoważyć poniesione nakłady wdrożeniowe. Szczegółowe oszacowanie skutków finansowych projektu, w tym wpływu na dochody i wydatki budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego w poszczególnych latach, przedstawiono w Ocenie Skutków Regulacji dołączonej do projektu.

Projekt uwzględnia mechanizm wymiany informacji o naruszeniach popełnionych pojazdami zarejestrowanymi w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, funkcjonujący w ramach unijnych ram prawnych

dotyczących transgranicznej wymiany informacji w zakresie naruszeń przepisów ruchu drogowego związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Projekt nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r. Przyjęty okres *vacatio legis* uwzględnia zakres organizacyjnych i informatycznych przygotowań niezbędnych do wdrożenia centralnego rejestru naruszeń oraz nowego trybu postępowania w sprawie opłaty administracyjnej, a także potrzebę zapewnienia podmiotom obowiązującym odpowiedniego czasu na dostosowanie się do nowych obowiązków, w szczególności w zakresie zgłaszania danych użytkowników pojazdów użytkowanych na podstawie umów leasingu i najmu długoterminowego.

W myśl przepisów § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) w związku z czym nie zostanie poddany notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677 oraz z 2026 r. poz. 160) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2026 r. poz. 404) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.