



Warszawa, 15 lipca 2014 r.

BL-112-6-NIK/14

**INFORMACJA PRAWNA DOTYCZĄCA INSTALOWANIA I WYKORZYSTANIA
PRZEZ INSPEKCJĘ TRANSPORTU DROGOWEGO STACJONARNYCH I
MOBILNYCH URZĄDZEŃ DO POMIARU I REJESTRACJI WYKROCZEŃ
DROGOWYCH**

Przedmiotowa informacja przygotowana została w oparciu o przedstawioną przez Departament Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli informację o wynikach kontroli nt. „*Instalowanie i wykorzystanie przez Inspekcję Transportu Drogowego stacjonarnych i mobilnych urządzeń do pomiaru i rejestracji wykroczeń drogowych.*”.

Kontrola została przeprowadzona z inicjatywy własnej Najwyższej Izby Kontroli w ramach projektu obejmującego kompleksowe sprawdzenie działań Policji i organów administracji publicznej na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym.

Celem kontroli przeprowadzonej przez NIK była ocena realizacji zadań Głównego Inspektora Transportu Drogowego dotyczących sposobu i zasadności instalowania i wykorzystania stacjonarnych i mobilnych urządzeń do pomiaru i rejestracji wykroczeń drogowych.

Podczas kontroli osiągnięto także cele szczegółowe, polegające na ocenie:

- 1) prawidłowości lokalizacji i oznakowania stacjonarnych i mobilnych urządzeń do pomiaru i rejestracji wykroczeń drogowych instalowanych przez Inspekcję Transportu Drogowego,
- 2) prawidłowości wyboru miejsca lokalizacji urządzeń, na podstawie analizy porównawczej lokalnego stanu bezpieczeństwa przed i po zainstalowaniu stacjonarnych urządzeń rejestrujących,

- 3) działań Głównego Inspektora Transportu Drogowego w odniesieniu do sposobu, trybu oraz warunków technicznych gromadzenia, udostępniania i usuwania utrwalonych obrazów i danych oraz ochrony zarejestrowanych danych przed nieuprawnioną ingerencją i ujawnieniem,
- 4) przekazywania jednostkom Policji informacji o nałożeniu mandatu za wykroczenie bądź naruszenie przepisów Prawa o ruchu drogowym.

W wyniku kontroli uznano, że działania Głównego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie budowy automatycznego systemu nadzoru nad ruchem drogowym były w ocenianym okresie prawidłowe.

Główne zastrzeżenia Najwyższej Izby Kontroli dotyczyły:

- 1) braku mechanizmów skutecznego ścigania wykroczeń popełnianych przez kierowców, którzy czasowo przebywają na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub nie mają tu stałego miejsca zamieszkania albo pobytu,
- 2) nieujawniania wszystkich wykroczeń dotyczących przekraczania limitów prędkości, co wynikało z ustawienia progów wyzwolenia zdjęć wykonywanych przez fotoradary w wysokości przekraczającej o 15 km/godz. maksymalny dopuszczalny błąd kierujących pojazdami,
- 3) nieprzekazania Policji albo przekazywania z dużym opóźnieniem kart rejestracyjnych, na podstawie których prowadzi się ewidencję kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego,
- 4) dopuszczenia do przedawnienia karalności ponad 11 tysięcy wykroczeń ujawnionych przez Inspekcję Transportu Drogowego,
- 5) opóźnień w egzekucji należności budżetu państwa z tytułu nieopłaconych mandatów karnych nałożonych przez Inspekcję.

W podsumowaniu wyników kontroli stwierdzono jednak, że opisane nieprawidłowości wynikały z czynników obiektywnych, niezależnych od jednostki kontrolowanej. Ich główną przyczyną jest niewystarczająca liczba pracowników oraz brak odpowiednich przepisów prawnych.

Reasumując, Najwyższa Izba Kontroli zwróciła uwagę na kilka kwestii, które jej zdaniem wymagają interwencji legislacyjnej.

Pierwsza, podstawowa sprawa, to postulat modyfikacji trybu odpowiedzialności za naruszenie przepisów o ruchu drogowym polegające na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości.

W aktualnym stanie prawnym zachowania takie są wykroczeniami. Typizacja czynu jako wykroczenia powoduje, że jego sprawca ponosi odpowiedzialność pod warunkiem przypisania mu winy. Jak wynika z informacji zgromadzonych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, ponad połowa właścicieli pojazdów zarejestrowanych przez fotoradary wskazuje jako kierujących inne osoby, częstokroć przebywające za granicą. W takim stanie rzeczy, ostateczne ustalenie sprawcy wykroczenia jest procesem bardzo długotrwałym, zazwyczaj kończącym się skierowaniem sprawy do sądu powszechnego.

Najwyższa Izba Kontroli proponuje rozważenie zmiany odpowiedzialności za naruszenia niektórych przepisów o ruchu drogowym – z modelu karnego na model administracyjny.

Przyjęcie konstrukcji deliktu administracyjnego mogłoby znacząco przyspieszyć postępowanie w tego rodzaju sprawach oraz zwiększyć jego skuteczność. Wymaga to jednak daleko idącej ingerencji w system prawa oraz takiego ważenia przyjętych rozwiązań, które będzie respektowało zasadę proporcjonalności oraz standardy demokratycznego państwa prawnego.

Drugi problem dotyczy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie wzoru odznaki identyfikacyjnej inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego oraz oznakowania pojazdów służbowych Inspekcji Transportu Drogowego.

Akt ten, w zakresie, w jakim reguluje możliwość wykorzystywania przez Inspekcję pojazdów nieoznakowanych, przekracza zakres upoważnienia zawartego w art. 69 ust. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Rozważyć należy, czy zasady używania przez ITD pojazdów służbowych, a w szczególności pojazdów nieoznakowanych, nie powinny zostać określone wprost w przepisach ustawy.

Trzecia kwestia, to brak możliwości udostępniania właścicielom pojazdów zdjęć wykonanych za pomocą fotoradarów już na etapie czynności wyjaśniających. Utrudnia to znacznie identyfikację osoby faktycznie kierującej pojazdem, którym przekroczono dopuszczalną prędkość.

Rozwiązanie tego zagadnienia mogłoby polegać na wprowadzeniu podstawy prawnej dla odpowiedniego stosowania art. 156 § 5 Kodeksu postępowania karnego (przepis ten umożliwia stronom dostęp do akt w postępowaniu przygotowawczym) w postępowaniu w sprawach o wykroczenia.

Ostatnia sprawa, wymagająca zdaniem Najwyższej Izby Kontroli interwencji ustawodawcy, polegała na podjęciu działań zmierzających do poprawienia skuteczności egzekwowania odpowiedzialności za wykroczenia drogowe zarejestrowane przez fotoradary, a popełnione przez cudzoziemców.

Problem ten został już częściowo rozwiązany ustawą z dnia 14 marca 2014 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Senat rozpatrzył ją na 50. posiedzeniu). Wdrożyła ona do krajowego porządku prawnego postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/82/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Kwestią pozostałą do uregulowania jest egzekucja odpowiedzialności wobec sprawców wykroczeń drogowych nie mających miejsca zamieszkania w państwach Unii Europejskiej.

Maciej Telec

Główny legislator