

Do konsultacji publicznych trafił przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD263), który ma zmienić model reakcji państwa na naruszenia ujawniane przez urządzenia rejestrujące obsługiwane przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD) w ramach Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD). Zgodnie z uzasadnieniem projektodawcy, zidentyfikowany problem nie polega na braku zdolności do wykrywania naruszeń, lecz na nieskuteczności postępowań na etapie po ich ujawnieniu.

Według przedstawionych danych, w 2024 r. system zidentyfikował 1 169 522 naruszenia, z czego w ok. 483 180 sprawach (41,3%) sprawcy uniknęli odpowiedzialności. Ponad 350 000 spraw uległo przedawnieniu, a ponad 129 000 zakończono nieskutecznie z uwagi na pojazdy zarejestrowane za granicą. W 2025 r. liczba naruszeń wzrosła do 1 307 298 (o ok. 11,8% więcej niż rok wcześniej), a do właścicieli i posiadaczy pojazdów wysłano 358 246 wezwań, które w ogóle nie zostały odebrane.

Projektodawca wskazuje szereg przyczyn, dla których sprawy ujawnione przez fotoradary nie kończą się realną odpowiedzialnością, w tym m.in.: celowe nieodbieranie korespondencji, brak odpowiedzi na wezwanie GITD, nieskuteczne wskazanie osoby kierującej (np. wskazanie osoby z państwa trzeciego albo kilku osób, które mogły korzystać z pojazdu), wskazanie kierującego bez danych umożliwiających dalsze procedowanie, sprawy dotyczące pojazdów zagranicznych oraz upływ terminu przedawnienia karalności wykroczenia, jako konsekwencja wymienionych czynników. Sedno problemu, jak zaznaczają autorzy projektu, tkwi na etapie pomiędzy zarejestrowaniem naruszenia a skutecznym zakończeniem sprawy.

Istotą propozycji jest odejście od dotychczasowego modelu postępowania, którego centralnym elementem było wezwanie właściciela pojazdu do wskazania osoby, której powierzył pojazd do kierowania lub używania. To właśnie realizacja tego obowiązku stanowiła w praktyce jeden z najczęstszych punktów, na których postępowania prowadzone przez GITD-CANARD ulegały przedłużeniu lub komplikowały się. Projekt zakłada rezygnację z tego mechanizmu. W jego miejsce wprowadzona zostałaby instytucja zawiadomienia o zarejestrowaniu naruszenia, kierowanego do właściciela albo użytkownika pojazdu ujawnionego w centralnej ewidencji pojazdów, na adres wskazany w tej ewidencji. Właściciel nie byłby już zatem wzywany do wskazania kierującego. W zawiadomieniu znalazłoby się natomiast pouczenie, że w razie braku realizacji wskazanych w nim uprawnień na właściciela lub użytkownika zostanie nałożona z mocy prawa opłata administracyjna. Do zawiadomienia dołączany byłby formularz oświadczenia o przyjęciu lub odmowie przyjęcia mandatu karnego, który mogłaby wypełnić osoba kierująca pojazdem w chwili naruszenia.

Projekt przewiduje kilka sposobów zakończenia sprawy. Podstawowym pozostaje odpowiedzialność kierującego, jeżeli zostanie ustalony i przyjmie mandat. W przypadku odmowy przyjęcia mandatu sprawa trafia do sądu. Właściciel lub użytkownik może uwolnić się od odpowiedzialności tylko w określonych przypadkach, gdy wykaze, że nie był właścicielem lub posiadaczem pojazdu w momencie popełnienia naruszenia, pojazd został wcześniej skradziony albo działał w stanie wyższej konieczności.

Kluczowym nowym elementem jest opłata administracyjna, która powstawałaby z mocy prawa w sytuacjach braku skutecznej reakcji. Projektowane stawki są zróżnicowane w zależności od rodzaju naruszenia i skali przekroczenia prędkości: od 1 500 zł (przekroczenie do 30 km/h), przez 2 400 zł, 3 000 zł, 4 500 zł i 6 000 zł, aż do 7 500 zł (powyżej 71 km/h); za niezastosowanie się do sygnalizacji świetlnej przewidziano 3 000 zł, a na przejeździe kolejowym — 6 000 zł. Opłata byłaby zatem kilkukrotnie wyższa

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: piątek, 14, sierpień 2026 13:52

Mateusz Jabłoński

Odslony: 59

---

od mandatu za dane wykroczenie. Projektodawca uzasadnia tę różnicę tym, że powstanie opłaty administracyjnej wyłącza możliwość ukarania sprawcy wykroczenia oraz nałożenia na niego punktów karnych. Opłata byłaby wymagalna po 30 dniach od doręczenia zawiadomienia, a jej uiszczenie przed tym terminem obniżałoby ją o 20%. Brak zapłaty skutkowałaby upomnieniem i prowadzeniem sprawy w trybie postępowania egzekucyjnego w administracji.

Projekt zawiera także obowiązek dotyczący leasingu i najmu długoterminowego polegający na tym, iż właściciel prowadzący działalność w tym zakresie miałby przekazywać do centralnej ewidencji pojazdów dane użytkownika pojazdu w terminie 30 dni od zawarcia umowy, a przy zmianie lub ustaniu umowy — 14 dni. Autorzy wskazują, iż miałyby to skrócić drogę do ustalenia podmiotu faktycznie używającego pojazdu.

Odrębny pakiet rozwiązań dotyczy pojazdów zagranicznych, których problem, jak wynika z uzasadnienia projektu, narasta (ok. 100 000 naruszeń pojazdami spoza UE w 2024 r. i ok. 120 000 w 2025 r.). Projekt zakłada utworzenie w centralnej ewidencji pojazdów Centralnego Rejestru Naruszeń (CRN), obowiązek przekazywania do niego danych przez GITD oraz obowiązek sprawdzania pojazdu w toku kontroli drogowej przez inspektora ITD, funkcjonariusza Policji, Straży Granicznej i Służby Celno-Skarbowej. Kierujący pojazdem zarejestrowanym poza Polską mógłby w trakcie kontroli przyjąć mandat lub uiścić opłatę administracyjną za wszystkie naruszenia — pod rygorem usunięcia pojazdu na najbliższy parking strzeżony, a przy kontroli granicznej także pod rygorem uniemożliwienia wjazdu lub wyjazdu z RP.

Z pełnym brzmieniem projektu można zapoznać się [tutaj](#)