

**Univerzita Palackého v Olomouci**

**Právnická fakulta**

**Marek Hais**

**Rozpor mezi skutečností a rozhodovací praxí při měření rychlosti**

**Diplomová práce**

**Olomouc 2020**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Rozpor mezi skutečností a rozhodovací praxí při měření rychlosti“ vypracoval samostatně a citoval jsem všechny použité zdroje.

V Olomouci dne 31. března 2020

.....

Marek Hais

Děkuji paní JUDr. Monice Horákové, Ph.D. za vedení a pomoc při psaní diplomové práce. Dále děkuji panu Ing. Tomáši Radnicovi za konzultaci ohledně radarových rychloměrů.

# OBSAH

1	ÚVOD .....	6
2	Vymezení základních pojmů .....	8
2.1	Pojem přestupek .....	8
2.2	Pojem rychloměr .....	13
2.3	Pojem pozemní komunikace .....	14
2.4	Oprávnění k měření rychlosti .....	15
3	Kvantifikace v rámci aplikační praxe .....	17
4	Nejasnost dosavadní praxe .....	18
5	Rozdělení rychloměrů .....	20
6	Nejčastější chyby a pochybení u měření rychlosti .....	22
6.1	Chyby a pochybení při měření rychlosti s lidary .....	22
6.1.1	Chyba vznikající při měření rychlosti - Slip effect .....	22
6.1.2	Pochybení, ke kterému při měření rychlosti dochází - Překážka v trase paprsku .....	27
6.2	Chyby a pochybení při měření rychlosti s radary .....	29
6.2.1	Chyby a pochybení při měření rychlosti s přístrojem RAMER10 C .....	29
6.2.1.1	Pochybení, ke kterému při měření rychlosti dochází - Nesprávné ustavení vozidla .....	29
6.2.1.2	Pochybení, ke kterému při měření rychlosti dochází - Provedení měření rychlosti v zatáčce .....	33
6.2.1.3	Pochybení, ke kterému při měření rychlosti dochází - Nedodržení rovnoběžnosti při měření za jízdy .....	35
6.2.1.4	Chyba vznikající při měření rychlosti - Reflexe .....	36
6.2.1.5	Pochybení, ke které při měření rychlosti dochází - Překážka v zorném poli kamery a v anténním svazku .....	40
6.2.2	Pochybení společná pro měření rychlosti s radarem RAMER10 C a PolCam PC2006 .....	41
6.2.3	Nejčastější pochybení, ke kterému dochází při měření rychlosti s přístrojem PolCam PC2006 .....	42
7	Aplikace aktuální právní úpravy ve světle právních předpisů a podzákoných předpisů se zaměřením na měření rychlosti .....	44
8	Reflexe nejčastěji identifikovaných chyb při měření rychlosti v rámci rozhodovací praxe .....	46
8.1	Reflexe chyb a pochybení, ke kterým dochází při měření s lidary .....	46
8.2	Reflexe chyb a pochybení, ke kterým dochází při měření s radary .....	49
9	Závěr .....	54
	Seznam literatury .....	57

Abstrakt .....	62
Seznam klíčových slov .....	63
Seznam příloh .....	64

# 1 ÚVOD

Diplomovou práci jsem se rozhodl psát na téma „Rozpor mezi skutečností a rozhodovací praxí při měření rychlosti“ především z důvodu znepokojení. O měření rychlosti se zajímám již přes tři roky, přičemž jsem si všiml, že správní orgány, ale i soudy, včetně Nejvyššího správního soudu, přesně nerozumí tomu, jak fungují rychloměry, kterými je měřena rychlost řidičům. Díky tomu existuje protichůdná judikatura, která řidiče omezuje v právní jistotě.

V průběhu studia jsem si též všiml, že jak správní orgány, tak soudy zastávají názor, že pokud došlo ke změření rychlosti, byla rychlost změřena v souladu s Návodem k obsluze. Pouze měření rychlosti v souladu s Návodem k obsluze je použitelné jako důkaz, k tomu blíže následující kapitoly. Jak jsem však zjistil dotazem na základě zákona o svobodném přístupu k informacím, je na správních orgánech, respektive soudech, aby na základě důkazů posoudily, zda byla rychlost v souladu s Návodem k obsluze změřena. Dle Českého metrologického institutu, který rychloměry ověřuje, není žádný rychloměr schopen rozpoznat, zda měření rychlosti proběhlo v souladu s Návodem k obsluze.<sup>1</sup> Na základě těchto nesprávných závěrů pak dochází k odsouzení řidičů obviněných z překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Přínos diplomové práce tedy spatřuji především v popsání pochybení správních orgánů a soudů v České republice při rozhodování o překročení nejvyšší dovolené rychlosti.

V roce 2018 bylo kvůli překročení nejvyšší dovolené rychlosti dle § 125c odstavec 1 písmeno f) bod 2 – 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů uděleno přes 232 tisíc pokut. Naproti tomu v tomtéž roce bylo uděleno pouze 794 pokut za předjíždění v místech, kde je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou zakázáno.<sup>2</sup> Vzhledem k tomuto je patrné, že je rozporná judikatura a nesprávné pochopení fungování rychloměrů nemalým problémem, který potenciálně ovlivňuje velké množství osob. Jen těžko se dá odhadnout, v kolika řízeních týkajících se podezření z překročení nejvyšší dovolené rychlosti byla udělena pokuta na základě nepochopení přesného fungování rychloměru, i kdyby se však jednalo o jediné procento, výše vybraných pokut je v rámci statisíců, možná i milionů korun. S ohledem na dané jsem se tak v diplomové práci, která je omezena počtem znaků, zaměřil pouze na přestupky týkající se překročení nejvyšší dovolené rychlosti, neboť právě v tomto vidím největší dopad svého zkoumání na společnost.

---

<sup>1</sup> Viz příloha č. 2, odpověď Českého metrologického institutu ze dne 11. září 2018 na žádost o informace

<sup>2</sup> Přehled přestupků za rok 2018 [online]. mdcz.cz, 24. dubna 2018 [cit. 3. prosince 2019]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/Statistiky/Prurezove-statistiky/Prehled-prestupku-za-rok-2018>>.

Jako výzkumnou otázku jsem si stanovil zjistit, k jakým chybám při měření rychlosti dochází, a zda jsou tyto vady při rozhodování reflektovány, či zda dochází k sankcionování řidičů na základě chybného měření. Hypotézou pak je, že k chybám při měření rychlosti dochází; jsou případy, kdy v řízení chyby vzniklé při měření rychlosti nejsou reflektovány, pročež dochází k odsouzení řidičů.

V diplomové práci vymezím základní pojmy, které jsou s měřením rychlosti spojeny, vymezím, o jak velký problém se v praxi jedná, upozorním na rozpornou judikaturu, popíši, jaké chyby vznikají při měření rychlosti s radary a lidary, rozeberu právní úpravu spojenou s měřením rychlosti, popíši, jak se rozhodovací praxe staví k chybám, které vznikají při měření rychlosti, a na závěr se zaměřím na to, k jakým chybám při měření dochází, jak, a zda tyto chyby reflektují správní orgány a judikatura, a konečně zodpovím otázku, zda rozhodovací praxe rozhoduje v rozporu či v souladu se skutečností.

Ačkoli je má diplomová práce zaměřena na téma, které je ve společnosti populární a často diskutované, není k němu téměř žádná odborná literatura. V odborné literatuře není popsáno, k jakým chybám při měření rychlosti dochází, a tyto chyby ani nejsou popsány. Jako podklad této práce tak často slouží i Návody k obsluze jednotlivých rychloměrů či odpovědi na žádosti o informace, které jsem získal na základě zákona o svobodném přístupu k informacím.

V diplomové práci užiji popisnou metodu, a to především v části věnující vymezení základních pojmů. Dále v práci využiji metodu analýzy a syntézy, a to při práci s právními předpisy. V práci jsem též využil metodu dedukce a indukce u práce s judikaturou, Návody k obsluze, a s odbornými vyjádřeními.

Diplomová práce je zpracovaná k 19. únoru 2020.

## 2 Vymezení základních pojmů

### 2.1 Pojem přestupek

Přestupkem dle zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich je „[S]polečensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.“<sup>3</sup> Vymezení přestupku je tak dvojí, a to pozitivní a negativní. Pozitivním vymezením přestupku je, že se jedná o společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem. Negativním vymezením pak je, že se nejedná o trestný čin.<sup>4</sup>

Pozitivní vymezení přestupku odkazuje na formální a materiální stránku přestupku. Aby bylo určité jednání považováno za přestupek, musí být oba tyto znaky naplněny současně, jak vyplývá například z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 6. ledna 2012, č. j. 5 As 106/2011 – 77.<sup>5</sup>

Formální znak přestupku lze rozdělit na formální obecné znaky přestupku (protiprávnost jednání, trestnost jednání, přestupková způsobilost osoby, výslovné označení společensky škodlivého činu za přestupek v zákoně) a formální typové znaky přestupku (objekt přestupku, objektivní stránka přestupku, subjekt přestupku, subjektivní stránka přestupku).<sup>6</sup>

Protiprávnost znamená, že je předmětné jednání v rozporu s právem, a zároveň porušuje povinnost vyplývající ze zákona nebo uloženou na základě zákona.<sup>7</sup>

Pokud má určité jednání formální znaky přestupku, avšak dané jednání není v rozporu se souhrnem právních norem, nemůže se jednat o přestupek. Takové jednání pak ani není nebezpečné pro společnost.<sup>8</sup> Jedná se o krajní nouzi, nutnou obranu, svolení poškozeného, přípustné riziko a oprávněné použití zbraně.<sup>9</sup>

---

<sup>3</sup> § 5 zákona č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

<sup>4</sup> VETEŠNÍK, Pavel. In JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Jan. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich; Zákon o některých přestupcích: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. s. 51.

<sup>5</sup> „Podle ustanovení § 2 odst. 1 zákona o přestupcích přestupkem je zaviněné protiprávní jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně. Jak vyplývá z uvedeného ustanovení, znaky přestupku jsou stanoveny zákonem, přičemž přestupek je vymezen materiálním a formálním znakem, které musí být naplněny současně.“

<sup>6</sup> VETEŠNÍK, Pavel. In JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Jan. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich; Zákon o některých přestupcích: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. s. 52 – 54.

<sup>7</sup> Tamtéž, s. 52.

<sup>8</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. června 2011, č. j. 5 As 10/2011 - 111

<sup>9</sup> § 24 - § 28 zákona č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů



Druhým formálním znakem přestupku je trestnost, která znamená, že za předmětné jednání hrozí správní trest.<sup>10</sup>

Dalším formálním obecným znakem přestupku je přestupková způsobilost osoby. Tím je myšleno, že je osoba, kterou může být jak fyzická, tak právnická osoba, schopna spáchat určitý přestupek, přičemž za své jednání může být postižena. Aby byla fyzická osoba odpovědná za přestupek, musí dosáhnout věku patnácti let a musí být při páchání přestupku přičetná. Odpovědnost by však nezanikla, pokud by se fyzická osoba do stavu nepřičetnosti přivedla dobrovolně užitím návykové látky či jiné látky nepříznivě ovlivňující psychiku člověka či jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.<sup>11</sup> U podnikající fyzické osoby může určitá způsobilost vznikat například až získáním koncese. U právnické osoby pak způsobilost většinou vzniká zápisem do veřejného rejstříku.<sup>12</sup>

Posledním formálním obecným znakem přestupu je jeho výslovné zákonné označení za přestupek. Čin, který je sice společensky škodlivý, avšak není výslovně za přestupek označen, nepodléhá správnímu trestání. Takové jednání však může být v rozporu s morálkou či náboženským přesvědčením.

Objektem přestupku je určitý zájem společnosti, který je zákonem chráněný. Objekt přestupku se dále dělí na objekt obecný, objekt druhový, a objekt individuální.<sup>13</sup>

Objektivní stránka je tvořena protiprávním jednáním, škodlivým následkem a příčinným vztahem mezi tímto protiprávním jednáním a škodlivým následkem.<sup>14</sup>

Protiprávnost znamená, že je předmětné jednání v rozporu s právem, a zároveň porušuje povinnost vyplývající ze zákona nebo uloženou na základě zákona.<sup>15</sup>

Škodlivým následkem je porušení či ohrožení zájmu společnosti v rámci individuálního objektu přestupku. Následek pak lze rozdělit na následek ohrožovací a následek poruchový.<sup>16</sup>

---

<sup>10</sup> VETEŠNÍK, Pavel. In JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Jan. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich; Zákon o některých přestupcích: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. s. 53.

<sup>11</sup> § 18 a § 19 zákona č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

<sup>12</sup> VETEŠNÍK, Pavel. In JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Jan. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich; Zákon o některých přestupcích: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. s. 53.

<sup>13</sup> Tamtéž, s. 54.

<sup>14</sup> ONDRUŠOVÁ, Marta a kol. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. s. 65.

<sup>15</sup> VETEŠNÍK, Pavel. In JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Jan. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich; Zákon o některých přestupcích: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. s. 52.

<sup>16</sup> VETEŠNÍK, Pavel. In JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Jan. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich; Zákon o některých přestupcích: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. s. 55.

Příčinný vztah (kauzální nexus) je „[V]ztah mezi protiprávním jednáním jako příčinou a škodlivým následkem, který je právě tímto jednáním vyvolán. Ve shodě s doktrínou je přitom jednání příčinou následku pouze tehdy, jestliže by následek bez tohoto jednání nenastal buď vůbec, anebo by bez něho nenastal takovým způsobem, jakým konkrétně nastal.“<sup>17</sup> Dle § 10 zákona č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, je za jednání považováno i „[O]pomenutí takového konání, k němuž byl pachatel povinen podle jiného právního předpisu nebo úředního rozhodnutí, v důsledku dobrovolného převzetí povinnosti konat nebo vyplývala-li jeho zvláštní povinnost z jeho předchozího ohrožujícího jednání nebo k němuž byl z jiného důvodu podle okolností a svých poměrů povinen.“

Subjektem přestupku je fyzická osoba, fyzická osoba podnikající nebo právnická osoba, která přestupek spáchala. Určitých přestupků se však může dopustit pouze ta která osoba. Subjektem přestupku může být pouze osoba k tomu způsobilá, kdy musí být splněna podmínka věku, přičetnosti a případně i koncese a zapsání do veřejného rejstříku, viz výše.

Posledním formálním typovým znakem přestupku je subjektivní stránka přestupku. Naplnění subjektivní stránky přestupku je však podmínkou pouze u fyzických osob (výjimkou je však například § 125f odstavec 3 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů). U fyzických osob podnikajících a u právnických osob zákon za určitých podmínek dovozuje odpovědnost těchto osob, přičemž tyto osoby se za splnění daných podmínek mohou liberovat.<sup>18</sup>

Subjektivní stránkou přestupku je u fyzických osob zavinění. To se dělí na zavinění úmyslné (dále na úmysl přímý a nepřímý) a zavinění nedbalostní (dále na nedbalost vědomou a nevědomou). Úmyslné zavinění je tvořeno složkou vědění a složkou vůle.<sup>19</sup>

Přestupek je spáchán v úmyslu přímém, pokud měl přestupce záměr svým jednáním porušit nebo ohrozit zákonem chráněný zájem společnosti, přičemž přestupce věděl, že svým jednáním může zákonem chráněný zájem společnosti porušit nebo ohrozit.<sup>20</sup>

---

<sup>17</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. března 2009, č. j. 9 As 50/2008 - 64

<sup>18</sup> ONDRUŠOVÁ, Marta a kol. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. s. 67.

<sup>19</sup> VETEŠNÍK, Pavel. In JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Jan. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich; Zákon o některých přestupcích: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. s. 57.

<sup>20</sup> VETEŠNÍK, Pavel. In JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Jan. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich; Zákon o některých přestupcích: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. s. 128.

V úmyslu nepřímém je přestupek spáchán, pokud přestupce věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem společnosti chráněný zákonem, přičemž v případě, že se tak stane, s tímto byl srozuměn.<sup>21</sup>

U nedbalostního zavinění pak absentuje složka vůle.<sup>22</sup>

Přestupek je spáchán ve formě vědomé nedbalosti, jestliže přestupce věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí.<sup>23</sup> Ve formě nevědomé nedbalosti je přestupek spáchán, pokud přestupce nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.<sup>24</sup> U některých přestupků je vyžadováno úmyslné zavinění, u překročení nejvyšší dovolené rychlosti stačí zavinění ve formě nedbalosti nevědomé, neboť zákon nestanovuje, že by bylo nutné zavinění ve formě nedbalosti vědomé či ve formě úmyslu.<sup>25</sup>

Materiálním znakem přestupku je společenská škodlivost jednání. Materiální znak přestupku je tedy naplněn v případě, že jednáním dojde k porušení určitého zájmu společnosti.<sup>26</sup> Přestupky jsou vůči trestným činům subsidiární právě z důvodu jejich menší společenské škodlivosti. Pokud by nebyla materiální stránka přestupku naplněna, vůbec by se o přestupek nejednalo, jak vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 29. srpna 2014, č. j. 5 As 4/2013 - 26.<sup>27</sup>

Ačkoli je v běžných případech materiální stránka přestupku naplněna samotným naplněním formální stránky přestupku, není tomu tak vždy. Pokud jsou ve věci další okolnosti, díky kterým nedojde k porušení či ohrožení chráněného zájmu společnosti, nedojde k naplnění materiální stránky přestupku.<sup>28</sup> Pokud jednáním sice dojde k naplnění formální stránky přestupku, ale ne materiální stránky přestupku, mají správní orgány, resp. soudy povinnost

---

<sup>21</sup> § 15 odstavec 2 písmeno b) zákona č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

<sup>22</sup> VETEŠNÍK, Pavel. In JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Jan. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich; Zákon o některých přestupcích: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. s. 57.

<sup>23</sup> § 15 odstavec 3 písmeno a) zákona č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

<sup>24</sup> § 15 odstavec 3 písmeno b) zákona č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

<sup>25</sup> § 15 odstavec 1 zákona č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

<sup>26</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. října 2005, č. j. 6 As 65/2004 - 59

<sup>27</sup> „K odpovědnosti za přestupek je tedy třeba porušit nebo ohrozit určitý zájem společnosti, přičemž toto porušení nebo ohrožení je materiálním znakem (tj. společenskou škodlivostí) přestupku (bez této společenské škodlivosti by se ostatně o přestupek ani nejednalo).“

<sup>28</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. prosince 2009, č. j. 5 As 104/2008 - 45

řízení zastavit, jak vyplývá například z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 17. února 2005, č. j. 7 As 18/2004 - 48.<sup>29</sup>

Pokud v řízení vůbec není zkoumáno naplnění materiální stránky přestupku, je vydané rozhodnutí nepřezkoumatelné.<sup>30</sup> Naplnění materiální stránky přestupku je nutno zkoumat v každé věci individuálně. Nelze dovodit žádné obecné závěry, dle kterých by v určité situaci, kde je naplněna formální stránka přestupku, nedošlo k naplnění materiální stránky přestupku.<sup>31</sup> „*Okolnostmi, jež snižují nebezpečnost jednání pro chráněný zájem společnosti pod míru, která je typická pro běžně se vyskytující případy přestupků, mohou být zejména, avšak nikoliv výlučně, význam právem chráněného zájmu, který byl přestupkovým jednáním dotčen, způsob jeho provedení a jeho následky, okolnosti, za kterých byl přestupek spáchán, osoba pachatele, míra jeho zavinění a jeho pohnutka.*“<sup>32</sup>

Pojem přestupek je sice přímo definován, pojem dopravní přestupek však nikoli. Vše zahrnující definice není uvedena ani v literatuře, a proto lze dopravní přestupek opisně definovat jako naplnění skutkové podstaty přestupků uvedených v § 125c zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a přestupků uvedených v § 83 zákona č. 56/2001 Sb., zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

K pojmu přestupek závěrem záhodno uvést, že pojem přestupek v aktuálně účinném zákoně č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, zahrnuje nejen přestupek fyzické osoby, ale též přestupek podnikající fyzické osoby a přestupek právnické osoby.

---

<sup>29</sup> „*Teprve poté, co je zjištěno naplnění materiálního znaku přestupku, může správní orgán dojít k závěru, že konkrétním jednáním obviněného byl spáchán přestupek. Pokud naopak správní orgán na základě zjištěného skutkového stavu dospěje k závěru, že z okolností případu je zřejmé, že jednáním osoby obviněné z přestupku, jež sice nese formální znaky skutkové podstaty přestupku, nedošlo k porušení ani k ohrožení právem chráněného zájmu, má povinnost (nikoliv pouze možnost) řízení zastavit podle § 76 odst. 1 písm. a) zákona o přestupcích.*“

<sup>30</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. října 2017, č. j. 6 As 132/2017 - 16

<sup>31</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. prosince 2009, č. j. 5 As 104/2008 - 45

<sup>32</sup> Tamtéž

## 2.2 Pojem rychloměr

Rychloměr je „měřidlo určené pro měření rychlosti projíždějících vozidel na pozemních komunikacích“<sup>33</sup>.

Z § 3 odstavce 3 zákona č. 505/1990 Sb., zákon o metrologii, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s bodem 2.2.1 vyhlášky č. 345/2002 Sb., vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu, kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, vyplývá, že rychloměry musí být ověřovány, a to v pravidelných ročních intervalech. Rychloměry musí být ověřeny též před uvedením do oběhu.<sup>34</sup> Po zániku ověření se s rychloměry již nesmí měřit, ledaže jsou opět ověřeny.<sup>35</sup> Rychloměry nejčastěji ověřuje Český metrologický institut a autorizované metrologické středisko RAMET a.s.

Jak však vyplývá z § 7 odstavce 2 vyhlášky č. 262/2000 Sb., vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu, kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření, ověření rychloměru zaniká nejen uplynutím jednoleté doby, na kterou byl rychloměr ověřen, ale též provedením změn či úprav rychloměru, které mohou ovlivnit metrologické vlastnosti rychloměru, poškozením rychloměru, v jehož důsledku rychloměr ztratil vlastnost rozhodnou pro jeho ověření, poškozením či odstraněním úřední značky, zjevnou ztrátou požadovaných metrologických vlastností, ke které došlo, aniž by bylo ověření porušeno, a konečně i když nedošlo k porušení ověření rychloměru, došlo ke změně místa používání rychloměru v případě, že se jedná o statický rychloměr. Pokud by měla určitá osoba, která může být dotčena nesprávným měřením, pochyb o tom, zda rychloměr měří správně, může dle § 11a odstavce 1 zákona č. 505/1990 Sb., zákon o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, požádat o přezkoušení rychloměru.

Pokud je rychloměr ověřen, je tím potvrzeno, že má požadované metrologické vlastnosti a je schopen objektům změřit skutečnou rychlost, jakou se pohybují.<sup>36</sup> Ověřené rychloměry jsou opatřeny úředními značkami a je k nim vydán ověřovací list.<sup>37</sup>

---

<sup>33</sup> Bod 1.1 opatření obecné povahy vydané Českým metrologickým institutem, č. j. 0313/005/09/Pos. [online]. cmi.cz, 19. května 2010 [cit. 10. února 2020]. Dostupné na <[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>34</sup> § 10 odstavec 1 zákona č. 505/1990 Sb., zákon o metrologii, ve znění pozdějších předpisů

<sup>35</sup> § 11 odstavec 1 zákona č. 505/1990 Sb., zákon o metrologii, ve znění pozdějších předpisů

<sup>36</sup> § 9 odstavec 1 zákona č. 505/1990 Sb., zákon o metrologii, ve znění pozdějších předpisů

<sup>37</sup> § 9 odstavec 2 zákona č. 505/1990 Sb., zákon o metrologii, ve znění pozdějších předpisů

## 2.3 Pojem pozemní komunikace

Dle § 2 odstavce 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, se pozemní komunikací rozumí „[C]esta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“ Z daného ustanovení tak vyplývá, že pozemní komunikací je nejen komunikace sloužící výhradně vozidlům, kterou je dálnice, ale i pozemní komunikace sloužící výhradně chodcům, kterou je chodník pro pěší.<sup>38</sup> Součástí a příslušenství komunikace jsou pak upraveny v ustanovení § 12 - § 14 zákona o pozemních komunikacích.

Pozemní komunikace jsou podmnožinou veřejného prostranství.<sup>39</sup> Pozemní komunikace se dále dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.<sup>40</sup> Dělení pozemních komunikací vychází z vlastnického práva ke komunikacím, a k účelu, ke kterým komunikace slouží.<sup>41</sup> Ke vzniku každé pozemní komunikace, vyjma komunikace účelové, je zapotřebí, aby bylo vydáno správní rozhodnutí o zařazení pozemní komunikace do určité kategorie.<sup>42</sup> Správní rozhodnutí vydává silniční správní úřad, a to na základě určení komunikace, dopravního významu komunikace, a technického vybavení pozemní komunikace.<sup>43</sup> Jakmile tedy rozhodnutí silničního správního úřadu o zařazení pozemní komunikace nabyde právní moci, stane se z pozemní komunikace silnice, dálnice či místní komunikace.<sup>44</sup> Pokud dojde ke změně dopravního významu komunikace či určení pozemní komunikace, silniční správní úřad rozhodne o změně kategorie dané komunikace.<sup>45</sup> Silniční správní úřad takové rozhodnutí učiní z moci úřední či na podanou žádost vlastníka komunikace.<sup>46</sup>

---

<sup>38</sup> ČERNÍNOVÁ, Michaela. In ČERNÍNOVÁ, Michaela a kol. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. s. 7.

<sup>39</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. listopadu 2010, č. j. 5 As 49/2010 - 82 a § 79a zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>40</sup> § 2 odstavec 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>41</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. května 2005, č. j. 22 Cdo 1553/2004 - 155

<sup>42</sup> ČERNÍNOVÁ, Michaela. In ČERNÍNOVÁ, Michaela a kol. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. s. 9.

<sup>43</sup> § 3 odstavec 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>44</sup> ČERNÍN, Karel. In ČERNÍNOVÁ, Michaela a kol. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. s. 21.

<sup>45</sup> § 3 odstavec 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>46</sup> ČERNÍN, Karel. In ČERNÍNOVÁ, Michaela a kol. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. s. 22 – 23.

Ve vztahu k přestupkům týkajících se překročení nejvyšší dovolené rychlosti je nutno podotknout, že tyto přestupky mohou být spáchány pouze na veřejných pozemních komunikacích a nikoli na soukromém pozemku fyzické osoby.<sup>47</sup>

## 2.4 Oprávnění k měření rychlosti

Měření rychlosti smí být provedeno pouze za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, což vyplývá jak ze zákona, tak z judikatury Nejvyššího správního soudu.<sup>48</sup> Za této podmínky smí Policie České republiky měřit rychlost. Obecní policie pak rychlost vozidel smí měřit pouze v místech k tomu určených či schválených Policií České republiky.<sup>49</sup> Nejedná se přitom o doporučující stanovisko, nýbrž o nutnou podmínku zákonnosti provedení měření, kterou je nutné při každém měření rychlosti dodržet, jak vyplývá z rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové, pobočka v Pardubicích ze dne 30. ledna 2013, sp. zn. 61 A 1/2012.<sup>50</sup> Obecní policie je při měření rychlosti povinna postupovat v součinnosti s policií, což vyplývá jak z § 79a zákona č. 361/2000 Sb. zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, tak z § 1 odstavce 3 zákona č. 553/1991 Sb., zákon České národní rady o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů. Nutno podotknout, že obecní policie může měření rychlosti provádět pouze na území obce, kde byla zřízena.<sup>51</sup> Aby mohla obecní policie měřit rychlost i v jiné obci, než která ji zřídila, musí se tak stát na základě veřejnoprávní smlouvy.<sup>52</sup>

Měření rychlosti pak smí provádět i příslušník vojenské policie. Tento je oprávněn při dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu měřit rychlost vozidel ozbrojených sil.<sup>53</sup> Při

---

<sup>47</sup> ČERNÍNOVÁ, Michaela. In ČERNÍNOVÁ, Michaela a kol. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. s. 8.

<sup>48</sup> § 79a zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>49</sup> § 79a zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>50</sup> „Již jazykovým výkladem je totiž třeba vyložit, že výhradně znamená výlučně, toliko, pouze za těchto a nikoliv jiných podmínek, tedy jedná se o jednoznačný pokyn zákonodárce obecní policii, aby při výkonu této činnosti plně následovala pokyny Policie ČR, nikoliv je sama jako doporučující stanoviska dále podrobovala vlastní úvaze o vhodnosti jejich použití a dle výsledku takového úsudku jednala. Pokud by se jednalo o doporučující charakter, jednak by byl tento vyjádřen slovy, k tom učenými a jednak by vyvstala otázka vůbec smyslu právního zakotvení takového ustanovení.“

<sup>51</sup> § 1 odstavec 2 zákona č. 553/1991 Sb., zákon České národní rady o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů

<sup>52</sup> § 1 odstavec 5 ve spojení s § 3a zákona č. 553/1991 Sb., zákon České národní rady o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů

<sup>53</sup> § 9 odstavec 2 písmeno d) zákona č. 300/2013 Sb., zákon o Vojenské policii a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu je příslušník vojenské policie oprávněn měřit rychlost všech vozidel v chráněných objektech<sup>54</sup> (kupříkladu vojenské prostory).

Provádění měření rychlosti je výkonem veřejné správy.<sup>55</sup> Judikaturou bylo dovozeno, že oprávnění provádět měření rychlosti nelze převést na soukromý subjekt.<sup>56</sup> Soukromý subjekt sice smí provádět nastavení a servis rychloměrů, nesmí však být nijak finančně motivován, pokud dojde ke změření překročení nejvyšší dovolené rychlosti.<sup>57</sup>

---

<sup>54</sup> § 9 odstavec 4 písmeno c) zákona č. 300/2013 Sb., zákon o Vojenské policii a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>55</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. října 2008, č. j. 7 As 6/2008 - 162

<sup>56</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. dubna 2008, č. j. 1 As 12/2008 - 67

<sup>57</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2018, č. j. 10 As 107/2018 - 36



### 3 Kvantifikace v rámci aplikační praxe

V roce 2018 bylo dle statistik Ministerstva dopravy uskutečněno přes 550 tisíc podnětů k zahájení řízení o přestupku týkající se údajného překročení nejvyšší dle § 125c odstavce 1 písmene f) bod 2 – 4 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.<sup>58</sup> Po přestupku dle § 125f odstavce 1 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, se tak jedná o vůbec nejpočetnější přestupky spáchané na území České republiky.<sup>59</sup> Lze přitom spekulovat, že velká část spáchaných přestupků dle daného ustanovení jsou přestupky týkající se překročení nejvyšší dovolené rychlosti, které byly zjištěny automatickými radary a nebyly řešeny jako přestupky dle § 125c odstavce 1 písmene f) bod 2 – 4 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Vybrané pokuty za rok 2018, které se týkaly přestupků dle § § 125c odstavce 1 písmene f) bod 2 – 4 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, se pohybovaly v řádech stamilionů. Vybrané pokuty jsou tak jistě vítaným příspěvkem do rozpočtu.

Vzhledem k výše uvedeným důvodům považuji za důležité zabývat se tím, zda jsou pokuty za překročení nejvyšší dovolené rychlosti ukládány zákonně, respektive v souladu s principy fungování rychloměrů.

---

<sup>58</sup> Přehled přestupků za rok 2018 [online]. mdcz.cz, 24. dubna 2018 [cit. 3. prosince 2019]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/Statistiky/Prurezove-statistiky/Prehled-prestupku-za-rok-2018>>.

<sup>59</sup> Tamtéž

## 4 Nejasnost dosavadní praxe

Dosavadní rozhodovací praxe má jasno v tom, že měření rychlosti nesmí proběhnout v rozporu s Návodem k obsluze rychloměru. Pokud se tak stane, musí být řízení zastaveno, jak vyplývá mimo jiné z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 8. února 2012, č. j. 3 As 29/2011 - 51.<sup>60</sup>

Rozhodovací praxe se však ne vždy shodne na tom, kdy je měření rychlosti provedeno v rozporu s Návodem k obsluze, respektive kdy je zapotřebí blíže zkoumat, zda měření rychlosti proběhlo v souladu s Návodem k obsluze.

Nejvyšší správní soud na jednu stranu judikuje, že pokud ke změření rychlosti dojde (kdy rychloměr vypočte rychlost, jakou se vozidlo pohybovalo, vyhotoví snímek, a tyto uloží), měření rychlosti proběhlo v souladu s Návodem k obsluze, viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. listopadu 2017 č. j. 2 As 191/2017 – 56<sup>61</sup>, rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. ledna 2013, č. j. 3 As 82/2012 – 27, rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. prosince 2013, č. j. 1 As 83/2013 – 60, rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. května 2017, č. j. 6 As 40/2017 - 32, rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. září 2017, č. j. 6 As 164/2017 – 39, a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. července 2018, č. j. 4 As 159/2018 – 37.

Nejvyšší správní soud však též judikuje, že závěr, že pokud dojde ke změření rychlosti, muselo měření proběhnout správně, není nijak podložen, viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. května 2016, č. j. 1 As 26/2016 – 33<sup>62</sup>.

Správní orgány tak nejspíše kvůli zjednodušení práce nebo vybírání pokut do obecního rozpočtu často argumentují tím, že pokud ke změření rychlosti došlo, muselo být měření rychlosti provedeno v souladu s Návodem k obsluze, a tedy je naměřená rychlost správná. Dané však není obecně známou skutečností, jak Nejvyšší správní soud uvedl ve svém rozsudku ze

---

<sup>60</sup> „Nejvyšší správní soud považuje vyjasnění otázky, zda při měření žalobcova vozidla postupovali zasahující policisté v souladu s Návodem k obsluze měřicího přístroje PolCam PC2006 za důležité pro zákonnost rozhodnutí o spáchání předmětného přestupku. V ověřovacím listu č. 253/09 uvedeného přístroje je totiž uveden závěr, že rychloměr lze používat k měření rychlosti za dodržování Návodu k obsluze.“

<sup>61</sup> „Nejvyšší správní soud nemá pochybnosti o tom, že poskytl-li certifikovaný a ověřený rychloměr jednoznačný výsledek měření rychlosti namísto chybového hlášení, došlo fakticky k bezvadnému změření rychlosti vozidla (...)“

<sup>62</sup> „Ani poukaz že by zásadně radar neměl měřit jinak než korektně a že konkrétní důvody pro pochyby o korektnosti měření z podkladů ve správním řízení neplynou, argumenty žalobce nevyvrací. K takovému závěru by bylo třeba konkrétních argumentů či důkazů, proč je povaha rychloměru taková, že jedině správně nastaven vůbec měření provede, zatímco jakékoli nesprávné nastavení vede samo o sobě k tomu, že se měření neprovede (...)“

dne 24. září 2014, č. j. 6 As 187/2014 – 62, a dále v rozsudku ze dne 22. srpna 2013, č. j. 1 As 45/2013 – 37.

Z výše uvedeného je patrné, že neexistuje jednotný pohled na to, zda je měření rychlosti provedeno v souladu s Návodem k obsluze, pokud ke změření rychlosti určitého objektu dojde. Proto je nutné se tímto blíže zabývat, a to obzvláště pokud se vezme v úvahu, kolik milionů korun na základě nesprávného pochopení fungování rychloměru může být ročně vybíráno.

## 5 Rozdělení rychloměrů

„Měřidla slouží k určení hodnoty a měřené veličiny“<sup>63</sup> Rychloměry jsou jedním z měřidel dle zákona o metrologii.

Rychloměry lze rozdělit na radary, které fungují na principu opakovaného vyslání a následného příjmu odražených radiových vln<sup>64</sup> a dále lidary, které fungují na principu opakovaného vyslání a následného příjmu odraženého laserového paprsku.<sup>65</sup> Nejméně častou variantou je měření rychlosti skrz indukční smyčky.

Radary se dále dají rozdělit na radary stacionární a mobilní, které bývají připevněny na policejní vozy. Příkladem mobilního radaru je RAMER10 C. Stacionární radary pak lze dále rozdělit na radary, které určí okamžitou rychlost měřeného vozidla, a dále radary, které určí průměrnou rychlost vozidla v určitém úseku (tzv. úsekové radary). Příkladem stacionárního radaru, který měří rychlost v určitém úseku, je UnicamVELOCITY, příkladem stacionárního radaru, který měří okamžitou rychlost vozidel pak je RAMER10 P.

Každý radar má vysílací anténu, která vysílá radarové vlny, dále přijímací anténu, která odražené vlny přijímá, a vyhodnocovací elektroniku, která vypočítá rychlost, jakou se předmět pohybuje.<sup>66</sup>

Lidary sestávají z kamery, ovládací, zobrazovací a paměťové jednotky, a dále ze samotného těla rychloměru, ve kterém probíhají výpočty rychlosti měřeného objektu.<sup>67</sup>

Lidary jsou zařízeními kompaktnějšími, se kterými se dá měřit „z ruky“. Na rozdíl od mobilních radarů k nastavení lidarů stačí pouze jedna osoba. To však platí pouze, pokud je s mobilním radarem měřeno z místa.<sup>68</sup> To není jediná výhoda lidarů vůči radarům. Výhodou lidarů je též vzdálenost, na kterou lze rychlost přesně měřit. S radarem RAMER10 C lze měřit

---

<sup>63</sup> § 3 odstavec 1 zákona č. 505/1990 Sb., zákon o metrologii, ve znění pozdějších předpisů

<sup>64</sup> ŘÍHA, Milan a kol. *RADAR: Radio Detection And Ranging*. Praha: Námořní akademie České republiky, 2008. s. 7

<sup>65</sup> Bod 1.3 opatření obecné povahy vydané Českým metrologickým institutem, č. j. 0313/005/09/Pos. [online]. cmi.cz, 19. května 2010 [cit. 10. února 2020]. Dostupné na <[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>66</sup> ŘÍHA, Milan a kol. *RADAR: Radio Detection And Ranging*. Praha: Námořní akademie České republiky, 2008. s. 1

<sup>67</sup> Str. 2 přílohy č. 3, Certifikát o schválení typu měřidla MicroDigiCam LTI

<sup>68</sup> Ze strany 71 přílohy č. 4, Návod k obsluze radaru RAMER10, vyplývá, že jeden policista ve vzdálenost přibližně 10 metrů před měřicím vozidlem drží výtyčku, přičemž druhý policista nastavuje vozidlo tak, aby průhled muška-hledí skrze zaměřovací přípravek připevněný na přední masce vozu namísto radarové hlavy směřoval přímo na výtyčku

maximálně na vzdálenost 60 metrů<sup>69</sup>, zatímco s lidarem MicroDigiCam LTI lze měřit až na vzdálenost 400 metrů.<sup>70</sup> Nevýhodou lidarů oproti mobilním radarům je fakt, že s nimi nelze měřit rychlost za jízdy. K měření rychlosti na dálnicích tak slouží mobilní radary připevněné na policejní vozy, případně měření rychlosti na základě indukční smyčky. Nevýhodou lidarů oproti stacionárním radarům pak je, že stacionární radary rychlost měří zcela bez obsluhy, stejně jako rychloměry fungující na bázi indukční smyčky. Radary jsou však kvůli své komplexnosti výrazně dražší než lidary.

Pro všechny rychloměry společně platí, že se od naměřené rychlosti ve prospěch řidiče odečítají tři kilometry za hodinu, pokud je naměřená rychlost do sta kilometrů za hodinu. V případě, že je naměřená rychlost rovna stu kilometrům za hodinu, či v případě, že je naměřená rychlost vyšší než sto kilometrů za hodinu, odečítají se z naměřené rychlosti ve prospěch řidiče tři procenta, přičemž se odečtená rychlost vždy zaokrouhluje nahoru. Dané vyplývá jak z Návodů k obsluze rychloměrů, tak z opatření obecné povahy vydané Českým metrologickým institutem<sup>71</sup>. Pokud tedy bude vozidlu rychloměrem naměřena rychlost 101 kilometrů za hodinu, dojde k odečtení čtyř kilometrů za hodinu a za skutečnou rychlost vozidla bude považována rychlost 97 kilometrů za hodinu.

---

<sup>69</sup> Str. 13 přílohy č. 4, Návod k obsluze radaru RAMER10

<sup>70</sup> Str. 4 přílohy č. 3, Certifikát o schválení typu měřidla MicroDigiCam LTI

<sup>71</sup> Bod 2.4.2. opatření obecné povahy vydané Českým metrologickým institutem, č. j. 0313/005/09/Pos. [online]. cmi.cz, 19. května 2010 [cit. 10. února 2020]. Dostupné na <[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)>.

## 6 Nejčastější chyby a pochybení u měření rychlosti

Předpokladem pro správné měření rychlosti s laserovým rychloměrem je řádné umístění záměrného kříže po celou dobu měření rychlosti. Právě s nesprávným umístěním záměrného kříže souvisí nejčastější chyby, které při měření rychlosti s laserovými rychloměry vznikají. U laserových rychloměrů dochází nejčastěji k chybě zvané slip effect, a dále pak k pochybení při měření zapříčiněné překážkou v trase paprsku. U radarových rychloměrů je nejčastějším pochybením nesprávné ustavení měřicího vozidla. Dochází však též k pochybením ve zvolení správného místa pro měření rychlosti či k pochybení, kdy není dodržena rovnoběžnost měřeného a měřicího vozidla. U radarových rychloměrů též dochází k chybě zvané reflexe. Stejně jako u laserových rychloměrů při měření může dojít k pochybení, kdy se mezi měřené a měřicí vozidlo dostane překážka. Při měření rychlosti za jízdy dále dochází k pochybením spočívajícím v nesprávně nastaveném tlaku pneumatik, a konečně při měření rychlosti s přístrojem PolCam PC2006 dochází k pochybení při měření rychlosti, kdy se měřicí vozidlo k měřenému vozidlu v průběhu měření rychlosti přiblíží.<sup>72</sup>

### 6.1 Chyby a pochybení při měření rychlosti s lidary

Hned na úvod je nutno říci, že pokud dojde ke změření rychlosti v rozporu s Návodem k obsluze, musí být řízení ohledně údajného přestupku zastaveno. Jen pokud je měřeno v souladu s Návodem k obsluze, tak lze garantovat, že je naměřená rychlost správná.

#### 6.1.1 Chyba vznikající při měření rychlosti - Slip effect

Měření rychlosti laserovému rychloměru trvá přibližně 0,3 sekundy. Během této doby rychloměr opakovaně vyšle laserový paprsek na zaměřené místo, přičemž tento paprsek se odráží zpět do rychloměru.<sup>73</sup> Rychloměr vypočítá z doby potřebné pro odraz paprsku zpět do rychloměru vzdálenost objektu. Opakovaným vysláním a přijetím paprsku je sledován posun měřeného objektu. Následně rychloměr na základě posunutí objektu za čas 0,3 sekundy vypočítá rychlost, jakou se měřený objekt pohybuje.

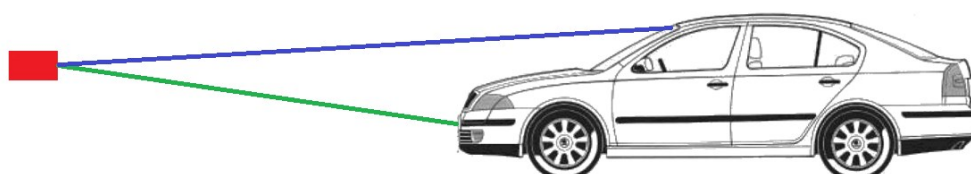
Ke slip effectu dojde, pokud bude střed záměrného kříže zaměřen na konci měření rychlosti na jiné místo než na jeho začátku. Teoreticky je možné, aby došlo jak k naměření vyšší než skutečné rychlosti, tak k naměření nižší než skutečné rychlosti měřeného objektu.

---

<sup>72</sup> Str. 32 přílohy č. 8, Návod k obsluze PolCam PC2006

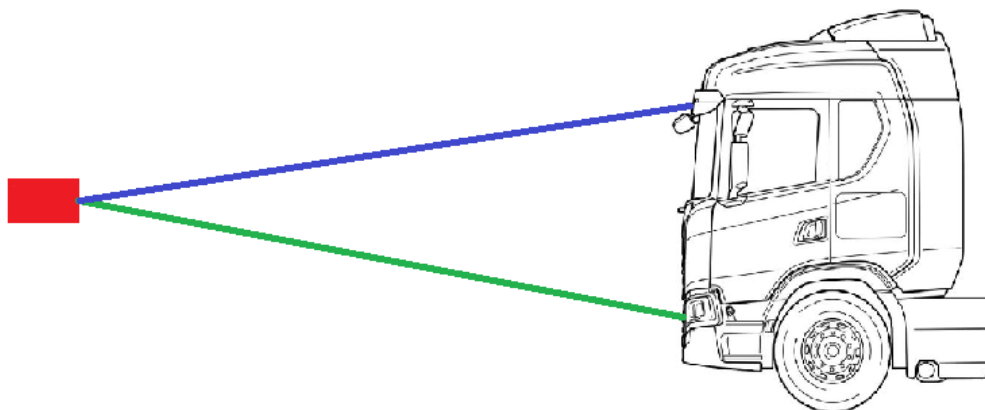
<sup>73</sup> Str. 2 přílohy č. 3, Certifikát o schválení typu měřidla MicroDigiCam LTI

K naměření vyšší, než skutečné rychlosti měřeného objektu dojde, pokud je záměrný kříž na začátku měření rychlosti zaměřen na vzdálenější část vozidla než na jeho konci. Naopak k naměření nižší, než skutečné rychlosti měřeného objektu dojde, pokud je střed záměrného kříže na začátku měření rychlosti zaměřen na bližší část vozidla než na jeho konci. Pro lepší pochopení dané demonstruji na snímku níže. Pro jistotu konstatuji, že všechny tři níže uvedené obrázky či nákresy jsem vytvořil sám.

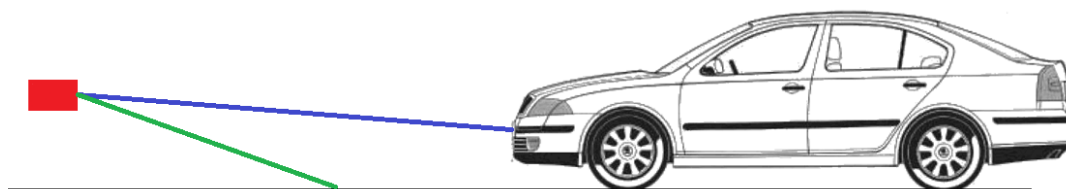


Na snímku výše se nachází měřené vozidlo, a dále červený bod, který značí polohu rychloměru. Vzhledem k tomu, že lidary fungují na principu vyslání a odražení paprsku, kdy na základě času potřebného pro vrácení paprsku zpět do rychloměru rychloměr spočítá vzdálenost měřeného objektu, znamená výše značené pohnutí záměrného kříže nesprávně naměřenou rychlost. Výše naznačený posun je posunem minimálně o jeden metr. Pokud vezmeme v úvahu, že např. lidar MicroDigiCAM LTI měří rychlost 0,3 sekundy, a vozidlo se pohybuje rychlostí 50 kilometrů za hodinu, znamená posun záměrného kříže o jeden metr vyšší naměřenou rychlost o 12 kilometrů za hodinu, a tedy naměření rychlosti 62 kilometrů za hodinu ( $1:0,3 = 3,3$  – posun jednoho metru za 0,3 sekundy byl přepočítán na posun 3,3 metru za jednu sekundu;  $3,3 \times 3,6 = 12$  – zde došlo k přepočtení metrů za sekundu na kilometry na hodinu). To za předpokladu, že se záměrný kříž na začátku měření rychlosti nacházel na vrchu čelního skla (modrá přímka na snímku výše), přičemž na konci měření došlo k zaměření záměrného kříže na přední masku vozidla (zelená přímka na snímku níže). I vozidlu, které v obci dodržuje nejvyšší dovolenou rychlost, tak může být naměřena rychlost vyšší. Naopak vozidlu, které by jelo rychlostí 62 kilometrů za hodinu, může být v opačném případě posunu záměrného kříže naměřena rychlost 50 kilometrů za hodinu. Ještě větších rozdílů by bylo dosaženo, pokud by laser prosvítil čelní sklo a jako koncový či počáteční bod vyhodnotil například zadní sedadlo vozidla.

K naměření nesprávné rychlosti v důsledku pohybu záměrného kříže po vozidlu však nedojde, pokud je přední část vozidla dokonale kolmá, jak tomu je na příklad u kamionů, viz nákres níže.



K naměření vyšší, než skutečné rychlosti dojde i v případě, že je záměrný kříž na začátku měření rychlosti zaměřen na určitý bod měřeného objektu, ale následně dojde k zaměření záměrného kříže na vozovku, viz nákres níže.



Zcela absurdně lze dokonce i vozovce naměřit rychlost, jakou se pohybuje. Blíže nespecifikované osobě se vozovce povedlo naměřit rychlost 88 mil za hodinu.<sup>74</sup> Rychloměry jsou sice vybaveny softwarem, který má zabránovat nesprávnému měření v důsledku pohybu záměrného kříže, jak je však na tomto videu patrné, software nedokáže odhalit každou chybu, ke které v důsledku nesprávného měření rychlosti může dojít.

K pochybení, které je naznačeno na posledním výše uvedeném nákresu, došlo například v níže uvedené věci. Na výstupu z rychloměru je patrné, že byl záměrný kříž zprvu zaměřen

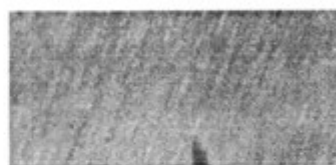
<sup>74</sup> TruthAboutLIDAR. *Panning and sweep influences* [online]. youtube.com [cit. 16. ledna 2020]. Dostupné na <<https://www.youtube.com/watch?v=wyMjtq3IodU&index=2&list=PLpfzDgfe1mEz2A7NhtzKvKfQq3Nqm64rH>>.



přímo na vozidlo, avšak na konci měření rychlosti došlo ke sklopení rychloměru, a tedy i záměrného kříže. To potvrzuje i poznámka nacházející se ve spodní části výstupu z rychloměru. Výstup z rychloměru pochází z věci se spisovou značkou P/3305/2018/OP/Hej, vedené u Magistrátu města Hradec Králové.

#### OZNÁMENÍ PODEZŘENÍ ZE SPÁCHÁNÍ PŘESTUPKU - DOKUMENTACE

Číslo jednací: 2018/01452



Datum, čas:	15/10/2018 13:45:03	Rychlostní limit:	39 km/h
Operátor:	R. P.	Rychlost naměřená:	51 km/h, PRJ
Operátor ID:	005	Rychlost po odpočtu:	48 km/h
Místo:	Na Stavě-801	Vzdálenost:	58.4 m
GPS s. šířka:	50° 11' 55.41" N	TRUCAM ser číslo:	TC005167
GPS z. délka:	15° 59' 43.11" E		
ID snímku:	1539611103_IG100_1015_134503.jmf		

Řidič		Vozidlo	
Jméno a příjmení:	Z. P.	RZ:	6H70756
Datum narození:	23.05.1972	Tovární značka:	Fiat
Ulice:	Bašnice 99		
Místo:	Bašnice		
Rodné číslo:			

Poznámka:  
 Dokumentační snímek nelze zobrazit z důvodu sklopení radaru, při jeho vytvoření. Záznam však obsahuje video z průběhu měření.

Ke stejnému pochybení pak došlo i v níže uvedené věci se spisovou značkou 2/OD-PŘEST/620/19-3-BB, která je vedena u Městského úřadu Nýřany.





K naměření jiné, než skutečné rychlosti došlo i v níže uvedeném věci. Z výstupu z rychloměru je patrné, že byl záměrný kříž na jednom konci měření rychlosti zaměřen na registrační značku, přičemž na opačném konci měření byl zaměřen na podvozek vozidla, což je o několik decimetrů či metrů dále než registrační značka.

## Záznam o přestupku

datum: 25.07.2019

7:11 S/N: LE0621 Rec: 000586 User:323479  
2019 PM D1 STARA BOLESLAV,MELNICKA

Radar		Vozidlo	
měřená rychlost	73 km/h	Registrační značka	0005
	23.07.2019	MPZ	
	08:57:11	Druh vozidla	A - Osobní
Místnost	STARA BOLESLAV,MELNICKA	Typ vozidla	FORD MUSTANG
Typ měření		Barva	žlutá
Typ měření	manuální		
Kategorie osobní	50 km/h		
Kategorie nákladní	50 km/h		
Číslo z měřiče	000586		
Sériové číslo zařízení	LE0621		
Číslo rychlosti	0 km/h		
Číslo nastavitel	323479		
Typ měření			
Síťka			
Síťka			
Průh			
Číslo			
202449PR-2019-011506			

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE  
STARA BOLESLAV, MELNICKA

### 6.1.2 Pochybení, ke kterému při měření rychlosti dochází - Překážka v trase paprsku

Mezi měřeným objektem a rychloměrem se nesmí nacházet žádný předmět, který by bránil průniku paprsku z rychloměru na měřený objekt a odrazu vyslaného paprsku zpět do rychloměru<sup>75</sup>.

Obecně si lze představit dva důvody, jak se překážka naskytne mezi rychloměrem a měřeným objektem. Prvním důvodem je, že se tato překážka svépomocí dostane mezi rychloměr a měřený objekt (např. jedoucí vozidlo, pohybující se zvíře či větrem pohybující se strom). Druhým důvodem je, že se překážka mezi rychloměr a měřené vozidlo dostane v důsledku pohybu rychloměru, který sleduje pohybující se objekt.

<sup>75</sup> Str. 23 přílohy č. 5, Uživatelský manuál TruCAM

Z mých zkušeností vyplývá, že k tomuto pochybení nedochází tak často, jako ke slip effectu. I přesto se mi podařilo dohledat výstup z rychloměru, kde se záměrný kříž částečně nachází na kovových objektech, které se nachází mezi měřeným vozem a rychloměrem. Vzhledem k tomu, že měření rychlosti trvá přibližně třetinu sekundy, a vzhledem k tomu, že bylo měřeno na vzdálenost 219 metrů, kdy jakýkoli pohyb s rychloměrem znamená značný pohyb záměrného kříže, je v podstatě jasné, že zde muselo k pochybení při měření dojít. Kromě toho, že byl záměrný kříž zaměřen do jiného objektu než na měřené vozidlo, mohlo též dojít ke slip effectu z důvodu měření rychlosti na tak enormní vzdálenost, kdy je prakticky nemožné záměrný kříž po celou dobu měření udržet na jednom a tom samém místě v případě, kdy měřené vozidlo nejede přímo proti rychloměru. Níže uvedený výstup z rychloměru je z věci se spisovou značkou P/1509/2018/OP/Vod, která je vedena u Magistrátu města Hradec Králové.



TruCam		Vozidlo	
Naměřená rychlost	70 km/h	Registrační značka	██████ 8964
Směr	Příjezd	Druh vozidla	A - Osobní
Model	2.5.2018	Typ vozidla	ŠKODA SUPERB
Čas	10:26:46	Barva	šedá
Vzdálenost	219,4 m		
Místo měření	Hradec K. - Jana Čermáho		
Typ měření	manuální		
Limit	50 km/h		
Číslo snímků z měřiče	3840		
Identifikační číslo zařízení	TC003659		
Měření nastavil	L. ██████ M. ██████		
ID operátora	262055		
IPS síťka			
IPS síťka			
Sceno na místě	ne		
poznámka			
Měřená rychlost v obci v úseku, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h - naměřená rychlost 67 km/h po odečtu tolerance měřičového zařízení, ověřeno.			

## **6.2 Chyby a pochybení při měření rychlosti s radary**

Oproti lidarům dochází při práci s radary k četnějším a různorodějším pochybením, což je způsobeno náročností provedení měření oproti měření s lidary. Výjimkou jsou však radary stacionární, které stačí na místo nainstalovat a jednou za rok ověřit jejich funkčnost. U těchto rychloměrů v podstatě nedochází ke ztrátě ověření jiným způsobem než uplynutím jednoleté doby, na kterou jsou rychloměry ověřeny. I zde však platí, že rychlost musí být měřena v souladu s Návodem k obsluze, protože jen tak lze garantovat, že je naměřená rychlost správná<sup>76</sup> a nedojde k potrestání nevinné osoby, která se překročení nejvyšší dovolené rychlosti nedopustila.

### **6.2.1 Chyby a pochybení při měření rychlosti s přístrojem RAMER10 C**

RAMER10 C je s největší pravděpodobností nejrozšířenějším mobilním radarem, který je v České republice k měření rychlosti vozidel užíván. Výhodou například oproti radaru PolCam PC2006 je, že s tímto rychloměrem lze rychlost vozidel měřit jak z pohybujícího se vozu, tak z ustaveného vozu.

#### **6.2.1.1 Pochybení, ke kterému při měření rychlosti dochází - Nesprávné ustavení vozidla**

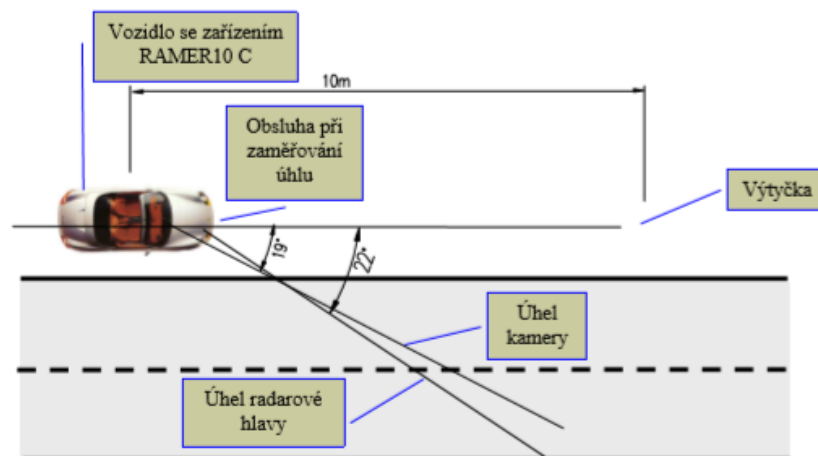
Pokud je s přístrojem RAMER10 C měřeno z místa, je zapotřebí policejní vozidlo ustavit dle pokynů nacházejících se v Návodu k obsluze. K ustavení vozidla jsou zapotřebí dva policisté.

Vozidlo, kde je rychloměr zabudován, je zapotřebí ustavit rovnoběžně s vozovkou.<sup>77</sup> Postup ustavení jsem popsal výše.

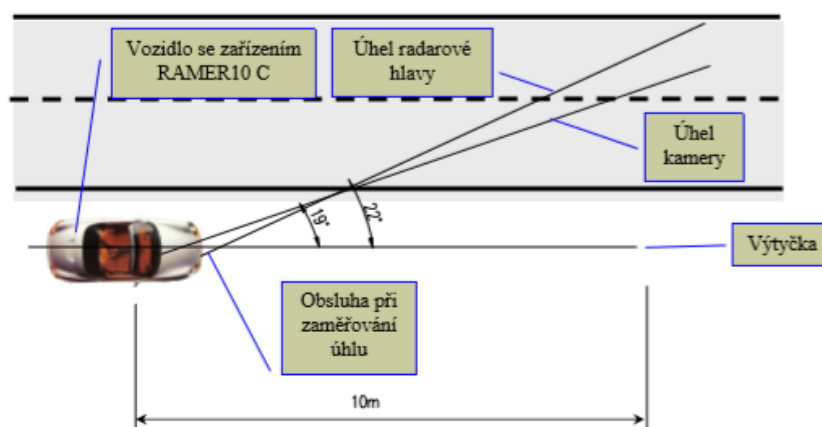
---

<sup>76</sup> Viz příloha č. 11, odpověď Českého metrologického institutu ze dne 14. prosince 2017 na žádost o informace

<sup>77</sup> Str. 72 přílohy č. 4, Návod k obsluze RAMER10



Obr. 68 Zaměření vozidla z pravé strany vozovky



Obr. 69 Zaměření vozidla z levé strany vozovky

*Snímek ze strany 72 Návodu k obsluze RAMER10 C*

Z praxe je mi známo, že policisté vozidlo často ustaví „od oka“. Úhel radarové hlavy, respektive úhel kamery však musí dle Návodu k obsluze svírat pevně daný úhel, který je dodržen pouze v případě, že je vozidlo ustaveno rovnoběžně ke směru jízdy měřeného vozidla, viz nákres výše.

Odhalení nesprávně ustaveného vozidla v praxi není jednoduché. Jednou z možností, která napoví, zda bylo měřící vozidlo ustaveno v souladu s Návodem k obsluze, je provedení geometrické analýzy. Ta je však ze své podstaty ne zcela přesná.

Spolehlivě lze nesprávné ustavení měřicího vozu určit na základě výpovědí policistů, kdy tito například uvedou, že vozidlo ustavovala pouze jedna<sup>78</sup> osoba nebo popíše nesprávný postup ustavení. Nutno podotknout, že policisté jsou vyslýcháni po několika měsících od provedení měření, proto je třeba brát ohled na to, že si konkrétní měření rychlosti nemohou pamatovat naprosto přesně. I přesto policisté nemohou vypovědět pouze to, že při měření rychlosti postupovali v souladu s Návodem k obsluze, k tomu viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1. února 2017, č. j. 9 As 102/2016 – 50: *„Je nutno souhlasit se stěžovatelem, že výpověď svědka K. byla zcela nedostatečná a nemá potřebnou vypovídající hodnotu. Nelze z ní učinit žádný závěr o postupu policisty při měření, když pouze opakoval, že postupoval v souladu s návodem k použití. Takovou výpověď nelze hodnotit ve vztahu k tomu, jak se dle návodu k použití má správně postupovat. Je samozřejmé, že po svědkovi nelze vyžadovat, aby si pamatoval všechny detaily, či jak postupoval u daného měření rychlosti, avšak minimálně by si měl pamatovat, zda v dané situaci nedošlo k nějaké mimořádné události, či zda šlo o běžný postup. Tento běžný postup by pak musel popsat.“* Zároveň však výsledkům policistů nesmí být pouhým přezkoušením znalosti Návodu k obsluze, tedy pokud nejsou vzneseny věrohodné argumenty, které by svědčily o neznalosti Návodu k obsluze policistů.<sup>79</sup>

Druhým spolehlivým ukazatelem, který svědčí o tom, že policejní vozidlo nemohlo být ustaveno dle Návodu k obsluze, je místo, odkud měření rychlosti proběhlo. Z výše uvedeného je patrné, že se výtyčka musí nacházet ve vzdálenosti přibližně deset metrů před vozidlem. Nejmenším vozidlem, ve kterém je radar RAMER10 C zabudován, je Škoda Octavia, která na délku měří přes čtyři a půl metru. Z toho vyplývá, že aby mohlo být vozidlo ustaveno v souladu s Návodem k obsluze, musí být plocha, odkud je měřeno, dlouhá téměř patnáct metrů nebo se před plochou, kde je policejní vůz ustaven, musí nacházet volné prostranství, kam lze řádně umístit výtyčku. Nesmí zde být například hustá vzrostlá zeleň či dům.

Fakt, že policejní vozidlo nebylo ustaveno v souladu s Návodem k obsluze, lze často prokázat též díky souřadnicím, které určují, kde se nacházel rychloměr v době, kdy došlo ke změření rychlosti měřeného objektu, a to ve spojení s logickým uvažováním. Dané demonstrují na praktickém příkladu níže.

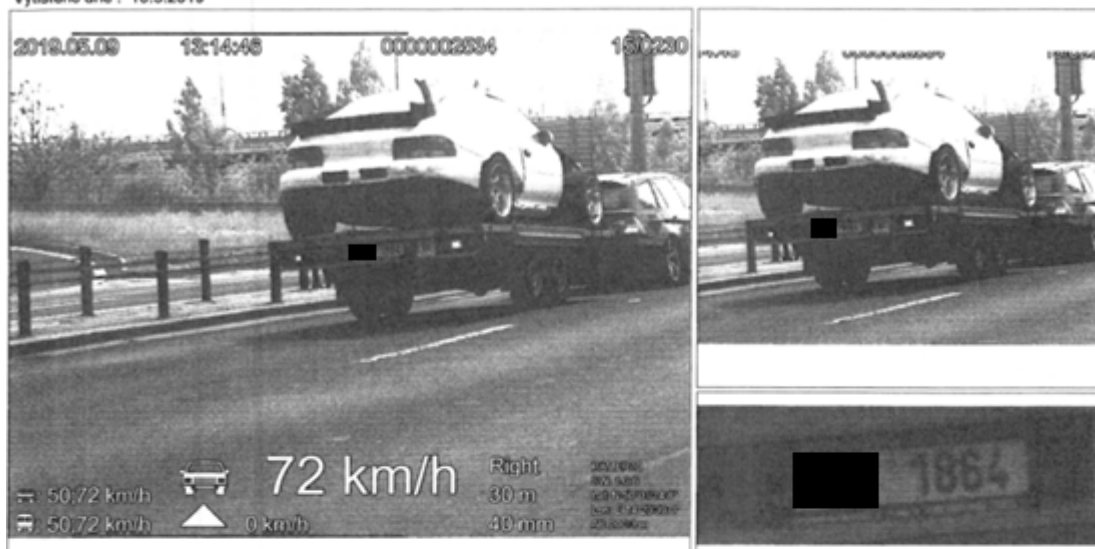
---

<sup>78</sup> K tomu viz příloha č. 15, protokol o výsledku svědků ze dne 2. ledna 2019 ve věci spisové značky MUVM/40598/2018/10, kde je protokol o výsledku policejní hlídky, kde se oba členové shodli na tom, že rychloměr nastavila pouze jediná osoba, ačkoli dle Návodu k obsluze jsou k nastavení při měření z místa zapotřebí minimálně dvě osoby

<sup>79</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. května 2014, č. j. 10 As 25/2014 - 48

## Záznam o přestupku

Vytisknuto dne : 10.5.2019



Radar		Vozidlo	
Naměřená rychlost	72 km/h	Registrační značka	864
Směr	Odjezd	MPZ	
Datum	9.5.2019	Druh vozidla	O - osobní
Čas	13:14:46	Typ vozidla	
Stanoviště	PRAHA	Barva	
Místo měření	OBEC VIZ POZNAMKA	Vyřizeno na místě	
Režim měření	automatizovaný		
Limit místa-osobní	50 km/h		
Limit místa-nákladní	50 km/h		
Číslo snímku z měřiče	2534		
Výrobní číslo zařízení	15/0230		
Vlastní rychlost	0 km/h		
Zařízení nastavil	POLICIE		
Svěděk měření	328880		
GPS délka	014°23'39.072" E		
GPS šířka	50°01'24.893" N		
Jízdní pruh	2		
Poznámka			

§18/4 z.c. 361/2000 Sb., ulice Strakonicka, na úrovni s ulicí Zbraslavská, směrem z centra města, Praha - OZNAMENO

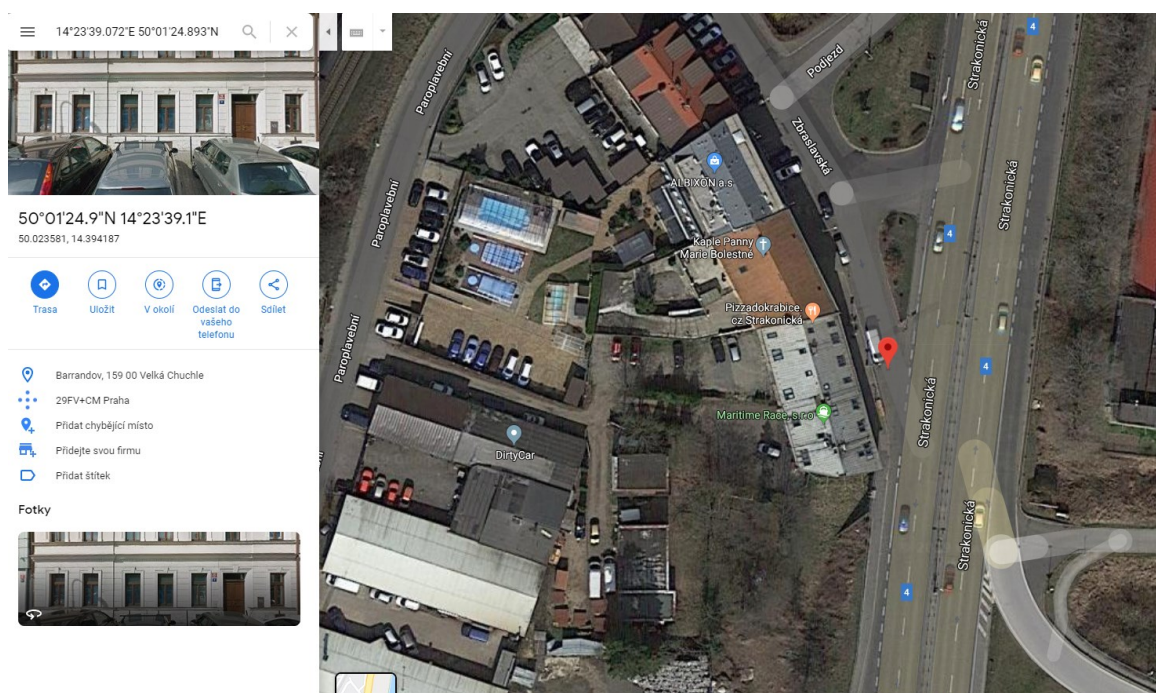
Rychloměr RAMER10 C provedl měření rychlosti výše uvedeného vozidla s tažným vozíkem.

Po zadání souřadnic, které jsou na výstupu z rychloměru do mapového portálu<sup>80</sup> je patrné, že policejní vůz byl v době změření rychlosti zaparkován do boční ulice vůči ulici, po které se pohybovalo měřené vozidlo. Dle velikosti vozidel zachycených na této ulici je ulice široká

<sup>80</sup> [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps)



přibližně pět metrů. Z tohoto důvodu není možné, aby zde bylo provedeno ustavení vozidla dle pokynů obsažených v Návodu k obsluze. Mimo to, aby bylo policejní umístěno rovnoběžně s jízdou měřených vozidel, muselo by být v dané boční ulici ustaveno kolmo, čímž by blokovalo dopravu. Použitím znalosti Návodu k obsluze ve spojení s logickými argumenty tak lze spolehlivě dojít k tomu, zda v určitém místě mohlo měření rychlosti proběhnout v souladu s Návodem k obsluze či nikoli.



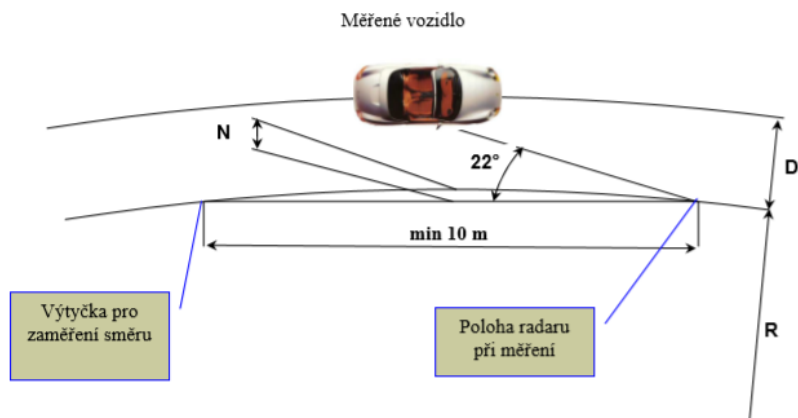
*Fotografie z portálu [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps), kde je červeným bodem zachyceno místo, kde byl ustaven policejní vůz, když došlo ke změření rychlosti měřeného vozu*

### 6.2.1.2 Pochybení, ke kterému při měření rychlosti dochází - Provedení měření rychlosti v zatáčce

Aby bylo měření rychlosti s přístrojem RAMER10 C provedeno v souladu s Návodem k obsluze, je zapotřebí, aby nebylo provedeno v zatáčce.<sup>81</sup> Za tímto účelem Návod k obsluze definuje, co je za zatáčku považováno. Zatáčkou je, je-li rádius zakřivení vozovky  $R$  menší než 1600 metrů. Měření z vnější strany zatáčky není dovoleno bez dalšího. Z vnitřní strany zatáčky až do minimálního poloměru  $R$  100 metrů je zapotřebí, aby „maximální vzdálenost  $D$  mezi

<sup>81</sup> Str. 12 přílohy č. 4, Návod k obsluze RAMER10

středem jízdního pruhu, ve kterém se nachází měřené vozidlo, a středem antény nutno dodržet. Tato maximální vzdálenost  $D$  nesmí být větší než 3 % poloměru zatáčky.<sup>82</sup>



Obr. 2 Zobrazení situace při měření v zatáčce

Legenda k obrázku:

R - poloměr zatáčky

D - kolmá vzdálenost mezi měřičem rychlosti a osou měřeného jízdního pruhu

N - maximální vzdálenost mezi vrcholem oblouku zakřivení vozovky a mezi spojnicí osy radarové hlavy s výtyčkou.

*Snímek ze str. 12 Návodu k obsluze rychloměru RAMER10 C*

V praxi je opět poměrně složité běžnými prostředky posoudit, zda došlo ke změření rychlosti v zatáčce či nikoli. Vzhledem k tomu, že je spousta případů sporných, a nebylo by hospodárné v každém z nich provádět zjištění zakřivení vozovky osobou k tomu odborně způsobilou, vytvořila firma RAMET a.s., výrobce rychloměru RAMER10 C, Pomůcku pro vyhodnocení měření, díky které by mělo jít poznat, zda ke změření rychlosti došlo v souladu s Návodem k obsluze či nikoli.

Problémem Pomůcky pro vyhodnocení měření je, že nefunguje stoprocentně. Samotná společnost RAMET a.s. ve svém vyjádření ze dne 24. dubna 2015 přiznala, že pomůcka není schopna odhalit určité excesy, jako například zda bylo měření rychlosti provedeno v zatáčce.<sup>83</sup> Pomůcka pro vyhodnocení měření rychlosti je tedy opravdu jenom pomůckou, na kterou se správní orgány nemohou stoprocentně spolehnout, a v případě, že dojde ke zpochybnění měření, případně pokud zde jsou indicie nepovídající tomu, že došlo ke změření rychlosti

<sup>82</sup> Str. 12 přílohy č. 4, Návod k obsluze RAMER10

<sup>83</sup> Viz příloha č. 6, Odpověď AMS K22 ze dne 24. dubna 2015 na žádost o informace

v rozporu s Návodem k obsluze, jsou správní orgány povinny provést i další dokazování, díky kterému bude bez důvodných pochybností prokázáno, že měření rychlosti proběhlo v souladu s Návodem k obsluze. V opačném případě by správní orgány byly povinny řízení zastavit.

Správní orgány se v minulosti často dopouštěly chyb, kdy nepřezkoumatelně konstatovaly, že určité měření rychlosti neproběhlo v zatáčce, a to pouze náhledem do mapy z místa měření. Nejvyšší správní soud však zcela správně ve svém rozsudku ze dne 23. listopadu 2017, č. j. 8 As 42/2016 – 29 dovodil, že v případě, kdy je přímost místa měření rychlosti zpochybněna, nelze přímost konstatovat prostým pohledem do mapy.

### **6.2.1.3 Pochybení, ke kterému při měření rychlosti dochází - Nedodržení rovnoběžnosti při měření za jízdy**

Jak jsem již uvedl v předchozích kapitolách, ke změření rychlosti nesmí dojít v zatáčce dle definice Návodu k obsluze. Jak měřené vozidlo, tak měřicí vozidlo k sobě musí být rovnoběžně. Tento předpoklad je však porušen, pokud jedno z těchto vozidel mění směr, například v důsledku přejíždění z levého do pravého pruhu. Níže přikládám výstup z rychloměru, ze kterého je patrné, že měřené vozidlo právě přejíždí z jednoho pruhu do druhého.



Inženýr Viktor Lokaj, vedoucí autorizovaného metrologického střediska AMS K22, u soudu ve věci 41 A 76/2014 dne 15. června 2016 uvedl, že jak měřené vozidlo, tak měřící vozidlo musí jet rovnoběžně. V případě, kdy jede měřené vozidlo hodně šikmo, např. při předjíždění, sice dojde k zachycení měřeného vozidla, k zachycení však dojde v nesprávné poloze, protože je měření rychlosti provedeno v rozporu s Návodem k obsluze. V tomto výsledku je dále uvedeno, že není zcela ojedinělé, že by při přejíždění měřeného vozidla došlo k nesprávně provedenému měření. Nutno podotknout, že jak uvádí inženýr Lokaj, pokud je změna směru povolná, na změřenou rychlost to nebude mít vliv.<sup>84</sup>

#### 6.2.1.4 Chyba vznikající při měření rychlosti - Reflexe

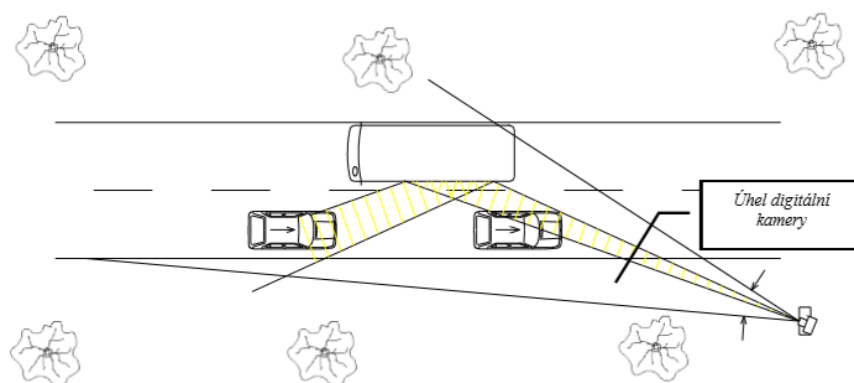
K reflexi dochází, pokud jsou v anténním svazku  $\pm 10^\circ$  od osy antény předměty, které jsou schopny vyvolat reflexi. Těmi jsou například billboardy, vzrostlá mokrá tráva či dopravní

<sup>84</sup> Str. 5 a 6 přílohy č. 7, protokol o jednání ve věci spisové značky 41 A 76/2014

značky.<sup>85</sup> Pokud dojde k vyvolání reflexe, měření rychlosti může být ukončeno chybovým hlášením. Rychloměry však nejsou bezchybné, a tak může být měření rychlosti provedeno i v případě, že ke vzniku reflexe dojde.

Reflexi, nebo též lom paprsku, rozlišujeme na jednoduchou reflexi, dvojitou reflexi a vícenásobnou reflexi.<sup>86</sup>

K jednoduché reflexi dochází skrze plochy, které jsou rovnoběžné k jízdě měřeného objektu. Vodítkem, že došlo k jednoduché reflexi, je nesprávné zachycení měřeného vozidla, kdy se toto na snímku nachází buďto z části anebo se na snímku vůbec nenachází.<sup>87</sup>



Obr. 3 Jednoduchá reflexe

*Nákres ze str. 13 Návodu k obsluze RAMER10*

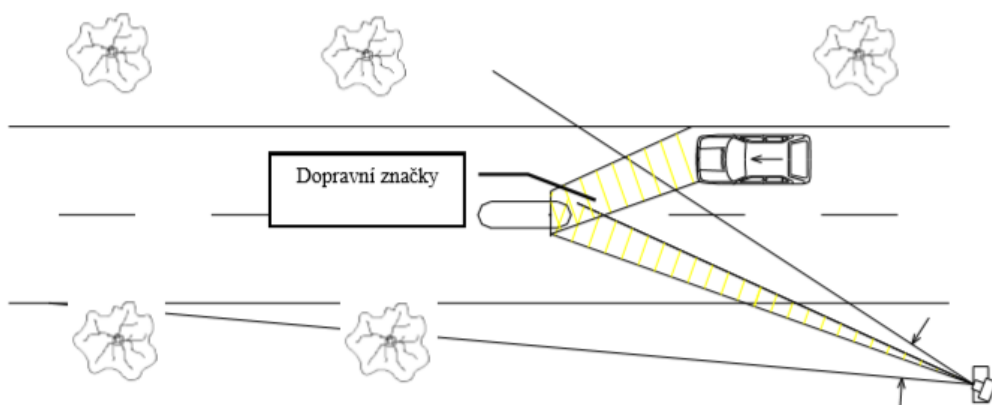
K jednoduché reflexi může dojít též v důsledku odrazu radarových vln od objektu, který se nachází mezi jízdními pruhy, a od kterého se radarové vlny odrazí. Vodítkem v tomto případě je, že je objektu, skrze který došlo k vyvolání reflexe, přiřazena rychlost.<sup>88</sup>

<sup>85</sup> Str. 11 přílohy č. 4, Návod k obsluze RAMER10

<sup>86</sup> Tamtéž, str. 13

<sup>87</sup> Tamtéž, str. 13

<sup>88</sup> Tamtéž, str. 13



*Nákres ze str. 14 Návodu k obsluze RAMER10*



Obr. 4a Jednoduchá reflexe- příklad 1

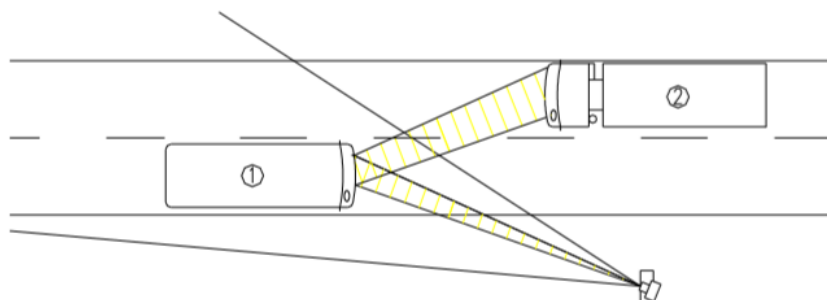


Obr. 4b Jednoduchá reflexe- příklad 2

*Nákres ze str. 14 Návodu k obsluze RAMER10*

Ke dvojité reflexi dochází v případě, že se radarové vlny od jednoho vozidla odrazí na druhé vozidlo, přičemž z tohoto se odrazí zpět do prvního vozidla, odkud se odrazí zpět do rychloměru. Tím dojde k sečtení rychlostí obou vozidel. Nesmyslně vysoká naměřená rychlost je tak vodítkem, že došlo k vyvolání dvojité reflexe.<sup>89</sup>

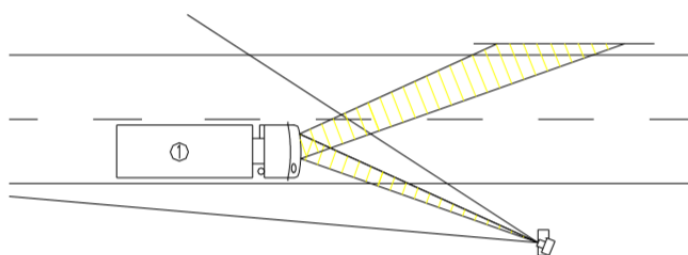
<sup>89</sup> Str. 14 přílohy č. 4, Návod k obsluze RAMER10



Obr. 5 Dvojitá reflexe

Nákres ze str. 14 Návodu k obsluze RAMER10

„Třetí druh reflexe lomu paprsku spočívá v odrazu od kolmých za sebou stojících odrazových ploch, které se v mikrovlnné technice označují jako koutový odražeč. Zvláště v rozích „zrcadel“ může dojít k reflexi dopadajícího mikrovlnného zařízení. Trojitá zrcadla (reflektory) se mohou vyskytovat na ocelových konstrukcích, jako např. mosty, kovové lešení apod. Následující obrázek ukazuje možnou reflexi paprsku vyslaného radarovou anténou od automobilu, který má být měřen k trojitému reflektoru (koutovému odražeči). Tento odráží mikrovlny na čelní plochu automobilu a dále zpět k měřiči rychlosti. Typickým projevem tohoto jevu je např. naměření dvojnásobné rychlosti oproti skutečné rychlosti měřeného vozidla. Protože pro vznik této reflexe je rovněž nutné splnění více podmínek, je málo pravděpodobná. Navíc ji lze úplně anulovat výběrem místa měření.“<sup>90</sup>



Obr. 6 Reflexe v koutovém odražeči

Nákres ze str. 15 Návodu k obsluze RAMER10

<sup>90</sup> Str. 15 přílohy č. 4, Návod k obsluze RAMER10



Vzniku reflexe lze obecně předcházet zvolením správného stanoviště pro měření rychlosti, a správným nastavením rychloměru.

Jak jsem výše uvedl, ke vzniku reflexe dochází skrz odraz od odrazových ploch, kterými jsou například svodidla, billboardy a dopravní značky. Proti těmto objektům se tak nedoporučuje rychlost měřit.<sup>91</sup>

Stejně tak je důležité nastavit správný dosah rychloměru. „*Dosah 20 m ve většině případů pokryje dva jízdní pruhy. Dosah 30 m volíme pokud je menší dosah nedostatečný např. zhoršené klimatické podmínky. Dosah 60 m tj. maximální citlivost, nastavujeme pouze za mimořádně špatných meteorologických podmínek nebo při bočním odstupu od osy měřených vozidel větším než 12 m.*“<sup>92</sup>

#### **6.2.1.5 Pochybení, ke které při měření rychlosti dochází - Překážka v zorném poli kamery a v anténním svazku**

Aby měření rychlosti proběhlo správně, nesmí se nacházet žádná překážka v zorném poli kamery  $\pm 20^\circ$ , která by bránila výhledu na měřené vozidlo.<sup>93</sup> Policisté často měří nejen vozidla, která jedou ve stejném směru, jako policejní vozidlo, ale též vozidla, která jedou v protisměru. Mezi oběma směry se však často nachází předměty jako svodidla, vzrostlá tráva, křoviska či patníky. Pokud dojde ke změření rychlosti, kdy se v zorném poli kamery  $\pm 20^\circ$  nacházela určitá překážka, která brání výhledu na měřené vozidlo, jedná se o měření rychlosti provedené v rozporu s Návodem k obsluze. Níže uvedený snímek, kde k této chybě došlo, je ve věci spisové značky ODSH/02449/2016, vedené u Městského úřadu Moravské Budějovice.

Stejně tak se v anténním svazku  $\pm 10^\circ$  od osy antény nesmí nacházet žádné překážky, které by mohly zapříčinit vznik reflexe<sup>94</sup>.

---

<sup>91</sup> Str. 16 přílohy č. 4, Návod k obsluze RAMER10

<sup>92</sup> Tamtéž

<sup>93</sup> Tamtéž, str. 11

<sup>94</sup> Tamtéž





### 6.2.2. Pochybení společná pro měření rychlosti s radarem RAMER10 C a PolCam PC2006

Ačkoli je jak zařízení RAMER10 C, tak zařízení PolCam PC2006 radarem, s každým z těchto rychloměrů se měří rychlost rozdílně, jak popsáno výše. I přesto u nich může dojít ke stejným pochybením, a to v důsledku podhuštění pneumatik či výměny pneumatik za jiné, než na kterých byl rychloměr ověřen.<sup>95</sup> Český metrologický institut ve svém vyjádření taktéž zastal názor, že výměnou pneumatik či jejich podhuštěním může být naměřená rychlost negativně ovlivněna, a tak musí být rychloměr po výměně pneumatik opětovně ověřen.<sup>96</sup>

K chybnému naměření rychlosti měřeného vozidla dochází proto, že jak RAMER10 C, tak PolCam PC2006 při měření za jízdy určují rychlost měřeného vozidla skrze vlastní rychlost (respektive skrze otáčky kola, které má určitý obvod).<sup>97</sup>

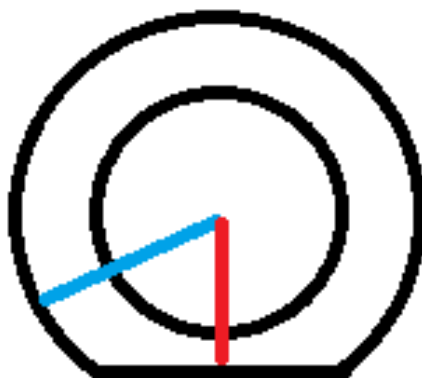
V případě, že by bylo kolo měřicího vozidla podhuštěno, nebo pokud byla kola od ověření rychloměru vyměněna, nebude činný poloměr tohoto kola roven poloměru přednastavenému v měřicím zařízení, viz ilustrace níže, kterou jsem vytvořil. Tím, že dojde ke zmenšení poloměru, dojde ke zvýšení počtu otáček kola na určitou vzdálenost. Z tohoto důvodu se tak bude rychloměr chybně domnívat, že jede vyšší než skutečnou rychlostí, což se promítne

<sup>95</sup> Str. 32 přílohy č. 8, Návod k obsluze PolCam PC2006 a str. 127 přílohy č. 4, Návod k obsluze RAMER10

<sup>96</sup> Viz příloha č. 10, odpověď Českého metrologického institutu ze dne 13. května 2019 na žádost o informace

<sup>97</sup> Str. 5 přílohy č. 8, Návod k obsluze PolCam PC2006 a str. 127 přílohy č. 4, Návod k obsluze RAMER10, dle které je možné s přístrojem RAMER10 C provést kontrolu „radar přes tacho“, kdy je měřena vlastní rychlost jízdy měřicího vozidla skrz odraz radarových vln vyslaných rychloměrem od okolních bodů

v naměření vyšší než skutečné rychlosti u měřeného vozu. K této chybě však dojde pouze v případě, že je rychlost vozidel měřena za jízdy a nikoli z místa, neboť pouze při měření za jízdy je pro naměřenou rychlost důležitý činný poloměr kola na měřicím vozu.



*Modře je označen poloměr kola přednastavený v měřicím zařízení, červeně je označen činný poloměr kole, který je menší v důsledku podhuštění pneumatiky a působením gravitace*

Samozřejmě lze argumentovat tím, že by měřicí vozidlo hlídku upozornilo, pokud by tlak klesl pod určitou úroveň. Kontrolka tlaku v pneumatikách však nezasáhne při každém podhuštění, ale až od určité hladiny. Mimo to vozidla nejsou vybavena kontrolkou tlaku v pneumatikách. Je tedy možné, že je v určitých měřicích vozidlech kontrolka tlaku v pneumatikách rozbitá a nikdo o tom neví. Z tohoto důvodu je zapotřebí kontrolovat stav měřicího vozidla před započítím každého měření.

### **6.2.3. Nejčastější pochybení, ke kterému dochází při měření rychlosti s přístrojem PolCam PC2006**

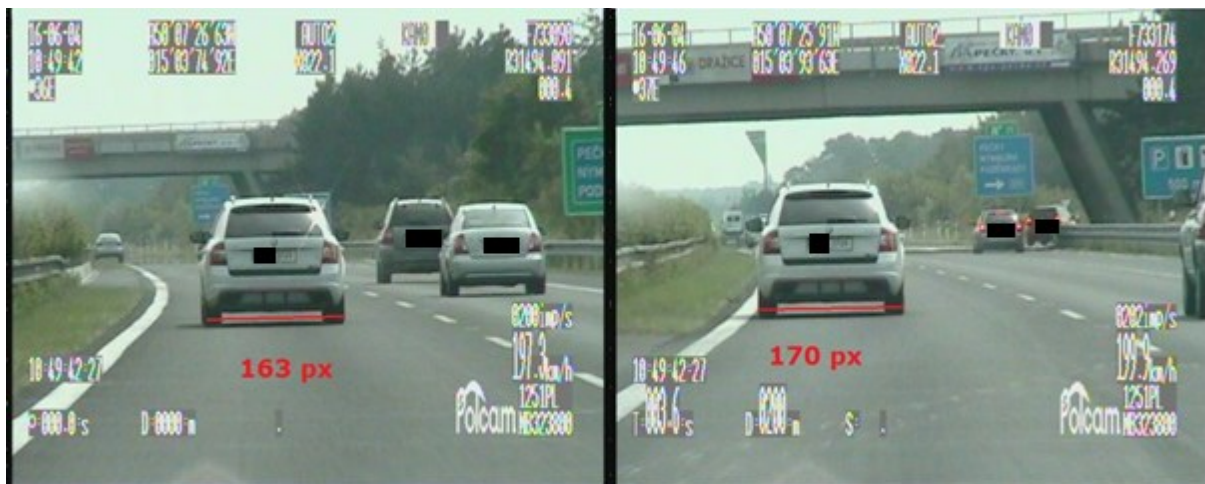
Aby bylo s radarem PolCam PC2006 měřeno v souladu s Návodem k obsluze, nesmí se měřicí vozidlo k vozidlu měřenému v průběhu měření přiblížit. Měřicí vozidlo se tak musí vzdálit či musí zůstat stejně daleko.<sup>98</sup>

To, zda se měřicí vozidlo při měření rychlosti k měřenému vozidlu přiblížilo, lze ověřit poměrně jednoduše. Stačí porovnat velikost měřeného vozidla na začátku a na konci měření. Pokud je vozidlo na konci měření stejně velké či menší, než na jeho začátku, pak nedošlo

---

<sup>98</sup> Str. 6 přílohy č. 8, Návod k obsluze PolCam PC2006, rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. ledna 2011, č. j. 8 As 27/2010 – 75

k porušení Návodu k obsluze v důsledku přiblížení se k měřenému vozidlu v průběhu měření rychlosti. Velikost vozidla lze přeměřit buďto v běžných metrických jednotkách, anebo v pixelové délce. Níže uvedené snímky jsou z věci spisové značky 0029154/DZD/2016/JBu, která je vedena u Městského úřadu Poděbrady.



## 7 Aplikace aktuální právní úpravy ve světle právních předpisů a podzákoných předpisů se zaměřením na měření rychlosti

Výše jsem často dával váhu tomu, že měření rychlosti musí být provedeno v souladu s Návodem k obsluze. V této kapitole popíši, proč je nutné měřit jen a pouze v souladu s Návodem k obsluze rychloměru.

Po ověření rychloměru je garantováno, že pokud je s rychloměrem měřeno v souladu s Návodem k obsluze, bude změřená rychlost rychlostí správnou. Pokud je měření rychlosti provedeno v rozporu s Návodem k obsluze, nelze garantovat, že je naměřená rychlost správná.<sup>99</sup>

Jak jsem v předchozích kapitolách popsal, rychloměry jsou v pravidelných intervalech ověřovány. Nutnost rychloměry jako stanovená měřidla ověřovat vyplývá z § 3 odstavec 3 písmeno c) zákona č. 505/1990 Sb., zákon o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 2 vyhlášky č. 345/2002 Sb., vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu, kterou se stanovují měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve spojení s bodem 2.2.1 přílohy k této vyhlášce.

Ověření rychloměru je potvrzeno vylepením úředních značek na rychloměr, a dále vydáním ověřovacího listu.<sup>100</sup>

Na ověřovacích listech radarů je výslovně napsáno, že „*Rychloměr byl jako stanovené měřidlo ověřen a lze jej používat k měření rychlosti za dodržování Návodu k obsluze.*“<sup>101</sup> Na ověřovacích listech lidarů však nic takového není. Setkal jsem se s určitými rozhodnutími správních orgánů, kde správní orgány zastaly názor, že u lidarů je Návod k obsluze pouze jakýmsi doporučením, a že není třeba jej při měření rychlosti dodržovat. Z tohoto důvodu jsem tedy zažádal na základě zákona o veřejném přístupu k informacím o vyjádření se k danému Českým metrologickým institutem, který lidary ověřuje. Český metrologický institut vydal vyjádření, kde uvedl, že obsluha rychloměru je povinná zajistit správnost měření, čehož lze dosáhnout dodržováním Návodu k obsluze, a to bez ohledu na typ rychloměru.<sup>102</sup> I s laserovými rychloměry tak musí být rychlost měřena jen a pouze v souladu s Návodem k obsluze.

---

<sup>99</sup> Viz příloha č. 11, odpověď Českého metrologického institutu ze dne 14. prosince 2017 na žádost o informace

<sup>100</sup> § 6 odstavec 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb., vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu, kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření, ve znění pozdějších předpisů

<sup>101</sup> Viz příloha č. 12, ověřovací list RAMER10 C a příloha č. 13, ověřovací list PolCam PC2006

<sup>102</sup> Viz příloha č. 14, Českého metrologického institutu ze dne 31. října 2019 na žádost o informace

Nutnost dodržovat Návod k obsluze pak vyplývá i z judikatury, například z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 8. února 2012, č. j. 3 As 29/2011 – 56<sup>103</sup>, a též z článku 29 odstavce 2 pokynu ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 1/2010<sup>104</sup>.

Je-li zjištěno výše uvedeným způsobem překročení nejvyšší dovolené rychlosti, tak je formou podnětu spočívajícím v tomto zjištění odeslán policií příslušnému správnímu úřadu. Příslušným správním orgánem je přestupková komise, která zahájí řízení, anebo jej odloží, a řízení se nezahajuje. V rámci dokazování v zahájeném řízení může dojít ke zjištění, že bylo měření rychlosti provedeno nesprávně. Právním následkem je zastavení řízení v dané věci.

Obecně si dovolím konstatovat, že mnoho prvostupňových správních orgánů dostatečně nezkoumá, zda byl při měření rychlosti dodržen Návod k obsluze a často se spokojí s prostým konstatováním, že měření rychlosti muselo proběhnout v souladu s Návodem k obsluze, neboť ke změření rychlosti došlo a nedošlo k chybovému hlášení. Správní orgány výše uvedené konstatují i přesto, že se Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 24. září 2014 č. j. 6 As 187/2014 – 62 vyslovil tak, že není obecně známou skutečností, že by nedošlo ke změření rychlosti, pokud by rychlost byla měřena v rozporu s Návodem k obsluze. Samotné zkoumání všech aspektů Návodu k obsluze je časově poměrně náročné, a tak je vzhledem k četnému nápadu pochopitelné, že se správní orgány spokojí s výše uvedeným konstatováním a neprovádí podrobné zkoumání každého provedeného měření, ačkoli by tak s ohledem na zásadu omezené materiální pravdy měly činit. Pokud však účastník řízení vyloženě vytkne a odůvodní, k jakému pochybení či k jaké chybě při měření rychlosti došlo, pak se správní orgány, a především pak ty odvolací, tímto řádně zabývají.

Lze však uzavřít, že pokud je měření rychlosti provedeno v rozporu s Návodem k obsluze, nelze garantovat, že je naměřená rychlost správná, a tak musí být řízení ohledně údajného přestupku zastaveno.

---

<sup>103</sup> „Nejvyšší správní soud považuje vyjasnění otázky, zda při měření žalobcova vozidla postupovali zasahující policisté v souladu s Návodem k obsluze měřicího přístroje PolCam PC2006 za důležité pro zákonnost rozhodnutí o spáchání předmětného přestupku. V ověřovacím listu č. 253/09 uvedeného přístroje je totiž uveden závěr, že rychloměr lze používat k měření rychlosti za dodržování Návodu k obsluze.“

<sup>104</sup> „Při obsluze měřicího zařízení se policista řídí návodem k obsluze, který je součástí každého zařízení. Policista musí být náležitě seznámen a proškolen k obsluze zařízení. Měřicí zařízení, jako stanovené měřidlo, podléhá podle platných právních předpisů povinnému ověřování. Doba platnosti ověření je 1 rok. Bez platného ověření nesmí být měřidlo použito k měření rychlosti vozidel za účelem postihu. Obsluha zařízení musí mít při výkonu služby s sebou originál platného „Ověřovacího listu“ vydaného Českým metrologickým institutem. Za včasnost metrologického ověřování odpovídá vedoucí.“

## 8 Reflexe nejčastěji identifikovaných chyb při měření rychlosti v rámci rozhodovací praxe

Pokud je věc projednávána ve správním řízení, je na správních orgánech, aby posoudily, zda bylo měření rychlosti provedeno v souladu s Návodem k obsluze či nikoli. Níže se budu zabývat tím, jak se správní orgány, ale i soudy staví k chybám a pochybením, ke kterým při měření rychlosti dochází.

### 8.1 Reflexe chyb a pochybení, ke kterým dochází při měření s lidary

Obecně lze říci, že jak správní orgány, tak soudy nepřipouštějí možnost vzniku slip effectu u lidarů, které jsou používány v České republice, a to s odůvodněním, že tyto obsahují firmware algoritmů „error trapping“, který vznik slip effectu potlačuje. Daný názor je postaven na vyjádření ATS-TELCOM PRAHA a.s. ze dne 12. dubna 2017<sup>105</sup>.

Dle mého názoru se rozhodovací praxe k tomuto problému nestaví správně. Na internetu jsou dostupná videa, kde je lidar, kde je taktéž nahraný firmware algoritmů „error trapping“, avšak i přesto dojde například k naměření rychlosti 88 mil za hodinu vozovce, kde se nepohybují žádná vozidla<sup>106</sup>. K naměření této rychlosti došlo pouze tím, že obsluha rychloměru plynule posouvala záměrný kříž po vozovce.

Ostatně společnost ATS-TELCOM PRAHA a.s. je prodejcem laserových rychloměrů LTI 20/20 TruCAM. Společnost k rychloměru dodává i uživatelský manuál, kde jsou popsány funkce rychloměru a postup, jak musí měření rychlosti proběhnout. V uživatelském manuálu je na straně 53 uvedeno, že „*Funkčnost systému TruCam je zajišťována pomocí různých algoritmů, které zajišťují, aby nebylo možné zobrazit špatnou hodnotou naměřené rychlosti. Kontrolní mechanismy zajišťují, že pokud TruCAM ukončí měření bez chybového hlášení, je hodnota naměřené rychlosti správná*“<sup>107</sup>.

Z vyjádření Českého metrologického institutu, které mi bylo zasláno na základě žádosti o informace, se však podává, že „*Žádný rychloměr není vybaven funkcí, která by za obsluhu hlídala dodržení návodu – to ostatně není možné ani technicky proveditelné.*“<sup>108</sup>

<sup>105</sup> Viz rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 20. dubna 2017, č. j. 28 A 10/2016 - 45

<sup>106</sup> TruthAboutLIDAR. Panning and sweep influences [online]. youtube.com [cit. 16. ledna 2020]. Dostupné na <<https://www.youtube.com/watch?v=wyMjtq3TodU&index=2&list=PLpfzDgfe1mEz2A7NhtzKvKfQq3Nqm64rH>>.

<sup>107</sup> Str. 53 přílohy č. 5, Uživatelský manuál TruCAM

<sup>108</sup> Viz příloha č. 2, odpověď Českého metrologického institutu ze dne 11. září 2018 na žádost o informace

Vzhledem k tomu, že si závěry z výše uvedeného vyjádření Českého metrologického institutu odporují s uživatelským manuálem k přístroji LTI 20/20 TruCAM v zásadní věci, na které jsou vystavěna četná rozhodnutí správních orgánů, rozhodl jsem se, že společnost ATS-TELCOM PRAHA a.s. kontaktuji a dotáži se jich, jak se staví k výše uvedenému vyjádření Českého metrologického institutu, které odporuje uživatelskému manuálu, který společnost vydala. Společnost ATS-TELCOM PRAHA a.s. mi však dotaz nezodpověděla.

Nutno poukázat na fakt, že společnost ATS-TELCOM PRAHA a.s. je v této věci zainteresována, neboť je prodejcem rychloměrů LTI 20/20 TruCAM. Český metrologický institut rychloměry neprodává, pouze ověřuje jejich funkčnost. V žádném jiném Návodu k obsluze či uživatelskému manuálu jsem nenašel informaci o tom, že pokud by došlo ke změření rychlosti, byla rychlost změřena správně.

S ohledem na to, že je Český metrologický institut ve věc posouzení funkčnosti rychloměrů nestranný, a vzhledem k tomu, že není pravda, že by bylo každé nesprávně provedené měření rychlosti ukončeno chybovým hlášením, jeví se mi závěry, které zastává společnost ATS-TELCOM PRAHA a.s. jako závěry nesprávné a účelové. Jeví se mi, že se společnost ATS-TELCOM PRAHA a.s. snaží získat konkurenční výhodu oproti ostatním dodavatelům rychloměrů, neboť jen u přístroje LTI 20/20 TruCAM je touto společností garantováno, že pokud dojde ke změření rychlosti, byla rychlost změřena správně.

Telefonickým hovorem učiněným dne 11. února 2020 jsem si ověřil u obchodního ředitele společnosti ATS-TELCOM PRAHA a.s., pana Jindřicha Uhláře, že je tato společnost jediným prodejcem rychloměru LTI 20/20 TruCAM v České republice. S ohledem na tuto skutečnost mám za to, že společnost jedná nekalosoutěžně, neboť dle mého názoru klamavou reklamou, dle které má být každé měření rychlosti, které není ukončeno chybovým hlášením, provedeno správně, jedná tak, že jiným soutěžitelům může přivodit újmu. Jiné společnosti totiž negarantují, že každé měření rychlosti, které není ukončeno chybovým hlášením, je provedeno správně. Společnost ATS-TELCOM PRAHA a.s. tak rychloměru LTI 20/20 TruCAM připisuje zcela zásadní funkci, kterou konkurenční rychloměry nedisponují.

Jak jsem již výše uvedl, správní orgány zastávají názor, že pokud ke změření rychlosti došlo, byla rychlost změřena v souladu s Návodem k obsluze. Bylo by neskutečně časově náročné vyhledat rozhodnutí, dle kterého se každý prvostupňový správní orgán přiklání k tomuto závěru. Proto jsem dané dohledal alespoň u odvolacích správních orgánů, kdy i toto bylo časově velice náročné. Díky tomuto jsem však zjistil, že se každý odvolací správní orgán

přiklonil k závěru, že pokud došlo ke změření rychlosti, byla rychlost změřena v souladu s Návodem k obsluze<sup>109</sup>. Jak však vyplývá z vyjádření Českého metrologického institutu, které jsem výše citoval, jedná se o nesprávný závěr.

Nutno podotknout, že závěr, dle kterého bylo měření rychlosti provedeno v souladu s Návodem k obsluze, neboť ke změření rychlosti došlo, nezastávají pouze správní orgány, ale i soudy, včetně Nejvyššího správního orgánu, viz citované rozsudky ve čtvrté kapitole této práce.

Ačkoli rozhodovací praxe často zastává nesprávný názor, že pokud došlo ke změření rychlosti, byla rychlost změřena v souladu s Návodem k obsluze, trvá rozhodovací praxe na tom, že pokud byla rychlost změřena v rozporu s Návodem k obsluze, jedná se o důvod, pro který musí být řízení ohledně údajného přestupku zastaveno<sup>110</sup>, což je správný postoj. Pouze výjimečně jsem se setkal s případy, kdy správní orgán konstatoval, že Návod k obsluze laserového rychloměru je pouze doporučující a nikoli závazný. Tento názor je však vyvrácen vyjádření Českého metrologického institutu<sup>111</sup>.

Co se překážky v trase paprsku týče, tak rozhodovací praxe zastává názor, že střed záměrného kříže musí ležet na měřeném vozidle. Tento názor ve vyjádření potvrdil i Český metrologický institut<sup>112</sup>. Ne vždy však dojde ke zvážení velikosti samotného průsečíku záměrného kříže, který se se vzdáleností, na kterou je rychlost měřena, zvětšuje. Proto se může stát, že se část průsečíku při měření rychlosti dostane i na jiný objekt než na měřené vozidlo, může mít negativní vliv na výši naměřené rychlosti. Návody k obsluze zakazují měřit rychlost

---

<sup>109</sup> Rozhodnutí Krajského úřadu Karlovarského kraje ze dne 19. října 2018, č. j. 169/DS/18-13, rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 18. června 2018, č. j. PK-DSH/6530/18, rozhodnutí Krajského úřadu Ústeckého kraje ze dne 11. června 2019, č. j. KUUK/78439/2019/DS, rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 12. srpna 2019, č. j. 154046/2018/KUSK/LPŽPŘ/ZAV, rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 9. září 2019, č. j. 1220/2019-160-SPR/4, rozhodnutí Krajského úřadu Jihočeského kraje ze dne 5. srpna 2019, č. j. KUJCK 89419/2019, rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje ze dne 23. ledna 2017, č. j. OD 1262/16-3/67.1/1357NL, rozhodnutí Krajského úřadu kraje Vysočina ze dne 19. února 2019, č. j. KUJI 15502/2019, rozhodnutí Krajského úřadu Královhradeckého kraje ze dne 27. července 2018, č. j. KUKHK-1317/DS/2018/SR, rozhodnutí Krajského úřadu Pardubického kraje ze dne 13. srpna 2019, č. j. KrÚ 60655/2019/ODSH/11, rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 15. října 2018, č. j. JMK 144897/2018, rozhodnutí Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 23. března 2017, č. j. KUOK 30223/2017, rozhodnutí Krajského úřadu Zlínského kraje ze dne 22. května 2017, č. j. KUZL-34241/2017, rozhodnutí Krajského úřadu Moravskoslezského kraje ze dne 10. ledna 2019, č. j. MSK 147587/2018

<sup>110</sup> Viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. února 2012, č. j. 3 As 29/2011 – 56: „*Nejvyšší správní soud považuje vyjasnění otázky, zda při měření žalobcova vozidla postupovali zasahující policisté v souladu s Návodem k obsluze měřícího přístroje PolCam PC2006 za důležité pro zákonnost rozhodnutí o spáchání předmetného přestupku. V ověřovacím listu č. 253/09 uvedeného přístroje je totiž uveden závěr, že rychloměr lze používat k měření rychlosti za dodržování Návodu k obsluze.*“

<sup>111</sup> Viz Příloha č. 14, odpověď Českého metrologického institutu ze dne 31. října 2019 na žádost o informace

<sup>112</sup> Viz příloha č. 9, odpověď Českého metrologického institutu ze dne 29. března 2019 na žádost o informace



tak, že by se mezi měřeným vozidlem a rychloměrem nacházela překážka bránící průniku laserového svazku na měřené vozidlo.

## 8.2 Reflexe chyb a pochybení, ke kterým dochází při měření s radary

U radarových rychloměrů dochází k většímu počtu chyb a pochybení při měření rychlosti. Zprvu tedy začnu tím, jaké chyby a pochybení rozhodovací praxe reflektuje.

Rozhodovací praxe plně reflektuje chybu, kterou je takzvaná reflexe, a to nejspíše díky tomu, že pokud k ní dojde, je patrná ze snímku na výstupu z rychloměru, kde dojde k neúplnému zachycení měřeného vozidla nebo je vozidlu naměřena neúměrně vysoká rychlost. Na snímku se pak nachází předmět, od kterého k reflexi došlo. Odhalení reflexe tak není nikterak složité.

Stejně tak rozhodovací praxe plně reflektuje, pokud dojde při měření rychlosti za jízdy s rychloměrem PolCam PC2006 k přiblížení se k měřenému vozidlu. I toto pochybení je snadno odhalitelné. Stačí porovnat velikost měřeného vozidla na začátku a na konci měření rychlosti. Měřené vozidlo nesmí být na konci měření rychlosti na snímku větší než na snímku z počátku měření.

Co se nesprávného ustavení měřicího vozidla týče, má rozhodovací praxe jasno v tom, že pokud je skutečně měřicí vozidlo ustaveno v rozporu s Návodem k obsluze, musí dojít k zastavení řízení. V minulosti se však ukázalo jako problémové, jakým způsobem zjistit, jak bylo policejní vozidlo ustaveno. Při výslechu policisté často opakovali pouze to, že postupovali v souladu s Návodem k obsluze. Taková výpověď je však nedostatečná<sup>113</sup>. Na druhou stranu není účelem výslechu, aby byli policisté přezkušováni ze znalosti Návodu k obsluze<sup>114</sup>. V ideálním případě by tedy policisté měli sami od sebe popsat, jak ustavení měřicího vozidla provedli. Pokud se tak nestane, měl by se na to správní orgán doptat, aby byl zjištěn skutkový stav věci takovým způsobem, aby o něm nepanovaly důvodné pochybnosti.

Rozhodovací praxe dále trvá na tom, že pokud bylo měření rychlosti provedeno v zatáčce dle definice Návodu k obsluze, bylo měření rychlosti provedeno v rozporu s Návodem k obsluze. Častým problémem však je, že se rozhodovací praxe dostatečně nezabývá tím, zda měření rychlosti proběhlo v zatáčce dle definice Návodu k obsluze či nikoli.

---

<sup>113</sup> Viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1. února 2017, č. j. 9 As 102/2016 - 50

<sup>114</sup> Viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. května 2014, č. j. 10 As 25/2014 - 48

Za zatáčku je ve smyslu Návodu k obsluze radarového rychloměru Ramer 10C považováno takové zakřivení vozovky, jehož rádius je menší, než 1600 metrů<sup>115</sup>.

Správní orgány mají dle § 3 zákona č. 500/2004, správní řád, ve znění pozdějších předpisů, povinnost zjistit skutkový stav věci tak, aby o něm nebyly důvodné pochybnosti. Na druhou stranu však musí být dodržována zásada hospodárnosti, protože nemůže být v každém řízení určen poloměr zatáčky osobou k tomu odborně způsobilou, například znalcem. Vzhledem k tomu se tak rozhodovací praxe často uchýlovala ke konstatování, že vzhledem k tomu, že ke změření rychlosti došlo, byla rychlost změřena v souladu s Návodem k obsluze, což je není pravidlem, jak uvedeno výše. Stejně tak rozhodovací praxe často v podstatě hádala, zda se o zatáčku dle definice Návodu k obsluze jedná, na základě mapového portálu, nejčastěji [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) a [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps). Nejvyšší správní soud tak musel zakročit a ve svém rozsudku ze dne 23. listopadu 2017, č. j. 8 As 42/2016 – 29, konstatoval, že přímost vozovky nelze určit prostým pohledem do výňatku mapy.

Rozhodovací praxe je tak v nesnadné pozici, kdy na jednu stranu nemůže prostým pohledem do mapy konstatovat, zda se jedná o zatáčku či nikoli, na druhou stranu nemůže při každém zpochybnění rovnosti vozovky žádat znalce o výpočet zakřivení vozovky.

Dle mého názoru by bylo pro rozhodovací praxi nejlepší, kdyby se naučila aplikovat matematiku ze základní a střední školy.

Ze souřadnic nacházejících se na výstupu z rychloměru lze získat polohu měřicího vozidla. Na výstupu z rychloměru se též nachází údaj o vzdálenosti, na jakou bylo měření rychlosti provedeno. Z toho tak lze získat údaj o tom, kde přesně se změřené vozidlo při změření rychlosti nacházelo.

Samotný výpočet křivosti vozovky lze poměrně jednoduše provést vsazením kruhové úseče do oblouku zatáčky, kterou změřené vozidlo projíždělo. Délka vsazené kruhové úseče musí být známa v pixelech i v metrech. Poté stačí vést z přesné poloviny délky úseče (což je místo, kde došlo ke změření vozidla) takzvanou výšku, která je vedena k oblouku zatáčky. S ohledem na známou velikost délky kruhové úseče a známou velikost výšky se úhel zatáčky vypočítá dle níže uvedeného vzorce, kdy písmeno  $r$  je poloměr kružnice (zde zatáčky), písmeno  $L$  je délka sečny a písmeno  $D$  je výška sečny.

---

<sup>115</sup> Str. 12 přílohy č. 4, Návod k obsluze Ramer 10

$$r = \frac{\left(\frac{L}{2}\right)^2 + D^2}{2D}$$

Výše uvedený výpočet zakřivení nezabere více než deset minut, přitom je schopen relativně přesně zjistit zakřivení zatačky. Určitou limitací užití výše uvedeného výpočtu zakřivení je pouze to, že letecký snímek nemusí být pořízen kolmo ke komunikaci nebo že snímek nemusí být dostatečně kvalitní. V pochybnostech je tak stále zapotřebí zakřivení komunikace změřit na místě teodolitem.

Rozhodovací praxe v podstatě nereflektuje jako pochybení, když dojde k nedodržení rovnoběžnosti při měření za jízdy s rychloměrem Ramer 10C, a to ačkoli vedoucí Autorizovaného metrologického střediska AMS K22, Ing. Viktor Lokaj, ve výsledku k věci spisové značky 41 A 76/2014 dne 15. června 2016 uvedl, že v případě předjíždění, což je případ, kdy měřené vozidlo nejede rovnoběžně s měřícím vozidlem, není měření rychlosti provedeno správně. Domnívám se, že rozhodovací praxe nechce vytvořit precedens, kdy by v podstatě stačilo po každém předjetí měřícího vozu přejet do jiného jízdního pruhu. Řidiči by tak mohli překračovat nejvyšší dovolenou rychlost, přičemž by k vyvinění stačilo pouze to, že se po předjetí jakéhokoli vozu zařadí před něj.

Je zapotřebí respektovat pokyny uvedené v Návodu k obsluze, který příkazuje, aby se měřené a měřící vozidlo pohybovalo rovnoběžně. Pokud je rychlost měřena v rozporu s Návodem k obsluze, nelze garantovat, že je naměřená rychlost správná<sup>116</sup>. Z tohoto důvodu je i na ověřovacích listech radarů uvedeno, že rychlost smí být měřena pouze v souladu s Návodem k obsluze. Jakékoli nedodržení Návodu k obsluze tak má vést k zastavení řízení, i kdyby se mělo jednat o vytvoření poměrně nebezpečného precedentu.

Dle mého názoru by mělo dojít ke změně funkce radarových rychloměrů, díky které by nedošlo k ovlivnění naměřené rychlosti v důsledku nedodržení rovnoběžnosti jízdy měřeného a měřícího vozidla. Jen tak bude zajištěno, že bude naměřená rychlost vozidel správná, a že nedojde ke zneužití nedokonalosti rychloměru Ramer 10C. Druhou variantou pak je rychlost za jízdy měřit pouze s rychloměrem PolCam PC2006, u kterého se rychlost měří tak, že měřící vozidlo jede přímo za měřeným vozidlem a nikoli v jiném jízdním pruhu.

---

<sup>116</sup> Viz příloha č. 11, odpověď Českého metrologického institutu ze dne 14. prosince 2017 na žádost o informace

Co se překážky v zorném poli kamery a v anténním svazku týče, pak záleží na tom, jak velká daná překážka je, a kde se na výstupu z rychloměru nachází.

V zorném poli kamery se nesmí překážka nacházet z toho důvodu, aby bylo změřené vozidlo jednoznačně identifikovatelné, a aby tak nedošlo k záměně vozidla s jiným vozidlem. Obecně za sebou nejezdí vozidla, která jsou typově stejná, avšak existují situace, kdy za sebou jedou zcela totožná vozidla stejné firmy, která se liší pouze jedním číslem v registrační značce. V takových případech je pak rozhodující, aby se v zorném poli kamery nenacházela žádná překážka, která by bránila v identifikaci změřeného vozidla.

V anténním svazku se předměty nesmí nacházet proto, že by odrazem od těchto předmětů mohlo dojít ke vzniku tzv. reflexe. Odhalení reflexe však není nikterak složité, jak jsem uvedl výše, a tak lze bez pochybností určit, zda určitý předmět ovlivnil výsledek měření rychlosti v důsledku toho, že se nacházel v anténním svazku  $\pm 10^\circ$  od osy antény. Stejně tak se předměty v anténním svazku nesmí nacházet z důvodu, že by vadily nepřerušovanému průniku radarových vln na měřený objekt, a následně průniku těchto odražených vln zpět do rychloměru.

Vzhledem k tomu, že k zachycení překážky v zorném poli kamery či v anténním svazku v podstatě nedochází, nemohu s jistotou říci, jak se k těmto pochybením rozhodovací praxe postaví. Rozhodovací praxe by však měla respektovat pokyny uvedené v Návodech k obsluze rychloměrů a v případě nedodržení těchto pokynů řízení zastavit.

Posledním pochybením, ke kterému dochází, je, že po výměně pneumatik nedojde k ověření funkčnosti rychloměru, případně že dojde k podhuštění pneumatiky na měřicím vozidle.

Nesetkal jsem se s žádným řízením, kde by došlo k jeho zastavení z důvodu podhuštění pneumatiky na měřicím vozidle. Je to proto, že policisté mají povinnost měřicí vozidlo před každým měřením zkontrolovat, navíc jsou vozidla vybavena kontrolkami tlaku pneumatik. Kdyby tedy klesl tlak pod určitou úroveň, která by měla vliv na výsledek měření rychlosti, policisty by na dané upozornila kontrolka tlaku v pneumatikách (pokud by tato samozřejmě nebyla rozbitá, z tohoto důvodu mají policisté povinnost měřicí vozidlo před každým měřením zkontrolovat). Nutno též podotknout, že pokud nedojde k dokumentaci podhuštěné pneumatiky na místě, nelze toto pochybení prakticky prokázat.

Co se výměny pneumatik týče, zde vidím největší rozdíl mezi rozhodovací praxí správních orgánů a soudů. Správní orgány často nepovažují za relevantní, že k výměně pneumatik došlo, naopak Nejvyšší správní soud to za důležité považuje<sup>117</sup>. V tomto případě se přikláním k názoru Nejvyššího správního soudu, neboť dle Návodů k obsluze je zapotřebí po výměně pneumatik opět ověřit, zda rychloměr rychlost měří správně.

---

<sup>117</sup> Blíže viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. května 2017, č. j. 2 As 293/2016 - 56

## 9 Závěr

V diplomové práci jsem se zaměřil na rozpor mezi skutečností a naměřenou rychlostí v rozhodovací praxi.

Při psané diplomové práci se mi potvrdilo, že existuje rozporná judikatura týkající se měření rychlosti, díky které dochází k omezení právní jistoty. Stejně tak se mi potvrdilo, že mnohé závěry správních orgánů a soudů ohledně chyb a pochybení, ke kterým při měření rychlosti dochází, jsou nesprávné, čímž dochází k nesprávnému odsuzování řidičů.

Diplomovou práci jsem rozčlenil do devíti kapitol. V první kapitole, kterou je úvod, jsem uvedl, z jakého důvodu jsem se rozhodl psát diplomovou práci na téma „Rozpor mezi skutečností a rozhodovací praxí při měření rychlosti“, dále jsem zde nastínil, proč má tato práce dopad na společnost a vymezil jsem zde, čím se v práci budu zabývat a jaké k tomu užiji vědecké metody zkoumání. Ve druhé kapitole jsem vymezil základní pojmy důležité pro tuto práci, kdy jsem se zabýval tím, co je to přestupek, rychloměr, pozemní komunikace, a kdo má oprávnění k měření rychlosti. Ve třetí kapitole jsem se zabýval četností spáchání přestupku týkajícího se překročení nejvyšší dovolené rychlosti. V kapitole čtvrté jsem názorně poukázal na to, že se dosavadní rozhodovací praxe staví nejasně k chybám a pochybením, ke kterým při měření rychlosti dochází. V páté kapitole této práce jsem se zabýval rozdělením rychloměrů. V šesté kapitole jsem poukázal na nejčastější chyby a pochybení, ke kterým při měření rychlosti dochází. V kapitole sedmé jsem aplikoval aktuální právní úpravu ve světle právních předpisů a podzákoných předpisů se zaměřením na měření rychlosti. V osmé kapitole jsem se zabýval reflexí nejčastěji identifikovaných chyb při měření rychlosti v rámci rozhodovací praxe. Poslední devátou kapitolou je pak závěr, ve kterém reaguji na úvod této diplomové práce, popisuji obsah práce, konstatuji, jaké kapitoly práce jsou nosné, a konečně též zodpovídám výzkumné otázky, které jsem si na začátku položil.

Nejpřínosnější věcí, kterou jsem vyzkoumal, je fakt, že není pravda, že by automaticky znamenalo, že měření rychlosti proběhlo v souladu s Návodem k obsluze, když ke změření rychlosti došlo a měření nebylo ukončeno chybovým hlášením. Tento argument přitom užívají jak správní orgány, tak soudy. Vzhledem k tomu, že se mnohdy jednalo o nosný argument, na kterém bylo odsuzující rozhodnutí vystavěno, potencionálně může být obnovena velká spousta řízení.

Velký dopad této diplomové práce pak vidím i v tom, že jsem v ní komplexně popsal a názorně ukázal nejčastější chyby a pochybení, ke kterým při měření rychlosti dochází. Podotýkám, že toto není v žádné literatuře souhrnně popsáno, stejně v literatuře nejsou uvedeny praktické příklady chyb a pochybení, ke kterým při měření rychlosti dochází. Diplomová práce, na kterou jsem podklady shromažďoval více než rok, tak též může rozhodovací praxi posloužit při rozhodování v řízení týkajícího se překročení nejvyšší dovolené rychlosti.

Z těchto důvodů tak považuji jako nosnou kapitolu této práce kapitolu šestou a osmou.

V diplomové práci jsem použil popisnou metodu, a to především v části věnující vymezení základních pojmů. Dále jsem v práci využil metodu analýzy a syntézy, a to při práci s právními předpisy. V práci jsem též využil metodu dedukce a indukce u práce s judikaturou, Návodů k obsluze, a s odbornými vyjádřeními.

Co se týče výzkumné otázky „K jakým chybám při měření rychlosti dochází?“, pak jsem v diplomové práci vyzkoumal, že ke vzniku chyb dochází jak při měření rychlosti s laserovými rychloměry, tak s radarovými rychloměry. Dále jsem zjistil, že při měření rychlosti s radarovými rychloměry dochází k četnějším chybám a pochybením. V práci jsem popsal chybu, které se říká slip effect, a dále pochybení, kdy při měření rychlosti dojde k přetnutí laserového paprsku překážkou. V práci jsem též popsal pochybení, kdy hlídka neustaví měřicí vozidlo v souladu s Návodem k obsluze. Zabýval jsem se i pochybením, kdy dojde ke změření rychlosti radarovým rychloměrem v zatáčce. Dalším pochybením, které jsem v práci popsal, bylo nedodržení rovnoběžnosti měřicího a měřeného vozidla při měření rychlosti radarovým rychloměrem za jízdy. V práci jsem tím popsal chybu zvanou reflexe a pochybení, kdy dojde k zachycení překážky v zorném poli kamery a v anténním svazku. V diplomové práci jsem též popsal pochybení týkající se podhuštěného kola měřicího vozidla při měření rychlosti radarovým rychloměrem za jízdy, a dále pochybení, kdy nedojde k opětovnému ověření správné funkčnosti radarového rychloměru po výměně pneumatik. Závěrem jsem v práci popsal pochybení, kdy při měření rychlosti za jízdy s rychloměrem PolCam PC2006 dojde k přiblížení se měřicího vozidla k měřenému vozidlu.

Co se týče výzkumné otázky „Jsou tyto vady měření při rozhodování reflektovány, nebo dochází k sankcionování řidičů na základě chybného měření?“, pak jsem dospěl k v osmé kapitole této diplomové práce k závěru, že některé chyby a pochybení jsou rozhodovací praxí reflektovány, jiné nikoli, protože dochází k sankcionování řidičů na základě chybně provedeného měření rychlosti. Rozhodovací praxe nereflktuje chybu zvanou slip effect a

pochybení, kdy při měření rychlosti s radarovým rychloměrem za jízdy není dodržena rovnoběžnost jízdy měřeného a měřicího vozidla. Dále pak především správní orgány nereflktují pochybení, kdy nedojde ke zkontrolování správné funkčnosti radarového rychloměru po výměně pneumatik. V diplomové práci jsem dále zjistil, že pochybení, kdy dojde k nesprávnému ustavení měřicího vozidla a k pochybení, kdy je rychlost měřena v zatáčce, se rozhodovací praxe často staví laxně. Správní orgány téměř nikdy nezjistí skutkový stav věci tak, aby o něm nebyly důvodné pochybnosti, neboť nedojde k úplnému zjištění toho, jak bylo měřicí vozidlo ustaveno, respektive zda místo, kde ke změření rychlosti došlo, bylo zatáčkou dle definice Návodu k obsluze.



## Seznam literatury

### Monografie

[1] ŘÍHA, Milan a kol. *RADAR: RAdio Detection And Ranging*. Praha: Námořní akademie České republiky, 2008. 68 s.

### Komentáře k zákonům

[3] JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Jan. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich; Zákon o některých přestupcích: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2017. 1127 s.

[4] ONDRUŠOVÁ, Marta a kol. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. 773 s.

[5] ČERNÍNOVÁ, Michaela a kol. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 508 s.

### Právní předpisy

[6] Zákon č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

[7] Zákon č. 505/1990 Sb., zákon o metrologii, ve znění pozdějších předpisů

[8] Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů

[9] Zákon č. 124/1992 Sb., o Vojenské policii, ve znění pozdějších předpisů

[10] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

[11] Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

[12] Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

[13] Zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

[14] Zákon č. 300/2013 Sb., zákon o Vojenské policii a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

[15] Vyhláška č. 262/2000 Sb., vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu, kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření, ve znění pozdějších předpisů

## **Rozsudky a rozhodnutí**

[16] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. června 2011, č. j. 5 As 10/2011 – 111

[17] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. března 2009, č. j. 9 As 50/2008 – 64

[18] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. října 2005, č. j. 6 As 65/2004 – 59

[19] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. prosince 2009, č. j. 5 As 104/2008 – 45

[20] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. února 2005, č. j. 7 As 18/2004 - 48.

[21] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. ledna 2012, č. j. 5 As 106/2011 - 77.

[22] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. srpna 2014, č. j. 5 As 4/2013 – 26

[23] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. října 2017, č. j. 6 As 132/2017 – 16

[24] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. listopadu 2010, č. j. 5 As 49/2010 – 82

[25] Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. května 2005, č. j. 22 Cdo 1553/2004 – 155

[26] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. října 2008, č. j. 7 As 6/2008 - 162

[27] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. dubna 2008, č. j. 1 As 12/2008 - 67

[28] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. května 2018, č. j. 10 As 107/2018 – 36

[29] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. února 2012, č. j. 3 As 29/2011 – 51

[30] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. listopadu 2017 č. j. 2 As 191/2017 – 56

[31] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. ledna 2013, č. j. 3 As 82/2012 – 27

[32] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. prosince 2013, č. j. 1 As 83/2013 – 60

[33] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. května 2017, č. j. 6 As 40/2017 – 32

[34] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. září 2017, č. j. 6 As 164/2017 – 39

- [35] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. července 2018, č. j. 4 As 159/2018 – 37
- [36] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. května 2016, č. j. 1 As 26/2016 – 33
- [37] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. září 2014, č. j. 6 As 187/2014 – 62
- [38] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. srpna 2013, č. j. 1 As 45/2013 – 37
- [39] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. listopadu 2017, č. j. 8 As 42/2016 – 29
- [40] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1. února 2017, č. j. 9 As 102/2016 – 50
- [41] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. května 2014, č. j. 10 As 25/2014 – 48
- [42] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. ledna 2011, č. j. 8 As 27/2010 – 75
- [43] Rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 8. února 2012, č. j. 3 As 29/2011 – 56
- [44] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1. února 2017, č. j. 9 As 102/2016 – 50
- [45] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. května 2017, č. j. 2 As 293/2016 - 56
- [46] Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 20. dubna 2017, č. j. 28 A 10/2016 - 45
- [47] Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové, pobočka v Pardubicích ze dne 30. ledna 2013, sp. zn. 61 A 1/2012
- [48] Rozhodnutí Krajského úřadu Karlovarského kraje ze dne 19. října 2018, č. j. 169/DS/18-13
- [49] Rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 18. června 2018, č. j. PK-DSH/6530/18
- [50] Rozhodnutí Krajského úřadu Ústeckého kraje ze dne 11. června 2019, č. j. KUUK/78439/2019/DS
- [51] Rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 12. srpna 2019, č. j. 154046/2018/KUSK/LPŽPŘ/ZAV
- [52] Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 9. září 2019, č. j. 1220/2019-160-SPR/4
- [53] Rozhodnutí Krajského úřadu Jihočeského kraje ze dne 5. srpna 2019, č. j. KUJCK 89419/2019
- [54] Rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje ze dne 23. ledna 2017, č. j. OD 1262/16-3/67.1/1357NL

- [55] Rozhodnutí Krajského úřadu kraje Vysočina ze dne 19. února 2019, č. j. KUJI 15502/2019
- [56] Rozhodnutí Krajského úřadu Královehradeckého kraje ze dne 27. července 2018, č. j. KUKHK-1317/DS/2018/SR
- [57] Rozhodnutí Krajského úřadu Pardubického kraje ze dne 13. srpna 2019, č. j. KrÚ 60655/2019/ODSH/11
- [58] Rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 15. října 2018, č. j. JMK 144897/2018
- [59] Rozhodnutí Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 23. března 2017, č. j. KUOK 30223/2017
- [60] Rozhodnutí Krajského úřadu Zlínského kraje ze dne 22. května 2017, č. j. KUZL-34241/2017
- [61] Rozhodnutí Krajského úřadu Moravskoslezského kraje ze dne 10. ledna 2019, č. j. MSK 147587/2018

## **Elektronické zdroje**

- [62] Přehled přestupků za rok 2018 [online]. mdcz.cz, 24. dubna 2018 [cit. 3. prosince 2019]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/Statistiky/Prurezove-statistiky/Prehled-prestupku-za-rok-2018>>.
- [63] Opatření obecné povahy vydané Českým metrologickým institutem, č. j. 0313/005/09/Pos. [online]. cmi.cz, 19. května 2010 [cit. 10. února 2020]. Dostupné na <[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)>.
- [64] TruthAboutLIDAR. *Panning and sweep influences* [online]. youtube.com [cit. 16. ledna 2020]. Dostupné na <<https://www.youtube.com/watch?v=wyMjtq3IodU&index=2&list=PLpfzDgfe1mEz2A7NhtzkvKfQq3Nqm64rH>>.

## **Jiné zdroje**

- [65] Návod k obsluze Ramer 10

- [66] Návod k obsluze PolCam PC2006
- [67] Odpověď Českého metrologického institutu ze dne 14. srpna 2018 na žádost o informace
- [68] Odpověď Českého metrologického institutu ze dne 11. září 2018 na žádost o informace
- [69] Certifikát o schválení typu měřidla MicroDigiCam LTI
- [70] Uživatelský manuál TruCAM
- [71] Odpověď AMS K22 ze dne 24. dubna 2015 na žádost o informace
- [72] Protokol o jednání ve věci spisové značky 41 A 76/2014
- [73] Odpověď Českého metrologického institutu ze dne 29. března 2019 na žádost o informace
- [74] Odpověď Českého metrologického institutu ze dne 13. května 2019 na žádost o informace
- [75] Odpověď Českého metrologického institutu ze dne 14. prosince 2017 na žádost o informace
- [76] Ověřovací list Ramer10 C
- [77] Ověřovací list PolCam PC2006
- [78] Odpověď Českého metrologického institutu ze dne 31. října 2019 na žádost o informace
- [79] Protokol o výsledku svědků ze dne 2. ledna 2019 ve věci spisové značky MUVM/40598/2018/10

## **Abstrakt**

Diplomová práce na téma „Rozpor mezi skutečností a rozhodovací praxí při měření rychlosti“ se zabývá chybami a pochybeními, ke kterým při měření rychlosti dochází, a k reflexi těchto chyb a pochybení v rozhodovací praxi.

Diplomová práce je rozdělena do devíti kapitol. Úvodní kapitoly se věnují vymezení základních pojmů, se kterými se v práci pracuje, a dále kvantifikaci v rámci rozhodovací praxe a nejasnosti rozhodovací praxe při stavění se k chybám a pochybením, ke kterým při měření rychlosti dochází. V diplomové práci je dále rozdělení rychloměrů a popsání jednotlivých chyb a pochybení, ke kterým při měření rychlosti dochází. Závěrečná část diplomové práce se věnuje aplikaci aktuální právní úpravy, která upravuje měření rychlosti, a dále reflexi nejčastěji identifikovaných chyb a pochybení při měření rychlosti v rámci rozhodovací praxe. V závěru je pak vyústění zkoumání a odpovědi na výzkumné otázky, které byly na začátku diplomové práce položeny.

## **Abstract**

Thesis on the topic of „Differences between reality and decretive practice in speed measuring" is dealing with errors and mistakes, that occur in the process of speed measuring, and reflection of these errors and mistakes by decretive practice.

The thesis is divided into nine chapters. Opening chapters focus on the definition of basic terms, which are used in work, and further quantification in decretive practice, and ambiguity of decretive practice in the consideration of errors and mistakes, that occurs in the process of speed measuring. Further in the thesis is a division of speedometers and description of individual errors and mistakes, that occur in the process of speed measuring. The final part of the thesis is focusing on the application of the current legal regulations that regulate speed measuring, and further, the reflection of the most common errors and mistakes in speed measuring in decretive practice. The conclusion of the thesis is the result of the research and answers to the research questions, that were asked at the beginning of the thesis.

## **Seznam klíčových slov**

Dopravní přešupek, Rychloměr, Měření rychlosti, Lidar, Radar, Překročení nejvyšší dovolené rychlosti

## **Key words**

Traffic offence, Speedometer, Speed measuring, Lidar, Radar, Speeding

## Seznam příloh

- Příloha č. 1: Odpověď Českého metrologického institutu ze dne 14. srpna 2018 na žádost o informace
- Příloha č. 2: Odpověď Českého metrologického institutu ze dne 11. září 2018 na žádost o informace
- Příloha č. 3: Certifikát o schválení typu měřidla MicroDigiCam LTI
- Příloha č. 4: Návod k obsluze Ramer10
- Příloha č. 5: Uživatelský manuál TruCAM
- Příloha č. 6: Odpověď AMS K22 ze dne 24. dubna 2015 na žádost o informace
- Příloha č. 7: Protokol o jednání ve věci spisové značky 41 A 76/2014
- Příloha č. 8: Návod k obsluze PolCam PC2006
- Příloha č. 9: Odpověď Českého metrologického institutu ze dne 29. března 2019 na žádost o informace
- Příloha č. 10: Odpověď Českého metrologického institutu ze dne 13. května 2019 na žádost o informace
- Příloha č. 11: Odpověď Českého metrologického institutu ze dne 14. prosince 2017 na žádost o informace
- Příloha č. 12: Ověřovací list Ramer10 C
- Příloha č. 13: Ověřovací list PolCam PC2006
- Příloha č. 14: Odpověď Českého metrologického institutu ze dne 31. října 2019 na žádost o informace
- Příloha č. 15: Protokol o výsledku svědků ze dne 2. ledna 2019 ve věci spisové značky MUVN/40598/2018/10
- Poznámka: Z důvodu značného rozsahu příloh níže přikládám pouze strany, na které se v práci odkazují



## Příloha č. 1

	<b>ČESKÝ METROLOGICKÝ INSTITUT</b>	<b>Český metrologický institut</b>  Okružní 31, 638 00 Brno	
VAŠE ZN.: —			
ZE DNE: —			
NAŠE ZN.: ČMI-6260/2018/0113			
VYŘIZUJE: RNDr. Pavel Klenovský			
TEL.: 545 555 101			
E-MAIL: pklenovsky@cmi.cz			
DATUM: 14. 8. 2018			
<b>Odpověď na žádost o informace</b>			
Vážený pane,			
upřesněním Žadosti o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „InfZ“), doručeným do datové schránky Českého metrologického institutu dne 30. 7. 2018, jste požádal o poskytnutí odpovědi na následující otázku:			
<i>„Když rychloměr Ramer 10C či MicroDigiCam LTI provede měření rychlosti a toto měření neskončí chybovým hlášením, je změněná rychlost správná nebo je zde možnost, že ačkoli došlo ke změně rychlosti (bez chybového hlášení), je změněná rychlost nesprávná vzhledem k tomu, že při měření rychlosti bylo postupováno v rozporu s Návodem k obsluze?“</i>			
Žádný z Vámi uvedených rychloměrů není vybaven funkcí, která by za obsluhu hlídala dodržení všech bodů návodu – to ostatně není ani technicky proveditelné. Obsluha rychloměrů je v oblasti práce s nimi pravidelně proškolená.			
Případný (ne)soulad měření s návodem je posuzován v několika nezávislých krocích – obsluhou (typicky příslušníkem Policie ČR či obecní policie), správním orgánem (např. přestupkovou komisí), soudem atp. Protože může jít i o podklad, respektive důkaz pro přestupkové řízení, obecně platí, že se k němu <b>Český metrologický institut nemůže vyjádřit</b> . Takové úkony nespádají do jeho působnosti a ostatně mu tato <b>pravomoc ani nepřislouží</b> . Dle zásady volného hodnocení důkazů, jakožto jedné ze základních zásad správního řízení, takto může činit pouze správní orgán.			
Každý případ je nutné posuzovat zvlášť s přihlédnutím ke specifickým každého z nich. Obecně platnou a správnou odpověď na Vaši žádost není z výše uvedených důvodů možné formulovat.			
S pozdravem			
RNDr. Pavel Klenovský generální ředitel Český metrologický institut <b>Český metrologický institut</b> Okružní 31 638 00 Brno -3-			
Český metrologický institut příspěvková organizace zřízená Ministerstvem průmyslu a obchodu, Zl. č. 521385/92-44 z 21.12.1992.	Sídlo (fakturační adresa): Okružní 31, 638 00 Brno IČ: 00177016 DIČ: CZ00177016	Bankovní spojení: Česká národní banka pobočka Brno-Rooseveltova Číslo účtu: 1981396210710	Tel. - ústředna: +420 545 555 111 Fax: +420 545 222 728 E-mail: info@cmi.cz www.cmi.cz

## Příloha č. 2

	<b>ČESKÝ METROLOGICKÝ INSTITUT</b>	<b>Český metrologický institut</b> Okružní 31, 638 00 Brno	
VAŠE ZN.: ----			
ZE DNE: ----			
NAŠE ZN.: ČMI-7553/2018/0113			
VYŘIZUJE: RNDr. Pavel Klenovský			
TEL: 545 555 101			
E-MAIL: pklenovsky@cmi.cz			
DATUM: 11. 9. 2018			
<b>Odpověď na žádosti o informace</b>			
Vážený pane,			
Žadostí o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále také „InfZ“) ze dne 21. 8. 2018, jste požádal o poskytnutí odpovědi na následující otázku:			
<i>„Jaké rychloměry mají funkci nebo funkce, které by za hlídku hlídaly dodržení Návodů k obsluze? Je to např. rychloměr TruCAM 20/20 nebo AD9C, případně jiné?“</i>			
Žádný rychloměr není vybaven funkcí, která by za obsluhu hlídala dodržení všech bodů návodu – to ostatně není možné ani technicky proveditelné. Obsluha rychloměrů je v oblasti práce s nimi pravidelně proškolená.			
Případný (ne)soulad měření s návodem je posuzován v několika nezávislých krocích – obsluhou (typicky příslušníkem Policie ČR či obecní policie), správním orgánem (např. přestupkovou komisí), soudem atp. Protože může jít i o podklad, respektive důkaz pro přestupkové řízení, obecně platí, že se k němu <b>Český metrologický institut nemůže vyjádřit</b> . Takové úkony nespádají do jeho působnosti a ostatně mu tato <b>pravomoc ani nepřísluší</b> . Dle zásady volného hodnocení důkazů, jakožto jedné ze základních zásad správního řízení, takto může činit pouze správní orgán.			
<b>Každý případ je nutně posuzovat zvlášť s přihlédnutím ke specifickým každého z nich. Obecně platnou a správnou odpověď na Vaši žádost není z výše uvedených důvodů možné formulovat.</b>			
Žadostí o poskytnutí informace dle InfZ ze dne 22. 8. 2018 jste požádal o poskytnutí odpovědi na následující otázku:			
<i>„Lze se stoprocentní jistotou konstatovat, že při měření radarových rychloměrem nedošlo ke vzniku tzv. reflexe, pokud je vozidlo na snímku zachyceno celé?“</i>			
<b>Český metrologický institut</b> příspěvková organizace zřízená Ministerstvem průmyslu a obchodu, ZL č. 521385/92-44 z 21.12.1992.	<b>Středo (fakturační adresa):</b> Okružní 31, 638 00 Brno IČ: 00177016 DIČ: CZ00177016	<b>Bankovní spojení:</b> Česká národní banka pobočka Brno-Rooseveltova číslo účtu: 1981396210710	<b>Tel. - ústředna:</b> +420 545 555 111 <b>Fax:</b> +420 545 222 728 <b>E-mail:</b> info@cmi.cz <b>www:</b> www.cmi.cz

Protokol o technické zkoušce**1. Popis měřidla****1.1 Určení a princip měřidla**

Silniční rychloměr MicroDigiCam je určen k měření rychlosti při kontrole dodržování pravidel silničního provozu se současnou obrazovou dokumentací.

Rychloměr se při měření upevní na stativ nebo může být rychlost měřena při jeho držení přímo v ruce. Přístroj umožňuje měření vozidel na příjezdu a odjezdu.

Rychloměr pracuje na principu laserového dálkoměru, který po dobu přibližně 0,3 sekundy měří v krátkých časových intervalech okamžitou vzdálenost pohybujícího se vozidla a z časové změny vzdálenosti vypočítá rychlost pohybu vozidla v km/h.

**1.2 Popis rychloměru**

Rychloměr sestává z následujících částí (Obr. 1):

- Laserový rychloměr typu UltraLyte 100 LR nebo typu UltraLyte Compact
- Digitální kamera
- Ovládací, zobrazovací a paměťová jednotka Compaq iPAQ Pocket PC
- Stativ



Obr. 1 Kamera, laserový rychloměr, ovládací, zobrazovací a paměťová jednotka (z levé strany do pravé)

## 2. Základní metrologické charakteristiky

<i>Rozsah měření rychlosti:</i>	1 km.h <sup>-1</sup> až 350 km.h <sup>-1</sup>
<i>Povolený rozsah vzdálenosti měření:</i>	25 m až 400 m
<i>Maximální chyby měření rychlosti:</i>	
do 100 km.h <sup>-1</sup>	± 3 km/km
nad 100 km.h <sup>-1</sup>	± 3 %
<i>Měřicí úhel:</i>	0 °
<i>Vlnová délka laseru:</i>	904 nm
<i>Klasifikace laseru:</i>	laserová třída 1
<i>Ozařovaná plocha ve vzdálenosti 100 m:</i>	cca 30 cm x 20 cm (šířka x výška)
<i>Rozsah provozních teplot okolního prostředí:</i>	Rychloměr: (-20 až +50) °C, Kamera: (-20 až +50) °C, Pocket PC typu: hx4700: (-10 až +50) °C, hx2795: (0 až +40) °C,
<i>Verze počítačových programů:</i>	Rychloměr typu: UltraLyte 100 LR: 2.31 ; 2.33. UltraLyte Compact: 3.11 ; 3.50. Compaq iPAQ Pocket PC: 4.8; 5.0; 5.009; 6.026, 6.061. Vyhodnocovací SW: 4.8; 5.0; 5.009; 6.026, 6.061.
<i>Údaje na snímku:</i>	Datum a čas měření rychlosti, maximální povolená rychlost [km/h], naměřená rychlost [km/h], vzdálenost vozidla [m], směr jízdy měřeného vozidla (APP = příjezd, DEP = odjezd), název místa měření, jméno a identifikace operátora, výrobní číslo rychloměru, pořadové číslo snímku v probíhající řadě měření a celkový počet snímků.

## 3. Údaje na měřidle

Všechny hlavní celky a díly silničního měřiče rychlosti (laserový rychloměr, kamera, ovládací, zobrazovací a paměťová jednotka) musí být označeny identifikačními štítky s těmito údaji:

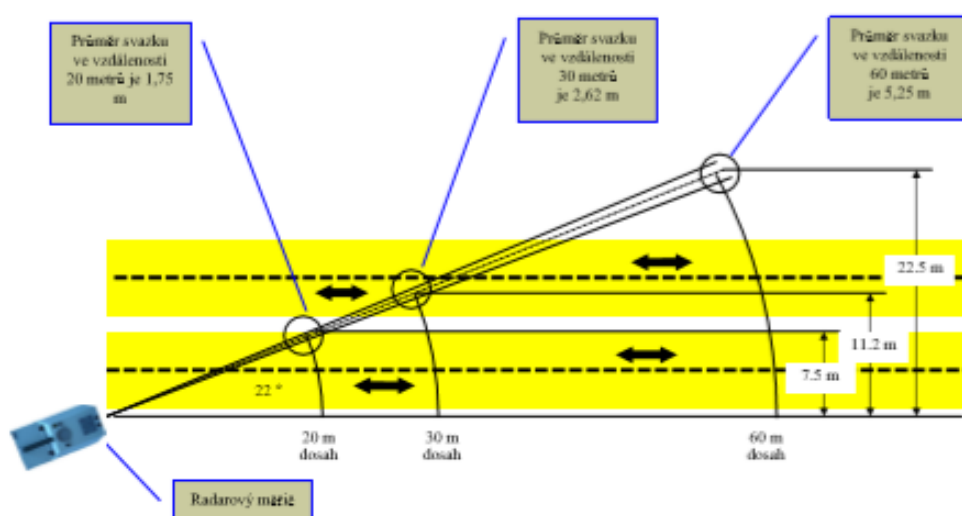
typ: **MicroDigiCam**  
výrobní číslo:  
výrobce: Laser Technology, USA  
značka schválení: TCM 162/04 - 4104



### 3. VÝBĚR STANOVIŠTĚ PRO MĚŘENÍ RYCHLOSTI

#### 3.1 Všeobecné pokyny

Měření lze provádět z levého nebo pravého okraje vozovky. Měřit lze příjezdějící nebo odjíždějící vozidla, případně vozidla v obou směrech současně. Překročení nejvyšší povolené rychlosti lze dokumentovat. Základní konfigurace měřiče ve vztahu k vzdálenosti měřeného vozidla je zobrazena na následujícím obrázku. Nižší uvedená pravidla pro výběr stanoviště je nutno dodržovat u všech verzí radarových měřičů rychlosti typu RAMER10. Z tohoto zobrazení taky vyplývá maximální boční odstup měřidla od osy měřených vozidel v jednotlivých pruzích v závislosti na nastaveném dosahu.



Obr. 1 Zobrazení svazku radarové hlavy v závislosti na vzdálenosti měření

#### Obecná pravidla pro výběr stanoviště měření

- V anténím svazku  $\pm 10^\circ$  od osy antény se nesmí nacházet žádné překážky, které by mohly zasahovat do anténí charakteristiky radarové hlavy a zapříčinit tak rušivé reflexe vysílaného signálu. K těm patří zvláště stromy, vysoká křoviska nebo tráva (zvláště mokrá), stožáry pouličního osvětlení, dopravní značky, informační tabule apod. Rušivá reflexe se projevuje vícenásobným měřením jednoho a téhož vozidla (na snímcích je pouze část změřeného vozidla nebo je snímek bez vozidla), případně radar vynechává měření přestože je nastavena správná citlivost měřící jednotky. Bližší popis rušivých reflexí je v kap. 3.2
- U vícepruhých vozovek se doporučuje umístit měřič na stranu vybraného měřeného jízdního pruhu, čímž dojde k minimálnímu zastínění měřených vozidel.
- V zorném poli kamery  $\pm 20^\circ$  se nesmí nacházet žádné překážky, které by bránily výhledu na měřené vozidlo. Rovněž není vhodné, aby slunce svítilo do objektivu kamery. Kritické ustavení je i tehdy, jestliže slunce svítí do objektivu pod úhlem  $45^\circ$ . V tomto případě mohou vznikat na snímku reflexe světla, které mohou znemožnit identifikaci řidiče a poznávací



značky. Prohlédnutím zobrazení na displeji lze zjistit správnost nastavení radarové hlavy i kamery.

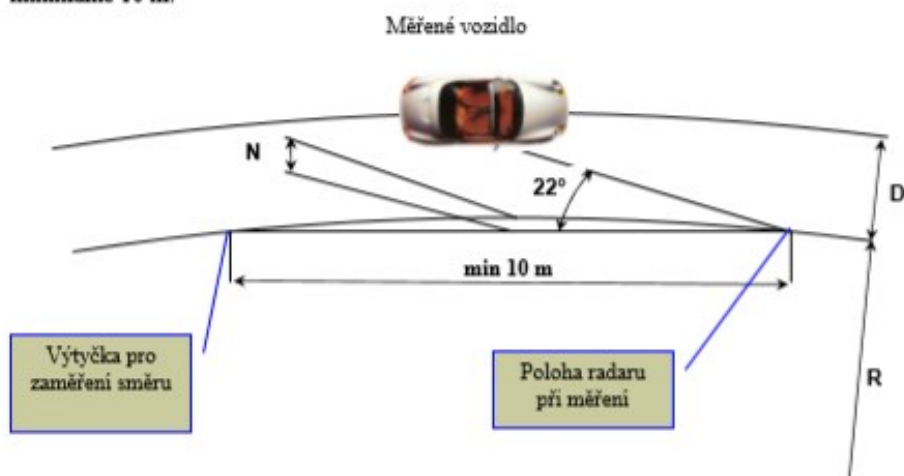
- Úsek, ve kterém se bude měření provádět by měl být ve směru jízdy přímý v délce, která je závislá na bočním odstupu měřiče od středu měřeného jízdního pruhu.

Doporučené hodnoty jsou uvedeny v následující tabulce:

boční odstup od měřených vozidel	minimální délka přímého úseku
5 m	35 m
10 m	45 m
15 m	60 m

Za přímý úsek se považuje rádius zakřivení vozovky do 1600 m. Je-li rádius zakřivení vozovky  $R$  menší než 1600 m, jedná se o zatáčku. Měření na vnějším okraji zatáčky není dovoleno. Pro měření na vnitřní straně zatáčky až do minimálního poloměru  $R$  100 m platí následující:

Maximální vzdálenost  $D$  mezi středem jízdního pruhu, ve kterém se nachází měřené vozidlo, a středem antény je nutno dodržet. Tato maximální vzdálenost  $D$  nesmí být větší než 3% poloměru zatáčky (viz Obr. 2). Ustavení radaru je třeba provést pomocí výtyčky na vzdálenosti minimálně 10 m.



Obr. 2 Zobrazení situace při měření v zatáčce

Legenda k obrázku:

$R$  - poloměr zatáčky

$D$  - kolmá vzdálenost mezi měřičem rychlosti a osou měřeného jízdního pruhu

$N$  - maximální vzdálenost mezi vrcholem oblouku zakřivení vozovky a mezi spojnicí osy radarové hlavy s výtyčkou.

Dosah radaru	D	N
20 m	7,5 m	0,26 m
30 m	11,2 m	0,18 m
60 m	22,5 m	0,08 m

### 3.2 Místa ustavení měřiče s rizikem lomu paprsku

Pokud vycházíme z fyzikálních zákonů, mikrovlnné záření se může na velkých kovových plochách odrážet. Z tohoto důvodu se může stát, že při určitých místních podmínkách dojde k tzv. lomovému odrazu (reflexi) paprsku. Tento jev se může vyskytnout u všech měřičů rychlosti pracujících na mikrovlnném principu.

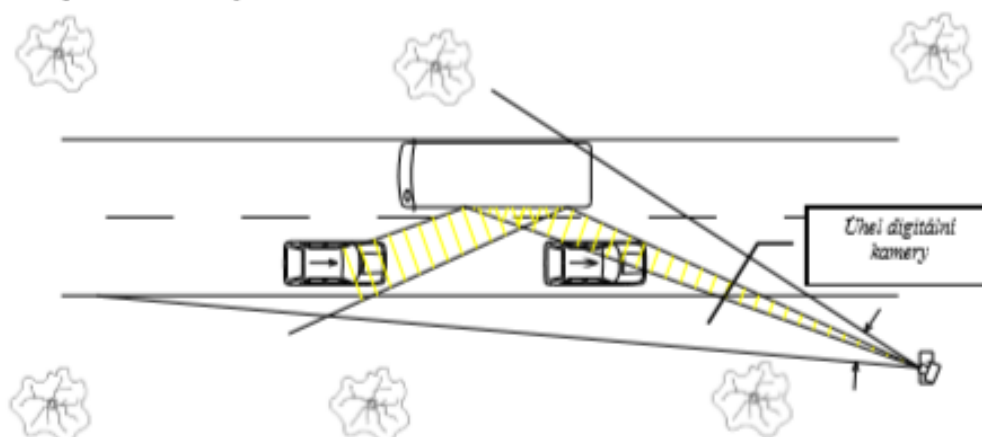
Obecně rozlišujeme tyto druhy reflexe lomu paprsku:

- jednoduchou reflexi
- dvojitou reflexi
- vícenásobnou reflexi

Jednotlivé druhy reflexe (odrazu) jsou popsány níže.

#### Jednoduchá reflexe

Jednoduchá reflexe vzniká na plochách, které se vyskytují rovnoběžně s jízdní dráhou. Tento jev může vzniknout například od svodidel, parkujících automobilů, od autobusů nebo tramvají, které zastavily na zastávce.



Obr. 3 Jednoduchá reflexe

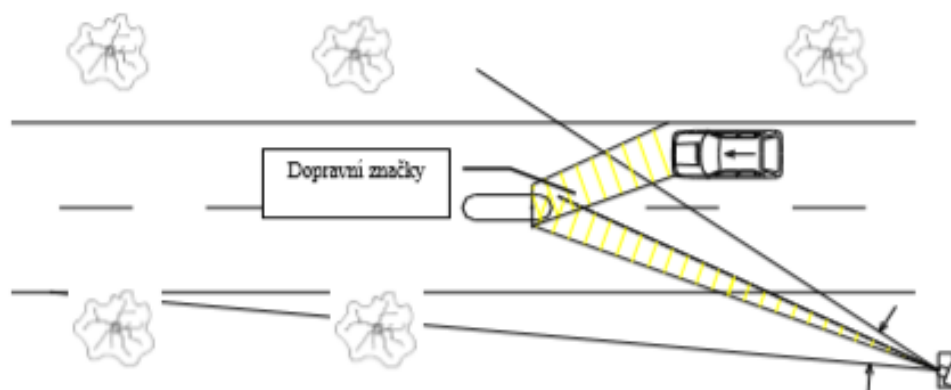
Jak je z obrázku patrné, je radarový paprsek odražen zpět do jízdní dráhy a dopadá např. na jiný automobil jedoucí ve směru měření. Takový zlom záření je možné zjistit tehdy, jestliže na důkazovém snímku není zobrazen žádný automobil, nebo se zde nachází automobil v ne zcela běžné poloze.

Také velké štíty, např. na dopravních ostrůvcích nebo velké odrazové plochy na vozidlech jedoucích v protisměru (kamiony, autobusy), které se nenalézají v zorném poli kamery, mohou vést ke zlomu a reflexi paprsku.

Vydání: 17.10.2011

Revize : 17.10.2011

Strana 13



Obr. 4 Jednoduchá reflexe lomu paprsku na stacionární reflexní ploše

Tento případ se projeví tím, že se stabilní potenciální reflexní plocha (např. dopravní značka) zobrazí na důkazovém snímku a je k ní přiřazena rychlost (rychlost vozidla jedoucího v protilehlém jízdním směru). Na následujících obrázcích je uveden příklad jednoduché reflexe.



Obr. 4a Jednoduchá reflexe- příklad 1



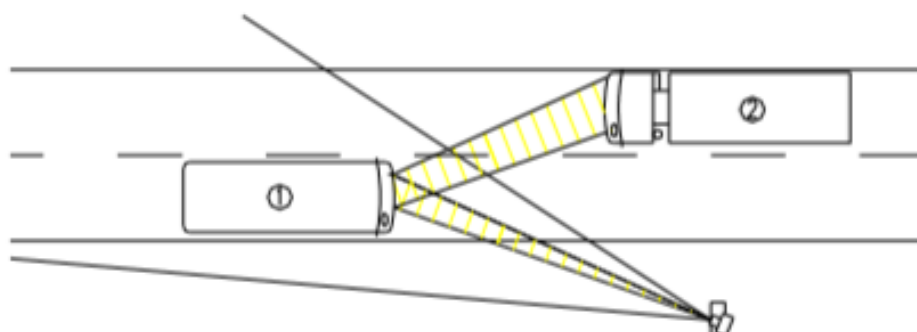
Obr. 4b Jednoduchá reflexe- příklad 2

### Dvojitá reflexe

U dvojitě reflexe se radarový signál odráží od velkoplošné reflexní plochy měřeného vozidla (vozidlo 1) na velkoplošnou čelní plochu vozidla přijíždějícího v protisměru (vozidlo 2). Od této plochy je radarový signál opět odražen zpět na první automobil (vozidlo) a dále odražen k měřicímu přístroji. V takovém případě se sčítá rychlost vozidla 2 z protisměru s dvojitou rychlostí vozidla 1. Prokazatelně jsou tyto reflexní jevy patrné na nerealisticky vysoké naměřené rychlosti. Protože pro vznik této reflexe je nutné splnění více podmínek, je málo pravděpodobná.

Speciální případ nastane, jestliže vozidlo 1 stojí nebo se pohybuje extrémně pomalu. V tomto případě by mohla být přiřazena vozidlu 1 reálná rychlost provozu v protisměru. Tento případ odpovídá shora uvedenému příkladu s dopravní značkou.

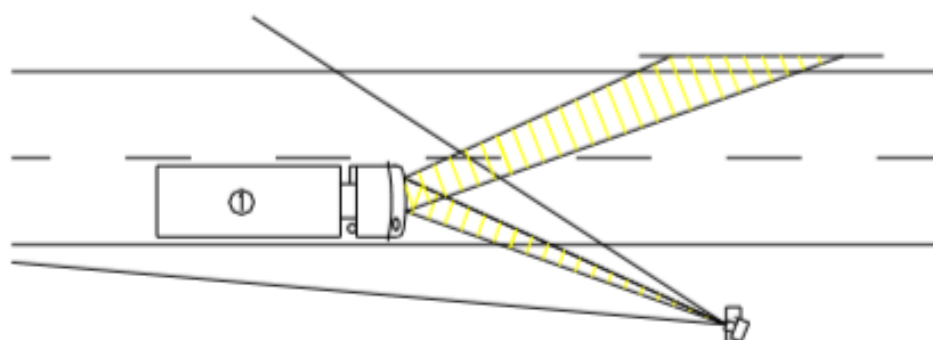




Obr. 5 Dvojitá reflexe

### Reflexe na trojitém zrcadle

Třetí druh reflexe lomu paprsku spočívá v odrazu od kolmých za sebou stojících odrazových ploch, které se v mikrovlnné technice označují jako koutový odražeč. Zvláště v rozích „zrcadel“ může dojít k reflexi dopadajícího mikrovlnného zařízení. Trojitá zrcadla (reflektory) se mohou vyskytovat na ocelových konstrukcích, jako např. mosty, kovové lešení apod. Následující obrázek ukazuje možnou reflexi paprsku vyslaného radarovou anténou od automobilu, který má být měřen k trojitému reflektoru (koutovému odražeči). Tento odráží mikrovlny na čelní plochu automobilu a dále zpět k měřiči rychlosti. Typickým projevem tohoto jevu je např. naměření dvojnásobné rychlosti oproti skutečné rychlosti měřeného vozidla. Protože pro vznik této reflexe je rovněž nutné splnění více podmínek, je málo pravděpodobná. Navíc ji lze úplně anulovat výběrem místa měření.



Obr. 6 Reflexe v koutovém odražeči

### Opatření k zabránění měření v místech s rizikem lomu paprsku:

- **Důslednost při nastavování citlivosti měřicí jednotky** - Nastavuje se změnou dosahu. V praxi platí, že změna dosahu začíná vždy na hodnotě 20 m a zvyšuje se až v případě vynechávání měření. Dosah 20 m ve většině případů pokryje dva jízdní pruhy. Dosah 30 m volíme pokud je menší dosah nedostatečný např. zhoršené klimatické podmínky. Dosah 60 m tj. maximální citlivost, nastavujeme pouze za mimořádně špatných meteorologických podmínek nebo při bočním odstupu od osy měřených vozidel větším než 12 m.
- **Výběr místa měření** - vyžaduje zvýšenou pozornost ze strany obslužného personálu. Při volbě místa měření je třeba prohlédnout, zda se v okolí místa měření nenachází odrazové plochy, které by mohly vést ke shora popsáným jevům. Obzvlášť velkou pozornost je třeba v místě měření věnovat stojícím velkým vozidlům, stejně jako velmi pomalu jedoucím vozidlům při dopravní zácpě. Rovněž stavební překážky, práce na silnici a jiné nečekané překážky mohou způsobit problémy, pokud obsluha nevěnuje pozornost výběru stanoviště.
- Při vzniku výsledků měření, které by mohly být zapříčiněny reflexí lomu paprsku, příp. při vzniku okolností, které by k těmto reflexím mohly vést, je nutno měření ukončit, provést kontrolu dosahu a stanoviště podle předchozích informací. Podle výsledku kontroly zajistit nápravu a pokračovat v měření.



Obr. 7 Příklad nevhodně zvoleného místa měření

Příklad nevhodně zvoleného místa měření – prostřednictvím odrazu bylo změřeno vozidlo. Na snímku vozidlo není zobrazeno. Důvod - svodidlo a železobetonová plocha se nachází v ose svazku. Nápravu provedeme změnou stanoviště.

### 5.8.2 Přesné nastavení polohy měřiče

Přesné zaměření geometrie vozidla provedeme pomocí zaměřovacího přípravku, který je vyobrazen na Obr. 67.

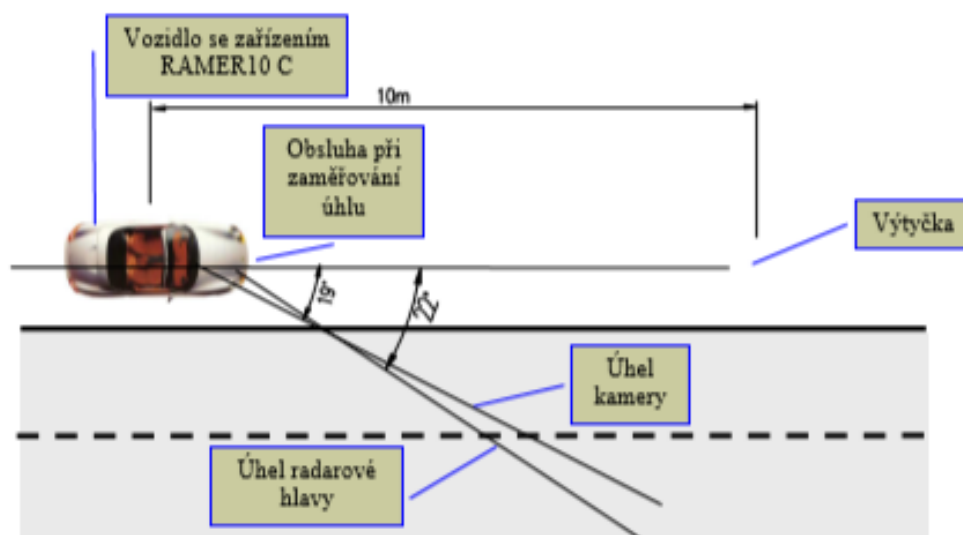
Vozidlo ustavíme podélně u vozovky na pravé nebo levé straně. Zaměření podélného směru vozidla se provede podobně jako u měřicího bloku RAMER10 T (viz. Obr. 62, Obr. 63). Z držáku radarové hlavy vyjmeme radarovou hlavu a do držáku zasuneme zaměřovací přípravek. Polohu vozidla (jeho podélnou osu) musíme nastavit tak, aby průhled muška-hledí přes přípravek směřoval přesně na výtyčku, která je umístěna cca 10 m před vozidlem. Geometrie zaměření je zobrazena na Obr. 68 a Obr. 69. Případnou korekci provádíme změnou polohy vozidla.

Současně lze provést kontrolu vertikálního úhlu svazku. Změříme výšku, v níž jsou umístěna mířidla a vyznačíme na výtyčce ve vzdálenosti 10 m. Pohledem přes mířidla zjistíme, zda není svazek zamiřen příliš dolů nebo nahoru. Kontrola je zatížena chybou nerovnosti terénu.

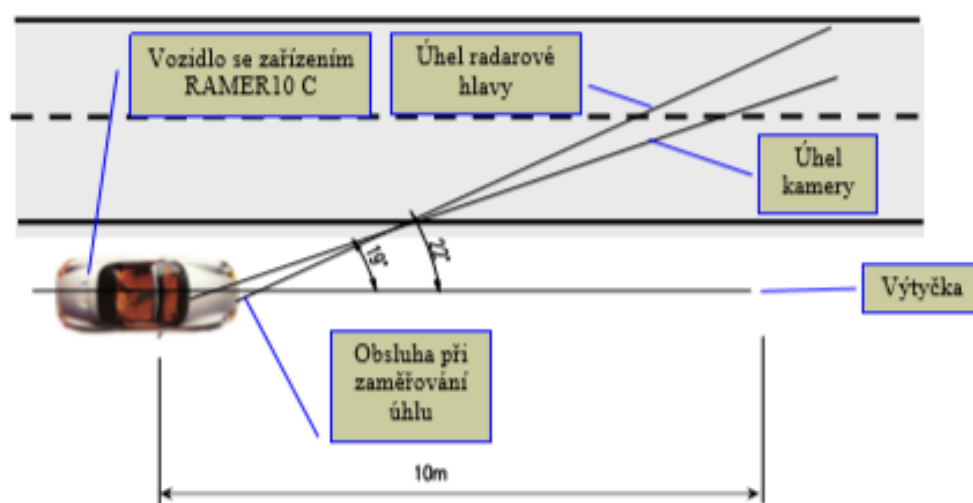


Obr. 67 Instalace zaměřovacího přípravku

Geometrie zaměření polohy vozidla je názorně popsána na následujících obrázcích.



Obr. 68 Zaměření vozidla z pravé strany vozovky



Obr. 69 Zaměření vozidla z levé strany vozovky

Vozidlo je podle zaměřovacích trojúhelníků nastaveno tak, že stojí rovnoběžně s podélnou osou vozovky. Úhel radarové hlavy a digitální kamery se nastaví pouze jejich otočením do správného směru v aretovaných držácích. Držáky mají pevně nastavenou aretaci na  $22^\circ$  pro radarovou hlavu a  $19^\circ$  pro digitální kameru.

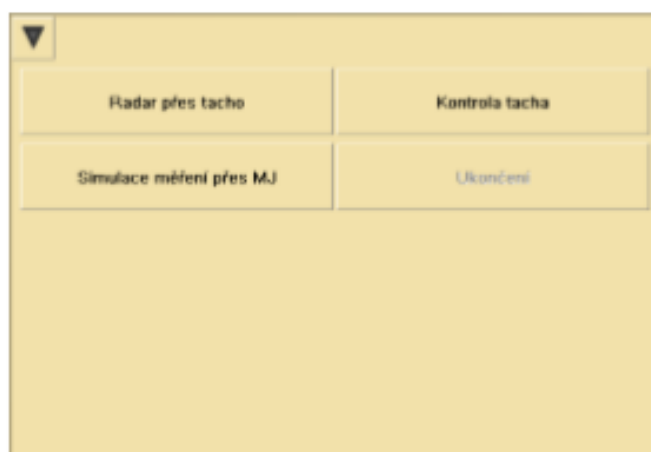
Korekce nastavení kamery ve vertikálním směru se provádí pomocí nastavovacího šroubu na držáku kamery.

Vydání: 17.10.2011  
Revize : 17.10.2011

Strana 72

**Provádění jednotlivých testů:**

Stiskem tlačítka **Test radaru** v režimu nastavení radaru přejdeme do testovací části programu. Stiskem jednoho z tlačítek (viz. Obr. 129) přecházíme do konkrétních testů.



Obr. 129 Provozní kontroly - základní nabídka testů

**Radar přes tacho**

Tento test má význam pouze u verze RAMER10 C. Při testu je měřena vlastní rychlost vozidla prostřednictvím odrazu signálu radarové hlavy od okolních pevných překážek. Tento test se doporučuje provádět s RH natočenou na pravou stranu vozovky, aby nebyl test ovlivněný projíždějícími vozidly. Na obrazovce se zobrazuje přímo chyba měření která nesmí překročit  $\pm 3$  km/h do rychlosti 100 km/h nebo  $\pm 3$  % nad 100 km/h. Test se doporučuje provádět taky v případě výměny pneumatik.

Zařízení RAMER10 C, namontované v motorovém vozidle, se může používat pouze za takového technického stavu vozidla, jaký byl zjištěn v době ověření, provedené na příslušném pracovišti hlavního měřicího úřadu.

Změna tlaku vzduchu kol, změna hmotnosti vozidla, výměna kol a pod. mohou být příčinou zmenšení přesnosti měření rychlosti. Proto také technický stav vozidla musí být pravidelně kontrolován, zvláště tlak a stav pneumatik. Váha vozidla nemůže překročit 250 kg v poměru k váze v době ověření. Tato kontrola je doporučena před každým měřením rychlosti za jízdy. V případě větší chyby než  $\pm 3$  km/h do rychlosti 100 km/h nebo  $3\pm\%$  při rychlosti nad 100 km/h je nezbytné nové nastavení konstanty v rámci ověření na metrologickém pracovišti, které provedlo původní ověření.

## Kapitola 4 – Příprava k měření

### Volba místa pro měření

Při volbě místa pro měření je třeba zvážit:

- Je toto místo bezpečné?
- Nebrání něco ve výhledu, je možné sledovat cíl dostatečně dlouhou dobu ?
- Jaký je přibližně úhel mezi směrem vysílaného paprsku a směrem jízdy vozidla?
- Přibližná vzdálenost cíle?
- Počasí? Je třeba nastavit Weather Mode – spec.mód pro nízkou viditelnost?
- Kde je slunce? Ideální je mít slunce v zádech. Akceptovatelné je mít slunce na pravé nebo levé straně. Měření proti slunci se nedoporučuje, výsledkem bývají nekvalitní snímky.

- ① Optimální vzdálenost pro pořízení snímku je 70 m. Při dobrém osvětlení a při řádném zaostření i na větší vzdálenost. Pokud je zamračeno bude pravděpodobně nutné upravit vzdálenost.

Podle způsobu měření se liší doporučená vzdálenost pro zaostření cíle.

TruCAM z ruky:	15 - 80 m
TruCAM na stativu:	15 - 90 m

### Výhled na jízdní pruh

Ideální je měřicí místo s čistým výhledem na celý jízdní pruh, aby jste měli možnost sledovat dráhu měřeného vozidla bez rušivých překážek.

- *I když se krátkodobě přeruší laserový paprsek TruCAM, může být schopen z uložených dat spočítat rychlost vozidla. Pokud není možné spočítat rychlost, objeví se chybová zpráva.*
- *Delší přerušeni paprsku je vyhodnoceno jako chybné měření a zobrazí se chybová zpráva.*

### Kosinus efekt

Jestliže se měřené vozidlo pohybuje přímo k měřicímu přístroji, je dráha vozidla totožná s dráhou laserového paprsku a měření je nejpřesnější. Z bezpečnostních důvodů se však volí měřicí místo tak, aby obsluha nebyla ohrožena jedoucími vozidly tozn. mimo vozovku.

Pro kosinus efekt je rozhodující úhel mezi dráhou vozidla a dráhou laserového paprsku. Tento efekt způsobuje, že naměřená hodnota je nižší v závislosti na kosinu tohoto úhlu.

Pro minimalizaci tohoto efektu je nutné minimalizovat vzdálenost od dráhy vozidla, tozn. zvolit stanoviště co nejbliže k silnici. Samozřejmě při zachování bezpečnosti obsluhy.

Také je třeba si uvědomit, že při větší vzdálenosti od vozidla je možné být dále od silnice, přičemž velikost úhlu a tím i snížení hodnoty naměřené rychlosti zůstává stejné. V následující tabulce jsou uvedeny hodnoty skutečné rychlosti a naměřené rychlosti v závislosti na úhlu. Všimněte si, že při úhlu 90 stupňů ( kolmo ke směru pohybu ) je naměřená rychlost dokonce nulová.

Tento efekt pracuje vždy ve prospěch řidiče.



## Chybové kódy

Ačkoliv to není příliš častý jev, mohou se objevit během měření chybová hlášení. Funkčnost systému TruCAM je zajišťována pomocí různých algoritmů, které zajišťují, aby nebylo možné zobrazit špatnou hodnotu naměřené rychlosti. Kontrolní mechanismy zajišťují, že pokud TRuCAM ukončí měření bez chybového hlášení, je hodnota naměřené rychlosti správná. Než se zobrazí naměřená rychlost, systém provede cyklus několika měření, aby vyloučil statisticky významnou chybu a potvrdil tak správnost naměřené hodnoty.

Proto vyhodnotí-li kontrolní mechanismus, že měření by nemuselo být správné (např. nenadálá překážka v trase paprsku, pohnutí ruky s TruCAMem atd.) objeví se chybové hlášení. Dále systém monitoruje i stav HW, teplotu atd.

Následující tabulka uvádí některé kódy a chybové hlášení.

Hlášení	Kód
Measurement Error - the target was out of range or was too close. Chyba měření – cíl je mimo rozsah měření. <i>Cíl je daleko nebo blízko.</i>	E 01
Measurement Error - unstable targeting. Data is not stable enough to measure speed. Chyba měření – nestabilní zacílení. Data nejsou dostatečně konzistentní pro výpočet rychlosti. <i>Pravděpodobná příčina – cíl vyjel z trasy paprsku, chvění ruky.</i>	E 03
Measurement Error - low level of interference from a light source such as a xenon headlight. Chyba měření – nízkourovňové rušení od cíle (např. xenonová světla)	
Jam Detect – high level of interference from a light source such as a xenon headlight. Jam Detect - vysokoúrovňové rušení od cíle (např. xenonová světla), antilaser	E 07
Temperature too cold. Stop operation. Příliš nízká teplota. Konec měření.	E 52
Temperature too hot. Stop operation. Příliš vysoká teplota. Konec měření.	E 53
Calibration Errors. Please turn OFF unit and try again. Chyba kalibrace. Prosím vypnout a opět zapnout. Pokud se tyto chyby objevují opakovaně kontaktujte dodavatele.	E 55 E 57 E 56 E 58
Memory failure. Please turn OFF unit and try again. If the same error is continuously repeated, please contact LTI. Chyba paměti. Prosím vypněte a zapněte TruCAM. Pokud se chyba objevuje opakovaně kontaktujte dodavatele.	E 60
Receiver Failure. Please turn OFF unit and try again. If the same error is continuously repeated, please contact LTI. Přijímač v poruše. Prosím vypněte a zapněte TruCAM. Pokud se chyba objevuje opakovaně kontaktujte dodavatele.	E 62
General System Failure. Please contact LTI. Chyba v systému. Prosím vypněte a zapněte TruCAM. Pokud se chyba objevuje opakovaně kontaktujte dodavatele.	E 99

Příloha č. 6



**AMS K22**  
Autorizované metrologické středisko



**KRAJSKÝ ÚŘAD**  
Plzeňského kraje  
Odbor dopravy a silničního hospodářství

24-04-125  
21.2.14/5749/11  
Právní odd. A Právní odd.

28-55192/15  
15  
02-3  
20/1957/2014

**Krajský úřad Plzeňského kraje**  
odbor dopravy a silničního hospodářství

Škroupova 18  
306 13 Plzeň

VÁŠ DOPIS ZNAČKOUJÍ DNE  
Č. j. DMS/4921/15

NAŠE ZNAČKA  
09/AMS/2015

VYŘIZOVATELKA  
Hájek +420 372415223

KUMOVICKÉ  
24.4.2015

**Věci Žádost o vyjádření k pomůcce při vyhodnocování správnosti měření**

Uvedená přiručka slouží jako pomoc při sporných případech, kdy nelze spolehlivě posoudit, zda obsluha silničního rychloměru dodržela Návod k obsluze. V případě použití postupů uvedených v této pomůcce lze s určitostí zjistit, zda obsluha dodržela správný postup ustavení v rámci povolené chyby. Uvedené kolmice jsou označeny maximální možnou chybou, s rezervou ve prospěch řidiče, která mohla v procesu měření vzniknout nedodržetím správného postupu měření.

K posouzení části vozidla. V pomůcce jsou pro názornost doplněny hvězdy označující část vozidla, která se bere jako začátek nebo konec vozidla. Pokud je tato část, vnitřně hrana vozidla, již na uvedených kolmicích tak se to bere jako správná pozice.

Vámi uváděné excesy, překážka v radarovém svazku, měření v zatáčce apod. většinou nemají vliv na přesnost, ale vyloučit se to nedá, tak je doporučeno taková viditelná nedodržení Návodu brát jako nesprávné měření. U nesprávné volby dosahu lze spolehlivě určit, zda to na měření mělo vliv podle správné pozice vozidla ve smíšku. Volba dosahu měření je závislá na okamžitých podmínkách měření a proto je v kompetenci obsluhy upravit dosah podle podmínek v reálné situaci. Více potřebné pro správné rozhodnutí je uvedeno v Návodu k obsluze.

K poslední otázce. Tam kde není možnost získat informaci o hodnotě ZOOMu lze pro usnadnění vycházet z popisu v pomůcce. V revizi pomůcky ze dne 2.4.2015 je již uvedeno, že stačí vzít nejnižší možnou hodnotu ZOOMu, která je u všech, v České republice vyrobených radarech před rokem 2003, 30mm. Toto zaručí, že je vždy zvýhodněný řidič.



AMS K22  
Autorizované metrologické středisko  
pro silniční rychloměry  
Lupařův, 210, 306 01 Plzeň

**Josef Hájek, vedoucí AMS K22**  
Metrolog I. kvalifikačního stupně v oboru silničních rychloměrů  
ev.č. 1170/2011

FAX 372 415 223  
TELEFON: 372 415 223  
E-MAIL: hajek@msmet.cz

IČO 2563 8891  
DIČ CZ2563 8891

BANK SPOJENÍ K.B. HRADČESTÉ  
Číslo účtu 863805102470100



K dotazu zástupce žalobce svědek uvádí:

V prostoru radarového svazku je vozidlo zachyceno správně, svodidla za vozidlem nemohla způsobit reflexi, protože po dobu měření bylo jasně největším cílem v prostoru svazku vozidlo na snímku.

Svědek uvádí:

I když dojde k reflexi, vozidlo může být, ale nemusí, být na snímku. V tomto konkrétním případě nemohlo k reflexi dojít, v tomto případě jde o situaci, kdy měření bylo rozhodně provedeno správně.

K dotazu zástupce žalobce svědek uvádí:

Radar ne vždy dokáže posoudit, zda měření v důsledku chybné reflexe, signálu, toho, že vozidlo jede do zatáčky, proběhlo v souladu s návodem. Toto se však dá následně poznat ze snímku.

K dotazu zástupce žalobce svědek uvádí:

Z návodu vyplývá, že při měření rychlosti za jízdy vozidla jedou rovnoběžně. Vozidla mají jet rovnoběžně.

K dotazu zástupce žalobce svědek uvádí:

Pokud by jedno z vozidel, tedy měřené vozidlo, jelo mírně šikmo, na výsledku měření by to nemělo žádný vliv. Mohou však nastat případy, kdy vozidlo jede hodně šikmo, např. při předjíždění, radar ho zachytí, zachytí ho však tak, že vozidlo je v jiné poloze, než by mělo být, a pak by měření nebylo provedeno správně.

K dotazu zástupce žalobce svědek uvádí:

Radarový svazek s osou měřeného vozidla musí svírat podle návodu úhel 22 stupňů. Pokud by jedno z vozidel nejelo zcela rovnoběžně a svíraný úhel byl o něco méně než 22 stupňů, naměřená rychlost by byla malinko odlišná od skutečné rychlosti, ovšem chci uvést, že radar vždycky zaokrouhluje směrem dolů, takže pokud by např. naměřená rychlost byla 171,9 km/h, zaokrouhlí se na 171 km/h. Tady bych chtěl ještě uvést, že to v žádném případě nemůže poškodit řidiče, protože se započítává tolerance plus minus 3 km/h nebo 3%.

K dotazu zástupce žalobce svědek uvádí:

Nejsem schopen odpovědět na dotaz, zda bych na fotografii poznal odklon 2 stupně.

K dotazu zástupce žalobce svědek uvádí:

Pokud je vozidlo měřeno za jízdy a vozidla měřící a měřené jedou relativně v rovině, je to všechno v toleranci radaru, který měření zachytí správně.

K dotazu zástupce žalobce, jehož dotaz zní:

V případě, že osa pohybu měřícího a měřeného vozidla nebude přesně rovnoběžná, ale bude o 3 stupně sbíhavá (tj. osa měřeného vozidla bude o 3 stupně vychýlena vpravo), bude zachován úhel měření v hodnotě 22 stupňů?

Odpověď svědka:

Na toto nedokážu okamžitě odpovědět, tento dotaz bych mohl konzultovat s technickým ředitelem Ramet, a.s.

Svědék uvádí, že odborné posouzení, které soudu dodal, s Ramet, a.s. nekonzultoval.

Svědék uvádí na dotaz, že nedokáže odpovědět na to, že pokud by byl odklon vozidla o 2 stupně jiný, zda by to na fotografii dokázal poznat či nikoliv.

K dotazu zástupce žalobce svědek uvádí:

Ano, dokázal bych rozpoznat reflexi, ovšem k otázce zástupce žalobce uvádím, že rychloměr byl testován při měření za jízdy, a pokud vozidla jedou ve dvou pruzích, tak i v manévrech řidiče je zajištěno, že rychloměr měří v daných tolerancích.

K dotazu zástupce žalobce, která zní:

Přezkoumával jste při vypracování Vašeho vyjádření, zda byl zachován odklon radarového svazku od osy měřeného vozidla?

Na dotaz svědek odpovídá následovně:

Od měřeného vozidla ne, odklon od měřícího vozidla je dán konstrukčně.

K dotazu zástupce žalobce, který zní:

Rozumím tomu správně, že je naprosto libovolné, jaký úhel svírá radarový svazek s osou měřeného vozidla?

Svědék odpovídá:

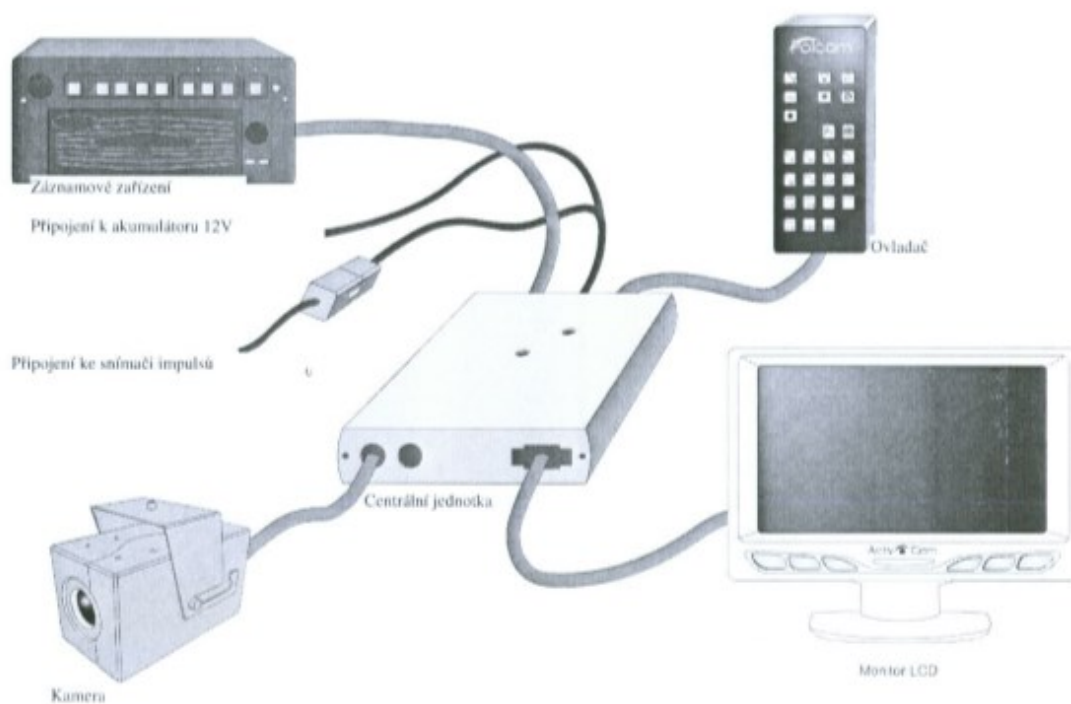
Toto bych rád konzultoval také s ředitelem Ramet, a.s. Stále však trvám na tom, že měřící zařízení bylo takto testováno, typově schváleno a měřit za jízdy

## 1.1 TECHNICKÝ POPIS

Systém PolCam sestává z:

- Centrální jednotky model PC2006 – viz strana 6
- Dálkového ovládání (ovladač) – viz strana 7
- Kamery ( u verze v automobilu 2x)
- Kabelové instalace (kabely hlavního panelu, generátoru impulsů/akumulátor)
- Obrazového zařízení displej 7" ( u motocyklové verze navíc 2.5" displej)
- Záznamového zařízení

Ostatní komponenty, např. přijímač GPS , externí HDD, tiskárna apod. je doplňkové příslušenství systému, volené podle potřeb uživatele.



*Obr. 1– blokové schéma systému PolCam základní provedení*

Centrální jednotka je připojena přímo ke snímači impulsů vzdálenosti ve vozidle.

Centrální jednotka splňuje tři základní funkce: měření ujeté dráhy, měření času a výpočet průměrné rychlosti. LCD displej, dodávaný k centrální jednotce zobrazuje naměřené údaje spolu s průběžnou situací na silnici, předávané videokamerou.

Zařízení vypočte projetou dráhu na základě otáček kol vozidla, ve kterém je nainstalováno, přičemž generátor impulsů projeté dráhy, spojený s převodovkou vozidla, předává při každé otáčce kola definovaný počet impulsů.

Pro měření projeté dráhy se na zařízení nastavuje konstanta přístroje (stálá hodnota rychloměru – počet impulsů  $ki$  / dráha  $kd$ , při jaké byla provedeno nastavení viz. kap. 3.6).

Nastavení konstantní hodnoty rychloměru se provede v průběhu úředního ověření systému PolCam a nastavení je chráněna úředními znaky.

Při ověřování se do systému zapisuje hodnota vzdálenosti  $kd$ , na jaké se ověřovalo a počet impulsů  $ki$  získaných z čidla rychlosti vozidla, jehož signál je přiveden do systému. Dále se zapíše i datum ověření. Systém hlídá, podle zákonů v dané zemi, i nové datum ověření.

Dodatečnými prvky usnadňujícími práci jsou následující údaje: čas, vzdálenost, vlastní rychlost, poloha ZOOMu, počítáč snímků, datum, skutečný čas a identifikace vozidla. Tyto údaje se zobrazují na obrazovce LCD monitoru a jsou součástí záznamu. Na obrazovce můžeme průběžně sledovat průběh událostí a současně je průběh nahráván na pevný disk.

Jako výstupy pro řešení a zpracování přestupku slouží videosekvence nebo tisk dvou snímků tj. jeden z okamžiku zahájení měření a druhý v okamžiku ukončení měření. První snímek dokazuje, v případě pokud není dokládána celá videosekvence, zahájení měření konkrétního vozidla. Druhý snímek zobrazuje veškeré naměřené hodnoty a identifikaci ukončení měření konkrétního vozidla. Měřené vozidlo musí být na druhém snímku zobrazeno ve stejné nebo menší velikosti při nezměněném ZOOMu objektivu. Hodnota ZOOMu a popis dalších hodnot zobrazených ve snímku viz kapitola 2.3.2. POPIS MENU A INFORMACÍ ZOBRAZENÝCH NA MONITORU. Chyba ve vzdálenosti, při měření v režimu „synchronizovaný“ start/ stop, je eliminována znemožněním vytvoření záznamu přestupku dříve než po ujetí min. 50m. V režimu „100m“ lze přestavit přednastavenou hodnotu vzdálenosti 100m na jinou hodnotu, ale v případě nastavení na méně než 50m, nebude vytvořen záznam měření rychlosti. Hodnota 100m je doporučena pro běžná měření do 100km/hod. Při používání zařízení v místech s velkou rychlostí projíždějících vozidel, je vhodné pro dosažení větší délky záznamu a tím zvýšení přesnosti, nastavit delší úsek měření.

Výsledky lze vyhodnotit a tisknout přímo na zařízení PolCam nebo ve speciálním software Activ-MDVR Evidence - pro archivaci, tisk a vytváření důkazního materiálu pro zaslání mimo místo přestupku.

Všechna „přímo nedostupná nastavení systému“ se nastavují a ukládají v menu paměti systému.



## Příloha č. 9

	<b>ČESKÝ METROLOGICKÝ INSTITUT</b>	<b>Český metrologický institut</b>  Okružní 31, 638 00 Brno
--	--	---

VAŠE ZN.: —  
ZE DNE: —  
NAŠE ZN.: ČMI-2210/2019/0113  
VYŘIZUJE: RNDr. Pavel Klenovský  
TEL.: 545 555 101  
E-MAIL: pklenovsky@cmi.cz

DATUM: 29. 3. 2019

**Odpověď na žádosti o informace**

Vážený pane,

Žádosti o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále také „InfZ“), doručenou do elektronické podatelny Českého metrologického institutu dne 15. 3. 2019, jste požádal o poskytnutí odpovědi na následující otázku:

*„Platí, že pokud je byť i část záměrného kříže mimo měřené vozidlo, mělo by být řízení ohledně projednávaného přestupku zastaveno, neboť měření rychlosti proběhlo v rozporu s Návodem k obsluze?“*

Pro správné měření rychlosti vozidla laserovým rychloměrem je **důležité**, aby **místo dopadu** laserového měřicího svazku (tedy **průsečík záměrného kříže**) **leželo na vozidle**, jehož rychlost má být změněna. Jinými slovy je důležité posuzovat místo, na které dopadá průsečík záměrného kříže, ne záměrný kříž celý.

Považujeme za důležité podotknout, že Vámi **přiložená listina**, označená jako „Vyjádření k danému přestupku“, **nebyla Českým metrologickým institutem nikdy vydána, jde o podvrh**. Jakékoliv oficiální vyjádření má pevně danou strukturu, musí být na hlavičkovém papíře a nikdy nesmí chybět podpis statutárního orgánu.

Hodnocení důkazů v přestupkovém řízení může provádět pouze správní orgán, stejně tak jako rozhodovat o (ne)zastavení daného řízení; Českému metrologickému institutu žádná z těchto pravomocí nenáleží.

S pozdravem

RNDr. Pavel Klenovský  
generální ředitel  
Český metrologický institut  
Český metrologický institut  
Okružní 31  
638 00 Brno  
-3-

---

Český metrologický institut příspěvková organizace zřízená Ministerstvem průmyslu a obchodu, Zl. č. 521385/92-44 z 21. 12. 1992.	Sídlo (fakturační adresa): Okružní 31, 638 00 Brno IČ: 00177016 DIČ: CZ00177016	Bankovní spojení: Česká národní banka pobočka Brno-Rooseveltova Číslo účtu: 198139621/0710	Tel. - ústředna: +420 545 555 111 Fax: +420 545 222 728 E-mail: info@cmi.cz www.cmi.cz
---	--	---	---

VAŠE SP. ZN.: 6776  
ZE DNE: -----  
NAŠE ZN.: ČMI-3454/2019/0113  
  
VYŘIZUJE: RNDr. Pavel Klenovský  
TEL.: 545 555 101  
E-MAIL: pklenovsky@cmi.cz  
  
DATUM: 13. 5. 2019



### Odpověď na žádost o informace

Vážený pane 

Žádostí o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, doručenou do datové schránky Českého metrologického institutu dne 26. 4. 2019, jste požádal o poskytnutí následujících informací:

- 1) Zaniká ověření vydané Českým metrologickým institutem rychloměru PolCam PC 2006 výměnou pneumatik za pneumatiky jiného rozměru?
- 2) Platí ověření vydané Českým metrologickým institutem rychloměru PolCam PC 2006 pro měření, jsou-li na policejním vozidle viditelné podhuštěná kola?
- 3) Ovlivňuje velikost pneumatiky (tedy její přehuštění, podhuštění, či výměna za jiný rozměr) metrologické vlastnosti měřidla PolCam PC 2006?

K uvedeným otázkám Vám sdělujeme následující:

**ad 1)** Platnost ověření stanoveného měřidla zaniká z důvodů uvedených v § 7 odst. 2 vyhlášky MPO č. 262/2006 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření, ve znění pozdějších předpisů. V důsledku výměny pneumatik za jiný rozměr oproti technickému stavu vozidla, při kterém byl rychloměr namontovaný v tomto vozidle ověřen podle zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o metrologii“), může dojít k ovlivnění metrologických rychloměru, lze proto takový zásah považovat za důvod pro konec platnosti ověření ve smyslu § 7 odst. 2 písm. b) výše uvedené vyhlášky (citujeme příslušné ustanovení: „byly provedeny změny nebo úpravy stanoveného měřidla, jež mohou ovlivnit jeho metrologické vlastnosti“).

**ad 2)** Podmínky použití stanoveného měřidla, jsou-li relevantní ve vztahu k zajištění správnosti měření, mohou být specifikovány opatřením obecné povahy, popř. mohou být uvedeny v příslušném certifikátu o schválení typu měřidla, který se dále může odkazovat i na konkrétní technickou dokumentaci, která byla pro účel schválení typu měřidla předložena žadatelem o schválení typu. Součástí této dokumentace standardně bývá návod k obsluze, kde může výrobce podmínky správné funkce měřidla dále blíže konkretizovat s cílem minimalizovat určení měřené hodnoty, třeba i nad rámec požadavků vyplývajících z právně závazných předpisů či vydaného certifikátu o schválení typu rychloměru.

Tlak v pneumatikách je v daném konkrétním případě považován za technický aspekt spojený se správným provozem a použitím rychloměru. Zde se vychází z obecného předpokladu, že uživatel takto používaného a do vozidla zabudovaného rychloměru udržuje technický stav vozidla ve způsobitelném stavu v souladu s příslušnou právní úpravou (např. se zákonem o provozu na pozemních

komunikacích). Z těchto okolností není výše uvedený technický aspekt považován za důvodný ve vztahu ke konci platnosti ověření rychloměru.

Otázkou by zde také bylo, jakým způsobem lze pro daný účel nevyhovující tlak v pneumatikách vozidla, v němž je rychloměr zabudován, prokázat?

**ad 3)** Tato otázka je diferencovaně zodpovězena výše. Změna tlaku v pneumatikách samozřejmě může ovlivnit metrologické vlastnosti rychloměru, nicméně za podmínek udržování způsobilého technického stavu vozidla pro provoz na pozemních komunikacích (povinnost provozovatele vozidla, resp. uživatele rychloměru) se tak děje v intencích největších dovolených chyb stanovených právně závazným předpisem pro rychloměry (viz příslušné opatření obecné povahy).

V případě výměny pneumatik za pneumatiky jiných technických rozměrů je však nezbytné provést následně ověření podle zákona o metrologii, pokud má být nadále předmětné stanovené měřidlo používáno s významem dle § 3 odst. 3 zákona o metrologii.

S pozdravem



RNDr. Pavel Klenovský  
generální ředitel  
Český metrologický institut

Český metrologický institut  
Okružní 31  
638 00 Brno  
-3-

## Příloha č. 11

	<b>ČESKÝ METROLOGICKÝ INSTITUT</b>	<b>Český metrologický institut</b> Okružní 31, 638 00 Brno
--	--	---

VAŠE Č.J.: ČMI-10726/2017/0111  
ZE DNE: 1. 12. 2017  
NAŠE ZN.: ČMI-11276/2017/0113

VYŘIZUJE: Mgr. Jan Statečný  
TEL.: 545 555 291  
E-MAIL: jstatecny@cmi.cz

DATUM: 14. 12. 2017

**Odpověď na žádost o upřesnění podané informace**

Vážený pane

Žádosti o upřesnění poskytnuté informace poskytnuté dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, doručenou do datové schránky Českého metrologického institutu dne 1. 12. 2017, jste požádal o upřesnění odpovědi na následující otázku:

*V případě, že je měřeno v rozporu s Návodem k obsluze (například: na měřicím vozidle jsou instalovány jiné pneumatiky nebo není dodržen úhel měření), garantuje Český metrologický institut, že odchylka naměřené rychlosti od skutečné rychlosti nebude vyšší, než odchylka přípustná dle odstavce 1)?*

Při měření rychlosti vozidel je bezpodmínečně a bez výjimek nutně dodržovat postup stanovený návodem k obsluze rychloměru. Je-li tento postup dodržen, lze považovat výstup měření za správný. S určitostí lze tedy říci, že naměřená rychlost se od rychlosti reálné bude v tomto případě lišit nanejvýš právě o hodnotu nejvyšší přípustné odchylky. V případě měření v rozporu s návodem k obsluze nepřichází žádná odchylka v úvahu, neboť výstup měření není směrodatný. Jinými slovy, dojde-li k měření v rozporu s návodem k obsluze, nemůže ČMI cokoliv garantovat.

S pozdravem

RNDr. Pavel Klenovský  
generální ředitel  
Český metrologický institut

**Český metrologický institut**  
Okružní 31  
638 00 Brno  
-3-

---

Český metrologický institut příspěvková organizace zřízená Ministerstvem průmyslu a obchodu, ZL č. 521385/92-44 z 21.12.1992.	Sídlo (fakturační adresa): Okružní 31, 638 00 Brno IČ: 00177016 DIČ: CZ00177016	Bankovní spojení: Česká národní banka pobočka Brno-Rooseveltova číslo účtu: 196139621/0710	Tel. - ústředna: +420 545 555 111 Fax: +420 545 222 728 E-mail: info@cmi.cz www.cmi.cz
--	--	---	---



# AMS K22

Autorizované metrologické středisko

RAMET a.s., Letecká 1110, 686 04 KUNOVICE

## OVĚŘOVACÍ LIST č. 008/19

DATUM VYDÁNÍ: 9.1.2019

Hst: 1/ Hst: 1



Ing. Viktor Lokaj  
vedoucí AMS K22, 0116-CR-0953-15

razítko AMS K22

1. VLASTNÍK MĚŘIDLA:
  - 1.1 Montáž na vozidlo typ: PČR Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Praha 5
  - 1.2 Výrobní číslo karoserie: Škoda Superb
  - 1.3 RZ v době ověření: TMBCE7NP2J7543193
  - 3SY9801
2. NÁZEV A TYP MĚŘIDLA:
  - 2.1 Výrobní číslo měřidla: Silniční rychloměr RAMER10 C
  - 2.2 Výrobní číslo senzoru: 17/0343
  - 2.3 Rozsah měření: 17/1053
  - 2.4 Výrobce: 20 až 250 km/h
  - 2.5 Rok výroby: RAMET a.s. Kunovice
  - 2017
3. POUŽITÉ ETALONY A MĚŘIDLA S NÁVAZNOSTÍ NA STÁTNÍ ETALONY PŘÍSLUŠNÉ JEDNOTKY
  - 3.1 Etalonové zařízení PA 501 170 v.č. 03/0001 kalibrační list ČMI 8012-KL-50331-18, dat. kalibrace 11.10.2018
  - 3.2 Mikrovlnný čítač HP 5352B v.č. 3049A01166, kalibrační list ČMI 1013-KL-40027-17, dat. kalibrace 23.8.2017
  - 3.3 Simulátor VFM R314415N v.č. 11/0001, kalibrační list RAMET 201800146, dat. kalibrace 5.11.2018
4. MĚŘIDLO BYLO ZKOUŠENO:
 

na základě požadavků *Opatření obecné povahy číslo 0111-OOP-C005-09* podle metrologických předpisů MP01-MP10 a na základě Rozhodnutí o udělení autorizace 38/2000 ze dne 21.12.2000
5. PODMÍNKY MĚŘENÍ:
 

podle požadavků *Opatření obecné povahy číslo 0111-OOP-C005-09*  
teplota v laboratoři (23 ± 3) °C, rel. vlhkost vzduchu max. 75 %
6. VÝSLEDEK ZKOUŠKY:
 

Provedené zkoušky měřidla prokázaly, že předložený silniční rychloměr má požadované metrologické vlastnosti (viz Certifikát o schválení typu stanoveného měřidla č. 0111-CS-C005-11 ze dne 21.2.2011. Revize 3 ze dne 25.1.2018. Tato revize nahrazuje v plném znění všechny předchozí verze tohoto schválení).

**Závěr: Rychloměr byl jako stanovené měřidlo ověřen a lze jej používat k měření rychlosti za dodržování Návodů k obsluze.**
7. ZPŮSOB VYZNAČENÍ OVĚŘENÍ NA MĚŘIDLE:
 

úřední značky umístěné na místech uvedených v certifikátu o schválení typu stanoveného měřidla viz bod 6.
8. PLATNOST OVĚŘENÍ:
 

podle §7 odstavec 1 Vyhlášky MPO č. 262/2000 Sb. v platném znění. Ověření zaniká v případech uvedených v §7, odstavec 2 této vyhlášky. Doba platnosti ověření 1 rok podle Vyhlášky 345/2002 Sb. v platném znění.  
**Konec platnosti ověření dne 8.1.2020**
9. OVĚŘENÍ PROVEDL: Tomáš Foltýn CZ 1172/2011 DATUM ZKOUŠKY: 9.1.2019

Tento ověřovací list nesmí být bez písemného souhlasu ověřující laboratoře rozmnožován jinak než celý.

Počet listů kopie: 1  
Za správnost:

0.2. Vědecká Týževná  
OCC: 411847

A.12.2015 Jp

# AMS K22

Autentizovaná metrologická střediska

RAMET s.a., Letecká 1110, 686 04 KUNOVCE



## OVĚŘOVACÍ LIST č. 291/15

DATUM VYDÁNÍ: 9.12.2015

listů:1/ listů:1

*Josef Hájek*

Josef Hájek  
vedoucí AMS K22, CZ 1170/2011



razítko AMS K22

- |  |  |
|--|--|
| <p><b>1. VLASTNÍK MĚŘIDLA:</b><br/>1.1 Montáž na vozidlo typ:<br/>1.2 Výrobní číslo karoserie:<br/>1.3 RZ v době ověření:</p> <p><b>2. NÁZEV A TYP MĚŘIDLA:</b><br/>2.1 Výrobní číslo měřidla<br/>2.2 Rozsah měření:<br/>2.3 Výrobce:<br/>2.4 Rok výroby:</p> <p><b>3. POUŽITÉ ETALONY A MĚŘIDLA S NÁVAZNOSTÍ NA STÁTNI ETALONY PŘÍSLUŠNÉ JEDNOTKY</b><br/>3.1 Čítač TESLA BM641, v.č. 711455, kalibrační list 201500012, dat.kalibrace 26.1.2015<br/>3.2 Generátor pulzů TABOR ELECTRONIC WW1074, v.č. 209143, kalibrační list 201500089, dat.kalibrace 13.5.2015</p> <p><b>4. MĚŘIDLO BYLO ZKOUŠENO:</b></p> <p><b>5. PODMÍNKY MĚŘENÍ:</b></p> <p><b>6. VÝSLEDEK ZKOUŠKY:</b></p> <p><b>7. ZPŮSOB VYZNAČENÍ OVĚŘENÍ NA MĚŘIDLE:</b></p> <p><b>8. PLATNOST OVĚŘENÍ:</b></p> <p><b>9. OVĚŘENÍ PROVEDL:</b></p> | <p>PCR - Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Praha 5<br/>Škoda Octavia<br/>TMBHK61Z9C2082610<br/>ISK4394</p> <p>Síliční rychloměr PotCam PC 2006<br/>1251PL/2008<br/>10 km.hod<sup>-1</sup> až 299 km.hod<sup>-1</sup><br/>Media Activision Sp. z o.o., Polsko<br/>2008</p> <p>na základě požadavků <i>Opuštění obecné povahy číslo 0111-OOP-C305-09</i> podle metrologických předpisů MPO1,MP10,MP11 a na základě Rozhodnutí o udělení autorizace 38/2009 ze dne 21.12.2009</p> <p>podle požadavků <i>Opuštění obecné povahy číslo 0111-OOP-C305-09</i> teplota v laboratorní (23 ± 3) °C, rel. vlhkost vzduchu max. 75 %</p> <p>Provedené zkoušky měřidla prokázaly, že předložený síliční rychloměr má požadované metrologické vlastnosti (viz Certifikát o schválení typu stanoveného měřidla č. 0111-CS-C016-08 ze dne 6.6.2008<br/>Závěr: Rychloměr byl jako stanovené měřidlo ověřen a lze jej používat k měření rychlosti za dodržování Návodů k obsluze.</p> <p>úřední značky umístěné na místech uvedených v certifikátu o schválení typu stanoveného měřidla viz bod 6.</p> <p>podle §7 odstavce 1 Vyhlášky MPO č. 262/2000 Sb. v platném znění. Ověření zaniká v případech uvedených v §7, odstavce 2 této vyhlášky. Doba platnosti ověření 1 rok podle Vyhlášky 345/2002 Sb. v platném znění.<br/>Konec platnosti ověření dne 8.12.2016</p> <p>Tamás Foltyn CZ 1172/2011</p> |
|--|--|

DATUM ZKOUŠKY: 9.12.2015

*Tento ověřovací list nesmí být bez písemného souhlasu ověřující laboratorně rozmnožován jinak než celý.*

VAŠE ZN.: -----  
ZE DNE: -----  
NAŠE ZN.: ČMI-6757/2019/0113  
          ČMI-7215/2019/0113  
VYŘIZUJE: RNDr. Pavel Klenovský  
TEL.: 545 555 101  
E-MAIL: pklenovsky@cmi.cz

DATUM: 31. 10. 2019

### Odpověď na žádost o informace

Vážený pane,

Žádostmi o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále také „InfZ“), jste požádali o poskytnutí následujících informací:

„1) Musí být Návod k obsluze dodržen i při měření rychlosti s laserovými rychloměry?

*Na výše uvedenou otázku se ptám proto, že jsem se v poslední době opakovaně setkal s názory správních orgánů, že Návod k obsluze musí být při měření rychlosti dodržen pouze u radarů, nikoli u lidarů, kde má být pouze jakýmsi doporučením, jak rychlost měřit.“*

„2) Je měření rychlosti laserovým rychloměrem provedeno v souladu s Návodem k obsluze, když se záměrný kříž během měření rychlosti dostane na podvozek vozidla (střed záměrného kříže sklouzne pod přední masku vozidla)?“

„3) Který snímek je vyhotoven dříve, zda snímek hlavní, či snímek vedlejší? Pokud by to byl snímek vedlejší, tak dle mého názoru v této věci došlo ke vzniku tzv. slip effectu, neboť záměrný kříž byl zprvu zaměřen na RZ vozidla a následně na zadní část podvozku vozidla.“

ad 1):

Obsluha rychloměru je povinná zajistit správnost měření. Toho lze dosáhnout dodržováním návodu k obsluze, bez ohledu na typ rychloměru.

ad 2):

Pro správné měření rychlosti vozidla laserovým rychloměrem je důležité, aby místo dopadu laserového měřicího svazku (tedy průsečík záměrného kříže) leželo na vozidle, jehož rychlost má být změřena. Jinými slovy je důležité posuzovat místo, na které dopadá průsečík záměrného kříže, ne záměrný kříž celý. Pokud se tedy průsečík záměrného kříže nachází na podvozku vozidla, měření bylo provedeno správně, neboť i podvozek je jeho součástí.

ad 3):

Bez originálních dat měření nejsme schopni Vaši otázku zodpovědět, není totiž zřejmé, zda se snímky týkají měření jednoho, či dvou různých. Obecně ale platí, že laserové rychloměry jsou vybaveny vnitřními mechanismy, které automaticky rozpoznají situaci, kdy by mohlo být měření negativně

## Příloha č. 15

### Městský úřad Vysoké Mýto, odbor dopravních a správních agend B. Smetany 92, Vysoké Mýto-Město, 566 01 Vysoké Mýto

Příloha č. 1:

#### Protokol o výslechu svědka ke spisové značce MUVM/40598/2018/10,

sepsaný dne 02.01.2019 v 14.00 hodin, v budově Městského úřadu Vysoké Mýto, odbor dopravních a správních agend, Litomyšlské předměstí, ul. Jiráskova 179, místnost číslo 301, druhé patro, ve věci přestupku, který se stal dne 04.10.2018 v cca 08:21 hod., na silnici I. třídy číslo 35 v km 138, ve směru na obec Jarošlav a z jehož spáchání je obviněný(á) M. [redacted] nar. [redacted] trv. bytem [redacted]

Přítomni: ---

Svědék, pan/paní

Jméno a příjmení:

pprap. K. [redacted] S. [redacted]

totožnost ověřena dle

předloženého služebního průkazu číslo 328444

byl poučen, že

- Dle § 55 odst.1 správního řádu je každý, kdo není účastníkem řízení, povinen vypovídat jako svědek; musí vypovídat pravdivě a nesmí nic zamlčet.
- Dle § 55 odst.2 správního řádu nesmí být svědek vyslýchán o utajovaných informacích chráněných zvláštním zákonem, které je povinen zachovat v tajnosti, ledaže byl této povinnosti příslušným orgánem zproštěn.
- Dle § 55 odst.3 správního řádu nesmí být vyslýchán svědek též tehdy, jestliže by svou výpovědí porušil státem uloženou nebo uznanou povinnost mlčenlivosti, ledaže byl této povinnosti příslušným orgánem nebo tím, v jehož zájmu tuto povinnost má, zproštěn.
- Dle § 55 odst.4 správního řádu může výpověď odepřít ten, kdo by jí způsobil sobě nebo osobě blízké nebezpečí stíhání pro trestný čin nebo správní delikt.
- Dle § 62 odst.1 správního řádu může správní orgán rozhodnutím uložit pořádkovou pokutu až do výše 50 000,- Kč tomu, kdo v řízení závažně ztěžuje jeho postup tím, že se bez náležité omluvy nedostaví na předvolání ke správnímu orgánu, navzdory předchozímu napomenutí ruší pořádek, nebo neuposlechne pokynu úřední osoby.
- Pořádkovou pokutu podle odstavce 1 lze uložit i tomu, kdo učiní hrubě urážlivé podání
- Dle § 79 odst.4 správního řádu má osoba, které vznikly náklady (hotové výdaje a ušlý zisk) v souvislosti s opatřováním podkladů pro vydání rozhodnutí (tzv. svědecké), právo uplatnit jejich náhradu u správního orgánu do 8 dnů poté, co náklady vznikly, jinak právo zaniká.
- Svědek bere na vědomí, že v případě nepravdivé nebo neúplné svědecké výpovědi by se mohl dopustit:
  - Trestného činu křivého obvinění podle § 345 trestního zákoníku - těžkým obviněním z trestného činu.
  - Trestného činu pomluvy podle § 184 trestního zákoníku - sdělením nepravdivého údaje, který je způsobilý značnou měrou ohrozit vážnost jiné osoby u spoluobčanů.
  - Trestného činu poškození cizích práv podle § 181 trestního zákoníku - způsobí jinému vážnou újmu na právech tím, že uvede někoho v omyl, nebo využije něčího omylu.
  - Přestupku podle § 2 odst. 2 písm. e) zákona o některých přestupcích se dopustí ten, kdo úmyslně podá nepravdivou nebo neúplnou svědeckou výpověď ve správním řízení.
  - Přestupku podle § 7 odst.1 písm. c) bod 2 zákona o některých přestupcích se dopustí fyzická osoba úmyslným nepravdivým obviněním z přestupku.

Po poučení svědek k věci uvádí, že přečtenému poučení porozuměl, nežádá podrobnější vysvětlení a ve věci vypovídá následující:

1. **Otázka správního orgánu (dále jen „SO“):**

**Jaký je Váš vztah k obviněnému?**

Odpověď svědka:

„žádný.“

2. **Otázka SO:**

**Můžete událost popsat vlastními slovy?**

protokol o výslechu svědka ke spisové značce MUVM40598/2018/10

stránka

Lenka Nádvořníková  
oprávněná úřední osoba

[redacted]  
podpis svědka

Odpověď svědka:

„dne 4.10.2018 jsem vykonávala službu s pprap. D. [REDAKCE] P. [REDAKCE] kdy jsme vykonávali dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu se zaměřením na dodržování rychlosti na silnici I/35 v okolí Vysokého Mýta. Službu jsme vykonávali se služebním vozidlem značky Superb v civilním provedení, kdy k měření byl použit měřič rychlosti Rammer 10C zabudovaný ve vozidle. V 08:21 hod. byl měřčem rychlosti zaznamenáno vozidlo, kdy tomuto vozidlu byla naměřena rychlost 129 km/hod., na 138 km silnice I/35, před odbočkou na obec Janovičky, ve směru jízdy na obec Holice. Ze vozidlem jsme ihned vyjeli, přičemž jsme vozidlo měli stále v dohledu a předepsaným způsobem bylo zastaveno v obci Jaroslav. Řidiče jsem vyzvala k předložení dokladů, kdy předložil ŘP, ORV a zelenou kartu včetně OP. Dále jsem ho vyzvala k provedení dechové zkoušky, která proběhla s negativním výsledkem. Provedla jsem ověření totožnosti v evidencích Policie ČR. Dále kolega pprap. D. [REDAKCE] P. [REDAKCE] s řidičem řešil důvod jeho zastavení, a to překročení rychlosti mimo obec. Řidič M. [REDAKCE] Č. [REDAKCE] s přestupkem nesouhlasil a z tohoto důvodu byl na místě sepsán úřední záznam o podezření z přestupku. Řidič M. [REDAKCE] Č. [REDAKCE] si úřední záznam přečetl, ale odmítl se k němu vyjádřit a podepsat jej.“

1. **Otázka SO:**

**Jakým způsobem bylo zastaveno vozidlo Škoda Fabia, které řídil obviněný?**

Odpověď svědka:

„Za pomoci nápisu „Jedte za mnou“, na bezpečném místě v obci Jaroslav.“

1. **Otázka SO:**

**Jakým způsobem byl obviněný ztotožněn; provedla jste Vy osobně ztotožnění řidiče vozidla?**

Odpověď svědka:

„Již jsem uváděla výše, ztotožnění jsme prováděla já osobně.“

5. **Otázka SO:**

**Byly ve vozidle, které obviněný řídil, další osoby?**

Odpověď svědka:

„Řidič byl ve vozidle sám.“

5. **Otázka SO:**

**Existují nějaká omezení nebo konkrétní podmínky, ze kterých nelze měření rychlosti provádět (např. hustý déšť, sněžení, ...); nastaly při měření rychlosti takové podmínky?**

Odpověď svědka:

„v ten den bylo jasno, viditelnost byla dobrá, pro měření rychlosti byly podmínky ideální.“

7. **Otázka SO:**

**Kdo tento radar obsluhoval?**

Odpověď svědka:

„radar jsme obsluhovala já, nastavení jsem prováděla také já.“

8. **Otázka SO:**

**Uvedl řidič při kontrole, že uplatňuje jednání v krajní nouzi?**

Odpověď svědka:

„ne, nic takového neuváděl.“

9. **Otázka SO:**

**Bylo měřicí zařízení nastaveno v souladu s návodem k obsluze?**

Odpověď svědka:

„ano bylo, pokud by nebylo, měření by nebylo provedeno, nebyla by vyhotovena fotografie.“

10. **Otázka SO:**

**Chcete uplatnit nárok na svědecké?**

Odpověď svědka:

„Ne.“

11. **Správní orgán nemá dalších otázek, pane svědku, chcete svoji výpověď o něco doplnit?**

Odpověď svědka:

„Ne.“

Skončeno, přečteno a podepsáno jako úplné a správné dne 02.08.2018 v 14:20 hodin.

.....  
podpis svědka

protokol o výslechu svědka ke spisové značce MUVM40598/2018/10

stránka 2 (celkem 2)

Lenka Nádrovníková  
osobní úřední osoba

.....  
podpis svědka

Městský úřad Vysoké Mýto, odbor dopravních a správních agend  
B. Smetany 92, Vysoké Mýto-Město, 566 01 Vysoké Mýto

Příloha č. 2:

Protokol o výslechu svědka ke spisové značce MUVMI/40598/2018/10,

sepsaný dne 02.01.2019 v 14:25 hodin, v budově Městského úřadu Vysoké Mýto, odbor dopravních a správních agend, Litomyšlské předměstí, ul. Jiráskova 179, místnost číslo 301, druhé patro, ve věci přestupku, který se stal dne 04.10.2018 v cca 08:21 hod., na silnici I. třídy číslo 35 v km 138, ve směru na obec Jaroslav a z jehož spáchání je obviněný(á) M. [redacted] Č. [redacted] nar. [redacted] trv. bytem [redacted]

Přítomní: ---

Svědék, pan/paní

Jméno a příjmení:

pprap. C. [redacted] F. [redacted]

totožnost ověřena dle

předloženího služebního průkazu číslo 322989

byl poučen, že

- Dle § 55 odst.1 správního řádu je každý, kdo není účastníkem řízení, povinen vypovídat jako svědek; musí vypovídat pravdivě a nesmí nic zamlčet.
- Dle § 55 odst.2 správního řádu nesmí být svědek vyslýchán o utajovaných informacích chráněných zvláštním zákonem, které je povinen zachovat v tajnosti, ledaže byl této povinnosti příslušným orgánem zproštěn.
- Dle § 55 odst.3 správního řádu nesmí být vyslýchán svědek též tehdy, jestliže by svou výpovědí porušil státem uloženou nebo uznanou povinnost mlčenlivosti, ledaže byl této povinnosti příslušným orgánem nebo tím, v jehož zájmu tuto povinnost má, zproštěn.
- Dle § 55 odst.4 správního řádu může výpověď odepřít ten, kdo by jí způsobil sobě nebo osobě blízké nebezpečí stíhání pro trestný čin nebo správní delikt.
- Dle § 62 odst.1 správního řádu může správní orgán rozhodnutím uložit pořádkovou pokutu až do výše 50 000,- Kč tomu, kdo v řízení závažně ztěžuje jeho postup tím, že se bez náležité omluvy nedostaví na předvolání ke správnímu orgánu, navzdory předchozímu napomenutí ruší pořádek, nebo neuposlechne pokynu úřední osoby.
- Pořádkovou pokutu podle odstavce 1 lze uložit i tomu, kdo učiní hrubě urážlivé podání
- Dle § 79 odst.4 správního řádu má osoba, které vznikly náklady (hotové výdaje a ušlý zisk) v souvislosti s opatřováním podkladů pro vydání rozhodnutí (tzv. svědečné), právo uplatnit jejich náhradu u správního orgánu do 8 dnů poté, co náklady vznikly, jinak právo zaniká.
- Svědek bere na vědomí, že v případě nepravdivé nebo neúplné svědecké výpovědi by se mohl dopustit:
  - Trestného činu křivého obvinění podle § 345 trestního zákoníku - lživým obviněním z trestného činu.
  - Trestného činu pomluvy podle § 184 trestního zákoníku - sdělením nepravdivého údaje, který je způsobilý značnou měrou ohrozit vážnost jiné osoby u spoluobčanů.
  - Trestného činu poškození cizích práv podle § 181 trestního zákoníku - způsobí jinému vážnou újmu na právech tím, že uvede někoho v omyl, nebo využije něčího omylu.
  - Přestupku podle § 2 odst. 2 písm. e) zákona o některých přestupcích se dopustí ten, kdo úmyslně podá nepravdivou nebo neúplnou svědeckou výpověď ve správním řízení.
  - Přestupku podle § 7 odst.1 písm. c) bod 2 zákona o některých přestupcích se dopustí fyzická osoba úmyslným nepravdivým obviněním z přestupku.

Po poučení svědek k věci uvádí, že přečtenému poučení porozuměl, nežádá podrobnější vysvětlení a ve věci vypovídat následující:

1. **Otázka správního orgánu (dále jen „SO“):**

**Jaký je Váš vztah k obviněnému?**

Odpověď svědka:

„řádný.“

2. **Otázka SO:**

**Můžete událost popsat vlastními slovy?**



protokol o výslechu svědka ke spisové značce MUVMI/40598/2018/10

stránka 1 (celkem 2)

Lenka Nádymníková  
oprávněná úřední osoba

podpis svědka

Odpověď svědka:

„dne 4.10.2018 jsem vykonával dohled nad Besip s pprap. K [redacted] S [redacted], kdy jsme dohled vykonávali ve vozidle Škoda Superb v civilním provedení. Zaměřovali jsme se zejména na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v okolí Vysokého Mýta. V 08:21 hod. bylo zjištěno v km 138, před odbočkou na obec Janovičky ve směru jízdy měřeného vozidla na obec Holice překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec a to 129 km/hod. projíždějícím vozidlem. Za vozidlem jsem se otočil, celou dobu jsme ho měli v dohledu a bezpečně jsme ho zastavili v obci Jaroslav. Kolegyně si vyžádala od řidiče doklady, kdy provedla potřebnou lustraci v systému PČR, provedla s ním dechovou zkoušku s negativním výsledkem a já jsem s ním řešil zjištění přestupek, a to překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec. Přestupce nesohlasil, žádal oznámení ke správnímu orgánu. Byl s ním sepsán úřední záznam o podezření z přestupku, který si přečetl, nevyjádřil se, ani se nepodepsal. Následně při zpracovávání dokumentace bylo omylem s ohledem na místo řešení přestupku v obci Jaroslav zasláno oznámení o přestupku na Městský úřad v Holicích, přestože místem příslušným úřadem pro projednávání přestupku dle místa spáchání (138 km silnice I/35) je Městský úřad Vysoké Mýto.“

3. **Otázka SO:**

**Jakým způsobem bylo zastaveno vozidlo Škoda Fabia, které řídil obviněný?**

Odpověď svědka:

„standardně, napísem „Jedte za mnou“, kdy s ohledem na bezpečnost řidiče i naši byl zastaven až v obci Jaroslav.“

4. **Otázka SO:**

**Jakým způsobem byl obviněný ztotožněn; provedl jste Vy osobně ztotožnění řidiče vozidla?**

Odpověď svědka:

„ztotožnění prováděla kolegyně, kdy si vyžádala potřebné doklady pro provoz a řízení motorového vozidla, které jí předložil a následně byl prolustrován systémem PČR.“

5. **Otázka SO:**

**Byly ve vozidle, které obviněný řídil, další osoby?**

Odpověď svědka:

„ne, nebyly, a pokud by se někdo ve vozidle nacházel, byl by zapsán jako osoba přítomná ve vozidle.“

6. **Otázka SO:**

**Existují nějaká omezení nebo konkrétní podmínky, ze kterých netze měření rychlosti provádět (např. hustý déšť, sněžení, ...); nastaly při měření rychlosti takové podmínky?**

Odpověď svědka:

„podmínky, kdy by se nedalo měřit nenastaly, měření prováděla kolegyně, která je dostatečně seznámena s návodem k obsluze.“

7. **Otázka SO:**

**Kdo tento radar obsluhoval?**

Odpověď svědka:

„radar obsluhovala kolegyně pprap. S [redacted]“

8. **Otázka SO:**

**Uvedl řidič při kontrole, že uplatňuje jednání v krajní nouzi?**

Odpověď svědka:

„Ne, neuplatňoval.“

9. **Otázka SO:**

**Bylo měřicí zařízení nastaveno v souladu s návodem k obsluze?**

Odpověď svědka:

„ano, ale měřicí zařízení nastavovala kolegyně. Pokud by něco chybně nastavila, měřicí přístroj si to vyhodnotil jako chybu a měření přerušil. Tím by ani nebyla vyhotovena fotografie.“

Skončeno, přečteno a podepsáno jako úplné a správné dne 02.08.2018 v 14:45 hodin.

[redacted]  
podpis svědka