



Rzeczpospolita Polska
ZASTĘPCA
GŁÓWNEGO INSPEKTORA
TRANSPORTU DROGOWEGO

Warszawa, dnia 18 lipca 2025 r.

BIURO
RZECZNIKA PRAW OBYWATELSKICH
Zastępca Rzecznika Praw Obywatelskich
Pan Stanisław Trociuk

Szanowny Panie Rzeczniku,

odpowiadając na pismo z dnia 26.06.2025r l.dz. II.511.366.2025.MW w sprawie sposobu dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące, z uwzględnieniem możliwości błędu kierowcy do 10 km/h włącznie w utrzymaniu dozwolonej prędkości, o którym mowa w art. 129h ust. 5 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, poniżej przedstawiam stanowisko w sprawie.

Na wstępie podkreślić trzeba, że brak rozporządzenia wykonawczego nie zwalnia z obowiązku stosowania ustawy, w takim zakresie, w jakim pozostający w obrocie prawnym zapis ustawy jasno precyzuje wolę ustawodawcy.

Dlatego też, skoro ustawodawca w delegacji ustawowej zawartej w art. 129g ust. 5 pkt 3 dopuścił możliwość błędu kierowcy do 10 km/h w utrzymaniu dopuszczalnej prędkości, i de facto wskazał, że tego typu naruszenie, choć pozostaje wykroczeniem, to nie powinno być zarejestrowane przez fotoradar, to zasada ta, pomimo braku rozporządzenia wykonawczego, jest w praktyce GITD nadal stosowana, bowiem delegacja pozostaje w obrocie prawnym.

Przykładowo, jeżeli w danym miejscu jest ograniczenie prędkości do 50 km/h, to tzw. próg wyzwolenia (prędkość po osiągnięciu której urządzenie rejestrujące zrobi zdjęcie) nie może być ustawiony na wartość mniejszą jak 61 km/h; a z różnych przyczyn bywa, że jest ustawiany na wartość wyższą (nie 61 a np. 65 lub 70 km/h), tym samym pozostawiając kierującemu większą tolerancję. Zarzut dla kierującego liczony jest oczywiście od wartości wskazanej ustawą lub znakiem ograniczającym prędkość - w powyższym przykładzie od przekroczenia 50 km/h. Są też miejsca (lub odcinki dróg), gdzie próg wyzwolenia jest ustawiany na wartość nawet do 25 km/h.

Sposób dokonywania pomiarów prędkości przez urządzenie rejestrujące jest precyzyjnie określony w instrukcji obsługi producenta każdego typu urządzenia, a Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD) postępuje zgodnie z jej zapisami. Ewentualne błędy merytoryczne, które teoretycznie mogłyby się takiej w instrukcji znaleźć, byłyby eliminowane

przez Główny Urząd Miar przed wprowadzeniem danego typu urządzenia do użytkowania, bowiem urządzenie musi przejść rygorystyczne badania i uzyskać zatwierdzenie typu o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o miarach. Innymi słowy, sposób dokonywania pomiarów nie jest dowolny i podlega ustawowej kontroli w powyższym trybie. Dlatego też z perspektywy aksjologii wydaje się, że powielanie zapisów instrukcji obsługi urządzenia w rozporządzeniu powinno być uznane za działanie nieracjonalne.

Jeżeli zaś chodzi o materię zawartą w delegacji ustawowej z art. 129h ust. 5, w zakresie pkt 1 i 2 (warunki lokalizacji i sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących), to kwestie te na obecną chwilę są określone, tyle, że w innym akcie wykonawczym – w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (załącznik nr 4 pkt. 14.6).

Z poważaniem

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