



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-3.054.1.2026

Warszawa, 01 kwietnia 2026

Pan

**Włodzimierz Czarzasty**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację poselską nr 14697 Pośta na Sejm RP Roberta Warwasa oraz grupy innych posłów, przekazuję poniższe informacje.

Na wstępie należy wskazać, że uruchomiony w 2021 r. system e-TOLL funkcjonuje w oparciu o technologię satelitarną GNSS. Jednym z powodów wyboru tej technologii był brak konieczności budowania stacjonarnych bramownic naliczających przy każdej sekcji drogi płatnej. Ma to wpływ na kwestie związane z kontrolą pojazdów poruszających się po sieci dróg płatnych. Odbywa się ona za pośrednictwem stacjonarnych bramownic kontrolnych, ale kluczowa stała się również kontrola mobilna przeprowadzana przez inspektorów GITD.

Kwestią fundamentalną jest w tym aspekcie szczelność systemu poboru opłat oraz istotnie z nią powiązany poziom wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego, gdyż wpływy z opłaty elektronicznej stanowią jedno z dwu najważniejszych źródeł wpływów Funduszu. Poniżej załączono tabelę określającą wpływy do systemu w latach 2022-2025, z której wynika, że mamy do czynienia z ciągłym trendem wzrostowym w tym zakresie:

Rok	Wpływy e-TOLL
2022	2 108 884 581 zł
2023	2 280 623 482 zł
2024	2 702 481 044 zł
2025	3 730 188 690 zł

Zgodnie z treścią interpelacji na wstępie wskazuję liczbę kontroli wynikowych (rozumianych jako kontrole, z których sporządzono protokół naruszenia wskazanego w ustawie o drogach publicznych) w latach 2024 r. i 2025 r., wraz z procentową skutecznością kontroli drogowych w tym okresie (dane z roku 2025 r. za 11 miesięcy).

Rok	Liczba kontroli wynikowych	Skuteczność kontroli drogowej*
2024	12218	32,63%
2025	13961	54,64%

\* skuteczność kontroli rozumiana jako: liczba kontroli wynikowych/ liczba przeprowadzonych kontroli

W kontekście powyższych danych oraz informacji, które zostaną przedstawione poniżej, należy zauważyć, że Krajowa Administracja Skarbowa (KAS) pozostaje w ścisłej współpracy z GITD w zakresie rozwoju funkcjonalności Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej (SPOE) KAS, a w szczególności kluczowego Modułu Postępowań Administracyjnych (moduł MPA wchodzący w skład SPOE KAS i dedykowany do prowadzenia przez GITD postępowań administracyjnych). Wszystkie prowadzone prace mają na celu zwiększenie wydajności oraz automatyzację prowadzonych postępowań administracyjnych.

Dodatkowe informacje odnoszące się do pytań z interpelacji:

W celu dokonania czynności weryfikacyjnych i dalszej realizacji procesu prowadzenia postępowania administracyjnego do MPA przekazywanych jest rocznie kilkaset tysięcy (średnio ponad 200 tysięcy) incydentów, na podstawie których wszczynane są następnie postępowania administracyjne (realnie w przypadku ok. 18% ww. incydentów). Tego typu postępowania w przeważającej większości przypadków kończą się rozstrzygnięciem nakładającym karę administracyjną.

Do głównych przyczyn niewszczynania postępowań należą przede wszystkim:

- niejasny charakter naruszenia (i/lub niewystarczająca jakość danych) zarejestrowanego przez poszczególne moduły SPOE KAS, bądź też niekompletne dane podmiotu odpowiedzialnego za dokonanie naruszenia lub niepełne dane pojazdu jednoznacznie potwierdzające, że podlegał obowiązkowi uiszczenia opłaty elektronicznej;
- zbyt duża liczba naruszeń rejestrowanych w SPOE KAS, w stosunku do możliwości ich weryfikacji, co wynika np. z rozbudowanego katalogu naruszeń (konieczne jest weryfikowanie poszczególnych incydentów w różnych modułach SPOE KAS). Warto jednak zwrócić uwagę, że trwają prace analityczne nad uproszczeniem ww.

katalogu;

- zdarzające się opóźnienia w przekazywaniu do Modułu Postępowań Administracyjnych naruszeń z kontroli stacjonarnej (Biuro Kontroli Opłaty Elektronicznej GITD ma niewiele czasu na analizę i wszczęcie postępowania);
- brak w MPA wdrożenia części procesów, które pozwoliłyby na sprawniejszą realizację zagadnień merytorycznych. Pełna funkcjonalność modułu przewidziana jest na 2028 r.

Aby przeciwdziałać powyższym problemom i zmierzać do zwiększenia ogólnej efektywności całego systemu prowadzone są odpowiednie prace rozwojowo-usprawnieniowe. W ramach MPA dotychczas wdrożono funkcjonalności m.in. do:

- prowadzenia postępowań administracyjnych w trybach nadzwyczajnych dla I i II instancji. Funkcjonalność zabezpiecza GITD w zakresie prowadzenia postępowań w powyższych trybach – GITD może prowadzić sprawę w powyższych trybach, która będzie powiązana ze sprawą I lub II instancji. Dzięki temu GITD zachowa chronologiczny przebieg prowadzenia spraw dla danej strony;
- prowadzenia postępowań sądowych – umożliwiające prowadzenia postępowań toczących się przed sądem administracyjnym po złożeniu skargi przez stronę do sądu administracyjnego na wydaną przez GITD decyzję administracyjną;
- pobierania i prezentacji analizy CSK – funkcjonalność prezentuje wyniki automatycznej weryfikacji zdarzenia, dzięki czemu pracownik automatycznie otrzymuje dostęp do danych bez konieczności przełączania się między modułami w SPOE KAS. Funkcjonalność przyczynia się do skrócenia czasu prowadzenia postępowania oraz zwiększa transparentność danych przy naruszeniu;
- automatycznego pobierania danych geolokalizacyjnych (retencyjnych) – funkcjonalność automatycznie pobiera dane geolokalizacyjne dla danego przejazdu w momencie utworzenia sprawy w I instancji, wyręcza pracownika z czynności ręcznego pobierania oraz zabezpiecza te dane na wczesnym etapie – jeszcze przed dokonaniem dekretacji sprawy;
- integracji z Krajowym Punktem Kontaktowym – umożliwia weryfikację kierowców i pojazdów zagranicznych z krajów włączonych do systemu EUCARIS. Wdrożenie umożliwiło prowadzenie postępowań administracyjnych dla pojazdów zagranicznych, dla których wykryto naruszenie z kontroli stacjonarnej.

Trwa ponadto realizacja odpowiednich prac rozwojowych dotyczących:

- funkcjonalności automatycznej wymiany statusów pomiędzy CKD a MPA w zakresie kontroli mobilnych pojazdów zagranicznych – inspektor realizujący kontrolę

mobilną będzie mógł sprawdzić z poziomu CKD czy w MPA prowadzona jest sprawa dla danego naruszenia oraz czy została wydana decyzja administracyjna – funkcjonalność ma za zadanie wyeliminować zbędny pobór kaucji dla pojazdów zagranicznych, co przyczyni się do zmniejszenia liczby postępowań administracyjnych, w których kaucja będzie zwracana na podstawie decyzji administracyjnej. Planowane wdrożenie przypada na koniec I kwartału 2026 roku;

- wdrożenie integracji z systemem kancelaryjnym EZD PUW wykorzystywanym przez GITD – realizacja zadania zautomatyzuje i przyspieszy obieg dokumentacji oraz wysyłkę pism do stron zaangażowanych w postępowanie administracyjne. Wdrożenie pierwszej części funkcjonalności w zakresie pobierania pism z EZD przypadło na 20 stycznia 2026 roku, natomiast wdrożenie obsługi spraw i pism wychodzących do EZD przypada na dzień 28 maja 2026 roku;
- wdrożenie integracji z eTW - systemem umożliwiającym przekazywanie elektronicznych tytułów wykonawczych do organów skarbowych i egzekucyjnych. W ramach MPA zostanie wytworzona funkcjonalność umożliwiająca procedowanie postępowań egzekucyjnych, generowanie formularzy tytułów wykonawczych oraz przekazywanie ich bezpośrednio do wskazanych urzędów skarbowych oraz organów egzekucyjnych. Funkcjonalność znacząco usprawni pracę w zakresie postępowań egzekucyjnych, ponieważ pracownik będzie miał do dyspozycji gotowe do procedowania dane strony, formularze oraz możliwość przekazania ich przez MPA do właściwego organu. Obecnie tytuły wykonawcze wystawiane są ręcznie bezpośrednio w systemie eTW, co spowalnia proces realizacji zadań egzekucyjnych. Wdrożenie zostało podzielone na 6 części, tak aby pracownicy mogli szybciej realizować swoje zadania w sposób zautomatyzowany – wdrożenie kompletnej funkcjonalności integracji z eTW przypada na 30 marca 2027 roku.

Zaplanowano również zadania rozwojowe wpływające na przyspieszenie prowadzenia postępowań administracyjnych, jak np.:

- duplikacja spraw dla II instancji – umożliwi procedowanie spraw po wyroku sądu administracyjnego uchylającego decyzję administracyjną, czyli kierując decyzję do ponownego rozpatrzenia przez II instancję. Funkcjonalność zabezpieczy GITD w przypadku powyższej sytuacji – GITD będzie tworzyło kolejną sprawę II instancji po wyroku sądu, która będzie powiązana ze sprawą I i II instancji sprzed wydania wyroku. Dzięki temu GITD zachowa chronologiczny przebieg prowadzenia spraw dla danej strony;
- wdrożenie integracji z modułem EETS – funkcjonalność umożliwi pobieranie danych użytkownika EETS w celu prawidłowego ustalenia strony postępowania dla naruszeń stwierdzonych wobec użytkowników EETS. Funkcjonalność przyczyni się do skrócenia czasu prowadzenia postępowania;

- wdrożenie integracji z modułem CHD – prowadzący sprawę będzie miał możliwość odczytu informacji o transakcji w celu zebrania informacji potrzebnych do weryfikacji naruszenia i prowadzenia postępowania administracyjnego dla danej sprawy bez konieczności przełączania się między modułami SPOE KAS.

W odniesieniu do kwestii potencjalnych kar, które nie zostały nałożone na kierowców, z uwagi na kwestie proceduralne (np. przedawnienie), nie jest możliwe rzetelne wskazanie rocznego poziomu takiego typu ubytku, ponieważ każdorazowo postępowanie administracyjne dotyczy konkretnego naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej. Tym samym estymowanie pewnych średnich poziomów takich potencjalnych kar oraz ich ekstrapolowanie na całokształt sytuacji nie może być wiarygodne. Warto jednak wskazać, jak kształtują się kwoty dotyczące kar faktycznie w ujęciu rocznym (w PLN), aby określić skalę zagadnienia:

Rok	Kary pieniężne w drodze decyzji administracyjnej - przekazane przez GITD (zł)	Grzywny przekazane przez KAS (zł)
2022	20 060 465	753 165
2023	24 290 835	1 183 280
2024	45 765 583	453 389
2025	75 288 847	500 792
2026 (do końca stycznia)	5 142 492	12 728

Poniżej wskazuję dalsze wymagane informacje w zakresie:

- Kwestii zarządczych w Biurze Kontroli Opłat Elektronicznych (BKOE) w latach 2024-25:

Dyrektorzy:

2020.09.18 r. – 2024.05.31 r.

2024.02.16 r. – 2025.08.31 r.

2025.09.01 r. – nadal

Zastępcy dyrektora:

2021.04.02 r. – 2024.03.31 r.

2023.06.21 r. – 2026.01.31 r.

2024.05.01 r. – 2025.08.31 r.

2025.09.02 r. – nadal

2025.11.07 r. – nadal

2025.10.07 r. – 2025.10.22 r.

Liczba pracowników pełniących funkcje kierownicze (w tym również naczelnicy, zastępcy naczelników, kierownicy, koordynatorzy) w latach 2024-2025 – 30 osób.

Ponadto obecnie nie przewiduje się zmiany systemu pracy inspektorów zatrudnionych w BKOE GITD na prace hybrydową.

b) Liczby inspektorów kontrolujących opłaty elektroniczne przypadająca na kilometr odcinka drogi płatnej w latach 2014, 2021, 2024 oraz 2025 roku:

c)

Rok	Liczba inspektorów kontrolujących opłaty elektroniczne przypadająca na kilometr odcinka drogi płatnej
2014	0,052
2021	0,052
2024	0,036
2025	0,035

d) Udziału kontroli podmiotów zagranicznych w całkowitej liczbie kontroli drogowych w 2024 roku:

Rok	Suma kontroli	Liczba przeprowadzonych kontroli	Udział kontroli podmiotów zagranicznych w całkowitej liczbie kontroli drogowych w 2024 roku
2024	43 632	20 804	47,68%

Należy podnieść, że równe traktowanie podmiotów krajowych i zagranicznych podczas kontroli prowadzonych przez inspektorów BKOE zagwarantowane jest przez przepisy prawa.

Zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2021 r. w sprawie kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej wykonywanej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego (Dz. U. z 2021 r. poz. 1029): "Kontrolę stacjonarną z wykorzystaniem urządzeń kontrolnych oraz kontrolę mobilną przeprowadza się w odpowiednim miejscu i czasie tak, aby utrudnić kierującym pojazdami omijanie miejsc, w których są prowadzone czynności kontrolne. Kontrola mobilna ma w szczególności na celu kontrolę prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej przez podmioty zagraniczne."

Ponadto art. 89 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490) wskazuje, że: Kontrole drogowe wykonuje się w odpowiednim miejscu i czasie tak, aby utrudnić kierowcom prowadzącym pojazdy omijanie punktów kontroli, oraz bez dyskryminacji ze względu na:

- 1) kraj rejestracji pojazdu;
  - 2) kraj zamieszkania kierowcy;
  - 3) kraj siedziby przedsiębiorstwa;
  - 4) początkowy i docelowy punkt podróży;
  - 5) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy.
- d) Realizacji planu wpływów do KFD z tytułu kar za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd drogami płatnymi – plan finansowy KFD zakłada ogólne wpływy z poboru opłat za przejazd, bez wyszczególnienia podkategorii. W latach 2024-2025 kary pieniężne w drodze decyzji administracyjnej -

Rok	Wpływy do KFD z tyt. kar za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty (zł)
2024	45 765 583
2025	75 288 847

przekazane przez GITD wyniosły:

- e) Kosztów uczestnictwa aplikanta w kursie II stopnia – koszty kursu nie są przeliczane na osobę, lecz na całą edycję. Koszt pełnego kursu II stopnia z budżetu Biura Nadzoru Inspekcyjnego wynosi obecnie 141 000 zł. Jest to koszt organizacji zajęć i egzaminów dla grupy do 40 uczestników.

Podkreślenia wymaga fakt, że zarówno pracownicy jak i Inspektorzy BKOE posiadający uprawnienia z kursu I stopnia, którzy wyrazili chęć podniesienia swoich kwalifikacji, zostali skierowani na kurs w ramach limitu wolnych miejsc, co nie wygenerowało dodatkowych kosztów.

Głównym powodem skierowania Inspektorów BKOE na kurs II stopnia była planowana zmiana przepisów, w zakresie funkcjonowania Inspekcji Transportu Drogowego, tzw. „odszepolenie”, które zakładało obowiązkowe szkolenie Inspektorów (poszerzenie kompetencji i zakresu ich uprawnień). W związku z

powyższym, skierowanie na kurs II stopnia było zasadne, aby przygotować Inspektorów na planowane zmiany.

*Z wyrazami szacunku*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz stanu