

DELIBERAÇÃO/2019/619

I. Pedido

O Presidente da Câmara Municipal do Porto remeteu à Comissão Nacional de Proteção de Dados (CNPD), para consulta prévia, a Avaliação de Impacto sobre a Proteção de Dados relativa ao «sistema de supervisão de tráfego» do Município do Porto, que deu entrada nos serviços da CNPD no dia 18 de outubro de 2019.

A consulta prévia e a presente deliberação decorrem das atribuições e competências da CNPD, enquanto autoridade nacional de controlo dos tratamentos de dados pessoais, previstos nos n.º 1 e n.º 2 do artigo 36.º, alíneas *a)* e *l)* do n.º 1 do artigo 57.º e no n.º 2 e alínea *a)* do n.º 3 do artigo 58.º do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016 (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados – RGPD), em conjugação com o disposto no artigo 3.º, n.º 2 do artigo 4.º e na alínea *b)* do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 58/2019, de 8 de agosto.

II. Apreciação

1. *Finalidades do sistema de videovigilância de tráfego*

O sistema de supervisão de tráfego do Município do Porto, sobre que incide a Avaliação de Impacto sobre a Proteção de Dados (AIPD), é composto por 137 câmaras, das quais 68 são câmaras analógicas¹, sendo as demais câmaras digitais, que permitem a «*visualização em tempo real da circulação rodoviária em pontos-críticos da estrutura de rede viária da cidade*». O sistema não permite a gravação das imagens, nem capta som. Não obstante, o sistema capta e transmite imagens das pessoas e dos veículos que se encontrem na via pública, bem como dos edifícios circundantes, portanto, captando imagens das pessoas a entrar e sair dos

¹ A AIPD indica dados variados quanto ao número de câmaras analógicas. No ponto 3.1, página 13, refere-se que «[n]o caso das câmaras analógicas, 68 estão interligadas [REDACTED] (...). As restantes 4 câmaras analógicas têm conversores analógico-digital (IP) [REDACTED]» - o que perfaz um total de 72 câmaras. Por seu lado, no ponto 3.2., página 14, é referido que existem «137 câmaras de vídeo (68 analógicas)».

edifícios, e até de pessoas que se encontram no interior destes, muitos dos quais destinados à habitação.

De acordo com a descrição do sistema de supervisão de tráfego constante da AIPD e considerando o número de câmaras, a extensão da área do concelho coberta pelo sistema, bem como as características das câmaras, que permitem, nomeadamente, ampliar a imagem e movimentar a câmara em todos os sentidos, conclui-se que é possível identificar, direta ou indiretamente², pessoas singulares que se encontram ou circulam na via pública rodoviária ou pedonal, bem como as pessoas que entram e saem de edifícios e que se encontram dentro dos mesmos. Nessa medida, a utilização do sistema de supervisão de tráfego do Município do Porto implica um tratamento de dados pessoais, nos termos das alíneas 1) e 2) do artigo 4.º do RGPD.

E esse tratamento de dados pessoais pode ter um impacto muito elevado na vida privada das pessoas que circulem ou se encontrem na via pública, permitindo o tratamento de informação relativa à sua localização, às interações com outras pessoas, aos hábitos daqueles que regularmente circulem nessas zonas, e sobretudo dos comportamentos dentro dos edifícios e até das próprias habitações, implicando a afetação do direito fundamental ao respeito pela vida privada e familiar, consagrado no artigo 26.º da Constituição da República Portuguesa e no artigo 7.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia e no artigo 8.º da Convenção Europeia dos Direitos do Homem. E, desse modo, condicionando ainda o direito fundamental de liberdade de deslocação e de ação.

Como se desenvolverá infra, as medidas previstas na AIPD para diminuir o impacto sobre a proteção de dados não afastam imediatamente, nem parecem conseguir afastar definitivamente, a identificabilidade das pessoas, assim se compreendendo a submissão da AIPD a consulta prévia da CNPD ao abrigo do n.º 1 do artigo 36.º do RGPD, conforme recomendação do Encarregado de Proteção de Dados do Município do Porto.

A legitimidade do tratamento de dados pessoais depende de dois fatores fundamentais. O primeiro diz respeito à existência de uma condição de licitude do tratamento; o segundo fator

² Indiretamente, sempre que a identificação da pessoa singular só seja alcançada por via do relacionamento com outra informação disponível, por exemplo, numa base de dados, como sucede com a informação associada ao dado matrícula do veículo.

prende-se com a proporcionalidade do tratamento, tendo em conta a finalidade lícita que o mesmo vise prosseguir – cf. artigos 5.º, 6.º e 9.º do RGPD.

1.1. No que diz respeito ao fundamento de licitude, importa considerar a finalidade do tratamento. De acordo com o declarado no pedido de consulta prévia e na AIPD, a utilização deste sistema tem por finalidade a regulação do tráfego rodoviário e pedonal (*«Detecção em tempo real de perturbações na circulação rodoviária em pontos críticos da rede viária da cidade; detecção 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, monitorização da rede viária, das infraestruturas de sinalização luminosa e da sinalização horizontal»*).

A finalidade principal do sistema de videovigilância cabe nas atribuições do Município do Porto, mais especificamente nas funções e competências da Polícia Municipal do Porto relativas à regulação e fiscalização do trânsito nas vias públicas do concelho do Porto, de acordo com o estatuído na alínea e) do n.º 2 do artigo 3.º da Lei n.º 19/2004, de 20 de maio, e no n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 13/2017, de 26 de janeiro. Nessa medida, a legitimidade do tratamento assenta a título principal na alínea e) do n.º 1 do artigo 6.º do RGPD.

Pretende-se ainda *«o fornecimento de informação e/ou permissão de visualização em tempo real a entidades de proteção civil (autoridades policiais e meios de socorro), no apoio à gestão de situações de emergência, no caso de acidentes de trânsito na via pública que desencadeiem operações de socorro e quanto está em causa a segurança de pessoas, património e ambiente»*.

Esta finalidade de fornecimento de informação e/ou permissão de visualização de imagens a *entidades de proteção civil*, no apoio à gestão de *situações de emergência*, não tem enquadramento legal expresso, podendo, porém, ter-se por admissível, nos termos da mesma alínea e) do n.º 1 do artigo 6.º do RGPD, por se reconhecer que cabe ainda nas atribuições municipais a intervenção nas situações de proteção civil (cf. alínea j) do n.º 2 do artigo 23.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, alterada por último pela Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto).

Relativamente à referência, na AIPD, às situações em que esteja *em causa a segurança de pessoas, património e ambiente*, não se alcança neste contexto a pertinência das mesmas, nem o seu específico enquadramento legal. Desde logo, considerando a proibição consagrada na alínea *a)* do n.º 2 do artigo 19.º da Lei n.º 58/2019, de 8 de agosto, sobre utilização de sistemas para proteção de pessoas e bens que não esteja legitimada ao abrigo da Lei n.º 1/2005, de 10 de janeiro, alterada pela Lei n.º 9/2012, de 23 de fevereiro. Nessa medida, considera-se que a finalidade de segurança das pessoas e tutela do património não pode ser prosseguida pelo sistema de supervisão de tráfego do Município do Porto sem o cumprimento do regime previsto na Lei n.º 1/2005.

Em relação à referência ao ambiente, não obstante esta ser também uma atribuição municipal (cf. alínea *k)* do n.º 2 do artigo 23.º da Lei n.º 75/2013, já citada), remete-se para o que em seguida se diz quanto ao segundo fator, relacionado com a proporcionalidade do tratamento de dados pessoais.

Ainda assim, importa assinalar que esta apreciação da verificação de condições de licitude para o tratamento de dados pessoais quanto a algumas das finalidades visadas com a utilização do sistema de supervisão de tráfego não dispensa a ponderação específica do tratamento dos dados que se insiram na categoria de dados especialmente protegidos, prevista no n.º 1 do artigo 9.º do RGPD. Na verdade, apesar de se afirmar no ponto 4.2. da AIPD que não são tratados dados especiais, considerando que o sistema cobre várias zonas do concelho e há câmaras a abranger áreas onde se situam, designadamente, locais destinados ao culto (p. ex., Igreja de Paranhos), estabelecimentos de saúde (p. ex., Instituto Português de Oncologia) e de estabelecimentos de ensino especial (p. ex., Externato Ana Sullivan), só muito arrojadamente se pode afirmar, sem mais, que não há tratamento de dados especiais. E havendo, como parece difícil que não haja, tratamento de dados especiais, então o fundamento para esse tratamento teria de ser encontrado também no âmbito do n.º 2 do artigo 9.º do RGPD, o que, no caso, não está demonstrado.

1.2. Considerando agora a vertente relativa à proporcionalidade do tratamento para a prossecução das suas finalidades lícitas, e apenas para estas, importa atender que não basta o tratamento servir, no sentido de ser idóneo ou adequado, para a prossecução de interesses públicos que caibam ou correspondam a atribuições do Município. Tem ainda que se

demonstrar que o tratamento dos dados pessoais é necessário à satisfação desses interesses, o que significa demonstrar que não há solução alternativa menos intrusiva ou restritiva dos direitos e interesses dos titulares dos dados e também de outros interesses públicos que porventura se façam sentir no caso concreto.

Ora, a finalidade que fundamenta a título principal a utilização do sistema de supervisão do trânsito do Município do Porto não carece nem depende da identificação ou da identificabilidade das pessoas captadas pelas câmaras. Basta atentar na descrição das finalidades visadas a título principal com a utilização do sistema: «*Deteção em tempo real de perturbações na circulação rodoviária em pontos críticos da rede viária da cidade; 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, monitorização da rede viária, das infraestruturas de sinalização luminosa e da sinalização horizontal*».

O mesmo se diga quanto à finalidade acessória de gestão de situações de emergência. A *gestão de situações de emergência, no caso de acidentes de trânsito na via pública que desencadeiem operações de socorro*, não carece, manifestamente, do conhecimento da identidade das pessoas afetadas, nem da sua identificabilidade.

Na realidade, apenas para a finalidade de repressão de infrações rodoviárias a identificabilidade dos infratores (por via do dado *matrícula* do veículo) seria necessária e, portanto, só nesse contexto estaria justificado o tratamento de dados pessoais.

Mas tal finalidade não é aqui visada por este sistema, até porque a sua eventual licitude não se bastaria com o enquadramento no RGPD, exigindo também a observância do regime da utilização de videovigilância em espaço público pelas forças de segurança, definido na Lei n.º 1/2005.

Conclusão similar se retira quanto à utilização do sistema de supervisão rodoviária para a tutela do interesse público ambiental. Como se disse, não obstante esta ser também uma atribuição municipal, é bom de ver que os sistemas de supervisão de tráfego não podem ser utilizados para todo e qualquer interesse público. Impõe-se aqui um juízo de proporcionalidade, desde logo, na vertente da necessidade: se se pretende garantir a redução de emissões poluentes decorrentes da circulação de veículos nas vias públicas, não só existem meios mais adequados e eficazes de monitorizar tais emissões, como a tomada de

decisões quanto aos fluxos de tráfego não depende do conhecimento da identidade dos condutores ou proprietários dos veículos. Quanto à resolução de questões pontuais relacionadas, por exemplo, com a limpeza urbana, é manifesto o caráter excessivo da utilização de um sistema de vídeo de supervisão de tráfego para essa finalidade. Além de que a eventual utilização de tal mecanismo para a finalidade de repressão de infrações, nesse domínio, não tem enquadramento legal.

1.3. Questão distinta é a colocada pela utilização do sistema de supervisão de tráfego para a conferência de matrículas das viaturas autorizadas nas zonas de acesso limitado à circulação automóvel. Esta é, na verdade, a única finalidade, das muitas pretensamente visadas, que justifica a necessidade de identificar a matrícula dos veículos e, por essa via, indiretamente, a identificabilidade das pessoas singulares abrangidas pelas câmaras. Todavia, é manifestamente desproporcionada a utilização de um sistema de câmaras de vídeo com este alcance (composto por mais de cento e trinta câmaras e que cobre o concelho do Porto) para cumprir esta finalidade. Tanto assim é que o Município do Porto pretende, conforme o declarado nas informações transmitidas à CNPD, que este tratamento de dados pessoais se processe por sistema de câmaras diferente e autónomo do sistema de supervisão de tráfego.

A este propósito, não pode deixar de se estranhar especialmente a indicação, no âmbito do presente sistema de supervisão de tráfego, de uma empresa de segurança privada, na qualidade de subcontratante (cf. 1.4. da AIPD). Não resultando do contrato uma conexão evidente, existe, contudo, informação nos elementos enviados pelo Município do Porto de que a conferência de matrículas das viaturas autorizadas nas zonas de acesso limitado à circulação automóvel está a ser operada pela empresa de segurança privada, e que aquela é associada ao sistema de supervisão de tráfego.

Chama-se a atenção para a inadmissibilidade de acesso a todas as imagens de todas as zonas da cidade abrangidas pelo sistema de supervisão do tráfego por parte de uma entidade privada subcontratada para um tratamento de dados pessoais territorialmente mais delimitado e, portanto, muito mais restrito. Não só não há legitimidade para essa operação de tratamento – porque o âmbito da relação de subcontratação não vai tão longe – como é manifestamente desproporcionado, em violação da alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º do RGPD.

Em circunstância alguma, insiste-se, será admissível a presença dessa empresa subcontratante na sala ou salas de transmissão das imagens pelo sistema de supervisão de tráfego.

1.4. Assim, deixando de lado o tratamento de dados pessoais para conferência da matrícula, que não pode ser realizado por via do sistema de supervisão de tráfego do Município do Porto, não se questiona a adequação da colocação e utilização das câmaras no concelho do Porto para a finalidade de gestão do tráfego e para pontual apoio à finalidade de gestão de situações de emergência. Todavia, não estando demonstrada, nem sendo demonstrável, a necessidade da identificação dos veículos (que permite a identificação das pessoas que neles se deslocam), nem a necessidade da identificação ou identificabilidade das pessoas singulares abrangidas pelo raio de incidência das câmaras, conclui-se não ser legítima a utilização do sistema de supervisão de tráfego do Município do Porto se implicar o tratamento de dados pessoais.

Nessa medida, o Município do Porto tem de adotar medidas que garantam que a visualização das imagens captadas pelo sistema não permite, ou só muito residualmente permite, a identificação, direta ou indireta, das pessoas abrangidas pelas câmaras.

Esclarece-se ainda que a CNPD não se pronuncia, nesta sede, sobre instrumentos ou operações de tratamento dos dados pessoais que não foram objeto de descrição pormenorizada no presente processo, por ainda estarem a ser concebidos ou em desenvolvimento, como sucede no ponto 4.7 da AIPD.

2. Caracterização do sistema

2.1. O sistema de supervisão de tráfego do Município do Porto assenta numa solução de administração centralizada, denominada [REDACTED] (BVMS) [REDACTED]³.

Na arquitetura apresentada, as câmaras de videovigilância transmitem as imagens para o Comando de Controlo de Tráfego (CCT), instalado no edifício dos Paços do Concelho sito à

³ Solução fornecida pelo fabricante [REDACTED]

Praça General Humberto Delgado, que atua como ponto centralizador da administração do sistema. As câmaras analógicas encontram-se ligadas ao CCT através de uma rede própria de fibra ótica, enquanto a ligação das câmaras digitais é assegurada através da rede privativa da Associação Porto Digital (APD).

Para além das câmaras de videovigilância, o sistema é constituído por um servidor central, sobre o qual assenta o sistema de gestão de vídeo (BVMS) e por 10 estações individuais de trabalho que acedem ao sistema de imagens e permitem operar remotamente as funções de *pan*, *tilt*, *zoom* (PTZ) das câmaras.

Enquanto controlos para mitigação dos riscos na segurança, estão definidos o “uso controlado de hardware e software”, o bloqueio das portas USB (exceto rato e teclado) e a inibição do acesso a rede internet para câmaras, estações individuais, servidor BVMS e sistema de registos. As estações individuais também estão configuradas para efetuarem uma rotina de limpeza diária do perfil do utilizador quando é feito *logout*.

Relativamente à segurança da informação transmitida através da rede da APD, existe comunicação “através de cifra ponto a ponto, tendo sido instalada uma *firewall* de acesso *Virtual Private Network* (VPN).”

O software do sistema de supervisão de tráfego permite efetuar configurações de ‘modo de visualização fixo’ e aplicar filtros de ‘máscaras de sombreamento’.

O tratamento de dados prevê a transmissão de um *feed* de imagens para o Centro de Comando e Controlo Operacional do Comando Metropolitano do Porto da Polícia de Segurança Pública (apenas para visualização e sem capacidade de operar câmaras e/ou retirar filtros e máscaras).

Não há referência na AIPD às medidas de mitigação dos riscos na segurança para os sistemas da PSP que acedem ao *feed* de imagens.

2.2. As imagens são visualizadas em tempo real em dois locais distintos, pertença do Município do Porto: no Centro de Gestão Integrada, sito na Rua da Constituição, e na Sala de Controlo de Tráfego, do edifício dos Paços do Concelho (cf. 5.2., da AIPD).

Na realidade, pelo menos no Centro de Gestão Integrada, há um *videowall*, composto por dez módulos, cada um transmitindo imagens de várias câmaras em simultâneo, estando a ser

visualizadas não apenas por agentes da Polícia Municipal, mas também por trabalhadores com competências nas áreas de proteção civil e ambiente.

A este propósito, importa notar que, havendo captação e transmissão de imagens com suscetibilidade de identificação das pessoas por elas abrangidas, o tratamento de dados pessoais realizados por entidades públicas em que se consubstancia a visualização das imagens tem de respeitar os princípios da proporcionalidade e da minimização dos dados pessoais – nos termos do artigo 266.º da Constituição da República Portuguesa, do artigo 7.º do Código do Procedimento Administrativo e da alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º do RGPD. De tais princípios decorre que as imagens apenas podem ser visualizadas por quem tem efetiva necessidade dessa visualização para efeito da prossecução das finalidades legitimamente visadas pelo sistema de supervisão de tráfego, numa lógica de *need to know*. É por demais evidente que, neste contexto, só teria necessidade de utilizar este sistema para a supervisão e gestão de tráfego quem tem essa função: a Polícia Municipal.

Na verdade, a atribuição de regulação do tráfego apenas vem especificada nos dois diplomas legais que definem as funções e poderes da Polícia Municipal – Lei n.º 19/2004, de 20 de maio, e Decreto-Lei n.º 13/2017, de 26 de janeiro –, já que no artigo 23.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, no elenco das atribuições municipais não cabe aquela função, que apenas vem implicitamente abarcada na referência à Polícia Municipal⁴.

Em suma, sendo certo que a utilização pela Polícia Municipal do sistema de supervisão de tráfego, tal como está concebido, não é legítima para as finalidades visadas, o impacto sobre a proteção de dados e a privacidade seria agravado se outras entidades ou serviços (*v.g.*, serviços de proteção civil ou ambiente) tivessem acesso às salas para onde as imagens são transmitidas.

⁴ Aliás, considerando que a finalidade principal do tratamento corresponde a uma função que legalmente apenas está, dentro do Município, atribuído à Polícia Municipal, não se compreende que, na AIPD (cf. ponto 1.3.), figurem como responsáveis internos pelo tratamento de dados pessoais a Divisão Municipal de Gestão da Mobilidade e Tráfego do Departamento da Mobilidade e Transportes da Direção Municipal de Mobilidade e Transportes, e a Divisão Municipal de Operação do CGI [Centro de Gestão Integrada] da Direção Municipal dos Serviços ao Município. O responsável interno pelo tratamento de dados pessoais só poderia ser, nos termos da lei, a Polícia Municipal.

Quanto à partilha das imagens com a Polícia de Segurança Pública (cf. 7.1. da AIPD), tendo em conta que tal está expressamente legitimado por lei, nos termos do artigo 2.º da Lei n.º 19/2004, de 20 de maio, e do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 13/2017, de 26 de janeiro, a CNPD nada tem a observar.

3. As medidas mitigadoras do impacto sobre a proteção de dados pessoais previstas na AIPD

Na AIPD são identificados riscos para a privacidade das pessoas abrangidas pela captação e transmissão de imagens pelo sistema de supervisão de tráfego do Município do Porto, prevendo-se ainda um conjunto de medidas adequadas a mitigar o impacto sobre a proteção de dados pessoais e sobre a privacidade.

Todavia, verifica-se, por um lado, que algumas dessas medidas, como se explicará de seguida, só são suscetíveis de aplicação às câmaras digitais e, embora se preveja a substituição futura das demais câmaras (analógicas) por digitais, tal apenas ocorrerá dentro de um período de tempo considerável (4 anos); por outro lado, mesmo quando tal ocorrer, continua a ser possível, com um grau de dificuldade reduzido, identificar, direta ou indiretamente (*v.g.*, matrícula), as pessoas abrangidas nas imagens. É o que em seguida se procura demonstrar.

Para além de o sistema não gravar imagens, o que diminui o impacto da utilização do sistema de supervisão de tráfego, prevê-se a adoção de pré-configurações no *software*, bem como de filtros de 'máscaras de sombreamento' (ponto 4.4. da AIPD). Não obstante, estas medidas só são aplicáveis às câmaras digitais. Ou seja, há pelo menos 68 câmaras que captam imagens da via pública e de edifícios circundantes, sem que estas medidas mitigadoras sejam suscetíveis de lhe ser aplicadas, e sem que se preveja a adoção de medidas mitigadoras de outra natureza, *v.g.*, barreiras físicas.

Portanto, em praticamente metade do sistema de supervisão de tráfego não está garantida a não identificabilidade, direta ou indireta, das pessoas, nem se preveem imediatamente medidas que diminuam o impacto sobre a privacidade das pessoas.

É certo que se refere, num espaço temporal de quatro anos, a substituição das câmaras analógicas, mas manifestamente não pode o sistema funcionar enquanto não garantir um razoável grau de dificuldade na identificação, direta ou indireta, das pessoas singulares abrangidas pelo raio de incidência das câmaras.

Acresce que, no ponto 4.4. da AIPD, refere-se um «*Manual Operacional “Regras, Normas de Execução e Estrutura de Procedimentos do Centro de Gestão Integrada”, onde está prevista a possibilidade de desativação do filtro das ‘máscaras de sombreamento’ e do ‘modo de visualização fixo’ quando estiver manifestamente comprovado o benefício e superior interesse da população*». Ora, o reconhecimento desta possibilidade esvazia o efeito das medidas mitigadoras, sobretudo pelos termos genéricos e imprecisos com que vem prevista.

Desde logo, é duvidosa a necessidade de ver com especial acuidade as zonas protegidas por tais soluções, porque em princípio corresponderão a edifícios e não a vias públicas. Sobretudo porque as situações exemplificadas de benefício e superior interesse da população se prendem com acidentes rodoviários, que evidentemente ocorrem na via pública. E mesmo nesses casos, é duvidosa a necessidade de visionamento das imagens, até pela existência de mecanismos, já legalmente previstos, para acionar os meios de socorro. De resto, as restantes situações (proteção de pessoas e bens e ambiente), como referimos supra, não podem ser tuteladas por este sistema de supervisão de tráfego.

Além disso, está também prevista a possibilidade de ampliação das imagens e de movimentação das câmaras tanto para os lados, como para cima e para baixo («Pan, Tilt e Zoom»)⁵, o que torna ainda mais invasiva a utilização deste sistema. Basta pensar que o *zoom* tanto se aplica numa situação de um acidente de trânsito, como sobre a entrada de um edifício ou uma janela de uma casa. A CNPD conclui assim que a ampliação de imagens e a possibilidade de movimentar as câmaras acentua o risco para a privacidade, ao facilitar a identificação, direta ou indireta, das pessoas singulares (e até, no limite a rastreabilidade do seu comportamento, ao contrário do que se sustenta no ponto 3.9. da AIPD).

Ademais, apesar de se indicar que não há gravação de imagens e que as máquinas não têm dispositivos externos de gravação e as portas USB estão barradas, o sistema não previne a hipótese de realizar capturas de ecrã. Para limitar o impacto dessa possibilidade, prevê-se uma rotina de limpeza diária das máquinas, após o *log out* do utilizador (cf. 4.11. da AIPD).

⁵ Cf. ponto 3.1., páginas 11 e 13, e ponto 4.9. da AIPD.

Contudo, apesar de as máquinas não terem ligação à Internet, o AIPD é omissivo quanto à possibilidade de utilização de tecnologia de *Bluetooth* para, por exemplo, mandar imprimir as imagens.

Por outro lado, não está definida qualquer política relativa à utilização de dispositivos eletrónicos móveis dentro das salas de visualização das imagens, o que torna possível a captura de imagens (fotos ou vídeos) e a sua ulterior divulgação indevida.

Finalmente, de acordo com o ponto 9.3. da AIPD, não existem ainda controlos físicos de acesso à sala de controlo de tráfego sita nos Paços do Concelho, o que não é aceitável.

Em suma, apesar das medidas previstas no AIPD, o sistema de supervisão de tráfego do Município do Porto apresenta ainda riscos significativos para a privacidade e para a proteção dos dados pessoais, não afastando a possibilidade de identificação das pessoas nem o rastreamento do seu comportamento.

III. Conclusão

Com os fundamentos acima expostos, e ao abrigo dos poderes conferidos pelo n.º 2 do artigo 36.º, pelas alíneas *a)* e *d)* do n.º 2 do artigo 58.º e pela alínea *a)* do n.º 3 do artigo 58.º do RGPD, a CNPD:

1. Adverte o Município do Porto para o facto de não ser legítimo, face às finalidades declaradas e que são lícitas no quadro das atribuições do Município do Porto, a utilização do sistema de supervisão de tráfego deste Município para a captação e transmissão de imagens com possibilidade de identificação, direta ou indireta, das pessoas singulares abrangidas pelas câmaras, uma vez que a identificação dos veículos onde as mesmas circulem e a identificação ou identificabilidade das pessoas não é necessária àquelas finalidades, nos termos do artigo 266.º da Constituição da República Portuguesa, do artigo 7.º do Código do Procedimento Administrativo, e da alínea *c)* do n.º 1 do artigo 5.º do RGPD;
2. Conclui que, apenas na medida em que se garanta, através da adoção e generalização a todo o sistema de supervisão de tráfego de um conjunto de medidas mitigadoras, a

não identificabilidade das pessoas singulares abarcadas pelas câmaras – ou, pelo menos, que se garanta que essa identificabilidade seja residual – é que a utilização daquele sistema não é violadora do regime jurídico de proteção de dados pessoais; e, assim,

3. Recomenda:

- i.* A definição, através de *software* específico, por pré-configuração, de modos de visualização fixos, com combinações de orientação e nível de zoom pré-definido, impedindo a visualização de imagens que possibilite identificar quer as matrículas, quer as pessoas que sejam abrangidas pelo raio de ação das câmaras;
 - ii.* A aplicação de máscaras lógicas que impeçam a visualização do interior dos edifícios de habitação ou de outros edifícios em que seja de garantir a reserva quanto à sua frequência (*v.g.*, escolas, igrejas, etc.), sem possibilidade de os utilizadores as desativarem;
 - iii.* A parametrização de *logs* de alteração das configurações supra indicadas, a fim de ser detetável eventual adulteração das medidas de redução do impacto na privacidade;
 - iv.* A aplicação de barreiras físicas nas câmaras analógicas que garanta o mesmo resultado indicado na subalínea *ii.*;
 - v.* Adoção de mecanismo de controlo do acesso às salas de transmissão das imagens, de modo a garantir, que apenas os trabalhadores devidamente credenciados têm acesso ao sistema.
4. Após a adoção destas medidas ou de outras com resultados equivalentes, entende a CNPD não existir um tratamento de dados pessoais, não impondo por isso qualquer restrição ao funcionamento do Sistema de Supervisão de Tráfego do Município do Porto, a ser utilizado pela Polícia Municipal e pelos serviços de proteção civil.
5. Na medida em que o sistema tem na sua génese capacidade para processar imagens com dados pessoais, chama-se a atenção para o facto de caber à CNPD, na qualidade

de autoridade nacional que tem como atribuição supervisionar o cumprimento das disposições legais e regulamentares em matéria de proteção de dados pessoais, o poder de, a qualquer momento, fiscalizar o funcionamento deste sistema e garantir que os limites e condições acima elencados são respeitados.

Aprovada na reunião plenária de 10 de dezembro de 2019.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Filipa Calvão', written in a cursive style.

Filipa Calvão (Presidente)