

DELIBERAÇÃO N.º 860/2016

I . Do pedido

A Direcção Municipal de Mobilidade e Transporte da Câmara Municipal de Lisboa submeteu à apreciação da Comissão Nacional de Protecção de Dados (CNPd) o «*Estudo de avaliação de impacto na protecção de dados pessoais do sistema de supervisão de tráfego e proposta de medidas de mitigação*».

De acordo com o declarado, as principais finalidades da utilização do sistema de supervisão de tráfego são: deteção em tempo real de perturbações na circulação rodoviária em pontos chaves da estrutura da rede viária da cidade de Lisboa; deteção em tempo real de acidentes rodoviários e outros incidentes com implicações na circulação rodoviária e na mobilidade em geral; avaliação dos fluxos de tráfego e/ou fluxos de circulação pedonal.

Este sistema de monitorização permite o fornecimento de informação e/ou permissão de visualização em tempo real a entidades de protecção civil (autoridades policiais e meios de socorro) no apoio à gestão de situações de emergência; monitorização das infraestruturas de sinalização luminosa; monitorização da sinalização horizontal e vertical; monitorização da rede viária (Cf. fls. 33).

O Sistema compreende 22 câmaras¹ de supervisão, do tipo «*Dome*», com capacidade de *zoom* e rotação 360º, as quais, se encontram numeradas de 11 a 32. (Cf. fls. 32 e 34).

A localização das câmaras encontra-se melhor descrita a fls. 2 dos autos, com indicação das vias abrangidas. Assim, temos:

- 11- Av. Brasília;
- 12- Av. Infante D. Henrique;
- 13- Av. Ceuta;
- 14- Radial Benfica;

¹ Do sistema fazem parte as câmaras n.ºs 99 e 101, localizadas no Túnel da Av. João XXI e no Túnel do Marquês de Pombal, já autorizadas pela CNPD.



COMISSÃO NACIONAL
DE PROTECÇÃO DE DADOS

Proc. 13332/2015

2
OR

- 15 – Av. Marechal António Spínola;
- 16 – Av. Marechal Gomes Costa;
- 17 – Av. Gago Coutinho;
- 18 – 2ª Circular (Benfica)
- 19 – Av. Forças Armadas;
- 20 - Campo Grande;
- 21 – Av. Alfredo Bensaúde;
- 22- Av. Afonso Costa;
- 23 – Av. Fontes Pereira de Melo;
- 24 – 2ª Circular (Aeroporto);
- 25 – Av. Descobertas;
- 26 – Av. República;
- 27 – Alcântara Terra;
- 28 - Cais do Sodré;
- 29 – Joaquim António Augusto de Aguiar;
- 30 – Praça de Espanha;
- 31 – Marquês de Pombal;
- 32 – Alcântara mar;

Refere-se no estudo que a rede de comunicação que suporta o sistema de supervisão é a mesma que suporta o sistema de contraordenações de trânsito por excesso de velocidade com processamento pela Polícia Municipal, associado aos radares de controlo de velocidade.

Afirma-se, ainda, que as imagens recolhidas pelo sistema de supervisão de tráfego é apenas acessível na sala de controlo de tráfego da Câmara Municipal de Lisboa (CML), sita na Rua Alexandre Herculano, 46º, 1º andar, sala que tem controlo de acesso através da introdução de código numérico.

As imagens são visualizadas através de um computador configurado para o efeito, localizado dentro da sala do Centro de Controlo, através de um *software* específico, o

qual tem credenciais de acesso individualizadas para cada operador e cada administrador de sistema e *logs* de utilização.

O sistema permitia controlar a orientação e o nível de *zoom* de cada câmara em tempo real, através da utilização do teclado, rato ou de um *joystick*. No sentido de reduzir o risco para a privacidade dos cidadãos, após contactos com o fornecedor do sistema, foram encontradas soluções lógicas que impedem aquelas operações.

Assim, tendo declarado que *«tem sido também avaliada a hipótese de pré-configurar no sistema modos de visualização fixos (diversas combinações de orientação e nível de zoom) para cada câmara, o que poderia permitir minimizar os riscos de visualização inadvertida de imagens lesivas para a privacidade pessoal, mas que ainda assim assegurassem a utilização das câmaras com as suas potencialidades inerentes e servindo os objetivos para os quais foram instaladas»*, foram apresentadas no processo as medidas adotadas para cada câmara de modo a atingir o resultado pretendido.

Quanto às situações em que as câmaras, pela sua localização, recolhiam imagens do interior das habitações e de outros edifícios, declaram que *«foi identificado que o sistema permite a configuração de «máscaras» as quais se consubstanciam em áreas de espectro de visualização de cada câmara que serão sempre apresentadas a preto para o operador. Tais «máscaras» poderiam ser configuradas por forma a impedir a visualização das áreas da imagem relativa a edifícios, cuja visualização é irrelevante para os objetivos principais do sistema em apreço»*, tendo sido apresentadas no processo as medidas adotadas para cada câmara de modo a atingir este resultado.

O sistema, apesar de ter capacidade para tal, não efetua gravação automática de imagens ou de quaisquer dados obtidos a partir das imagens. A este propósito é ainda afirmado que *«poderá ser registada pelo operador da Central de Comando de Tráfego, para efeitos de relatório, tratamento de ocorrências ou instrução de um processo, informação obtida a partir de observação direta das imagens obtidas pelo sistema de*



COMISSÃO NACIONAL
DE PROTECÇÃO DE DADOS

Proc. 13332/2015

4

supervisão (ex: informação relativa a um acidente, a uma avaria no sistema de sinalização luminosa ou contagens de tráfego)».

Refere-se, ainda, a instalação de uma ligação à central de comando da Polícia Municipal, a qual só é utilizada para a transmissão de dados relativos às infrações de trânsito registadas através do sistema de controlo de velocidade, não havendo transmissão das imagens que irão ser recolhidas pelas câmaras aqui em apreço.

II Da Apreciação

O estudo aqui em análise incide sobre um sistema para controlo e vigilância de tráfego na cidade de Lisboa que permite visualizar, aceder, gravar, processar e transmitir imagens de pessoas, quer se encontrem na via pública, quer no interior de edifícios públicos ou privados, destinados à habitação ou a outras finalidades, bem como imagens de veículos identificados através da matrícula. Deste modo, é evidente que do tratamento de dados pessoais que a sua utilização decorre uma afetação significativa da privacidade das pessoas – cf. alíneas a) e b) do artigo 3.º da Lei n.º 67/98, de 26 de outubro, alterada pela Lei n.º 103/2015, de 24 de agosto – Lei de Proteção de Dados Pessoais (LPD).

Assim, a CNPD vem, ao abrigo do n.º 4 do artigo 4.º, do n.º 1 do artigo 22.º e, ainda, da alínea b) do n.º 1 do artigo 23.º da LPD, apreciar o presente estudo.

Importa começar por referir que o Sistema de Controlo e Vigilância de Tráfego da Câmara Municipal de Lisboa (CML) foi objeto de notificação à CNPD, tendo dado origem ao processo n.º 1412/2005 e, mais tarde, ao processo n.º 1012/2007.

No âmbito deste último processo, foi emitida a Deliberação n.º 661/2010, de 20 de setembro, pela qual não se autorizou a implementação e o funcionamento do sistema nos termos aí declarados, uma vez que o mesmo afetava de modo desnecessário e desproporcionado o direito fundamental ao respeito pela vida privada e familiar, bem como o direito fundamental à proteção de dados pessoais (cf. artigos 26.º e 35.º da



COMISSÃO NACIONAL
DE PROTECÇÃO DE DADOS

Proc. 13332/2015

5

Guilherme

Constituição da República Portuguesa e os artigos 7.º e 8.º da Carta Europeia dos Direitos Fundamentais da União Europeia, bem como o artigo 8.º da Convenção Europeia dos Direitos do Homem).

As principais finalidades da utilização do sistema de supervisão de tráfego são coincidentes com as anteriormente notificadas e não autorizadas: deteção em tempo real de perturbações na circulação rodoviária em pontos chaves da estrutura da rede viária da cidade de Lisboa; deteção em tempo real de acidentes rodoviários e outros incidentes com implicações na circulação rodoviária e na mobilidade em geral; avaliação dos fluxos de tráfego e/ou fluxos de circulação pedonal.

Analisado o estudo de avaliação de impacto na proteção de dados pessoais do sistema de supervisão de tráfego realizado pela CML, é possível concluir que as medidas entretanto desenhadas alteraram de modo substancial o funcionamento do sistema que foi apreciado e decidido em 2010.

Nesta sede, cumpre sublinhar o esforço da CML na procura de soluções alternativas que possibilitam a futura implementação do sistema com salvaguarda efetiva dos direitos dos cidadãos quanto aos seus dados pessoais.

De facto, após a deliberação da CNPD, na qual foram suscitadas reservas na utilização do referido sistema, porquanto as câmaras equipadas com *zoom* e com rotação de 360º permitiam que fossem *«captadas imagens que nada têm a ver com o controlo de tráfego, como acontece no caso de visualização de matrículas de veículos, de manifestações ou reuniões públicas ou do desenrolar da vida particular dos residentes nos prédios circunvizinhos»*, e, conseqüentemente, *«prejudicando o direito à imagem, ao anonimato e à privacidade dos titulares dos dados»*, a CML veio apresentar soluções técnicas tendentes a eliminar o impacto na privacidade dos cidadãos.

De acordo com o declarado, serão adotadas as seguintes medidas nesse sentido:

- Definição, através de *software* específico, por pré-configuração de modos de visualização fixos, com combinações de orientação e nível de zoom pré-

definido, em impedindo a visualização de imagens que possibilite identificar quer as matrículas, quer as pessoas que sejam abrangidas pelo raio de ação das câmaras;

- Aplicação de máscaras lógicas que impedem a visualização do interior dos edifícios de habitação ou de outras instalações;
- Adoção de mecanismo de controlo do acesso à sala da Central e de atribuição de credenciais individualizadas, de modo a garantir, que apenas os funcionários devidamente credenciados têm acesso ao sistema;
- Parametrização de *logs* de acesso ao sistema; parametrização de *logs* de alteração das configurações do mesmo, a fim de ser detetável eventual adulteração das medidas de redução do impacto na privacidade.

A CML compromete-se a proceder às alterações necessárias na arquitetura do sistema, quer no *hardware* quer no *software*, por forma a assegurar que as transmissões de dados são feitas através de canal de comunicação seguro e que é garantida a troca de dados com confidencialidade, integridade e autenticidade.

Compromete-se, ainda, a garantir que o acesso por parte de empresas prestadoras de serviço de reparação, ampliação, melhoria, manutenção, configuração ou gestão do sistema, será acompanhado por técnicos camarários e que serão acauteladas as medidas de segurança, em termos similares aos previstos no artigo 14.º da LPD.

Quanto à ligação de dados à central de comando da Polícia Municipal, condiciona-se a sua existência e manutenção à exclusiva utilização para a transmissão de dados relativos às infrações de trânsito registadas através do sistema de controlo de velocidade, não podendo haver acesso nem transmissão das imagens aqui em análise para a Polícia Municipal.

Assim, aceitando-se que o sistema permite a adoção de medidas que asseguram a não recolha de dados identificados ou identificáveis de pessoas singulares, e, ainda, que a CML, na qualidade de responsável pelo sistema, assegurará que este só

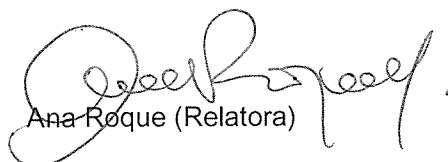
funcionará no pressuposto de que a privacidade dos cidadãos será salvaguardada, quer através da implementação das medidas referidas, quer através de outras que reforcem este desiderato, a CNPD conclui não existir um tratamento de dados pessoais, pelo que nada tem a opor à instalação e colocação em funcionamento do Sistema de Supervisão e Controlo de Tráfego nos termos e com os limites acima descritos.

Contudo, porque se sabe e conhece, desde sempre, que o sistema tem funcionalidades que, se acionadas, colidem com o direito à imagem, ao anonimato, à privacidade dos cidadãos e à proteção de dados pessoais, a CNPD, na qualidade de autoridade nacional que tem como atribuição controlar e fiscalizar o cumprimento das disposições legais e regulamentares em matéria de proteção de dados pessoais, reserva-se o poder de, a qualquer momento, decidir levar a cabo uma fiscalização ao sistema para verificar da sua conformidade com os termos da presente deliberação e o quadro legal em vigor.

É que, não obstante as medidas que a CML declara adotar para prevenir o tratamento de dados pessoais, uma vez que o Sistema de Controlo e Vigilância de Tráfego tem na sua génese capacidade para processar imagens com dados pessoais, com impacto na privacidade dos cidadãos, cabe à CNPD, no exercício dos poderes conferidos pelo n.º 3 do artigo 22.º e pelo artigo 23.º da LPD, fiscalizar o funcionamento deste sistema e garantir que os limites e condições acima elencados são respeitados.

Pelas mesmas razões, qualquer alteração ao Sistema de Controlo e Vigilância de Tráfego deve ser comunicada previamente à CNPD.

Lisboa, 23 de maio de 2016



Ana Roque (Relatora)