



Stanovisko k měření rychlosti vozidel obecní policií z neoznačeného vozidla

Ministerstvo vnitra, odbor bezpečnostní politiky obdržel podání týkající se možného porušení § 27a odst. 1 písm. c) zákona o obecní policii v souvislosti s výkonem oprávnění obecní policie při měření rychlosti vozidel.

Ministerstvo vnitra, odbor bezpečnostní politiky, prověřil podání, přičemž byly zjištěny tyto skutečnosti:

1)

Měření rychlosti vozidel v obci probíhá, z technického hlediska, několika způsoby, mezi něž spadá i použití tzv. stacionárních měřících zařízení za účelem uvedeným v § 125f odst. 2 č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (objektivní odpovědnost provozovatele silničního vozidla za přestupek). V souladu s níže uvedenou judikaturou Nejvyššího správního soudu, lze za stacionární měřící zařízení považovat i pevnou instalaci měřícího zařízení do silničního motorového vozidla ve vlastnictví obce, které slouží rovněž i ke kalibraci dalších měřících zařízení a k výkonu obslužných činností spojených s realizací zákonného oprávnění obecní policie měřit rychlost vozidel.

2)

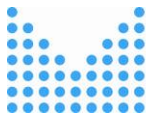
V souladu se zákonem o silničním provozu probíhá, ze strany obecní policie, měření rychlosti vozidel na místech, určených Policií České republiky, a to v součinnosti s tímto bezpečnostním sborem.

3)

Samotné měření rychlosti probíhalo tak, že příslušný odborně způsobilý strážník umístil vždy dotčené silniční motorové vozidlo na místo určené Policií České republiky, spustil automatické měřící zařízení umístěné v dotčeném vozidle, vozidlo opustil a dále nijak nezasahoval do automatizovaného procesu měření rychlosti vozidel. Stacionární měřící zařízení tak bylo provozováno bez obsluhy. Po skončení měření rychlosti vozidel, tedy po uplynutí stanoveného časového úseku, se pak odborně způsobilý strážník dostavil k předmětnému vozidlu, provedl stažení dat z měřícího zařízení a bez jakéhokoliv zásahu do záznamu/zpracování osobních údajů řidičů vozidel tato předal, stanoveným způsobem, Městskému úřadu, odboru správních činností.

Závěr

Ministerstvo vnitra, odbor bezpečnostní politiky, po posouzení všech dostupných informací konstatuje:



- v daném případě je nutno považovat silniční motorové vozidlo používané k měření rychlosti vozidel na místech určených Policií České republiky za automatizované stacionární měřicí zařízení, jehož provoz (zpracování osobních údajů) není spojen s fyzickou přítomností strážníka (ani žádné jiné osoby) resp. s přímým výkonem povinností a oprávnění strážníka podle zákona o obecní policii nebo podle jiného zákona,

- na uvedenou situaci, z pohledu pojetí toho, co lze považovat za stacionární automatizované zařízení určené k měření rychlosti vozidel, se vztahuje judikatura Nejvyššího správního soudu, konkrétně zejména tyto rozsudky:

- 7 As 129/2013-27 ze dne 30. 4. 2014,
- 7 As 282/2016-38 ze dne 13. 4. 2017,
- 9 As 273/2016-48 ze dne 20. 7. 2017,
- 9 As 213/2017-37 ze dne 31. 5. 2018,
- 9 As 220/2018-70 ze dne 27. 9. 2018.

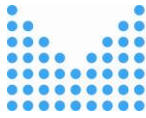
- ze zmíněné judikatury pak mimo jiné plyne, že

„...[5] Žádný právní předpis nedefinuje to, co se rozumí ATP používaným bez obsluhy, jak plyne také z judikatury krajského i Nejvyššího správního soudu. Bude se jednat především o technické prostředky trvale nainstalované a zpravidla pevně zabudované na určitém místě, které nevyžadují přítomnost obsluhujícího personálu. Takové měřidlo je obsluhou toliko umístěno, nainstalováno, případně spuštěno, avšak samotné měření již probíhá automaticky bez toho, aby obsluha takové zařízení ovládala. Charakter ATP je tak dán automatizovaným měřením, které probíhá bez vlivu obsluhy.

[6] Pro posouzení toho, zda se jedná o ATP, je zcela nerozhodné, že se jedná o rychloměr, který lze používat pouze v souladu s návodem k obsluze (u každého přístroje je nutno při nastavení, resp. uvedení do provozu, dbát na dodržení podmínek výrobcem uvedených v návodu k obsluze), i to, že dle záznamu o měření byl rychloměr nastaven konkrétní osobou, jejíž jméno je v záznamu uvedeno (neboť každý silniční radar někdo musí nastavit bez ohledu na to, zda je umístěn na mytné bráně, pevném stálém stanovišti u silnice, nebo je umístěn ad hoc). Podstatné je pouze to, zda je rychloměr schopen fungovat samostatně, tedy automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy. ...

[8] To, že obsluha rychloměru nastaví, ustaví do správné polohy, vybírá měřicí stanoviště apod. je pro způsob měření (automaticky nebo manuální režim) zcela irrelevantní. Takovou argumentaci by bylo možné následně vztáhnout k jakémukoliv rychloměru, protože každý (i stacionární) rychloměr musí někdo nastavit, upravit do správné polohy a dokonce i vybrat měřicí stanoviště. Jinak by za ATP bylo možno *ad absurdum* považovat pouze takový rychloměr, který se sám nastaví, ustaví do správné polohy a dokonce si vybere samostatně měřicí stanoviště, což ani při současném technologickém pokroku není reálně představitelné.

[9] Nelze rozlišovat mezi ATP na základě toho, zda jsou nastaveny jen jednou a následně se stále nachází na jediném místě nebo jsou opakovaně nastavovány a umisťovány na rozličných stanovištích. Jediným dělicím kritériem je režim měření, tedy automatický, kdy jsou snímána



veškerá projíždějící vozidla a zaznamenávána jejich rychlost, a manuální, kdy výběr měřeného vozu a měření rychlosti provádí sama obsluha rychloměru. ...

[11] Samotný „stativ“, na kterém je radar umístěn, je nepodstatný. Mezi stranami je nesporné, že byl použit radar Ramer AD9T. Stejný rychloměr typu Ramer AD9 může být umístěn v pevné „budce“ u silnice, na mýtné bráně, na trojnožce, nebo v zavazadlovém prostoru služebního vozidla. Nic z toho ale nevypovídá o tom, jak tento rychloměr měří, a je holým nesmyslem rozlišovat při definici ATP např. mezi stejnými rychloměry typu Ramer AD9 podle toho, jak jsou nainstalovány.

V souladu se stanoviskem ministerstva dopravy sp. zn. 102/2013-160-OST/4 jsou ATP technické prostředky trvale nainstalované, projektované a zabudované do určitého prostoru. Bez obsluhy znamená, že zařízení je spouštěno a uváděno do klidu automaticky, nebo dálkovým či manuálním způsobem, ale průběžná operativní obsluha na místě v konkrétním čase a zásah do výběru kontrolovaných vozidel jsou vyloučeny. Oznámení jednotlivých vozidel, jejichž řidiči maximální dovolenou rychlost překročili, tvoří nepřerušovanou řadu ve stanoveném čase. K uznání zařízení za automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy nepostačí, že se bude jednat o přístroj stejné konstrukční a technologické vybavenosti jako pevně zabudovaný měřič ve stacionárním zařízení. Podmínkou je také skutečnost, že identita řidiče v daném okamžiku není zjištělná, to znamená, že na kontrolovaném místě není zřízeno kontrolní stanoviště a kontrolované vozidlo není zastavováno a jeho řidič zjištěn. A přesně tyto požadavky byly v nyní projednávané věci naplněny, jak bylo v průběhu řízení jasně prokázáno.“.

- s ohledem na výše uvedené tedy nemusí být předmětné silniční motorové vozidlo opatřeno stanovenými jednotnými prvky označení dopravních prostředků obecní policie v souladu s vyhláškou č. 418/2008 Sb., kterou se provádí zákon o obecní policii; jinak řečeno, v tomto případě je nutno dotčené silniční motorové vozidlo považovat za jakoukoliv „jinou schránku, obal atd...“ sloužící k ochraně dotčeného měřícího zařízení před povětrnostními vlivy nebo před jinými případnými zásahy, která rovněž nemusí být opatřena stanovenými jednotnými prvky označení dopravního prostředku obecní policie nebo stejnokroje strážníka.

Měření rychlosti vozidel prováděné obecní policií za této situace tudíž není v rozporu s právním řádem České republiky. Postupem obecní policie nedošlo k porušení § 27a odst. 1 písm. c) zákona o obecní policii.

19. 7. 2021