

L. dz. 31/20

Lublin, 27 marca 2020 r.

Rzecznik Praw Obywatelskich
Aleja Solidarności 77
00 - 090 Warszawa

Wniosek o podjęcie czynności wyjaśniających

Na podst. art. 17a ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich, **sugeruję podjęcie przez Rzecznika Praw Obywatelskich czynności wyjaśniających w sprawie zbadania legalności stosowania odcinkowych pomiarów prędkości.** Analogiczny wniosek zostanie także skierowany do Prezesa Urzędu Ochrony danych Osobowych.

Istota problemu polega na tym, iż **kamery zainstalowane na odcinkowych pomiarach prędkości rejestrują** nie tylko dane oraz wizerunek osób naruszających przepisy, ale także **wizerunek tych kierujących, którzy naruszeń nie popełnili (a pewnie także i wizerunki pasażerów tych pojazdów)** a ITD nie ma umocowania do przetwarzania danych (np. numerów rejestracyjnych, obrazu samochodu) i wizerunku tych osób, które nie popełnili naruszenia.

Jako uzasadnienie wklejam roboczą wersję komentarza do art. 129h, która ukaże się w połowie bieżącego roku.

Uzasadnienie

Art. 129h. [Zakres rejestracji; odcinkowy pomiar prędkości]

1. W zakresie, o którym mowa w art. 129g ust. 1, rejestracji podlegają w szczególności:

- 1) obraz naruszenia, w tym obraz pojazdu, którym kierujący naruszył przepisy ruchu drogowego, wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu;***
- 2) data oraz czas popełnienia naruszenia;***
- 3) numer identyfikacyjny urządzenia rejestrującego;***

a w przypadku przekroczenia przez kierującego pojazdem dopuszczalnej prędkości rejestrowane są również:

4) prędkość, z jaką poruszał się pojazd;

5) prędkość dopuszczalna w miejscu i czasie popełnienia naruszenia .

2. W szczególnie uzasadnionych bezpieczeństwem ruchu drogowego przypadkach Inspekcja Transportu Drogowego może ujawniać naruszenia przepisów ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w art. 129g ust. 1 lit. a, również za pomocą urządzeń rejestrujących, które ujawniają naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi. W takim przypadku urządzenia te rejestrują w szczególności:

1) obraz pojazdu, którym kierujący naruszył przepisy ruchu drogowego, wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu;

2) datę, czas oraz określenie odcinka drogi, na którym popełnione zostało naruszenie;

3) średnią prędkość, z jaką poruszał się pojazd na odcinku drogi, na którym popełnione zostało naruszenie;

4) prędkość dopuszczalną na odcinku drogi, na którym popełnione zostało naruszenie, w czasie jego popełnienia;

5) numer identyfikacyjny urządzenia rejestrującego.

3. Główny Inspektor Transportu Drogowego ustala wpisanego do dowodu rejestracyjnego właściciela lub posiadacza pojazdu, którym dokonano naruszenia przepisów ruchu drogowego, na podstawie danych i informacji:

1) określonych w ust. 1 i 2;

2) z centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców udostępnianych za pomocą systemu teleinformatycznego;

3) uzyskanych w związku z prowadzonym postępowaniem, w szczególności od polskich i zagranicznych organów rejestrujących pojazd.

4. Do przetwarzania danych osobowych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, w zakresie, o którym mowa w ust. 3, stosuje się przepis art. 26 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz. U. z 2019 r. poz. 125).

5. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie przyczyny i lokalizację wypadków drogowych, przeciwdziałanie tym wypadkom oraz wdrażanie kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, określi, w drodze rozporządzenia:

1) warunki lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem zasady, że instalowana i używana jest obudowa wraz z urządzeniem rejestrującym;

2) sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem oddziaływania prewencyjnego poprzez zapewnienie odpowiedniej widoczności;

3) sposób dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące, z uwzględnieniem progów prędkości dostosowanych do obowiązującego na drodze ograniczenia prędkości, oraz przetwarzania przez te urządzenia zarejestrowanych danych, a także biorąc pod uwagę możliwość błędu kierowcy do 10 km/h włącznie w utrzymaniu dopuszczalnej prędkości;

4) (uchylony).

1. Ustęp 1 art. 129 h stanowi swego rodzaju "ciąg dalszy" poprzedniego artykułu. Nie było by w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie fakt, iż przepis ten ponownie reguluje ten sam przedmiot – dublując w znacznej mierze postanowienia zawarte w art. 129g ust. 2 pkt 1. Oba przepisy dotyczą zakresu danych przetwarzanych przez ITD w ramach wykonywania zadań, o których mowa w art. 129g ust. 1. Nie ulega wątpliwości, iż tego rodzaju "technika" prawotwórcza jest nieprawidłowa. Zgodnie z § 55 ust. 1 Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. "W sprawie zasad techniki prawodawczej" (tj. Dz. U. z 2016 r, poz. 283) każdą samodzielną myśl ujmuje się w odrębny artykuł. Prawidłowa regulacja mogłaby polegać, bądź na uwzględnianiu w art. 129g wszystkich elementów zakresu przetwarzania danych z związku z wykonywaniem przez ITD przedmiotowych zadań, bądź na wyodrębnieniu artykułu, w którym zawarto by tylko i wyłącznie wszystkie elementy tego zakresu.

2. Kontynuując powyższą myśl trzeba też zaznaczyć, że komentowany przepis art. 129 h ust. 1 raczej trudno uznać za przepis szczególny w stosunku do art. 129g ust. 2 pkt 1, a jeśli by nawet tak było – to w takim razie przepis ogólny winien odsyłać do przepisu szczególnego, gdy tymczasem w art. 129g takiego odesłania brak.

3. Użyte w ustępie pierwszym oraz w ustępie drugim określenie "w szczególności" nie może odnosić się do danych przetwarzanych przez ITD w ramach administracyjnych procedur kontroli ruchu drogowego. Organy administracji działają na podstawie i w granicach przepisów prawa – a zatem niedopuszczalna jest jakakolwiek w tym względzie interpretacja rozszerzająca. Sytuacja zmienia się, gdy na skutek ujawnionego naruszenia wszczęte zostaje postępowanie wykroczeniowe. Wówczas przetwarzanie danych dokonuje się nie na podstawie niniejszej ustawy, ale na podstawie przepisów karnych i wykroczeniowych. I dopiero na tym etapie procedowania możemy mówić o otwartym katalogu przetwarzanych danych.

4. Art. 129h ust. 2 zawiera upoważnienie do stosowania przez Inspekcję Transportu Drogowego - w szczególnie uzasadnionych bezpieczeństwem ruchu drogowego przypadkach – urządzeń rejestrujących, które ujawniają naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi. Komentowanie przywołanego przepisu sprawa spore trudności interpretacyjne. W zamyśle ustawodawcy zapewne chodziło o umożliwienie ITD stosowania urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości. A zatem trzeba wytłumaczyć czym są te urządzenia. Należą do tzw. systemów telematycznych, które posiadają szereg funkcji, jak np. identyfikowanie pojazdów, określanie ich położenia oraz kierunku jazdy, badania natężenia ruchu, ustania prędkości z jaką poruszają się pojazdy itp. Ich wykorzystywanie w przedmiocie ujawniania naruszeń, o których mowa w art. 129g ust 1lit. a, dokonuje się w następujący sposób. Kamery umiejscowione na początku oraz na końcu odcinka pomiarowego rejestrują czas wjazdu/wyjazdu poszczególnych pojazdów. Każdy pojazd pokonuje odcinek drogi, którego długość jest znana (odcinki, na których realizowany jest pomiar mają długość od 1 km do 6 km). Dane te pozwalają na dość dokładne wyliczenie średniej prędkości na badanym odcinku (zob . M. Dziubiński, A. Drozd, K. Toborek, *Koncepcja urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości*, Autobusy 11/2016). Problem jednak w tym, że urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości nie są urządzeniami rejestrującymi (rozszerzenie tego wątku w kolejnym akapicie) – a do używania takich tylko urządzeń upoważnia ustawa. Wytłumaczyć racjonalnego ustawodawcę można jedynie w ten sposób, że użył on określenia niefortunnego, natomiast istota upoważnienia tkwi w tym, że ITD została upoważniona do używania urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości.

5. Czym są urządzenia rejestrujące i co je wyróżnia spośród innych urządzeń technicznych zostało już omawiane w komentarzach do art. 2 (akapit 72) oraz do art.129 (akapity 40-41) oraz do art. 129g (akapit 1). W szczególności przypominamy, że istnieje legalna definicja urządzenia rejestrującego (art. 2 pkt 59). Urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości nie spełniają ustawowego kryteriów wskazanych w przywołanym przepisie, gdyż rejestrują wszystkie pojazdy wjeżdżające w obszar kontrolowanego odcinka, a nie jedynie te, których kierujących popełnili określone naruszenia.

6. W związku z powyżej powołanym faktem, że kamery zainstalowane na odcinkowych pomiarach prędkości rejestrują nie tylko dane oraz wizerunek osób naruszających przepisy, ale także wizerunek tych kierujących, którzy naruszeń nie popełnili (a pewnie także i

wizerunki pasażerów tych pojazdów) zasadne wydaje się pytanie, czy odcinkowe pomiary prędkości działają legalnie? ITD nie ma bowiem umocowania do przetwarzania danych (np. numerów rejestracyjnych, obrazu samochodu) i wizerunku tych osób, które nie popełnili naruszenia.

7. Jak już była wcześniej mowa GITD ustala dane właścicieli pojazdów, których kierujący przekroczyli dozwoloną prędkość poprzez dostęp do bazy CEPiK. Udostępnianie dokonuje się za pomocą systemu teleinformatycznego. GITD uzyskuje ponadto dane (w związku z prowadzonym postępowaniem), od polskich i zagranicznych organów rejestrujących pojazd. Procedura wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi dokonuje się na podstawie postanowień Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Dz.U.UE. 2015.68.9).

8. W ustępie 5 komentowanego artykułu znajduje się upoważnienie dla ministra właściwego d/s transportu do określenia w drodze rozporządzenia 1) warunków lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem zasady, że instalowana i używana jest obudowa wraz z urządzeniem rejestrującym; 2) sposobu oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem oddziaływania prewencyjnego poprzez zapewnienie odpowiedniej widoczności; 3) sposobu dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące, z uwzględnieniem progów prędkości dostosowanych do obowiązującego na drodze ograniczenia prędkości, oraz przetwarzania przez te urządzenia zarejestrowanych danych, a także biorąc pod uwagę możliwość błędu kierowcy do 10 km/h włącznie w utrzymaniu dopuszczalnej prędkości. W obiegu prawnym brak jest jednak aktu prawnego wydanego na powyższej podstawie spełniającego kryterium "akt obowiązujący".

Z wyrazami szacunku