

Bruksela rozważa rozszerzenie nadzoru nad tablicami rejestracyjnymi – przykład USA pokazuje, do czego to może doprowadzić

- 16 sierpnia 2026



(C) Raport 24/SI

Automatyczne kamery rejestrują tablice rejestracyjne i ruch pojazdów; Niemcy już korzystają z takich systemów w dochodzeniach, a Austria zezwoliła na automatyczną kontrolę dostępu od tego roku. Komisja Europejska chce teraz zbadać możliwość szerszego wykorzystania automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych w ruchu drogowym i ściślejszego powiązania go z Systemem Informacyjnym Schengen. W Stanach Zjednoczonych widzimy już, co może się stać z lokalnymi kamerami, gdy bazy danych i władze stają się coraz bardziej zintegrowane: dziesiątki gmin rezygnują tam z ogromnej sieci monitoringu tablic rejestracyjnych.

Jedziesz rano do pracy. Gdzieś nad lub obok drogi znajduje się kamera. Nie musisz się zatrzymywać, okazywać dokumentu tożsamości i najprawdopodobniej nawet nie zauważysz kontroli. Tablica rejestracyjna jest odczytywana automatycznie, można zarejestrować lokalizację i czas, a dane można porównać z innymi informacjami. Pojedyncza kamera początkowo zapewnia tylko jedno dopasowanie. Jeśli wystarczająca liczba takich urządzeń

zostanie umieszczona w różnych lokalizacjach, a dane zostaną połączone, możliwe będzie określenie, gdzie pojazd poruszał się w różnych momentach.

Technologia ta jest już stosowana w Europie. Pod pewnymi warunkami niemiecka Policja Federalna ma prawo do automatycznego rejestrowania tablic rejestracyjnych w strefach ruchu publicznego bez wiedzy osób, których dane dotyczą. [Ustawa o Policji Federalnej](#) przewiduje obecnie tymczasowe i nieobejmujące całego kraju wdrożenie. Tablice rejestracyjne mogą być automatycznie porównywane z listami gończymi; w przypadku braku zgodności dane muszą zostać natychmiast i bez śladu usunięte.

przewiduje również [Kodeks postępowania karnego](#) automatyczne rozpoznawanie tablic rejestracyjnych. W śledztwach dotyczących poważnych przestępstw, numery tablic rejestracyjnych, a także lokalizacja, data, godzina i kierunek jazdy mogą być gromadzone na ograniczonym obszarze geograficznym. Dane są następnie porównywane z pojazdami, które można powiązać z podejrzanym lub, w pewnych okolicznościach, z osobami z nim powiązanymi. Również w tym przypadku prawo stanowi, że w przypadku braku zgodności dane muszą zostać natychmiast usunięte.

Austria otwiera drzwi do automatycznej kontroli dostępu

Austria również stworzyła nowe ramy prawne wiosną 2026 roku. Gminy mogą teraz korzystać z automatycznych kamer rejestrujących tablice rejestracyjne do monitorowania ograniczeń wjazdu, na przykład w strefach dla pieszych, na ulicach szkolnych lub w innych strefach o ograniczonym ruchu. Odpowiednia nowelizacja przepisów ruchu drogowego została uchwalona przez Radę Federalną w kwietniu. Dane pojazdu mają być natychmiast usuwane, jeśli nie dojdzie do żadnego naruszenia. Minister transportu Peter Hanke oświadczył również, że ustawa o policji bezpieczeństwa nie może mieć zastosowania do tych kontroli.

Polityczna eksplozja była widoczna nawet podczas [debaty parlamentarnej](#). FPÖ (Austriacka Partia Wolności) mówiła o zbliżającym się naruszeniu wolności przemieszczania się i nadzoru przestrzeni publicznej. Przedstawiciele partii rządzących argumentowali, że przetwarzanie danych jest ściśle ograniczone, a niepożorne pojazdy będą natychmiast usuwane z systemu. Według doniesień z debaty, ponad 20 austriackich miast wyraziło poparcie dla możliwości wprowadzenia takich zautomatyzowanych kontroli dostępu. Oznacza to, że w Niemczech i Austrii istnieją już ramy prawne i techniczne dla automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych. Bruksela chce teraz pójść dalej.

W swojej europejskiej strategii bezpieczeństwa „ProtectEU” z 1 kwietnia 2025 r. Komisja Europejska [wyraźnie](#) odnosi się do danych o ruchu w transporcie. Dane z innych rodzajów transportu są obecnie dostępne jedynie w formie fragmentarycznej, na potrzeby organów ścigania. Dlatego Komisja bada możliwość szerszego wykorzystania automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ANPR) w ruchu drogowym. Jednocześnie Komisja zamierza zbadać, w jaki sposób można ściślej zintegrować tę technologię z Systemem Informacyjnym Schengen (SIS). Cel jest jasny: bardziej automatyczne gromadzenie danych i lepsza łączność. To właśnie ta łączność decyduje o tym, czy fotoradar rejestrujący tablice rejestracyjne zarejestruje zgodność tylko w jednym miejscu, czy stanie się częścią znacznie większego systemu nadzoru.

W USA powstała ogólnokrajowa sieć kamer.

Amerykańska firma Flock Safety demonstruje potencjał tej technologii. Jej automatyczne kamery rejestrujące tablice rejestracyjne są obecnie zainstalowane w 49 stanach USA. Tysiące wydziałów policji korzysta z tego systemu, umożliwiając im wyszukiwanie danych poza granicami jurysdykcji i udostępnianie ich innym organom. Oprócz tablic rejestracyjnych, kamery rejestrują również inne parametry pojazdów. Dzięki temu lokalna kamera staje się elementem ogólnokrajowej sieci. Lokalny wydział policji nie musi już posiadać własnych kamer rejestrujących poszukiwany pojazd. Może sprawdzić w systemie, czy podłączona kamera w innym miejscu zarejestrowała pojazd.

Na początku 2026 roku miasto Mountain View w Kalifornii odkryło, że władze federalne uzyskały dostęp do danych z systemu Flock. Lokalna policja stwierdziła, że funkcja umożliwiająca wyszukiwanie w całym kraju została aktywowana bez ich wiedzy. Incydent ten doprowadził do kompleksowego przeglądu uprawnień dostępu.

Opór wobec systemu Flock znacznie wzrósł. Od początku roku, według badania cytowanego przez [Associated Press](#), ponad 50 urzędów i gmin wypowiedziało, zawiesiło lub odrzuciło umowy albo wyłączyło swoje kamery. Flock odpowiedział 13 sierpnia, wprowadzając zmiany w systemie. Standardowy okres przechowywania danych ma zostać skrócony z 30 do siedmiu dni, zapytania policyjne mają być powiązane z numerami spraw, a podejrzane wyszukiwania mają być automatycznie wykrywane.

Obywatele walczą o dostęp do danych – a potem Waszyngton zmienia prawo

[Batalia prawna w stanie Waszyngton jest szczególnie wymowna](#). Jose Rodriguez chciał dowiedzieć się, co tak naprawdę zarejestrowały finansowane ze środków publicznych kamery rejestrujące tablice rejestracyjne i zażądał od różnych miast udostępnienia przechowywanych danych. Sedro-Woolley i Stanwood odmówiły udostępnienia nagrań. Sprawa trafiła do sądu. W listopadzie 2025 roku sędzia orzekł, że obrazy generowane przez kamery Flock w imieniu miast stanowią dokumentację publiczną i podlegają w związku z tym ustawie stanu Waszyngton o dostępie do dokumentacji publicznej (Public Records Act). Fakt, że materiał był przechowywany na serwerach prywatnej firmy, nie zwalniał go z publicznego nadzoru. Rodriguez wygrał.

Kilka miesięcy później stan Waszyngton zmienił krajobraz prawny. 30 marca 2026 roku gubernator Bob Ferguson podpisał ustawę Driver Privacy Act ([projekt ustawy Senatu nr 6002](#)) o ochronie prywatności kierowców. Ustawa weszła w życie tego samego dnia. Stan Waszyngton definiuje dane z tablic rejestracyjnych niezwykle szeroko. Obejmuje to współrzędne GPS, lokalizację, datę i godzinę, prędkość, zdjęcie, numer tablicy rejestracyjnej, dane pojazdu i inne informacje identyfikacyjne. Władze stanowe i lokalne pozostają prawnymi właścicielami danych gromadzonych przez te systemy.

Jednocześnie, od marca, ustawa stanowi, że dane te nie podlegają już prawu publicznemu do informacji. Standardowy okres przechowywania danych został ograniczony do maksymalnie 21 dni, z wyjątkami takimi jak dochodzenia. Dostęp musi być rejestrowany, a Waszyngton zabrania różnych form udostępniania danych. Obywatele nie mogą jednak już żądać udostępnienia danych pojazdu na mocy ustawy o dostępie do akt publicznych. Stanowi to precedens, który ma o wiele większe znaczenie dla Europy niż jakakolwiek zwykła debata na temat prywatności danych. Kluczowe pytanie nie zaczyna się od pierwszej kamery. Zaczyna się tam, gdzie coraz więcej kamer rejestruje te same pojazdy, dane pozostają dostępne przez dłuższy czas, a coraz więcej organów może przeszukiwać te same systemy.

Bruksela już bada możliwość szerszego wykorzystania automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych i silniejszego połączenia z systemem SIS. Niemcy skanują tablice rejestracyjne podczas dochodzeń, a Austria instaluje kamery do miejskiej kontroli dostępu. W Stanach Zjednoczonych miasta walczą obecnie o odzyskanie kontroli nad istniejącą od dawna siecią monitoringu. Europa powinna uważnie obserwować ten eksperyment, zanim skaner tablic rejestracyjnych przy drogach stanie się detektorem ruchu dla całego kontynentu.