



Rzeczpospolita Polska
**GŁÓWNY INSPEKTOR
TRANSPORTU DROGOWEGO**



Warszawa, 15 października 2020 r.

CAN-WAR.033.374.2020.1195

**Pan
Jacek Paziewski
Sekretarz Komitetu Rady
Ministrów ds. Cyfryzacji
Ministerstwo Cyfryzacji**

Szanowny Panie,

realizując obowiązek wynikający z § 8 ust. 3 zarządzenia nr 48 Prezesa Rady Ministrów z 12 kwietnia 2016r. w sprawie Komitetu Rady Ministrów do spraw Cyfryzacji (M.P. z 2018r. poz. 705, z późn. zm.), w załączeniu uprzejmie przekazuję raport z postępu rzeczowo-finansowego w ramach realizowanego projektu „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”.

2 powołaniem
p.o. Zastępca Głównego Inspektora
Transportu Drogowego
W. Wierocki
dr Karolina Wierocka

Załączniki:

1. Raport z postępu rzeczowo-finansowego w ramach realizowanego projektu „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”.

**Raportu z postępu rzeczowo-finansowego projektu informatycznego
za III kwartał 2020 roku**

Tytuł projektu	„Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”
Wnioskodawca	Główny Inspektorat Transportu Drogowego
Beneficjent	Główny Inspektorat Transportu Drogowego
Partnerzy	Brak
Źródło finansowania	Umowa o dofinansowanie nr POIS.03.01.00-00-0040/18-00 Projektu „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” w ramach działania 3.1.: Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T oś priorytetowa III: Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 Budżet państwa – część budżetowa nr 39 - Transport
Całkowity koszt projektu	162 000 000,00 PLN (słownie: sto sześćdziesiąt dwa miliony złotych 00/100 PLN) Dofinansowanie ze środków krajowych: 24 300 000,00 zł Dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej: 137 700 000,00 zł
Całkowity koszt projektu - wydatki kwalifikowalne	162 000 000,00 zł
Okres realizacji projektu	– Data rozpoczęcia realizacji projektu: 1 września 2017 rok – Data zakończenia realizacji projektu: 31 grudnia 2023 rok

1. Otoczenie prawne

Obecny stan prawny pozwala na funkcjonowanie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

Niezależnie od powyższego należy podkreślić, iż aktualnie obowiązujące przepisy, na podstawie których Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD realizuje swoje ustawowe zadania, są niedostosowane do wykorzystywania w ramach postępowań prowadzonych w trybie korespondencyjnym, dotyczących masowo popełnianych naruszeń w ruchu drogowym. Przedmiotowy problem dotyczy przede wszystkim kwestii konieczności ustalenia osoby kierującej pojazdem co prowadzi do sytuacji, w której GITD w prowadzonym postępowaniu jest uzależniony od informacji, jaką w toku wymiany korespondencji uzyska od właściciela pojazdu. Brak jest ponadto efektywnych procedur prawnych, które pozwalałaby na skuteczne egzekwowanie odpowiedzialności za popełnione

wykroczenia wobec osób uchylających się od obowiązku wskazania kierującego pojazdem. Niedoskonałości systemu prawnego widoczne są też w przypadku obcokrajowców, wobec których egzekwowanie odpowiedzialności jest w znacznym stopniu utrudnione.

W związku z powyższym w celu umożliwienia skuteczniejszego i efektywniejszego prowadzenia postępowań dot. masowo popełnianych naruszeń w ruchu drogowym CANARD prowadzi aktywne działania zmierzające do wprowadzenia zmian prawnych oraz trybu sankcjonowania naruszeń zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące. Celem projektowanych zmian jest wprowadzenie elementu nieuchronności kary.

2. Postęp finansowy

Czas realizacji projektu	Wartość środków wydatkowanych	Wartość środków zaangażowanych
49%	1. 4,12%, 2. 4,08%, 3. 4,10%,	8,64%

3. Postęp rzeczowy

Kamienie milowe

Nazwa	Powiązane wskaźniki projektu ¹	Planowany termin osiągnięcia	Rzeczywisty termin osiągnięcia	Status realizacji kamienia milowego
Przygotowanie projektu do realizacji, zakończone podpisaniem Umowy o Dofinansowanie Projektu		2017-12-31	2018-12-18	Zakończone
Zakup nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg		2023-12-31		W trakcie realizacji
Rozbudowa infrastruktury teleinformatycznej poprzez dodanie nowych funkcjonalności podnoszących efektywność systemu CPD CANARD		2023-12-31		W trakcie realizacji
Zakończenie zadań przewidzianych w Projekcie		2023-12-31		W trakcie realizacji
Zakończenie Projektu		2023-12-31		W trakcie realizacji
Utrzymanie projektu w okresie trwałości		2028-12-31		n/d

Wskaźniki efektywności projektu (KPI)

¹ Sekcja dotyczy projektów realizowanych ze środków UE

Nazwa	Jedn. miary	Wartość docelowa	Planowany termin osiągnięcia	Wartość osiągnięta od początku realizacji projektu (narastająco)
Liczba Projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, kolejowego, morskiego i śródlądowego	Szt.	1	12-2023	0
Liczba zakupionego sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego	Szt.	358	12-2023	0
Liczba zakupionych pojazdów służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego	Szt.	23	12-2021	12

4. E-usługi A2A, A2B, A2C

Nazwa	Planowana data wdrożenia	Rzeczywista data wdrożenia	Opis zmian
n/d	n/d	n/d	n/d

5. Udostępnione informacje sektora publicznego i zdigitalizowane zasoby

Nazwa	Planowana data wdrożenia	Rzeczywista data wdrożenia	Opis zmian
n/d	n/d	n/d	n/d

6. Produkty końcowe projektu

Nazwa produktu	Planowana data wdrożenia	Rzeczywista data wdrożenia	Komplementarność względem produktów innych projektów
Rozbudowany system CPD CANARD poprzez dodanie nowych funkcjonalności	11-2023		Zapewnienie wymiany danych z bazami danych następujących podmiotów: ITS, GUGiK i GDDKiA

7. Ryzyka

Ryzyka wpływające na realizację projektu

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Brak możliwości integracji CPD CANARD z systemami informatycznymi podmiotów zewnętrznych: Instytutem Transportu Samochodowego, GDDKiA, GUGiK - podczas próby integracji z bazami danych wykorzystywanymi przez ITS, GDDKiA oraz GUGiK może okazać się, że ww. instytucje nie wyrażą zgody na przeprowadzenie integracji, bądź integracja okaże się ze względów technicznych niemożliwa do wykonania.	średnia	wysokie	Redukcja - rozmowy i ustalenia z interesariuszami (przygotowanie pism do interesariuszy) Plan rezerwowy - modyfikacja założeń projektu (w WoD wskazano, że integracja będzie polegać na budowie dedykowanej platformy wymiany danych).
Brak możliwości realizacji zadań projektowych spowodowany niewystarczającymi zasobami kadrowymi	duża	niskie	Redukowanie: Zatrzymanie fluktuacji kadr poprzez zwiększenie wynagrodzeń pracowników i programy motywacyjne; zwiększenie zatrudnienia w CANARD
Możliwość przedłużenia postępowań przetargowych oraz niedotrzymania terminów wskazanych w Harmonogramie Projektu z uwagi na sytuację związaną z wprowadzeniem stanu epidemii w kraju, spowodowaną występowaniem SARS-CoV-2	duża	średnie	Bieżące monitorowanie sytuacji. W przypadku materializacji ryzyka złożenie wniosków do CUPT o zmiany w projekcie oraz wniosków o korektę decyzji o zapewnieniu finansowania.

Ryzyka wpływające na utrzymanie efektów projektu

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Niewystarczające zasoby kadrowe	duża	niskie	Redukowanie: Zatrzymanie fluktuacji kadr poprzez zwiększenie wynagrodzeń pracowników i programy motywacyjne; zwiększenie zatrudnienia w CANARD
Brak środków finansowych na utrzymanie efektów projektu	średnia	niskie	Bieżące monitorowanie sytuacji. W przypadku materializacji ryzyka złożenie wniosków do MI o zwiększenie środków finansowych
Zmiany legislacyjne, które mogą wpłynąć na aktualność wdrożonych rozwiązań oraz na wykorzystywane procedury	średnie	niskie	Bieżący monitoring procesu legislacyjnego i reagowanie na zmiany poprzez wprowadzanie zmian/ aktualizowanie rozwiązań informatycznych

8. Wymiarowanie systemu informatycznego

n/d

9. Dane kontaktowe:

Adrian Lodowski, Kierownik Projektu – Główny Inspektorat Transportu Drogowego
adrian.lodowski@gitd.gov.pl
tel.: (+48 22) 22 04 539