



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-10.054.16.2026

Warszawa, 15 lipca 2026

**Szanowny Pan**  
**Włodzimierz Czarzasty**  
**Marszałek Sejmu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 17823 Posła na Sejm RP Pana Jarosława Krajewskiego z dnia 19 czerwca 2026 roku, uprzejmie przedstawiam poniższe informacje.

W załączeniu przekazuję zestawienie liczby mandatów z odcinkowych pomiarów prędkości (OPP) nałożonych na kierowców w całym 2025 r. oraz w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2026 r. z podziałem na poszczególne lokalizacje OPP, obejmujące liczbę zarejestrowanych naruszeń, spraw z zatwierdzonym wezwaniem do właściciela pojazdu, nałożonych mandatów, spraw z odmową przyjęcia mandatu oraz wniosków o ukaranie w okresach od 1 stycznia do 31 maja 2025 r. oraz od 1 stycznia do 31 maja 2026 roku.

Odnosząc się do pytania czwartego, informuję, że wskazana przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD) liczba 470,5 tys. odpowiada liczbie wykroczeń zarejestrowanych przez urządzenia odcinkowego pomiaru prędkości w 2025 r.

Odnosząc się do pytania piątego, dotyczącego działań kontrolnych i technicznych podjętych w 2025 r. i 2026 r. w celu weryfikacji prawidłowości działania urządzeń OPP, w szczególności po ujawnieniu nieprawidłowości dotyczących odcinka A6 Szczecin-Rzęśnia, informuję, że zgodnie ze stanowiskiem przekazanym przez GITD w pierwszej kolejności przeprowadzono weryfikację wszystkich działających w systemie urządzeń odcinkowego pomiaru prędkości. Działania te polegały przede wszystkim na porównaniu danych dotyczących długości poszczególnych odcinków, wynikających bezpośrednio ze świadectw wzorcowania, z wartościami wprowadzonymi bezpośrednio w samych urządzeniach (i widocznymi na rejestrowanych zdjęciach) oraz informacjami

zarejestrowanymi w systemie teleinformatycznym CPD CANARD. Wprowadzono również długofalowe rozwiązania o charakterze systemowym, tj. mechanizmy automatycznej weryfikacji, które w przyszłości pozwolą na bieżąco kontrolować spójność danych technicznych wprowadzanych przez wykonawcę na urządzeniach z parametrami wprowadzanymi do systemu CPD CANARD przez pracowników GITD.

Odpowiadając na pytanie szóste, informuję, że GITD na żadnym z etapów prowadzonego postępowania mandatowego nie gromadzi oraz nie przetwarza danych w zakresie liczby umorzonych albo anulowanych spraw z powodu błędnego działania urządzeń, nieprawidłowej konfiguracji, błędów legalizacji, błędnego oznakowania lub innych przyczyn technicznych. W związku z powyższym GITD nie dysponuje zestawieniem informacji w oczekiwanym zakresie. Jego sporządzenie wymagałoby każdorazowej, indywidualnej analizy akt wszystkich spraw, co z przyczyn logistycznych i organizacyjnych nie jest możliwe.

Odnosząc się do kwestii uruchomienia nowych odcinkowych pomiarów prędkości, uprzejmie informuję, że procedura rozpoczyna się z chwilą zgłoszenia gotowości do odbioru urządzenia przez Wykonawcę. Pierwszym etapem tego procesu jest weryfikacja wytworzonej i zatwierdzonej dokumentacji wykonawczej. Kontrolą podlegają projekty stałej oraz czasowej organizacji ruchu, projekt powykonawczy, karty materiałowe, a także, o ile specyfikacja danego urządzenia tego wymaga, kompletny projekt zasilania wraz z oficjalnym zgłoszeniem wprowadzenia stałej organizacji ruchu. Najważniejszym warunkiem formalnym, warunkującym dopuszczenie urządzenia OPP do eksploatacji, jest wykazanie, że posiada aktualne świadectwo wzorcowania oraz świadectwo legalizacji. Dokumenty te muszą być wydane przez właściwy Okręgowy Urząd Miar. Równolegle z weryfikacją dokumentacji technicznej, urządzenie poddawane jest testom w celu potwierdzenia stabilności oraz prawidłowości integracji z systemem CPD CANARD. Weryfikacja odbywa się również bezpośrednio w miejscu instalacji urządzenia. Inspekcja terenowa ma na celu potwierdzenie zgodności stanu faktycznego z zatwierdzonymi wcześniej projektami, ze szczególnym uwzględnieniem prawidłowego, zgodnego z przepisami umiejscowienia znaków drogowych pionowych D-51a oraz D-51b. Pozytywny wynik kontroli wszystkich dokumentów, potwierdzenie bezbłędnej łączności z systemem CPD CANARD oraz poprawności oznakowania stanowią podstawę do podpisania oficjalnego protokołu odbioru urządzenia. Bezpośrednio po zakończeniu tej procedury urządzenie zostaje wprowadzone w tryb testowy. Funkcjonowanie w tym trybie ma na celu ostateczną weryfikację operacyjną systemu, w szczególności pod kątem oceny czy dowody zarejestrowanych wykroczeń spełniają standardy jakościowe i wymogi formalne niezbędne do dalszego procedowania sprawy.

Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym prowadzi analizy dotyczące stanu bezpieczeństwa w lokalizacjach objętych automatycznym nadzorem. Opracowania te wykorzystywane są na potrzeby własne organu, w szczególności do identyfikacji

zagrożeń oraz typowania nowych lokalizacji, na których zasadne jest zainstalowanie urządzeń między innymi odcinkowego pomiaru prędkości.

Proces instalacji wszystkich przewidzianych w dotychczasowych projektach urządzeń odcinkowego pomiaru prędkości został zakończony. Główny Inspektorat Transportu Drogowego nie planuje w najbliższym czasie instalacji kolejnych urządzeń tego typu.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

**Stanisław Bukowiec**

Sekretarz Stanu