



Rzeczpospolita Polska
ZASTĘPCA
GŁÓWNEGO INSPEKTORA
TRANSPORTU DROGOWEGO

CAN.PST-I.073.37.2025

Warszawa, dnia 23 maja 2025 r.

Pan
Marcin Wiącek
Rzecznik Praw Obywatelskich
Al. Solidarności 77
00-090 Warszawa

Szanowny Panie Rzeczniku,

nawiązując do Pana wystąpienia z dnia 19 maja 2025 r. l.dz. II.519.529.2025.MW, dot. nakładania mandatów karnych na kierujących za popełnianie wykroczenia drogowe ujawnione za pomocą systemu rejestrującego przejazd na czerwonym świetle, poniżej przedstawiam stanowisko Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (dalej: „GITD”).

Uprzejmie informuję, że Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (dalej: „CANARD”), jako komórka organizacyjna GITD, nie prowadzi czynności wyjaśniających w sprawach dotyczących wykroczeń drogowych, polegających na niezatrzymaniu pojazdu we właściwym miejscu przed sygnalizatorem S-2 i wjechaniu za linię zatrzymania, w trakcie nadawania sygnału czerwonego wraz z sygnałem w kształcie zielonej strzałki, lecz wobec kierujących, którzy nie zastosowali się do czerwonego sygnału świetlnego i dokonali wjazdu za sygnalizator.

Na wstępie wyjaśnić należy, że urządzenia rejestrujące przejazd na czerwonym świetle to kamery, które działają na zasadzie wideodetekcji, obserwują skrzyżowanie oraz zainstalowane tam sygnalizatory. System NeuroCar RedLight analizuje obraz rejestrowany przez kamery nadzorując cały cykl sygnalizacji świetlnej i wjazd pojazdów na skrzyżowanie (czyli przekroczenie linii warunkowego zatrzymania oraz sygnalizatora, kiedy nadawany jest sygnał czerwony). Oprogramowanie zostało tak przygotowane, aby system rejestrował wyłącznie pojazdy wjeżdżające za sygnalizator wówczas, gdy nadawany jest sygnał czerwony dla danego pasa ruchu. Wysyłana do właściciela pojazdu korespondencja zawiera materiał zdjęciowy z zarejestrowanego naruszenia, obrazujący usytuowanie pojazdu na skrzyżowaniu, obraz sygnalizatora oraz czas wyświetlania sygnału czerwonego w chwili wjazdu za sygnalizator.

Regulacje prawne w zakresie ruchu drogowego i stosowania się przez kierujących pojazdami do znaków i sygnałów drogowych, określono m.in. w *Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz.U. 2019 poz. 2310, dalej: „z.s.d.”). Przytoczone rozporządzenie precyzuje miejsce zatrzymania pojazdu przed linią warunkowego zatrzymania (§ 99 ust. 1) w związku z bezwzględnym zakazem wjazdu za sygnalizator w trakcie nadawania sygnału czerwonego (§ 95 ust. 1 pkt 3). Powołać należy też przepis art. § 96 ust 1 i 3 rozporządzenia, który definiuje sposób zachowania kierującego pojazdem w trakcie manewru warunkowego skrętu podczas nadawania przez sygnalizator S-2 sygnału

czerwonego wraz z sygnałem w kształcie zielonej strzałki. Uzupełnieniem powyższego jest pozycja nr 296 załącznika do *Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2021 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń* (Dz. U. 2021 poz. 2484) która stanowi, że niestosowanie się do sygnałów świetlnych przez kierującego pojazdem stanowi wykroczenie zagrożone karą grzywny w wysokości 500 zł oraz załącznik nr 1 do *Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego* (Dz.U. 2023 poz. 1897) stanowiący, iż naruszeniu sklasyfikowanemu pod kodem C02 tj. niezastosowanie się do sygnałów świetlnych, odpowiada 15 punktów karnych.

Sygnalizator S-1 to podstawowy sygnalizator świetlny informujący o konieczności zatrzymania się i ustąpienia pierwszeństwa lub możliwości wjazdu na skrzyżowanie. Sygnalizator S-2, a dokładnie „zielona strzałka” występująca wraz z nim, dopuszcza wjazd na skrzyżowanie lub wykonanie skrętu o ile kierujący zatrzyma się przed sygnalizatorem, upewniając się co do możliwości minięcia sygnalizatora i rozpoczęcia kolejnych manewrów oraz co do obecności innych pojazdów, pieszych, oraz rowerzystów. Wieloletnie doświadczenie w zakresie procedowania przedmiotowych spraw (skręt w prawo na „zielonej strzałce”) wskazuje, że kierujący pojazdami nie stosują się do przepisów regulujących korzystanie z „zielonej strzałki” i dokonują wjazdu na skrzyżowanie (mijają linię sygnalizatora) w chwili, kiedy na sygnalizatorze S-2 nadawany jest sygnał czerwony, **a sygnał w kształcie zielonej strzałki nie jest jeszcze włączony lub właśnie zgaśł**. Przedmiotowe zachowanie kierujących odbywa się najczęściej bez zatrzymania pojazdu przed linią warunkowego zatrzymania, które umożliwiłoby im dokonanie oceny sytuacji, zarówno pod względem bezpieczeństwa wjazdu jak i nadawanego sygnału. W świetle prawa, kierujący, którzy dokonują wjazdu na skrzyżowanie przy wyłączonej „zielonej strzałce”, tym samym dokonują wjazdu na skrzyżowanie podczas nadawania sygnału czerwonego, i mogą stanowić zagrożenie dla innych uczestników ruchu.

CANARD na mocy art. 54 Ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. *Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia* (Dz.U. 2024 poz. 977, ze zm., dalej: „k.p.w.”) prowadzi czynności wyjaśniające w celu ustalenia czy i jakie wykroczenie zostało popełnione oraz kto jest jego sprawcą. Każdy zarejestrowany przez urządzenie materiał dowodowy podlega analizie przez pracowników CANARD, w celu potwierdzenia czy doszło do popełnienia wykroczenia określonego w art. 92 § 1 Ustawy z dnia 20 maja 1971 r. *Kodeks wykroczeń* (Dz.U. 2023 poz. 2119 ze zm., dalej: „k.w.”) w zw. z § 95 ust. 1 pkt 3 z.s.d. Pracownik CANARD w przypadku stwierdzenia, że kierujący zarejestrowanym pojazdem rozpoczyna manewr warunkowego skrętu w prawo, kiedy nadawany jest sygnał w postaci zielonej strzałki, podejmuje decyzję, iż zdarzenia nie można zakwalifikować jako naruszenie z art. 92 § 1 k.w., a sprawa nie podlega dalszemu procedowaniu i zostaje zakończona w systemie. Zgodnie z art. 5 § 2 *Kodeksu postępowania karnego* (Dz. U. z 2024 r. poz. 37) w związku z art. 8 k.p.w. wszelkie wątpliwości rozstrzygane są na korzyść kierującego pojazdem, a sprawa jest procedowana wyłącznie w przypadku pewności pracownika dokonującego oceny zdarzenia, co do widoczności nadawanego sygnału czerwonego oraz wyłączonego sygnału w kształcie zielonej strzałki.

Podkreślić też należy, że system NeuroCar RedLight służący do automatycznej detekcji naruszeń popełnianych przez kierujących pojazdami, którzy nie zastosowali się do nadawanego sygnału, nie oznacza automatycznego nakładania kar na tychże kierujących, a przesłana do właściciela pojazdu korespondencja, nie jest jeszcze mandatem karnym. Po ujawnieniu naruszenia (i przeprowadzonej przez pracownika CANARD kontroli materiału dowodowego), do właściciela pojazdu wysyłane są odpowiednie formularze w celu określenia stanu faktycznego zdarzenia oraz ustalenia sprawcy

wykroczenia i, na dalszym etapie, pociągnięcia go do odpowiedzialności. Mandat karny nie może zostać nałożony dopóki sprawca wykroczenia nie złoży, w sposób jednoznaczny, oświadczenia woli o zgodzie na ukaranie mandatem karnym. Kierujący pojazdem może wnieść swoje zastrzeżenia dotyczące pomiaru i wówczas materiały sprawy wraz z materiałem dowodowym w postaci zarejestrowanego naruszenia zostają poddane ponownej analizie i weryfikacji. Sprawca wykroczenia może również odmówić przyjęcia mandatu karnego, co spowoduje skierowanie wniosku o ukaranie do właściwego sądu rejonowego, o czym zostaje pouczone w otrzymanym wezwaniu.

Z wyżej opisanych przyczyn nie sposób się zgodzić z przedstawionym w piśmie zastrzeżeniem, iż GITD przyjmuje odmienną kwalifikację prawną czynu, w odniesieniu do tego samego stanu faktycznego. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi, CANARD nie prowadzi czynności wyjaśniających wobec kierujących pojazdami, którzy nie zatrzymali się przed sygnalizatorem S-2 w trakcie nadawania sygnału w kształcie zielonej strzałki, a więc warunkowo zezwalającym na wykonanie skrętu, lecz wobec kierujących, którzy **nie zastosowali się do czerwonego sygnału świetlnego i dokonali wjazdu za sygnalizator, kiedy „zielona strzałka” była wyłączona i wjazd był zabroniony**. Konsekwencją tego czynu jest poniesienie przez kierującego pojazdem odpowiedzialności karnej, za czyn określony w **art. 92 § 1 k.w. w zw. z § 95 ust. 1 pkt 3 z.s.d.**, skutkujące nałożeniem mandatu karnego w wysokości 500 zł i przypisaniem 15 punktów karnych.

Zasygnalizowane przez Pana Rzecznika zgłoszenia poświadczające o niesłusznym traktowaniu kierujących, nie znalazły potwierdzenia w dokonanej przez CANARD analizie spraw. Rejestracja naruszeń przez CANARD, a następnie określenie obowiązujących za nie sankcji prawnych, odbywa się na podstawie i w granicach prawa.

Z poważaniem

Marek Konkolewski
p.o. Zastępcy
Głównego Inspektora
Transportu Drogowego
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a