

# Použitelnost záznamu z kamerového systému jako důkazu v řízení o přestupku<sup>1)</sup>

## I. Úvodem

K tomu aby správní orgán mohl obviněného z přestupku uznat vinným a potrestat, musí nashromáždit takové důkazy, na jejichž základě je možné nade vší rozumnou pochybnost vystavět závěr o vině. To vlastně znamená, že se musí přenést v čase do minulosti a zjistit, co se ve skutečnosti stalo, neboť jen důkaz vítězí nad domněnkou.<sup>2)</sup>

K opatření, resp. provedení důkazů pak nabízí platná právní úprava několik důkazních prostředků, které jsou vhodné ke zjištění stavu věci. Podle § 51 odst. 1 ve spojení s § 53 až 56 správního řádu<sup>3)</sup> jde zejména o důkaz listinou, důkaz ohledáním, důkaz svědeckou výpovědí a důkaz znaleckým posudkem. Vzhledem k tomu, že nejde o výčet taxativní, jsou v zásadě přípustné i důkazní prostředky jiné. Např. podle § 82 odst. 1 „nového“ přestupkového zákona<sup>4)</sup> správní orgán v některých případech může a v některých případech dokonce musí provést výslech obviněného. Oproti tomu třeba důkaz úředním záznamem o podání vysvětlení sepsaným podle § 61 odst. 2 zákona o Policii ČR<sup>5)</sup>, § 137 odst. 4 správního řádu či dle někdejšího § 60 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích je v zásadě nepřístupný<sup>6)</sup>; to nicméně neznamená, že úřední záznamy jako takové, tedy nejen úřední záznamy o podání vysvětlení, nemohou být jedním z podkladů pro vydání rozhodnutí (viz např. rozsudek NSS ze dne 4. 2. 2015, sp. zn. 3 As 155/2014). K přípustnosti úředních záznamů v řízení o přestupku je navíc možno dodat, že judikatura NSS se v této záležitosti v průběhu let postupně vyvíjela, a tak například závěry uvedené v dřívějších rozsudcích ze dne 22. 1. 2009, sp. zn. 1 As 96/2008, a ze dne 9. 9. 2010, sp. zn. 1 As 34/2010,

<sup>1)</sup> Příspěvek je publikací části závěrů připravované práce autora na téma přípustnosti vybraných elektronických důkazů ve správním trestání.

<sup>2)</sup> Obdobně in STRAKOŠ, J., KROUPOVÁ, P.: *Základy správního trestání*. 3. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Institut pro veřejnou správu Praha, 2019, s. 85.

<sup>3)</sup> Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“).

<sup>4)</sup> Tj. zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v platném znění.

<sup>5)</sup> Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o Policii ČR“).

<sup>6)</sup> K tomu viz např. bod 20 rozsudku Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 29. 4. 2014, sp. zn. 8 As 105/2013, či podobně rozsudek NSS ze dne 20. 9. 2017, sp. zn. 4 As 135/2017.

o absolutní nepoužitelnosti úředních záznamů o přestupku jako „důkazu“ v řízení o přestupku modifikovala do té míry, že listiny předložené Policií ČR postačují k postihu pachatele přestupku, pokud nejsou v řízení před správním orgánem zpochybněny. I k tomu však později NSS ještě dodal, že úřední záznam je možné použít jako podklad pro rozhodnutí jen za podmínky, že skutkový závěr nespočívá pouze na něm (viz rozsudek NSS ze dne 14. 3. 2019, sp. zn. 3 As 231/2017) a že úřední záznam ani oznámení přestupku nelze použít jako rozhodující důkazy (viz rozsudek NSS ze dne 14. 3. 2019, sp. zn. 1 As 391/2018); zde lze mimochodem zaznamenat jistý rozdíl od trestního řízení, ve kterém je za určitých podmínek i úřední záznam jako důkaz připuštěn [viz § 158 odst. 6, § 211 odst. 6 a § 314d odst. 2 zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů]. A pro úplnost ve vztahu k otázce přípustnosti úředního záznamu o změření rychlosti vozidla pomocí rychloměru je pak možno upozornit na rozsudky NSS ze dne 18. 9. 2018, sp. zn. 7 As 293/2018, ze dne 16. 5. 2017, sp. zn. 1 As 53/2017, či ze dne 20. 9. 2017, sp. zn. 4 As 135/2017, z nichž v podstatě souhrnně vyplývá závěr, že pouze úřední záznam o podání vysvětlení nelze použít jako důkaz, to se však netýká jakéhokoliv jiného úředního záznamu (dále viz například rozsudek NSS ze dne 16. 7. 2020, sp. zn. 3 As 185/2018, rozsudek NSS ze dne 16. 6. 2016, sp. zn. 6 As 73/2016, nebo ze dne 26. 4. 2013, sp. zn. 4 As 17/2012).

Zajisté lze však shodu spatřovat v tom, že v zástupu všech možných důkazů jsou nenahraditelnými především ty, které mohou mít největší vypovídací (informační) hodnotu. K těm právě náleží i záznamy z kamer, resp. snímky či video sekvence, které mnohdy zachycují pachatele přímo při činu, popř. správnímu orgánu poskytují řadu jiných, užitečných informací. Přestože k opatřování dalších důležitých informací pro řízení mohou být neméně významné i jiné „lapací“ technologie, které jsou schopny účinně přispět k odhalování protiprávní činnosti a tím správnímu orgánu poskytnout silný podklad pro správní rozhodnutí (krásným příkladem tu budiž nedávný případ zemědělce z Tachovska, který vyzrál na zloděje balíků sena tím, že do nich instaloval GPS lokátory<sup>7)</sup>), strategickým cílem mého příspěvku je přednostně pojednat o výstupech z optických nebo audiovizuálních systémů určených pro detekci přestupků a o jejich možných úskalích,<sup>8)</sup> tj. zda podle okolností případů vůbec mohou mít hodnotu důkazu, např. jde o problém autentičnosti záznamu (na autentičnost záznamu totiž může mít vliv

---

<sup>7)</sup> Viz Zemědělec z Tachovska vyzrál na zloděje sena. Díky ukrytým GPS lokátorům ví, kde je hledat. *iRozhlas* [online]. © 1997-2020 Český rozhlas [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/seno-kradeze-gps-lokator\\_1907100805\\_haf](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/seno-kradeze-gps-lokator_1907100805_haf).

<sup>8)</sup> Např. konflikt s jinými právy při pořízení záznamu. Kamery totiž představují velmi invazivní prostředek do našeho soukromí, našich osobnostních práv; k tomu viz např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 10. 2012, sp. zn. 22 Cdo 583/2011 – obtěžování pohledem jako imise (soustavným fotografováním či filmováním). Z pohledu ochrany osobních údajů se každé provozování kamerového systému se záznamem fyzické osoby navíc považuje za zpracování osobních údajů, nejde-li přirozeně o záznamy, na kterých fyzické osoby nejsou.

řada faktorů, např. jeho zkopírování na jiné médium; zkopírování může ohrozit nejen kvalitu záznamu, ale způsobit i časový posun kamerou zaznamenaného bezpečnostního incidentu) nebo problém jeho uložení na pevném disku či cloudovém úložišti a prodlení jeho správy. S ohledem na šíři tématu nicméně upřesňuji, že pozornost bude zaměřena především na využívání záznamů z dopravních kamerových systémů pro účely přestupkového řízení jako důkazu a na vybrané problémy, které s tímto tématem souvisejí, pohledem recentní judikatury.

## II. Kamerové systémy k detekci přestupků využívané v České republice (se zaměřením na dopravu)

Kamerovým systémem obvykle rozumíme automatický systém, který je schopný pořizovat a uchovávat obrazové, zvukové či jiné záznamy z míst, která jsou kamerami sledována.<sup>9)</sup> V procesu předcházení či odhalování kriminality, ať už drobné či závažné, jde o nenahraditelného pomocníka, resp. poskytovatele informací rozmanitého druhu.

Kritériem členění může být např. okolnost, kdo tento systém provozuje, *ergo* využívá; zda je to obecní policie, státní policie, město nebo nějaký soukromý subjekt. Tato okolnost může mít zcela zásadní vliv na použitelnost kamerového záznamu jako důkazu v řízení o přestupku.

1) K detekci přestupků pochopitelně slouží především systémy provozované orgány veřejné moci, konkrétně státní policií<sup>10)</sup>, příp. v omezenějším rozsahu obecní policií. To však ještě nevylučuje možnost, aby si i soukromý subjekt, dneska nejčastěji za pomoci palubových kamer tzv. *dashboard cams* – malých kamer obvykle umístěovaných v autě na čelní skla (k nim viz dále) – zaznamenal např. viníka nehody<sup>11)</sup> anebo aby si prostřednictvím vlastního stacionárního kamerového systému nainstalovaného typicky na domě zabezpečil ochranu svého majetku před vandaly, byť je třeba připomenout, že v obou právě zmiňovaných příkladech bude nesmírně záležet také na tom, jak bude kamera použita, resp. jak budou kamery nainstalovány, a samozřejmě koho či jaká prostranství budou snímat.<sup>12)</sup> Z pohledu přípustnosti takového záznamu

---

<sup>9)</sup> Obdobně viz Kamerové systémy a Legislativa. *Securia.cz* [online]. © 2015 Securia.cz [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: <https://securia.cz/informace-o-bezpecnostnich-systemech/85-kamerove-systemy-a-legislativa>.

<sup>10)</sup> Podle § 62 odst. 1 zákona o Policii ČR *policie může, je-li to nezbytné pro plnění jejích úkolů, pořizovat zvukové, obrazové nebo jiné záznamy osob a věcí nacházejících se na místech veřejně přístupných a zvukové, obrazové nebo jiné záznamy o průběhu úkonu.*

<sup>11)</sup> Buď dodejme, že např. v Rakousku platí zákaz pořizovat z vozu soukromé videozáznamy veřejného prostranství pod pokutou 10.000 eur; příp. až 25.000 eur v případě opakovaného porušení zákazu.

<sup>12)</sup> Krásným příkladem tu budiž kauza Ryneš, řešená jak tuzemskými soudy (viz rozsudek NSS ze dne 25. 2. 2015, sp. zn. 1 As 113/2012), tak Evropským soudním dvorem (viz rozsudek ze dne 11. 12. 2014, C-212/13) - k ní např. MÍŠEK, J.: Kauza Ryneš. *Revue pro právo a technologie*. 2015, roč. 6, č. 11, s. 67-75. Popř. dále kauza Ekolo.cz (viz rozsudek NSS ze dne 8. 6. 2016, sp. zn. 3 As 118/2015), v níž šlo o to, že společnost Ekolo.cz s.r.o. na svém Facebookovém profilu zveřejnila fotografii ze záznamu kamerového systému, na které byla zachycena osoba podezřelá z krádeže kola. Ke kauze viz KASL, F. a kol.: Přehled aktuální judikatury II/2016. *Revue pro právo a technologie*. 2016, roč. 7, č. 14, s. 67-68.

jako důkazu je proto prioritně podstatná povaha záznamu a dále okolnost, zda při jeho obstarání a předložení správnímu orgánu byly dodrženy zákonné požadavky.

Bude-li záznam pořízen soukromou osobou, bude nutné řešit jeho použitelnost předně z důvodu jeho možné kolize s jinými právy. Tato kolize se řeší provedením testu proporcionality<sup>13)</sup>, který představuje posuzování míry vhodnosti, potřebnosti a přiměřenosti zásahu. Navíc lze dodat, že aktuálně na provedení testu mohou mít vliv pokyny Evropského sboru pro ochranu osobních údajů („EDPB“) ke kamerám a kamerovým systémům.<sup>14)</sup> Podle mého názoru, zde však nadále platí závěr NSS, podle něhož pořízení takového záznamu a jeho předložení jako případného důkazu správnímu orgánu automaticky neznamená, že jde o důkaz nezákonný, a to i v případě, je-li kamerový systém, z něhož pochází posuzovaný záznam, provozován bez oznámení Úřadu pro ochranu osobních údajů („ÚOOÚ“).<sup>15)</sup> To se však týká pouze situace, pořizuje-li záznam soukromá osoba. Pořídí-li totiž záznam orgán veřejné moci, zde je již chybovost v zásadě vyloučena<sup>16)</sup> (zde patrně ani nehrozí, resp. doufám v to, že by záznam mohl být např. upraven pomocí softwaru FakeApp, který dokáže nahradit obličej jednoho člověka obličejem někoho jiného).

2) Dalším hlediskem členění kamerových systémů, což samozřejmě souvisí s již výše uvedeným, může být, k čemu, resp. k jakému účelu konkrétně tyto systémy slouží, tj. jakou oblast mají vlastně monitorovat, zabezpečovat a zda jsou životaschopné samy právě díky autonomnímu softwaru, anebo

---

<sup>13)</sup> Kupříkladu správní orgán musí *ex ante factum* zvážit, zda veřejný zájem jím sledovaný převažuje nad veřejným zájmem na ochraně soukromí, jehož odnoží je i ochrana osobních údajů. K tomu např. rozsudek NSS ze dne 20. 12. 2017, sp. zn. 10 As 245/2016, k zákazu nepřetržitého monitoringu řidiče a stevarda z důvodů prevence ochrany zdraví, majetku a života personálu i cestujících za pomoci kamerového systému umístěného v kabině autobusu ze strany jejich zaměstnavatele, společnosti STUDENT AGENCY.

<sup>14)</sup> Tyto pokyny, známé jako „Guidelines 3/2019 on processing of personal data through video devices“, přijaté dne 29. 1. 2020, jsou dostupné na webových stránkách EDPB: [https://edpb.europa.eu/sites/edpb/files/files/file1/edpb\\_guidelines\\_201903\\_video\\_devices\\_en\\_0.pdf](https://edpb.europa.eu/sites/edpb/files/files/file1/edpb_guidelines_201903_video_devices_en_0.pdf).

<sup>15)</sup> Dle rozsudku NSS ze dne 18. 11. 2011, sp. zn. 2 As 45/2010. K němu je však nutno uvést následující: do přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů), tzv. „GDPR“ byla v ČR registrační povinnost kamerového systému u ÚOOÚ.

<sup>16)</sup> V této souvislosti lze odkázat např. na rozsudek NSS ze dne 2. 8. 2013, sp. zn. 4 As 28/2013, v němž byl zmíněným soudem za nezákonný důkaz označen audiovizuální záznam pořízený policistou ve službě na jeho soukromý mobilní telefon, který byl správnímu orgánu předložen po několika měsících, aniž by do té doby byla jakkoli úředně zaznamenána jeho existence (ani v oznámení o přestupku nebyl pořízený obrazový a zvukový záznam nijak zmíněn, záznam nebyl evidován, uchováván a zabezpečen Policií ČR, naopak ještě několik měsíců po jeho pořízení s ním disponoval jeho pořizovatel – policista, který jej měl uložený ve svém soukromém mobilním telefonu). Pokud by však policista pořídil záznam na mobilní telefon a okamžitě by jej při zpracování zařadil do spisového materiálu, šlo by o postup *lege artis*.

zda fungují jen s něčí pomocí (tj. manuálně). Určení, zda je kamerový systém automatem, totiž může být zásadní např. z pohledu, zda došlo k naplnění skutkové podstaty přestupku provozovatele vozidla, je-li odpovědnost provozovatele vozidla podmíněna mimo jiné tím, že porušení pravidel silničního provozu bylo zjištěno automatem (viz rozsudek NSS ze dne 23. 4. 2020, sp. zn. 8 As 197/2018). Může jít o kamerové systémy přímo určené k zabezpečení veřejného pořádku na úseku silničního provozu, což jsou nejen městské kamerové systémy s rychloměry, ale třeba i jejich nefunkční makety, v podstatě „falešné kamery“ mající za úkol preventivně působit na motoristy (v Singapuru např. zvýrazněny jasně oranžovou barvou, aby je řidiči co nejvíce viděli<sup>17)</sup>). Popř. může jít o systémy, s nimiž na obdobné bázi za účelem monitoringu řidičů a zlepšení dopravní situace pracují drony<sup>18)</sup>, byť zrovna u těchto systémů se jako možný problém objevuje, že záběry jsou často pořízeny z velké výšky s malým rozlišením, což má pochopitelně vliv na důkazní sílu záznamu (např. je nečitelná SPZ). V tomto ohledu jsou už mnohem zajímavější záznamy z již zmiňovaných minikamer (*dashboard cams*) umístěných v autech. Tyto minikamerky se totiž vyznačují zpravidla vysokým rozlišením, kvalitním záznamem pořízeným i v noci a disponují také senzory, které umožňují pořízenou nahrávku uzamknout, aby nedošlo k jejímu poškození. K jejich (ne)použitelnosti jako „důkazu“ v řízení (přestupkovém či trestním) dnes existuje také poměrně zajímavá judikatura napříč Evropou. Zatímco v „trestních procesech“ tyto záznamy judikatura zpravidla nepřipouští pro jejich rozpor s předpisy na ochranu osobních údajů, v řízeních o náhradě škody ano. Kupříkladu podle rozsudku švýcarského federálního soudu 6B\_1188/2018 ze dne 26. 9. 2019 (dostupný z: <https://www.bger.ch>), záznam z této kamery pořízený soukromou osobou – účastníkem silničního provozu – prokazující vinu jiného účastníka silničního provozu nelze použít jako důkaz v trestním řízení, byl-li pořízen „utajeně“, tedy v rozporu s čl. 4 odst. 4 federálního zákona o ochraně údajů (Bundesgesetz über den Datenschutz – „DSG“). Naproti tomu podle rozsudku německého Spolkového soudního dvora (BGH) v Karlsruhe ze dne 15. 5. 2018, VI ZR 233/17<sup>19)</sup>, i když záznamy z těchto autokamer byly pořízeny v rozporu s § 6b spolkového zákona o ochraně údajů (Bundesdatenschutzgesetz – „BDSG“), jejich použití v civilních procesech, týkajících se dopravních nehod (náhrady škody), je povoleno. Německá judikatura ovšem připouští použití záznamů z „dash cams“ jako důkazu i při řešení závažných dopravních přestupků,

<sup>17)</sup> BASU, M.: Singapore use crime hotspots to plan traffic cameras. New kind of cameras to curb speeding violations. *GovInsider.asia* [online]. © 2018 GovInsider [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: <https://govinsider.asia/smart-gov/singapore-uses-crime-hotspots-to-plan-traffic-cameras/>.

<sup>18)</sup> Viz Policejní drony sledují nepovolené stanování nebo řidiče, kteří vjíždí, kam nemají. *Technika je stále dokonalejší. Česká televize* [online]. Česká televize © 1996-2020 [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2925173-policejni-drony-sleduji-nepovolenne-stanovani-nebo-ridice-kteri-vjizdi-kam-nemajifbclid=IwAR12ER7ZLSE78cYkZrCM8FH7KGjKwNsvnpQ3P1-f3pFtwWa1XhQZq0aGBSo>.

<sup>19)</sup> Dostupný z: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&nr=85141&pos=0&anz=1>.



jak vyplývá např. z rozsudku Vrchního zemského soudu (OLG) ve Stuttgartu ze dne 4. 5. 2016, 4 Ss 543/15 (dostupný z: <https://openjur.de/u/891562.html>). Obdobné tendence lze přitom zaznamenat i na Slovensku, čemuž dopomohl poměrně nedávný případ tří polských řidičů, kteří svou bezohlednou jízdou způsobili v Dolním Kubíně hromadnou autonehodu se smrtelnými zraněními.<sup>20)</sup>

Dále může jít rovněž o systémy, které monitorují určité oblasti, např. životní prostředí, které přímo neslouží k odhalování přestupků; zde může být řeč o fotopastech, které jsou specifickým druhem kamerového systému vhodným nejen ke sledování zvěře, ale třeba i k odhalování původců černých skládek.

Může se však jednat také o cílený monitoring neveřejných prostranství či soukromých objektů za pomoci bezpečnostních kamer (*Closed-circuit television* – „CCTV“ nebo proprietárních autonomních bezpečnostních robotů). Zde je vhodné poznamenat, že instalace průmyslové kamery a záznam jejím prostřednictvím získaný sám o sobě nenaplní znaky porušení ústavně zaručeného práva na ochranu soukromí.<sup>21)</sup>

Futuristickou „lahůdku“ pak představují zejména IP kamery, specializující se na sběr biometrických údajů. V této souvislosti je aktuálně řeč hlavně o technologiích rozpoznávání obličejů (*facial recognition system*), které jsou dnes hojně využívány např. v Singapuru<sup>22)</sup> nebo v Číně. Jen pro zajímavost stojí za zmínku, že Čína, jež vybudovala v podstatě největší světovou kamerovou monitorovací síť, zabudovala kamery s touto technologií i do brýlí čínské policie (což je, vpravdě řečeno, kuriózní příklad tzv. „body-worn cameras“, které častěji nosí i policisté v Evropě).<sup>23)</sup> V našich končinách o zavedení této technologie, která by sloužila k rychlejší detekci nebezpečných jedinců, již uvažovala např. Městská policie hl. m. Prahy<sup>24)</sup> a uvažovalo se o ní též v souvislosti se zabezpečením veřejného pořádku na stadionech. Přestože v některých státech USA je tato technologie zcela běžně využívána kupř. provozovateli kasín a u nás se s ní lze setkat např. v některých typech smartphonů nebo na Letišti Václava Havla v Praze, k využívání této technologie na stadionech není nakloněn český ÚOOÚ.<sup>25)</sup> S tímto postojem se osobně

<sup>20)</sup> Viz <https://myliptov.sme.sk/c/22006013/zaznam-z-autokamery-majitel-nesmie-zverejnit.html>.

<sup>21)</sup> Viz usnesení Ústavního soudu ze dne 8. 2. 2010, sp. zn. IV. ÚS 2425/09.

<sup>22)</sup> LIN, Ch. J.: Singapore to use facial recognition for national digital identity. The country will use biometrics, such as fingerprint, facial and voice recognition, for the new digital identity. *GovInsider.asia* [online]. © 2018 GovInsider [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: <https://govinsider.asia/connected-gov/singapore-to-use-facial-recognition-for-national-digital-identity/>.

<sup>23)</sup> Chinese police get facial recognition glasses. *Nakedsecurity.sophos* [online]. © 1997 – 2019 Sophos Ltd. [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: <https://nakedsecurity.sophos.com/2018/02/09/chinese-police-get-facial-recognition-glasses/>.

<sup>24)</sup> Viz Pražská policie chce testovat technologii rozpoznávání obličejů. Schválit to musí magistrát. *Lidovky.cz* [online]. Lidovky.cz © MAFRA, a.s., ISSN 1213-1385 [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/domov/prazska-policie-by-rada-testovala-technologie-rozpoznavani-obliceju-schvalit-to-musi-magistratA191120\\_085159\\_ln\\_domov\\_rkj](https://www.lidovky.cz/domov/prazska-policie-by-rada-testovala-technologie-rozpoznavani-obliceju-schvalit-to-musi-magistratA191120_085159_ln_domov_rkj).

<sup>25)</sup> Viz stanovisko ÚOOÚ ze dne 16. 8. 2019 k biometrické identifikaci nežádoucích osob na fotbalových stadionech, které je dostupné z adresy: [https://www.uoou.cz/vismo/dokumenty2.asp?id\\_org=200144&id=35541&n=uouu%2Dk%2Dbiometricke%2Didentifikaci%2Dnezhadoucich%2Dosob%2Dna%2Dfotbalovych%2Dstadionech&p1=1099](https://www.uoou.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=200144&id=35541&n=uouu%2Dk%2Dbiometricke%2Didentifikaci%2Dnezhadoucich%2Dosob%2Dna%2Dfotbalovych%2Dstadionech&p1=1099)

ztotožňuji, neboť se domnívám, že ani záznamy pořízené touto technologií nemusí být stoprocentní zárukou důkazu. Ostatně nemohu opomenout některé zprávy, podle nichž tato technologie může být snadno ošálena maskami vyhotovenými na 3D tiskárnách.<sup>26)</sup>

Protože všechny tyto systémy nemusí nutně sloužit k odhalování přestupků, ale mohou být určeny třeba jenom pro pozorování zvířat<sup>27)</sup> nebo k tomu, jak máme např. správně zaparkovat (tzv. parkovací asistenti), je v této souvislosti vždy nutno reflektovat, jaká data konkrétně poskytují. Dále je třeba počítat s tím, že mohou fungovat na různých technických principech – může jít např. o analogové nebo digitální kamery<sup>28)</sup> – což může mít vliv na kvalitu jimi zpracovaného záznamu.

#### **a) Zařízení sloužící k měření rychlosti silničních vozidel a jejich technická kalibrace a osvědčení**

Vzhledem k tomu, že nejfrekventovanějšími přestupky v České republice, ale snad i obecně na světě, jsou přestupky na úseku silničního provozu a až kdesi daleko za nimi jsou pak třeba přestupky proti majetku, primárně nyní pojednám o zařízeních, která se v České republice využívají k měření rychlosti silničních vozidel, kdy v každém je zabudována kamera. Nejprve popíšu jejich rozdělení z hlediska jejich mobility a obsluhy, posléze se zaměřím na druhy měření, při kterých se využívají, a na jejich technické požadavky.

V České republice se ke kontrole dodržování pravidel silničního provozu využívají tzv. silniční rychloměry. Jedná se o radarové nebo laserové měřiče, jednoduše „radary“, popř. „lidary“<sup>29)</sup>, které jsou po právní stránce zákonem o silničním provozu<sup>30)</sup> zpravidla subsumovány pod pojem „automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy („ATP“)<sup>31)</sup>, nejedná-li se o zařízení, které vyžaduje obsluhu (tzn. ruční ovládání).

---

<sup>26)</sup> Viz Systémy zabezpečené rozpoznáváním obličejů lze obelstít maskou ze 3D tiskárny. CDR [online]. Copyright © 1998-2020 CDR server s.r.o., ISSN 1213-2225 [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: <https://cdr.cz/clanek/systemy-zabezpecene-rozpoznavanim-obliceju-lze-obelstit-maskou-ze-3d-tiskarny/popularmechanics.co.za/tech/company-prints-3d-mask-that-fools-facial-recognition-systems>

<sup>27)</sup> Viz např. Denver WCT-5003 fotopast s CMOS senzorem 5 Mpx a vestavěným LCD displejem.

<sup>28)</sup> Viz Základní rozdělení kamerových systémů. Securia.cz [online]. © 2015 Securia.cz [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: <https://securia.cz/informace-o-bezpecnostnich-systemech/226-z%C3%A1kladn%C3%AD-rozd%C4%Blen%C3%AD-kamerov%C3%BDch-syst%C3%A9m%C5%AF>.

<sup>29)</sup> „Laserový měřič rychlosti LIDAR (z anglického Light Detection And Ranging) využívá k měření laserového poprsku v neviditelném – infračerveném spektru. Paprsek dopadne na cíl, odrazí se od něj a je zachycen zpět optikou přístroje. Ze zpoždění paprsku je vypočtena okamžitá rychlost vozidla a jeho vzdálenost. Stopa, kterou laserový paprsek na cíli vytvoří, je velmi úzká, proto operátor může velmi přesně vybrat cíl, například vozidlo jedoucí v koloně.“ In Laserový silniční radar PROLASER III/PL-DOK II. Lavet s.r.o. [online]. 2019 © Kavva.cz [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: <http://lavet.kavva.cz/laserovy-silnicni-rychlomer-prolaser-radar>

<sup>30)</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

<sup>31)</sup> K tomu viz dále samostatně pojednání.

Fakticky lze přitom rozlišovat mobilní (*mobile road safety cameras*)<sup>32)</sup> nebo stacionární, tj. pevně stojící, nepřenosná zařízení (*fixed road safety cameras*)<sup>33)</sup>, popř. zařízení splňující obě podmínky zároveň (*mobile and fixed road safety cameras*). Jednotlivá zařízení pak mohou být určena k měření rychlosti v reálném čase buď:

- v jednom místě (bodě) – tzn. se zaměřením na konkrétní projíždějící vozidlo, kdy „záměrný kříž“ v případě laserových měřidel musí být co nejvíce umístěn na ploše vozidla; to vyžaduje aktivitu řádně proškolené obsluhy zařízení (policisty), nebo

- v určitém úseku – zde je řeč o tzv. úsekovém měření, kde kamery, stacionárně zabudované ve sloupech (např. ve Zlíně nebo v Praze) snímají vozidlo ve chvíli, kdy do měřeného úseku vozidlo vjíždí, a posléze znovu, kdy měřený úsek opouští; následně systém vyhodnocuje rychlost jízdy předmětného vozidla.<sup>34)</sup>

---

<sup>32)</sup> Pokud jde o mobilní zařízení, do této skupiny patří zejména laserové radary. Příkladem tu budiž Micro Digi-Cam LTI (využívající hlavici UltraLyte LR 100 nebo UltraLyte Compact), LTI 20/20 TruCam, LaserCam 4 či ProLaser III. Zatímco např. Micro Digi-Cam používá výhradně dopravní policie, ProLaser III používá zase výhradně obecní policie. Do této skupiny mobilních zařízení však mohou být zařazeny také mikrovlnné radary typu Ramer 10 (Ramer AD9, který je však t.č. již na ústupu), pokud nejsou vyložené stacionárního typu. To by ovšem musel být přístroj nainstalovaný přímo ve služebním vozidle Policie ČR (měření by se pak provádělo tak, že policejní vozidlo by stálo a přístroj by zaznamenával automaticky každé vozidlo, které by překročilo nejvyšší dovolenou rychlost v daném místě - viz např. rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2018, sp. zn. 9 As 220/2018, nebo ze dne 31. 5. 2018, sp. zn. 9 As 213/2017). Měřiče Ramer, které vyrábí česká firma Ramet Kunovice, jsou velice oblíbené u dopravní a obecní policie. K poznání jednotlivých druhů radarů byly využity následující zdroje: judikatura, článek: Jak se v ČR měří? Má antiradar šanci? *Antiradary.net* [online]. © 2006-2020 AntiRadary.NET [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.antiradary.net/mereni-rychlosti-v-cr-ramer/> a dále konzultace s kolegou, Mgr. Michalem Tichým, právníkem oddělení dopravy a správních agend Krajského úřadu Zlínského kraje.

<sup>33)</sup> Pokud jde o „nepřenosná“ zařízení, tedy taková, která jsou nejčastěji umístěna ve sloupech, stožárech, budkách či kovových skříních podél silnic, jejich příkladem mohou být kamerové systémy, které v České republice vyrábí a distribuuje společnost CAMEA. Tyto systémy, které výhradně využívá městská policie a provozují je magistráty, jsou určeny buď k úsekovému měření (UnicamVELOCITY), k detekci a dokumentaci vozidel, která projedou na světelných křižovatkách na červenou (UnicamREDLIGHT) nebo třeba k měření okamžité rychlosti (UnicamSPEED). Podrobněji viz Měření úsekové rychlosti/ Detekce jízdy na červenou/Měření okamžité rychlosti. *Camea* [online]. © 1995 – 2020 CAMEA, spol. s r.o. [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.camea.cz/cz/doprava/mereni-rychlosti-v-cr/> Případně může jít také o stacionární měření pomocí systému TraffiPax, který využívá výhradně městská policie a provozují ho jen některá města (např. město Nepomuk, Plzeňský kraj). Tento radar se konkrétně skládá z digitální kamery, jádra a tří tlakových senzorů ve vozovce, kdy pokud přes ně vozidlo přejede, systém vypočítá jeho rychlost a kamera ji zaznamená spolu s registrační značkou, tváří řidiče, rychlosti, datem a časem přestupku (viz Jak se v ČR měří? Má antiradar šanci? *Antiradary.net* [online]. © 2006-2020 AntiRadary.NET [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.antiradary.net/mereni-rychlosti-v-cr-ramer/>). Využívají se stále častěji také měřiče Ramer 10T, což je modifikace výše zmíněných přístrojů určená právě pro stacionární použití formou instalace v ochranném boxu např. na sloupech veřejného osvětlení (např. Vsetín, Valašské Meziříčí, Přerov).

<sup>34)</sup> Tím ovšem není řečeno, že automatizované systémy k měření rychlosti pracují vždy



Po technické stránce však všechna zařízení musí splňovat požadavky stanovené příslušným předpisem k tomu vydaným Českým metrologickým institutem („ČMI“); přesněji jde o opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C005-09<sup>35)</sup>, kterým se stanovují metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla, včetně metod jejich zkoušení při schvalování typu a ověřování stanovených měřidel: „silniční rychloměry používané při kontrole dodržování pravidel silničního provozu“ ze dne 19. 5. 2010, č. j.: 0313/005/09/Pos., účinné od 3. 6. 2010.<sup>36)</sup> V tomto poměrně obsáhlém opatření najdeme podrobnou specifikaci každého rychloměru. Tak např. základními částmi každého rychloměru jsou: *snímač nebo snímače, výpočetní jednotka, ovládací jednotka, zobrazovací jednotka, obrazová dokumentační jednotka, vyhodnocovací jednotka a software, příp. rozhraní pro přenos dat* (viz s. 3 a násl.; zvláště důležitá je v této souvislosti část 3.1.3 věnující se obrazové dokumentační jednotce).

Kalibraci jednotlivého typu rychloměru zajišťuje jeho výrobce, avšak schválení jeho výroby a proces jeho ověření zajišťuje a provádí podle § 9 odst. 2 zákona o metrologii ČMI nebo autorizované metrologické středisko (např. u radarů typu Ramer Autorizované metrologické středisko K22 fungující pod společností RAMET), jež pak vystavuje tzv. ověřovací list s omezenou dobou platnosti (max. na 1 rok).<sup>37)</sup>

#### **b) ATP a jeho právní úprava optikou metodiky Ministerstva dopravy a recentní judikatury NSS**

O ATP se hovoří v souvislosti se skutkovou podstatou přestupku provozovatele vozidla; tu najdeme v § 125f zákona o silničním provozu. Přesněji řečeno, v § 125f odst. 2 písm. a) tento zákon přímo stanoví jako jednu z podmínek pro naplnění skutkové podstaty přestupku, že provozovatel vozidla

---

jen na principu úsekového měření. Přístroje Ramer 10T „zachytávají“ rovněž vozidlo v konkrétním bodě a přitom pracují zcela automaticky bez zásahu obsluhy. Naopak jiné úsekové měřiče, jako např. dnes již téměř nepoužívaný PolCam PC2006 (k němu viz např. rozsudek NSS ze dne 23. 10. 2019, sp. zn. 8 As 228/2018) nebo Gesig vyžadují aktivní činnost obsluhy, protože pracují na principu „srovnání“ rychlosti policejního vozidla s vozidlem měřeným. Toto srovnání musí probíhat pro určitý úsek (např. 100 m), kdy vzdálenost mezi oběma vozidly se nesmí zmenšit, což je zdokumentováno pořízeným videozáznamem.

<sup>35)</sup> K němu je vhodno poznamenat následující. ČMI jako certifikační autorita postupuje podle zákona č. 505 o metrologii z roku 1990. Ten v minulosti obsahoval § 24c, který stanovil: „*Opatření obecné povahy stanoví metrologické a technické požadavky na stanovené měřidlo. Opatření obecné povahy též stanoví metody zkoušení při schvalování typu a při ověřování stanoveného měřidla.*“ K tomu ČMI vydal opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C005-09. Zákonem č. 85/2015 Sb. byl však § 24c zrušen, tedy je poněkud ironií osudu, že předmětné opatření obecné povahy, vztahující se k rychloměrům, je stále účinné, slouží ale k provedení již neexistujícího § 24c. V zákoně o metrologii se o opatření obecné povahy nicméně hovoří např. v § 9 odst. 1.

<sup>36)</sup> Konečná znění. ČMI – Český metrologický institut [online]. [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: [https://www.cmi.cz/sites/all/files/public/download/Uredni\\_deska/3405-ID-C\\_3405-ID-C.pdf](https://www.cmi.cz/sites/all/files/public/download/Uredni_deska/3405-ID-C_3405-ID-C.pdf).

<sup>37)</sup> Dle vyhlášky Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů (viz její příloha bod 2.2.1 – *Silniční rychloměry používané při kontrole dodržování pravidel silničního provozu*).

může odpovídat za tento přestupek, je-li porušení pravidel silničního provozu zjištěno právě pomocí ATP. Pak se o ATP dočteme ještě v § 125j v jeho odstavci 2; ten je však použitelný pouze pro případy, je-li podezřelým z přestupku osoba s bydlištěm v jiném členském státě EU. Takové osobě se totiž spolu s oznámením o zahájení řízení musí zaslat i informační formulář, který v případě skutku zjištěného pomocí ATP musí obsahovat rovněž identifikační údaje o tomto prostředku. Dále se s pojmem „ATP“ v zákoně již nesetkáme a nenajdeme v něm ani jeho legální definici. Z toho důvodu je tento pojem precizován pouze doktrinárně či pomocí judikatury.

Východiskem pro vyložení tohoto pojmu však může být metodický (tj. právně nezávazný) materiál Ministerstva dopravy ze dne 8. 2. 2017, č. j. 25/2017-160-OST, který v podstatě později potvrdil NSS svým rozsudkem ze dne 27. 9. 2018, sp. zn. 9 As 220/2018.

V tomto metodickém materiálu je mj. uvedeno, že „pod pojem ATP zcela jasně spadají všechny radary a kamerové systémy napevno nainstalované a zabudované na předem určených místech, které nevyžadují přítomnost obsluhy, jedná se tedy o všechna stacionární bezobslužná zařízení a případy úsekových měření rychlosti, o čemž nebylo dosud pochyb. Nicméně za ATP, v rámci dovětku „používaného bez obsluhy“, je důvodné shledat **i případy, kdy je technické zařízení** (např. právě typu Ramer) **zabudované v policejním vozidle**, kdy policista je tím, kdo vozidlo pouze zastaví na určeném stanovišti a manuálně jej nastaví a zapne. Je však **nutné vyloučit jakoukoli průběžnou či operativní obsluhu** takového zařízení v určeném čase a místě, tedy jakýkoliv zásah do samotného výběru vozidel, s nímž je pácháno protiprávní jednání v silničním provozu.“<sup>38)</sup>

NSS v citovaném rozsudku zkonstatoval, že „Žádný právní předpis nedefinuje, co se rozumí *automatem* ve smyslu § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu. Jedná se 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 automatu je tak dán automatizovaným měřením, které probíhá bez vlivu obsluhy.“

### c) Orgány veřejné moci oprávněné měřit rychlost silničních vozidel

Oprávnění měřit rychlost silničních vozidel v České republice primárně náleží státní policii. Jistá oprávnění má však také obecní (městská) policie, jak vyplývá z § 79a zákona o silničním provozu: *Za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel.*

---

<sup>38)</sup> Viz Ministerstvo dopravy, Odbor agend řidičů, 8. 2. 2017. *Komplexní metodické stanovisko k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla dle ust. § 125f a násl. zákona č. 361/2000 Sb.* [online]. [vid. 13. 3. 2020]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)/Silnicni-doprava-metodika-MD/komplexni-metodika-k-OOPV-finalni-verze.pdf.aspx?lang=cs-CZ](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)/Silnicni-doprava-metodika-MD/komplexni-metodika-k-OOPV-finalni-verze.pdf.aspx?lang=cs-CZ).

**Obecní policie tuto činnost vykonává výhradně na místech určených policií, přitom postupuje v součinnosti s policií.**

Uvedené ustanovení NSS vyložil tak, že „Z jazykového výkladu ustanovení § 79a zákona o silničním provozu plyne, že užitý termín „výhradně“ znamená výlučně, tj. toliko a pouze za těchto podmínek musí obecní policie při výkonu činnosti měření vozidel následovat pokyny Policie ČR; soudy a správní orgány při posuzování dopravních přestupků a při zkoumání oprávnění obecní policie měřit rychlost ve smyslu § 79a zákona o silničním provozu shromažďují podklady prokazující naplnění uvedené podmínky, a to např. dohodami mezi Policií ČR a obecní policií, příp. stanovisky Policie ČR.“<sup>39)</sup> Tyto dokumenty pak logicky musejí být součástí správních spisů v řízení o přestupcích spočívajících v překročení nejvyšší dovolené rychlosti.

Požíraje-li obecní policie záznamy prostřednictvím stálého ATP, je podle § 24b odst. 2 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, povinna informace o zřízení takového systému vhodným způsobem uveřejnit. Podle rozsudku NSS ze dne 16. 12. 2019, sp. zn. 9 As 280/2019: „Povinnost uveřejnění informace o zřízení stálého automatického technického systému k pořizování zvukových, obrazových nebo jiných záznamů z míst veřejně přístupných podle § 24b odst. 2 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, je naplněna i uveřejněním informace v lokálním periodiku dostupném způsobem umožňujícím dálkový přístup.“

### III. Obecně k dokazování v řízení o přestupku

Řízení o přestupku je druhem správního řízení, které primárně podléhá režimu přestupkového zákona, jenž je *lex specialis* ke správnímu řádu. Ovšem přestupkový zákon je zároveň *lex generalis*, stanoví-li zvláštní zákon odchylky.

Tím, že je přestupkové řízení svou povahou velice blízké trestnímu řízení, neboť i zde se rozhoduje o vině a trestu, v mnoha ohledech pro něj platí celá řada zvláštností. Nemíjí to jen fakt, že řízení je zásadně ovládáno oficiální a vyšetřovací zásadou, tzn. že důkazní břemeno v zásadě leží na správním orgánu, či že zde platí zásada *presumpce nevinny* nebo zásada zákazu sebeobviňování (*nemo tenetur se ipsum accusare*), ale zásadní důraz je kladen na rovinu dokazování a zásadu materiální pravdy.<sup>40)</sup> V českém právním řádu přitom platí princip neomezeného provedení důkazů a jejich volného hodnocení příslušným orgánem veřejné moci.<sup>41)</sup>

S ohledem na tyto podobnosti i z toho důvodu zásadu písemnosti, která je vlastní běžnému správnímu řízení (např. u vyřizování občanek), často prolamuje potřeba nařízení ústního jednání, které je zpravidla těžištěm

<sup>39)</sup> Viz rozsudek NSS ze dne 1. 6. 2017, sp. zn. 9 As 274/2016.

<sup>40)</sup> Obdobně jako v trestním právu by ani v přestupkovém právu neměla platit zásada *unus testis nullus testis* (jeden svědek žádný svědek) – srov. s usnesením Nejvyššího soudu ze dne 13. 11. 2019, sp. zn. 7 Tdo 1307/2019, s usnesením Nejvyššího soudu ze dne 20. 7. 2017, sp. zn. 11 Tdo 342/2017, a s poněkud předmětnou věc komplikujícím náležením Ústavního soudu ze dne 22. 6. 2016, sp. zn. I. ÚS 520/16.

<sup>41)</sup> SMEJKAL, V.: *Kybernetická kriminalita*. 2. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2018, s. 693.

dokazování.<sup>42)</sup> Na ústním jednání se provádějí např. výsledky svědků, čtou se listiny (např. pořízené záznamy) a o všem se sepisuje protokol, který je veřejnou listinou. Jsou-li mezi podklady elektronická data, ta musejí být na datovém nosiči (CD, DVD apod.) a ten musí být součástí spisu. Účastník má při nahlížení do spisu právo nejen na kopie listin, ale i na kopie digitální. Mezi práva obviněného, byť to „nový“ přestupkový zákon takto výslovně neuvádí (alespoň ne ve vztahu k řízení před správním orgánem prvního stupně)<sup>43)</sup>, samozřejmě patří i jeho právo předkládat důkazy opatřené vlastní aktivitou (projekce čl. 6 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod ve znění jejich pozdějších protokolů).

Ústní jednání, jež vede oprávněná úřední osoba, však není vždy povinné<sup>44)</sup>, to z logiky věci znamená, že k dokazování nedochází jen v rámci ústního jednání, ale v podstatě po celou dobu řízení, včetně jeho vedení před odvolacím správním orgánem, neboť v přestupkovém řízení, oproti jiným druhům správního řízení, neplatí pro obviněného zásada koncentrace řízení.<sup>45)</sup> Je však třeba dodat, že dokazování by v odvolacím řízení nemělo suplovat dokazování prioritně spadající do gesce správního orgánu prvního stupně (typicky tak v odvolacím řízení u přestupků zjištěných zrakem, např. držení telefonu za jízdy, nemůže odvolací orgán sám vyslechnout policisty, pokud tito nebyli vyslechnuti správním orgánem prvního stupně a správní orgán své dokazování založil např. toliko na úředních záznamech). Na druhou stranu některé odvolací orgány v řízení o přestupku zapomínají, že jejich role je také nalézací, a jejich rozhodovací činnost je spíše kasačního rázu spočívající v tom, že zjištěné vady prvostupňového řízení nenapravují, ale opakovaně ruší prvostupňová rozhodnutí s tím, aby si to správní orgán „opravil“ sám. Takový postup je přitom v rozporu s ustálenou judikaturou NSS. Za všechny lze zmínit např. rozsudek ze dne 10. 12. 2018, sp. zn. 6 As 286/2018.<sup>46)</sup>

<sup>42)</sup> Pro úplnost se však podotýká, že o ústní jednání ve smyslu přestupkového zákona (§ 80), jak se někteří mylně domnívají, se nejedná tam, kde ho správní orgán přímo nenařídí a účastník řízení se ke správnímu orgánu jen dostaví v rámci své možnosti vyjádřit se k podkladům před vydáním rozhodnutí podle § 36 odst. 3 správního řádu. V tomto případě se ani neseписuje protokol o ústním jednání, ale protokol o dostavení se účastníka řízení k realizaci jiného úkonu (zde využití § 36 odst. 3 správního řádu) související s řízením v dané věci (viz § 18 odst. 1 správního řádu).

<sup>43)</sup> Srov. s § 73 odst. 2 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

<sup>44)</sup> Viz § 80 přestupkového zákona.

<sup>45)</sup> Viz § 97 odst. 1 přestupkového zákona. Dále srov. s rozsudkem NSS ze dne 22. 1. 2009, sp. zn. 1 As 96/2008, vztahujícím se k dnes již zrušenému zákonu č. 200/1990 Sb. (starému přestupkovému zákonu), podle jehož výroku II.: „Obviněný z přestupku může uplatňovat nové skutečnosti a navrhnout nové důkazy (§ 73 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích) i v odvolání; omezení stanovené v § 82 odst. 4 správního řádu z roku 2004 na řízení o přestupku nedopadá.“

<sup>46)</sup> „Zrušení rozhodnutí a vrácení věci odvolacím orgánem zpět na první stupeň [§ 90 odst. 1 písm. a) správního řádu] je až krajní možností, jak řešit vady rozhodnutí prvního stupně zjištěné v odvolacím řízení. Pokud je možné napadené rozhodnutí změnit [§ 90 odst. 1 písm. c) správního řádu], je odvolací orgán povinen tak v zájmu hospodárnosti řízení učinit (§ 6 odst. 2 správního řádu). Za tímto účelem je oprávněn provést v odvolacím řízení potřebné důkazy a doplnit další nezbytné podklady, musí s nimi ovšem seznámit účastníky řízení a umožnit jim se k nim vyjádřit. Stejně tak je odvolací orgán oprávněn zaujmout jiný právní názor a posoudit zjištěný skutkový stav po právní stránce odlišně

Řízení ve věcech přestupků na úseku zákona o silničním provozu je navíc v mnoha ohledech specifické. Ona specifická je dána již samotným zákonem o silničním provozu, neboť ten stanoví odchylky v postupu od přestupkového zákona.

V případě přestupku provozovatele vozidla podle § 125f předně platí objektivní odpovědnost<sup>47)</sup>, tzn. nezkoumá se zavinění, a to ani v případě, je-li provozovatelem vozidla fyzická osoba (viz § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu). Tento přestupek projednává obecní úřad obce s rozšířenou působností, který je podle zákona a při splnění jeho podmínek nejprve povinen postupem podle § 125h vyzvat provozovatele vozidla, kterým došlo ke spáchání přestupku, k uhrazení určené částky s tím, že pokud k jejímu uhrazení nedojde, pokračuje v šetření přestupku. V rámci navazujícího řízení, které v porovnání s trestním řízením může být vedeno jen proti konkrétnímu pachateli (což ovšem obecně platí pro jakékoliv přestupkové řízení), se otevírá prostor pro obhajobu obviněného a další dokazování, které leží především na správním orgánu. Ten musí nalézat pravdu, kterou „svými smysly“ zjistí,<sup>48)</sup> a to za pomoci opatřených podkladů, z nichž mohou v řízení vzejít důkazy. Ty však, aby byly použitelné, musí být získány a musí být také provedeny v souladu s právními předpisy, v opačném případě k nim totiž nelze přihlížet.<sup>49)</sup> Může jít tedy o problém nezákonného důkazu anebo o problém tzv. „opomenutých důkazů“, tedy např. důkazů, které byly správnímu orgánu navrženy účastníkem řízení k provedení, avšak správní orgán, aniž by v odůvodnění svého rozhodnutí jakkoli vysvětlil, proč je neprovedl nebo k nim nepřihlížel, nezávisle na nich rozhodne (k opomenutým důkazům lze v podrobnostech odkázat na judikaturu Ústavního soudu, která v uvedeném spatřuje významné porušení práva na spravedlivý proces; např. náleze ze dne 8. 12. 2009, sp. zn. I. ÚS 118/09).

---

*než správní orgán prvního stupně. I zde ovšem musí účastníky řízení na možný odlišný právní náhled na věc předem upozornit a dát jim možnost se k němu vyjádřit, pokud by pro ně nové právní posouzení mohlo být s ohledem na dosavadní průběh řízení překoapivé.“*

<sup>47)</sup> Podle nálezu Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16, není objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za porušení povinností řidiče podle zákona o silničním provozu protiústavní.

<sup>48)</sup> Obdobně viz KNAPP, V.: *Teorie práva*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 1995, s. 218.

<sup>49)</sup> K tomu ale viz náleze Ústavního soudu ze dne 8. 3. 2012, sp. zn. III. ÚS 2260/10: „I kdyby bylo zjištěno, že některý důkaz byl v trestním řízení získán nezákonným, nebo dokonce protiústavním postupem, znamenalo by to toliko to, že tento konkrétní vadně provedený důkaz je v daném řízení nepoužitelný a nelze k němu při dokazování viny přihlídnout. Je-li však pachatelova vina spolehlivě prokázána též jinými důkazy, které nemají původ v nezákonném postupu, nic nebrání tomu, opřít odsuzující rozsudek o tyto jiné důkazy. Jinými slovy řečeno, výskyt nezákonného důkazu nevede k nepoužitelnosti všech ostatních (jiných) důkazů. Ani tak rigorózní důkazní teorie, jako je doktrína ovoce z otráveného stromu (fruits of poisonous tree doctrine), nezastává názor, že výskyt nezákonného důkazu způsobuje nepoužitelnost všech důkazů, opatřených v daném řízení. Nepoužitelnost se týká toliko těch důkazů, jež jsou od nezákonného důkazu kauzálně odvozeny.“ Obdobně in STRAKOŠ, J., KROUPOVÁ, P.: *Základy správního trestání. Základy správního trestání*. 3. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Institut pro veřejnou správu Praha, 2019, s. 85.



#### IV. Přípustnost důkazu z hlediska způsobu provedeního měření

##### A) Neodborná manipulace s komponenty rychloměru

Nejčastější příčinou sporů ohledně použitelnosti záznamu z měřícího zařízení (který, jak již opakovaně připomíná NSS, povětšinou slouží jako podstatný důkaz o vině řidičů<sup>50)</sup>), bývá jeho následné zpochybňování z důvodu nesprávně provedené instalace zařízení, které ho vyhotovilo. Tedy jde o případy, kdy je zařízení nainstalováno v exteriéru v rozporu s návodem k jeho obsluze, což má vliv na relevantnost údajů, které zaznamenává. Velice často proto bývá namítáno, že zařízení obsluhovala řádně neproškolená osoba, či že nebylo spuštěno do automatického modu a obvykle z těchto důvodů se obvinění dožadují výsledku svědků – policistů anebo požadují vyhotovení znaleckých posudků. Výpovědi policistů však bývají následně zpochybňovány jako nevěrohodné; znalecké posudky jsou poměrně nákladné. Je proto třeba říci, že ne vždy je provedení těchto dalších důkazních prostředků na místě. Ostatně pokaždé záleží na okolnostech konkrétně řešeného případu. Obsah kamerového záznamu nemusí být důkazem, k jehož vyhodnocení by bylo nutno *a priori* přizvat znalce.<sup>51)</sup> Policisty sice lze zpravidla považovat za nestranné svědky události, kteří nejsou žádným způsobem motivováni, ať již negativně či pozitivně, aby jejich svědectví vedlo k určitému výsledku řízení<sup>52)</sup>, protože z toho důvodu tedy nelze spatřovat v jejich výsledku problém, na druhou stranu je ale třeba reflektovat, že pokud se nejedná o přestupky typu držení telefonu za jízdy<sup>53)</sup> či nepřipoutání se bezpečnostním pásem, kdy v těchto věcech jde o situace, v nichž jediným důkazem jsou právě výpovědi zasahujících policistů, pak jak již uvádí NSS, nemělo by být smyslem takového výsledku, aby správní orgán zkoušel policisty ze znalosti manuálu k obsluze měřícího přístroje, ledaže by účastník snesl věrohodné argumenty, které by tyto znalosti u zasahujících policistů zpochybnily.<sup>54)</sup>

*„K účinnému zpochybnění zjištěných skutečností by však musely být nepochybným způsobem identifikovány nosné důkazy.“<sup>55)</sup>* Takovým nosným důkazem by tak mohlo např. být zjištění, že správní orgán opřel své zjišťování i samo rozhodnutí ohledně správnosti měření o návod na obsluhu měřiče, který však

---

<sup>50)</sup> Viz např. rozsudek NSS ze dne 4. 4. 2019, sp. zn. 1 As 476/2018.

<sup>51)</sup> Dle rozsudku NSS ze dne 6. 6. 2013, sp. zn. 2 As 73/2012 (nahrávka provozu ulice pořízená soukromým kamerovým systémem jako důkaz), byť v tomto byla primárně řešena srážka dvou vozidel. *„Za klíčový důkazní prostředek správní orgány považovaly záznam z kamerového systému umístěného na sportovní hale Lokomotiva, provozovaného městem Plzeň jako soukromou osobou, a to bez řádné registrace u Úřadu pro ochranu osobních údajů. Žalobce tento důkaz považoval za procesně nepřipustný, neboť jeho použitím mělo být zasaženo do jeho osobnostních práv a jeho provozování nebylo povoleno žádným právním aktem.“*

<sup>52)</sup> K tomu např. rozsudek NSS ze dne 10. 7. 2014, sp. zn. 4 As 46/2014, nebo ze dne 24. 7. 2014, sp. zn. 10 As 108/2014.

<sup>53)</sup> K tomu např. rozsudek NSS ze dne 4. 4. 2019, sp. zn. 9 As 400/2017 (kauza „kolibří“ telefon).

<sup>54)</sup> Dle rozsudku NSS ze dne 29. 5. 2014, sp. zn. 10 As 25/2014.

<sup>55)</sup> Dle rozsudku NSS ze dne 22. 2. 2017, sp. zn. 5 As 157/2016.

v přestupkovém spisu chybí.<sup>56)</sup> V takovém případě by účastník řízení v podstatě ani nemusel v rámci řízení před správními orgány uvedené nějak aktivně namítat, neboť tato okolnost by šla již sama o sobě k jejich tíži.<sup>57)</sup>

Na druhou stranu pokud by např. byla aktivně namítána nezákonnost napadeného rozhodnutí plynoucí z neprovedení důkazu prostřednictvím návodu k použití laserového rychloměru (který by však ve spise byl) a dále neprovedení důkazu znaleckým posudkem, k tomu je vhodné zmínit závěr vyslovený v rozsudku NSS ze dne 12. 3. 2015, sp. zn. 9 As 100/2014. Ve zde řešeném případě totiž správní orgán provedl dokazování prostřednictvím výsledku zasahujících policistů, další dokazování za pomoci znalce však považoval za nadbytečné, neboť správnost měření dovozoval ze stanoviska metrologa 1. kvalifikačního stupně v oboru silničních rychloměrů získaného na základě e-mailové komunikace. Tento rozsudek je výjimečný právě v tom, že v něm NSS připustil e-mailovou komunikaci jako dostačující podklad pro správní rozhodnutí.

Vraťme se však ještě k chybovosti obsluhy zařízení. Konkrétně tady lze zmínit případ, kterým se zabýval NSS v rozsudku ze dne 16. 5. 2017, sp. zn. 1 As 53/2017. Podle tohoto rozsudku správní orgán prvního stupně shledal obviněného (dále též „stěžovatel“) vinným z přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci (§ 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu). Zmíněný přestupek byl detekován rychloměrem Ramer 10 C s fotozáznamem. Proti rozhodnutí prvního stupně brojil obviněný prostřednictvím svého zástupce blanketním odvoláním, které následně odvolací správní orgán zamítl. I krajský soud, na který se obviněný následně obrátil se správní žalobou, neshledal v postupu správních orgánů pochybení. V podané kasační stížnosti ale obviněný namítl, že se „*krajský soud nevypořádal s námitkou nepřípustnosti úředního záznamu o podezření z přestupku z důvodu nedodržení návodu k obsluze při měření rychlosti vozidla rychloměrem Ramer 10 C, neboť odklon osy měřeného vozidla a osy kamery měřicího zařízení byl nižší, než jaký stanoví návod k obsluze (tj. 14,1° namísto požadovaných 19°)*.“ NSS však k této námitce uvedl, že obviněný ani jeho zástupce nejsou odborníky na měření rychlosti a že podle jeho názoru se krajský soud s uvedenou námitkou vypořádal. Stěžovateli dal nicméně za pravdu v tom, že z judikátu, na který krajský soud odkázal, vyplýval jen závěr ohledně fungování laserového měřicího zařízení, zatímco v tomto případě bylo řešeno radarové zařízení typu Ramer. A právě za tím účelem připomněl dva své dřívější rozsudky,

---

<sup>56)</sup> Srov. s rozsudkem Krajského soudu v Ostravě ze dne 13. 2. 2014, sp. zn. 58 A 33/2012.

<sup>57)</sup> Viz rozsudek NSS ze dne 6. 1. 2016, sp. zn. 2 As 217/2015: „II. Pokud správní orgány v rámci přestupkového řízení neprovedou dostatečně úplné dokazování rozhodných skutečností (§ 3 správního řádu z roku 2004), postačí i obviněnému z přestupku, který byl v řízení před správními orgány pasivní, aby poukázal na možné jiné varianty rozhodného skutkového děje, jež nebyly provedeným dokazováním vyvráceny, k tomu, aby byl v řízení před soudem úspěšný. Je případně na správním soudu, aby v mezích možností daných povahou soudního přezkumu správních rozhodnutí důkazně „oddělil zrna od plev“ a případně zcela nepravděpodobné či jinak bizarní námitky obviněného provedením důkazů eliminoval.“

které jsou pro účely mého příspěvku a zde řešeného problému do jisté míry významné.

Předně jde o rozsudek ze dne 16. 1. 2013, sp. zn. **3 As 82/2012**, v němž je uvedeno, že: „*laserový měřicí přístroj funguje automaticky, tedy při jakémkoliv chybném měření nebo při ztrátě napětí dojde automaticky k vypnutí přístroje*“. **Pokud tedy není dodržen návod k obsluze, rychlost vozidla měřicím zařízením zaznamenaná vůbec není.**

Dále jde o rozsudek téhož soudu ze dne 17. 8. 2016, sp. zn. **7 As 309/2015**, v němž bylo řečeno, že totéž platí i pro radarové měřicí zařízení Ramer 10 C: „*Pokud by nebyl dodržen návod k obsluze, tak by neproběhly správně interní testy a verifikace měření a snímek by byl anulován, tedy vůbec by nedošlo k jeho zobrazení na displeji měřicího zařízení, ani k jeho uložení. Pokud je vytvořen radarem záznam, tak měřicí jednotka vyhodnotila proces měření jako správný.*“ Byť dodejme, že tento závěr není zcela přesný. Příléhavěji totiž vyznívá argumentace v rozsudku téhož soudu ze dne 24. 5. 2017, sp. zn. **3 As 93/2015** (v následujícím textu dále zmiňovaný), podle níž správnost měření přístrojem Ramer lze verifikovat pomocí „kontrolní šablony“ mající podobu mřížky, která je dnes již součástí snímků, na nichž je zachyceno vozidlo překračující rychlost, není ji tedy nutné dodatečně přikládat. Ona mřížka představuje svazek paprsků vyslaných radarovou hlavou na měřené vozidlo, a pokud se určitá část vozidla nachází v prostoru mřížkou specificky vymezeném (podle nastavení zoomu kamery), pak měření je správné.

Konečně lze uvést, že v souvislosti s neodbornou manipulací s laserovým měřičem bývá někdy namítána také existence tzv. *slip efektu*. *Slip efekt* představuje efekt skluzu, tedy jev, který vzniká např. při pohybu ruky při měření. Důsledkem toho se tak laserový paprsek po celou dobu měření neodráží od stále stejného místa (na vozidle).<sup>58)</sup>

## **B) Nepoužití správné šablony u měřiče typu Ramer AD 9**

Šablona (kontrolní mřížka) představuje nástroj, který byl vyvinut jako pomůcka firmou RAMET pro lepší vyhodnocování měření staršími typy Ramerů (u těch novějších je již přímo součástí jejich softwaru – k tomu již viz výše). Ač jde tedy pohledem dneška víceméně o archaickou záležitost, sluší se k tomuto problému pár vět uvést. Šablona byla ve tvaru lichoběžníku. Tento tvar zobrazoval radarový svazek dopadající na vozidlo v momentu měření. Šablonu pak bylo možno provést jako důkaz – přiložením na elektronický snímek – zejména tam, kde obviněný napadal výsledné měření (např. měření v rozporu s návodem). Pokud však byl takový důkaz správním orgánem připuštěn, nutno zdůraznit, že dokonce nahrazoval výsledky policistů, proto musel být samozřejmě obsažen ve spise, neboť co není ve spise, jako kdyby neexistovalo. Problém zde však spočíval v občasně nesprávné aplikaci šablony, protože šablon bylo několik typů, přičemž

---

<sup>58)</sup> K tomu viz např. rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 30. 8. 2019, sp. zn. 72 A 21/2018, nebo rozsudek NSS ze dne 21. 10. 2019, sp. zn. 1 As 105/2019.

správný typ se odvíjel od zaparkování policejního vozidla na pozemní komunikaci, pokud nebyla šablona využita při měření za jízdy. K důležitosti těchto šablon se přitom v minulosti přiklonily i správní soudy.<sup>59)</sup>

### C) Nevhodně zvolené kamerové stanoviště

Místo spáchání přestupku je naprosto určující z mnoha důvodů. Jedním z nich je, že jde o jednu z obligatorních náležitostí rozhodnutí o přestupku.<sup>60)</sup> Již z toho důvodu je zapotřebí správně zvolit i kamerové stanoviště. Zejména pokud jde o stacionární zařízení určené k úsekovému měření, o ATP. Tady je třeba zohlednit nejen výšku umístění zařízení, ale také třeba vzdálenost od objektů, odrazivost světla a mnohé další elementy. Pokud totiž záměrný kříž, který dokumentuje polohu měřicího laserového paprsku nebude na vozidle, byť vozidlo zaznamenáno bude, nebo na něm bude, ale jen zčásti, je v zásadě logické, že je ohroženo použití takového podkladu jako důkazu v řízení. V této souvislosti je však třeba upozornit na rozsudek NSS ze dne 16. 1. 2013, sp. zn. 3 As 82/2012, v němž NSS překvapivě uvedl, že ani chyby v měření spočívající v nevhodně zvoleném místě měření a pořízení fotografie v momentě, kdy záměrný kříž se nenacházel na vozidle, nýbrž na sloupu pouličního osvětlení, nemusí mít nutně vliv na legalitu záznamu.<sup>61)</sup>

### D) Měření rychlosti za jízdy

Některá zařízení, jak již bylo zmíněno, mohou být součástí přímo policejního vozu, kdy k měření dochází během jízdy. Fakticky to probíhá tak, že policejní vůz se na určitou vzdálenost přiblíží k předem vytypovanému podezřelému vozu, který začne měřit tím, že vyhotoví vstupní snímek. Další snímek je vyhotoven ve stejné vzdálenosti při ukončení měření. V tomto směru docela zajímavý případ řešil Krajský soud v Ostravě. Jednalo se o situaci, kdy policejní vozidlo stíhalo jiné vozidlo ve stotřicetkilometrové rychlosti, kdy v řízení byla namítána nezákonnost získaného důkazu o přestupku nedovolené rychlosti

<sup>59)</sup> Např. NSS v rozsudku ze dne 24. 5. 2017, sp. zn. 3 As 93/2015 – „...je mu z jeho rozhodovací činnosti známo, že za účelem verifikace správnosti měření rychlosti byla výrobcem silničních radarových měřičů RAMER (včetně typu RAMER 10, AD9, užitého v nyní posuzované věci) vydána pomůcka v podobě šablon, respektive mřížek, jež jsou součástí návodu k jejich užití. Příložením této pomůcky na fotografii měřeného vozidla pořízenou rychloměrem (ve standardním rozměru, odpovídajícím formuláři Záznam o přestupku), lze velmi jednoduchým způsobem ověřit, zda byl dodržen předepsaný úhel měření.“ Dále např. rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 27. 8. 2015, sp. zn. 10 A 77/2015. Obdobně i Krajský soud v Plzni v rozsudku ze dne 31. 5. 2017, sp. zn. 17 A 44/2016, konstatoval, že: „Nelze dovodit, a to ani ze snímku z radaru, že by při měření došlo k nějakým pochybením. Vozidlo je na snímku ve správné pozici, odpovídající výsledkům prováděného dokazování, zejména žalovaným opatřenému a výše shrnutému dokumentu Výhodnocení měření. Podle tohoto dokumentu je v dané věci snímek pořízen správně, neboť vozidlo na snímku zabírá většinu snímku a je tak nepochybné, že i zasahuje do radarového svazku dle vyobrazené šablony.“

<sup>60)</sup> Obdobně viz rozsudek NSS ze dne 26. 5. 2017, sp. zn. 2 As 293/2016.

<sup>61)</sup> NSS v předmětném rozsudku vyšel z odborného vyjádření, na jehož základě dospěl k závěru, že ačkoli nebylo vhodně zvoleno místo měření, neboť sloup pouličního osvětlení tvořil překážku ve výhledu, neměla tato skutečnost vliv na správnost výsledku měření.

záznamem o měření vozidla z důvodu změření rychlosti daného vozidla a následného dostižení a zastavení pachatele také nedovolenou rychlostí.<sup>62)</sup>

## **V. Hodnota důkazu pořízeného obecní policií mimo její působnost**

Pokud je záznam z měření vyhotoven orgánem veřejné moci, který k tomu nemá oprávnění, nelze než říci, že jde o fatální chybu, která má pochopitelně fatální dopady na takto pořízený podklad, který by za jiných okolností třeba mohl být v řízení při projednávání přestupku jako důkaz použit. To se bohužel v minulosti stalo v případě obecní policie. Ta totiž před 1. 7. 2017 neměla oprávnění řešit přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5. zákona o silničním provozu, což mělo za následek, že NSS v rozsudku ze dne 7. 6. 2018, sp. zn. 10 As 15/2018, uzavřel, že pokud obecní policie provozovala kamerový systém za účelem odhalování takového přestupku, pak takový kamerový systém byl provozován v rozporu s § 24b odst. 1 zákona o obecní policii a důkazy z takového systému vzešlé je třeba označit za nezákonné a procesně nepoužitelné.

## **VI. Přípustnost důkazu pořízeného kamerovým systémem, na němž participuje obchodní společnost**

Za zřejmě největší problém, který by se mohl v souvislosti s opatřováním záznamů z měření objevit, by šlo označit situaci, pokud by měření neprováděla státní nebo obecní policie, ale přímo soukromý subjekt, tedy subjekt, který k tomu není podle § 79a zákona o silničním provozu oprávněn. K těmto praktikám přitom v České republice běžně docházelo, dokud jim v roce 2008 nevystavil NSS „stopku“. Právě v rozsudcích ze dne 2. 4. 2008, sp. zn. 1 As 12/2008, a ze dne 24. 4. 2008, sp. zn. 7 As 39/2007, totiž NSS uvedl, že pokud správní orgány vycházejí při svém rozhodování z výsledku měření provedeného soukromou společností, byť i aurizovanou podle zákona o metrologii (zde v obou případech obchodní společnosti VP INVEST, s. r. o., která v prvním případě prováděla měření rychlosti na základě uzavřené smlouvy s obcí Nový Bydžov, v druhém případě na základě smlouvy s obcí Batňovice), není takový postup akceptovatelný. „*Pokuta uložená orgánem obce totiž má být příjmem obce, jejíž orgán ve věci rozhodoval v prvním stupni nikoli příjmem „soukromého měřiče rychlosti“.* Základní principy správního řízení (rovnost subjektů) jsou pak právě takovýmito způsobem zatlačovány do pozadí v důsledku hmotné zainteresovanosti soukromého subjektu na postihu obviněného z přestupku, když ze zaplacené pokuty je mu dána část jako „kořist“.“<sup>63)</sup>

<sup>62)</sup> Viz rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 26. 2. 2010, sp. zn. 58 Ca 46/2009.

<sup>63)</sup> Dle rozsudku NSS ze dne 17. 12. 2014, sp. zn. 9 As 185/2014. Zvláště v tomto rozsudku je hezky popsáno, jak fungovala spolupráce mezi obcí a obchodní společností CZECH RADAR, a.s.: „*Měření rychlosti vozidel v daném místě je prováděno nepřetržitě 24 hodin denně automatickým radarem. Při měření rychlosti jízdy v daném místě není přítomen strážník městské policie, ale ani pracovník společnosti CZECH RADAR, a.s. Stacionární měřič rychlosti, který má v pronájmu Město Turnov, je plně automatizován a data zjištěná tímto automatizovaným systémem jsou přenášena na služebnu Městské policie v Turnově. Tento měřič rychlosti byl vyroben*



Ačkoliv tedy výše uvedené rozsudky potvrdily nepřipustnost přenášení tohoto vrchnostenského výkonu veřejné správy na třetí subjekty, a případy, kdy měření prováděly a záznamy z měření vyhotovovaly přímo soukromé společnosti, např. CZECH RADAR, a.s., tak byly potlačeny, obce si posléze začaly pronajímat k využívání měřící zařízení s tím, že společnosti budou zajišťovat pouze jejich instalaci, nastavení a údržbu; a to i nepochybně s přihlédnutím ke konstatování v rozsudku NSS ze dne 17. 12. 2014, sp. zn. 9 As 185/2014: „Po městské policii nelze požadovat, aby zaměstnávala techniky schopné instalace a nastavení stacionárních měřících zařízení. Je proto přípustné, aby tuto instalaci a nastavení prováděl externí subjekt.“ I zde však již byla NSS řešena situace, kdy byť společnost M & T s. r. o. již neparticipovala na úkonech měření a prováděla pouze instalaci softwaru, jeho *upgrade* a celkový servis, této společnosti plynula na základě nájemní smlouvy odměna ve výši 65 Kč za každý zaznamenaný přestupek. To NSS odsoudil v rozsudku ze dne 30. 5. 2018, sp. zn. 10 As 107/2018. Je však třeba zdůraznit, že v tomto rozsudku NSS neřekl, že obchodní společnost snad z toho důvodu „fixlovala“, ale že již pouhá okolnost, že „fixlovat“ může, je špatně. To pak podle NSS i zásadním způsobem problematizuje výpovědní hodnotu důkazů shromážděných spornými zařízeními. Ostatně jak již příhodně připomíná také Filip Rigel ve svém komentáři k nálezu Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16: „aplikace § 125f zákona o silničním provozu má být střizlivá, tj. například rozmístění automatizovaných technických prostředků k měření rychlosti má kopírovat problematická dopravní místa, nikoliv sloužit k naplnění obecních rozpočtů.“<sup>64)</sup>

## VI. Shrnutí poznatků a závěr

V tomto příspěvku jsem se pokusil zmapovat jednotlivé druhy kamerových systémů využívaných v dopravě a zároveň zanalyzovat stěžejní problémy spojené s využíváním jejich výstupů v řízení o přestupku optikou recentní judikatury. Tyto problémy lze shrnout následovně:

1) První problém, který může mít vliv na legalitu záznamu, je třeba spatřovat v neodborné manipulaci s přístrojem. Zpravidla půjde o chybné nastavení měřiče, tedy jeho nastavení v rozporu s návodem nebo manuálem k obsluze; chybou tu může být např. nezohlednění vzdálenostního dosahu použitého

---

a instalován proto, aby vykonával měření rychlosti jízdy bez nutnosti přítomnosti fyzické osoby, zcela samostatně a automaticky. [...] Krajský soud v napadeném rozsudku [...] odkázal na znalecký posudek č. 21-2011 vypracovaný ústavem kvalifikovaným pro znaleckou činnost Cetag, s.r.o., z něhož plyne, že naměřenými údaji na pronajatých měřících zařízeních nedisponuje výlučně nájemce, že k němu nejdou přímo, nýbrž že se k němu dostávají zprostředkovaně z dočasného úložiště dat v Přerově. [...] Nelze v této souvislosti rovněž nevidět, že ačkoliv jsou podle § 13 odst. 3 (starého) přestupkového zákona pokuty uloženy orgánem obce jejím příjmem, tak že podle dané nájemní smlouvy „odplyne“ z uložené pokuty cca 80 % z její výše pronajímateli, respektive tato částka je vyvedena z veřejného rozpočtu obce zpátky pronajímateli a zahrnuje i DPH, které jinak pokuty nepodléhají.“

<sup>64)</sup> RIGEL, F.: Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za porušení povinností řidiče podle ProvPoz. Soudní rozhledy. 2018, roč. 24, č. 7/8, s. 228-229.

zařízení.<sup>65)</sup> Analýzou bylo zjištěno, že právě nedodržení návodu k obsluze zařízení považuje NSS za fatální pro případné dokazování v řízení o přestupku. Tento problém tedy není technické povahy, ale je ryze lidský. To samozřejmě nevylučuje, že chyba může být i na straně přístroje, avšak se zřetelem k poměrně složitému procesu jeho schvalování a ověřování ho lze označit za víceméně sporadický. Příčiny nesprávného fungování zařízení, pokud bylo postupováno v souladu s jeho návodem, lze hledat spíše v tom, zda nebyla užita antiradarová rušička, což je však v České republice od 1. 8. 2011 postihováno jako přestupek podle § 125c odst. 1 písm. j) zákona o silničním provozu, za který lze uložit pokutu od 5000 Kč do 10 000 Kč.

2) Oproti předchozímu zjištění, však bylo dále zjištěno, že vybrání nevhodného kamerového stanoviště, nemusí nutně znamenat nepoužitelnost záznamu z měření v řízení. Pokud samozřejmě nepůjde o případy, kdy je zařízení umístěno na místě, které není schváleno státní policií anebo by obecní policie prováděla měření k těm přestupkům, kde ze zákona měřit nesmí. Opět jde však o problém obsluhy zařízení – tedy lidský, nikoliv technický faktor.

3) Jako největší problém se ukázalo riziko, že kamerový systém provozuje pro veřejnou správu soukromý subjekt. Pokud sám neprovádí měření (což je zcela nepřipustné s ohledem na dikci § 79a zákona o silničním provozu), hrozí zde jeho vliv na projednávání přestupků z hlediska existence hmotného zájmu na výsledcích měření. V prvním případě jsou záznamy zcela nepoužitelné pro řízení, v druhém případě nanejvýše problematické. Lze proto obecně doporučit, že pokud dochází k druhému případu (první případ беру tak, že se snad již nevyskytuje), je důležité zaměřit se na celý proces zpracovávání a vyhodnocování dat. Datové záznamy z měření by měly primárně procházet rukama státní anebo obecní policie, v opačném případě se může jednat o jednání rozporné s GDPR, přesahující i do civilní roviny práva na soukromí. Ostatně bylo též zjištěno, že ač v případech takovýchto pronájmů správní orgány téměř vždy uvádějí, že k záznamům z měření mají přístup jen ony, ve smlouvách o pronájmu předmětných zařízení často bývá obsažena klauzule, podle níž se pronajímatel zařízení zavazuje zachovávat povinnost mlčenlivosti o výsledcích měření, což je samo o sobě poněkud podivné ujednání, vezme-li se v úvahu, že pronajímatel nemá mít k těmto záznamům přístup.

4) Konečně může být problémem, byť tento nebyl v judikatuře NSS přímo zachycen i dodatečná úprava, resp. změna obsahu pořízených snímků a naměřených dat, ať už použitím nevhodného barevného rozlišení (např. pixely na tváři podezřelého budou změkčeny, aby se odstranila zrnitost, budou použity zesvětlovací efekty s cílem zdůraznit kontrast) či roztříštěním jednotlivých informací do různých datových souborů. Zde je totiž třeba evidovat,

---

<sup>65)</sup> Tak např. zatímco Ramery mají 3 volitelné měřící vzdálenosti: 20, 30 a 60 metrů (ty se volí podle polohy měřidla vůči měřeným vozidlům – za jízdy před sebou, při stání u cesty a měření třeba přes 3 pruhy), ruční laserový měřič ProLaser III má dosah až 1000 metrů.

že softwary umožňují verifikovat přestupky obsluhou. Může jít tedy i o problém možné neautenticity záznamu.

Tento problém, tj. problém prokázání pravosti a pravdivosti záznamu pak považují za nejzávažnější ze všech, neboť má zásadní vliv na důkazní spolehlivost záznamu.

Závěrem lze přesto kamerové systémy využívané v dopravě vyzdvihnout, neboť naprostou předností elektronických důkazů, které jsou schopny tyto systémy vyprodukovat, je zejména jejich trvalost a jejich autenticita oproti třeba důkazům výpověďmi svědků, kteří událost popisují mnohdy subjektivně. Tím lze lépe naplňovat požadavek hledání materiální pravdy, který je na správní orgány kladen ustanovením § 3 správního řádu. Záznam z měření má rovněž směrodatnou vypovídací hodnotu pro úvahy správního orgánu z hlediska volby správního trestu. Ten, jak je obecně známo, musí být v rozhodnutí o přestupku zvláště pečlivě odůvodněn. Význam kamer lze spatřovat již v tom, že pouhá jejich přítomnost podél silnic, aniž by fungovaly, má ve vztahu k motoristům zastrašující efekt; to přirozeně vede k většímu respektu pravidel silničního provozu, celkovému snižování nehodovosti, menší míře případů přestupků a tedy i k menší zátěži veřejné správy. Potenciál, který tyto systémy nabízejí, přitom není v České republice doposud naplno využit a třebaže některé příklady z Asie v tomto příspěvku zmíněné se mohou jevit jako hodné následování, spíše od nich odrazují, neboť jsou enormně nebezpečné pro naše soukromí. Příhodnější by bylo zaměřit se spíše na zdokonalení české infrastruktury a na to, aby správní orgány nepostihovaly díky záznamům z měření jen české řidiče, ale řešily i přestupky, které byly spáchány vozidlem provozovaným v zahraničí.

**The aim of this paper has been to analyse camera systems (enforcement) which are used in the Czech Republic for the detection of traffic offenses - summary:**

The aim of this paper has been to analyse camera systems (enforcement) which are used in the Czech Republic for the detection of traffic offenses. First, we discussed their types (about radars, lidars, etc.), functionalities and their anchoring in the Czech legislation. We agreed that it is among one of the most important Intelligent Traffic Systems and that the data, which they produce are very helpful to the administrative authorities in dealing with offenses. Then has been to discuss about individual problems, which related to their using, and which may affect the value of the evidence. There has been a use of the decisions of the Supreme Administrative Court of the Czech Republic. The biggest problem has emerged when camera systems are not operated directly by a public authority but by a private company, and is used to measure speed. In such a situation, the electronic evidence produced by the cameras are not useless.

In conclusion, was emphasised the potential of these systems in the future, especially the facial recognition system, which is mainly used in Asia (also for punishment). Simultaneously it was emphasised a risk of these systems for our privacy (although there is a lot of public and media interest in the use of road safety cameras).