



Warszawa, 11-01-2023 r.

RZECZNIK PRAW OBYWATELSKICH

Marcin Wiącek

II.565.3.2022.MT

Pan

Mariusz Kamiński

**Minister Spraw Wewnętrznych i
Administracji**

Wielce Szanowny Panie Ministrze

Do mojego Biura napływają wnioski obywateli związane z wejściem w życie nowych przepisów dotyczących ruchu drogowego, a mianowicie wydanego na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹, rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 września 2022 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego². Rozporządzenie to weszło w życie w dniu 17 września 2022 r.

¹ Dz. U. poz. 2328 oraz z 2022 r. poz. 1002 i 1715.

² Dz. U. z 2022 r., poz. 1951.

Wnioskodawcy podnoszą, że niezasadne i nieracjonalne jest karanie kierowców za przekroczenie dozwolonej prędkości nawet o 1 km/h. Wskazują nadto, że błąd pomiaru zarówno urządzeń mierzących prędkość stosowanych przez Policję i inne służby (w tym fotoradarów), jak i wskaźników prędkości w samych pojazdach, obejmuje 3 km/h, zaś w szczególnych sytuacjach błąd pomiaru wynosić może nawet do 10 km/h.

Sygnalizowany problem dotyczy *de facto* niedostrzeżonego problemu błędu pomiaru, tzw. „marginesu tolerancji błędu”, czy też „marginesu technicznego”. W takich sytuacjach, obwiniony może (tak, jak i w innych przypadkach przekroczenia dopuszczalnej prędkości) wyłącznie odmówić przyjęcia mandatu. Jedynie bowiem przed sądem, w drodze przeprowadzonego postępowania dowodowego, może dowodzić, że doszło do błędu pomiaru.

Wnioski obywateli podnoszące, że każde urządzenie pomiaru prędkości obarczone jest pewnym deficytem dokładności pomiaru, znajdują oparcie w opiniach producentów tychże urządzeń i co istotne, w unormowaniach funkcjonujących w obowiązującym porządku prawnym.

Zauważyć należy, że w § 21 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 17 lutego 2014 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w kontroli ruchu drogowego, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych³, które wydano na podstawie art. 9a ustawy z dnia 11 maja 2001 r. - Prawo o miarach⁴, wskazano:

Wartości błędów granicznych dopuszczalnych przyrządu wynoszą:

1) *podczas badań w laboratorium:*

³ Dz. U. z 2019 r., poz. 1081.

⁴ Dz. U. z 2019 r. poz. 541 i 675.

- a) $\pm 1 \text{ km/h}$ - dla prędkości do 100 km/h,
 - b) $\pm 1\%$ wartości mierzonej - dla prędkości powyżej 100 km/h;
- 2) podczas badań i sprawdzeń poza laboratorium:
- a) $\pm 3 \text{ km/h}$ - dla prędkości do 100 km/h,
 - b) $\pm 3\%$ wartości mierzonej - dla prędkości powyżej 100 km/h.

Powyższe przepisy wskazują, że urządzenia wykorzystywane do pomiaru prędkości pojazdów mogą wykazywać błąd rzędu $\pm 3 \text{ km/h}$ i w sytuacjach najbardziej typowych dla ich stosowania, tj. poza laboratorium, przemawiają za poglądem o wadliwości nowego taryfikatora. Mankament uwidacznia się w szczególności w tabeli E10 taryfikatora, stanowiącej podstawę wymiaru grzywny za przekroczenie prędkości „do 10 km/h”, czyli od 1 do 10 km/h.

Tytułem egzemplifikacji: jeżeli miernik laserowy, dokonując pomiaru w miejscu, gdzie dozwoloną prędkością jest 50 km/h, ujawni prędkość pojazdu na poziomie 53 km/h, to uwzględniając „nielaboratoryjne” warunki pomiaru, każdorazowo przy uwzględnieniu błędu pomiarowego, pomiar taki może w istocie być odczytywany w ten sposób, że kierowca jechał z dozwoloną prędkością 50 km/h i wykroczenia nie popełnił.

Oczywiście możliwa jest też odmienna interpretacja tej sytuacji polegająca na przyjęciu, iż faktyczna prędkość wyniosła wówczas 56 km/h, lecz obowiązująca także w prawie wykroczeń zasada *in dubio pro reo* nakazuje przyjęcie w takiej sytuacji wersji korzystniejszej dla obwinionego.

W kontekście wątpliwości dotyczących nowego taryfikatora, pragnę uprzejmie zauważyć, iż powyższe spostrzeżenia odnoszą się nie tylko do sytuacji granicznej pomiędzy popełnieniem wykroczenia a jego niepopełnieniem, ale także do oceny wagi popełnionego wykroczenia. Przykładowo, wówczas, gdy laserowy miernik prędkości

wskaże przekroczenie dozwolonej prędkości o 31 km/h (co uprawnia do zastosowania sankcji z pola E05 taryfikatora – 9 punktów karnych), to można jednak argumentować, że kierowca w istocie przekroczył prędkość o 28 km/h i zastosowanie powinna znaleźć „taryfa” z pola E06 przewidująca 7 punktów karnych.

Problem związany z dopuszczalnym błędem pomiarowym przy zastosowaniu nowego taryfikatora nabiera także znaczenia w kontekście nowo wprowadzonego rozwiązania w postaci tzw. „recydywy wykroczeniowej”.

Omawiane zagadnienie ma również związek z przesłanką zatrzymywania prawa jazdy za przekroczenie prędkości o 50 km/h w terenie zabudowanym (art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym). Odczyt z laserowego miernika prędkości wskazujący na przekroczenie dopuszczalnej prędkości o 50, 51 lub 52 km/h równoznaczny może być rzeczywistym przekroczeniem prędkością rzędu, odpowiednio: 47, 48 lub 49 km/h. Powyższe nie „uwalnia” od odpowiedzialności za wykroczenie drogowe, niemniej jednak stanowi okoliczność decydującą o zastosowaniu dodatkowej sankcji w postaci czasowej utraty uprawnień do kierowania pojazdami.

Nie można deprecjonować zasadności pociągania do odpowiedzialności za przekroczenie prędkości o np. o 5 lub 10 km/h. Nawet tak niewielkie przekroczenie prędkości może w konsekwencji spowodować zagrożenie w ruchu drogowym i realnie wpływać na bezpieczeństwo innych użytkowników dróg. W przypadku kierujących, którzy starają się sprostać ustanowionym limitom prędkości, tj. zachować prędkość dopuszczalną, nie można ponadto zapominać, że także wskaźniki prędkości w pojazdach obarczone są podobnym marginesem błędu. Tym samym, wprowadzona obecnie w tabeli E10 taryfikatora karalność przekroczenia *de facto* „od 1 do 10 km/h” budzi uzasadnione zastrzeżenia.

Uwzględnienie przyznanego istnienia marginesu błędu pomiarowego urządzeń laserowych powinno skutkować uznaniem, że tabela E10 powinna jednak racjonalnie sankcjonować przekroczenia dopuszczalnej prędkości w zakresie od 4 do 10 km/h.

Prawo, które co do zasady uzasadnia wymierzenie sankcji za wykroczenie drogowe powinno zawierać także gwarancje rozstrzygnięcia wątpliwości na korzyść obwinionego i to już w momencie ujawnienia przez uprawniony organ potencjalnego wykroczenia drogowego.

Jak już zostało wskazane, istnieje możliwość odmowy przyjęcia mandatu. Jednak, po pierwsze, w świetle adresowanego do potencjalnych obwinionych przekazu, zniechęcającego do korzystania z tej drogi, kara wymierzana przez sąd może być znacznie dolegliwsza od nałożonego mandatu. Po drugie, negatywnie na ekonomikę wymiaru sprawiedliwości rzutuje wszczynanie czasochłonnych i pociągających za sobą skutki finansowe postępowań sądowych, w których za pomocą opiniowania przez biegłego (lub biegłych) rozstrzygnięta ma być kwestia błędu pomiarowego urządzenia ujawniającego przekroczenie prędkości o 1, 2 lub 3 km/h.

Rozwiązanie polegające na prawnym usankcjonowaniu istnienia marginesu błędu pomiaru nie byłoby ewenementem. Wymierzanie kar za wykroczenia polegające na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości z przyjęciem wartości prędkości ukazanej przez urządzenie pomiarowe z pomniejszeniem jej na korzyść kierowcy o wartość marginesu błędu pomiarowego jest przyjęte np. we Francji⁵. Analogicznie jak w Polsce, aktem podustawowym uregulowane zostało, iż maksymalne dopuszczalne błędy mające zastosowanie do nowych lub naprawionych przyrządów wynoszą: dla radarów (prędkościomierzy) stacjonarnych mniej więcej 3 km/h, dla prędkości poniżej 100 km/h i +/- 3% prędkości dla prędkości równych lub większych niż 100 km/h, zaś dla radarów zainstalowanych w poruszającym się pojeździe: mniej więcej 7 km/h, dla prędkości poniżej 100 km/h oraz plus lub minus 7% prędkości dla prędkości równych lub

⁵ Zob. antai.gouv.fr/le-controle-automatise/.

większych niż 100 km/h⁶. Z kolei maksymalne dopuszczalne błędy mające zastosowanie do przyrządów w eksploatacji, to dla prędkościomierzy stacjonarnych: mniej więcej 5 km/h, dla prędkości poniżej 100 km/h i +/- 5% prędkości dla prędkości równych lub większych niż 100 km/h; dla prędkościomierzy zainstalowanych w poruszającym się pojeździe: mniej więcej 10 km/h dla prędkości poniżej 100 km/h oraz +/- 10% prędkości dla prędkości równych lub większych niż 100 km/h.

Zasadnicza różnica pomiędzy regulacjami francuskimi a polskimi sprowadza się do tego, że ustanowienie aktem normatywnym marginesu błędu pomiarowego, które w obu państwach występuje, nie wpływa w Polsce na sytuację prawną kierującego i nie przekłada się wprost (tj. bez konieczności wszczynania postępowania sądowego w następstwie odmowy przyjęcia mandatu) na uwolnienie obwinionego od ponoszenia odpowiedzialności od popełnienia wykroczenia lub złagodzenie sankcji.

Rozwiązaniem oczekiwanym i wpływającym ewidentnie pozytywnie na prawa i wolności obywateli byłoby przyjęcie, że pomiar wskazywany urządzeniem pomiarowym obarczony jest pewnym marginesem błędu, co z kolei warunkowałoby wymierzanie sankcji na podstawie „pomiaru przyjętego”. „Pomiar przyjęty” byłby wynikiem pomniejszenia pomiaru wskazanego urządzeniem o maksymalny margines błędu pomiaru. Mechanizm ten przyczyniłby się do odciążenia sądów powszechnych od spraw, w których pomiar prędkości jest kwestionowany o wspomniane wartości „minimalne”.

Mając na uwadze powyższe, poddaję uprzejmie pod rozwagę Pana Ministra zainicjowanie prac legislacyjnych zmierzających do przyjęcia unormowania sankcjonującego uwzględnianie na korzyść obwinionego błędu pomiarowego w sytuacjach „granicznych” oraz zmiany zakresu nowego taryfikatora zawartego w tabeli E10 (dot. przekroczenia prędkości do 10 km/h).

⁶ Zob. art. 5 francuskiego rozporządzenia z dnia 4 czerwca 2009 r. w sprawie prędkościomierzy do kontroli drogowej (Arrêté du 4 juin 2009 relatif aux cinémomètres de contrôle routier), <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000020777051/>.

Będę zobowiązany Panu Ministrowi za poinformowanie mnie o stanowisku zajęтым w przedstawionej materii.

Z wyrazami szacunku

Marcin Wiącek

Rzecznik Praw Obywatelskich

/-podpisano elektronicznie/