



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Martinem Kopou v právní věci

žalobce: X
X

zastoupen advokátkou Mgr. Rebekou Mořovskou Židuliakovou
Husovo náměstí 139, 584 01 Ledec nad Sázavou

proti

žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 18. 9. 2025, čj. JMK 133532/2025,

takto:

- I. Žaloba *se zamítá*.
- II. Žalobce *nemá právo* náhradu nákladů řízení.
- II. Žalovanému *se nepřiznává* náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Podstata věci

1. Žalobce dostal pokutu coby provozovatel vozidla, jehož řidič v srpnu 2024 překročil nejvyšší povolenou rychlost. Žalobce ovšem nesouhlasí se způsobem měření rychlosti jízdy. Domnívá se, že mohlo docházet k účelové selekci měřených případů. Soud však přisvědčil žalovanému, podle kterého měřicí zařízení zaznamenávala veškerá projíždějící vozidla automaticky. Některé záznamy se vyřazují až následně z právních důvodů, nikoli při samotném měření.

II. Rozhodnutí žalovaného a související skutkové okolnosti

2. Žalobce je provozovatel motorového vozidla. Městská policie Kuřim dne 15. 8. 2024 nezjištěnému řidiči jeho vozidla naměřila rychlost jízdy 60 km/h v úseku s limitem 50 km/h. Po odečtení možné odchylky činila nejnižší zjištěná rychlost 57 km/h. Úsekové měření provedl přístroj Unicam VELOCITY4 s platným metrologickým ověřením v automatizovaném režimu bez obsluhy.
3. Městský úřad Kuřim uznal žalobce, jako provozovatele vozidla, vinným z přestupku rozhodnutím ze dne 21. 3. 2025, čj. MK/27169/25/KÚ. Žalobce se proti němu odvolal. Namítal nesprávné doručení výzvy k úhradě určené částky, nepřesnost úsekového měření a zejména samotnou nezákonnost měření, které mělo diskriminační povahu. Tuto poslední námitku opřel o stanovisko Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje ze dne 6. 8. 2024, čj. KRPB-136197-5/ČJ-2024-0600DP-TICH; („stanovisko policie“). Podle něj se nemají oznamovat přestupky vozidel Integrovaného záchranného systému („vozidla IZS“) při výkonu jejich činnosti. Žalobce je přesvědčen, že se jedná o nezákonnost, zneužití pravomoci a diskriminaci. Pokud se takto provádí zásah do výběru měřených vozidel, pak se nejedná o automatizované měření. Nesplňuje totiž podmínku bezobslužnosti zařízení.
4. Žalovaný odvolání zamítl rozhodnutím ze dne 18. 9. 2025, čj. JMK 133532/2025 („rozhodnutí žalovaného“). Námitku nesprávného doručení výzvy neshledal důvodnou. Výzva provozovateli vozidla je úkonem před zahájením řízení o přestupku, zatímco zmocnění se udělilo pro řízení o přestupku. Správní orgán postupoval správně, pokud doručil výzvu přímo žalobci. Námitku nepřesnosti měření žalovaný také neshledal důvodnou. Uvedl, že spis obsahuje fotodokumentaci z měřicího zařízení i platný ověřovací list. Skutečnost, že fotografie zachycují vozidlo v různých pozicích, přesnost měření nijak nezpochybňuje.
5. K námitce selektivního fungování zařízení ve vztahu k vozidlům IZS žalovaný uvedl, že technické zařízení zaznamenává všechna vozidla překračující nejvyšší dovolenou rychlost bez rozdílu. V některých případech se však přestupek vozidla IZS při použití výstražných znamení dále neprojednává. Jde pouze o následné právní vyhodnocení, nikoli o selektivní technické nastavení radaru. Radar změří všechna vozidla, překročení rychlosti některých z nich se však jen dále neřeší. To nemá vliv na zákonnost samotného měření, ani to nečiní zařízení *obsluhovaným*.

III. Obsah žaloby a vyjádření žalovaného

6. Žalobce postavil žalobu pouze na třetí ze svých odvolacích námitek, která se týkala výjimek z měření pro vozidla IZS. Tvrdí, že měření neproběhlo pomocí automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy.
7. Žalobce se opírá o dva rozsudky devátého senátu Nejvyššího správního soudu. První z nich se týká rozdílu mezi automatickým a manuálním režimem měření. Podle soudu je rozhodující, jestli výběr vozu provádí obsluha, či radar snímá veškerá projíždějící vozidla bez rozdílu (rozsudek ze dne 27. 9. 2018, čj. 9 As 220/2018-70). Podle druhého rozsudku se jedná o automatizovaný prostředek bez obsluhy tehdy, pokud zařízení zaznamenává všechna projíždějící vozidla a oznámení přestupků tvoří *nepřerušovanou řadu* ve stanoveném čase (rozsudek ze dne 31. 5. 2018, čj. 9 As 213/2017-37; „druhý rozsudek devátého senátu“).

8. Podmínka *nepřerušované řady* při měření rychlosti jízdy vozidla patřící žalobci splněna nebyla. Dovozuje to ze stanoviska policie, ve kterém policie výslovně uvádí, že je nepřípustné oznamovat přestupky vozidel IZS při výkonu jejich činnosti. Žalobce zdůrazňuje, že stanovisko policie se netýká pouze vozidel se zapnutými výstražnými světly – dopadá na všechna vozidla IZS při výkonu jejich činnosti. To znamená, že část vozidel je z měření systematicky vyloučena ještě před oznámením přestupku a oznámení tak netvoří *nepřerušovanou řadu*.
9. Stanovisko policie navíc doporučuje, aby radar automaticky vyřazoval vozidla na základě údajů z evidenčního systému podle jejich registrační značky, a to přímo pomocí svého softwaru. Nikde se neuvádí, že by tomu bylo jen u vozidel se zapnutými výstražnými světly. Existuje tedy vážná pochybnost o tom, že měření splňuje znaky automatizovaného prostředku bez obsluhy. Žalovaný sice v rozhodnutí tvrdí, že se nejedná o eliminaci, ale až následné právní posouzení rychlosti vozidel IZS, která použila výstražná světla. Podle žalobce však žalovaný své závěry nijak nedoložil a nevysvětlil rozpor mezi svým tvrzením a stanoviskem policie, ve kterém se uvádí něco jiného.
10. **Žalovaný** shrnuje, že žalobce nesprávně vykládá pojem *automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy*. Podle ustálené judikatury je rozhodující samotný režim měření, tedy že zařízení měří rychlost a vybírá vozidla automaticky bez zásahu obsluhy v konkrétním okamžiku. Podmínka automatizace se nevztahuje na následné právní hodnocení jednotlivých záznamů. V projednávané věci nikdo nezpochybnil, že rychloměr pracoval automaticky a bez obsluhy a že zaznamenával projíždějící vozidla bez individuálního výběru. Podmínka automatizace se vztahuje k samotnému režimu měření, nikoliv k následnému zpracování či právnímu hodnocení. Jestli se některé záznamy později právně posuzují odlišně, nemá vliv na povahu samotného měření.

IV. Posouzení věci

11. Žaloba *není důvodná*.
12. Soud se soustředil na výklad pojmu *automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy*. Tento pojem je klíčový – pokud by se totiž ukázalo, že konkrétní rychloměr nebyl automatizovaným, žalobce by nebyl za přestupek odpovědný (o splnění ostatních zákonných podmínek odpovědnosti provozovatele v projednávané věci není sporu).
13. Podle § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu odpovídá provozovatel za přestupek, pokud porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy. Zákon dále nijak vlastnosti těchto měřicích prostředků neupravuje. Jak vypadají automatizované rychloměry používané bez obsluhy, proto opakovaně řeší Nejvyšší správní soud. V souladu s jeho ustálenou judikaturou se jedná o „technické prostředky trvale nainstalované a zpravidla pevně zabudované na určitém místě, které nevyžadují přítomnost obsluhujícího personálu; měřidlo je obsluhou toliko umístěno, nainstalováno, případně spuštěno, avšak samotné měření již probíhá automaticky bez toho, aby obsluha zařízení ovládala.“ (rozsudek ze dne 18. 12. 2019, čj. 2 As 291/2018-43 nebo také ze dne 27. 9. 2018, čj. 9 As 220/2018-70, srov. též usnesení ze dne 24. 4. 2025, čj. 10 As 46/2025-26).
14. Rozhodující je tedy to, že do zařízení v průběhu měření obsluhující osoba nijak nezasahuje a sama nevybírá, která projíždějící vozidla bude nebo nebude měřit. Obsluha zařízení jen

umístí a spustí, ale samotné měření probíhá automaticky. Jde o režim měření: v automatickém režimu se snímají veškerá projíždějící vozidla, zatímco v manuálním režimu vybírá jednotlivá vozidla k měření obsluha (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 12. 2019, čj. 2 As 291/2018-43).

15. Žalobce namítá, že podmínka automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy splněna nebyla. Zejména se opírá o požadavek *nepřerušované řady* a citované stanovisko policie.
16. Podle žalobce nelze zařízení považovat za automatizované tehdy, pokud výstupy o vozidlech překračujících rychlost netvoří *nepřerušovanou řadu*. Podporuje to druhým rozsudkem devátého senátu. Opomenul však dovětek, kde devátý senát uvádí, že „podmínkou je také skutečnost, že identita řidiče v daném okamžiku není zjištělná, to znamená, že na kontrolovaném místě není zřízeno kontrolní stanoviště a kontrolované vozidlo není zastavováno a jeho řidič zjištěn.“ Smysl pojmu *nepřerušovaná řada* je tedy v tom, že během měření nesmí obsluha nijak vybírat vozidla ke změření.
17. Zbývá tedy vyřešit, jestli stanovisko policie, na kterém staví žalobce své pochybnosti o fungování konkrétního rychloměru, skutečně hovoří o tom, že v průběhu měření dochází k selekci obsluhou v čase měření. Podle stanoviska policie:

„není přípustné, ve spojitosti ke zbytné administrativě, aby docházelo k oznamování přestupků ve vztahu k překračování rychlostního limitu vozidly IZS při výkonu jejich činnosti (předmětné by mělo být eliminováno při identifikaci daného přestupku v součinnosti se softwarovým vybavením předmětného zařízení a evidentním systémem vozidel v ČR).“

Žalobce z toho dovozuje, že rychloměr ve skutečnosti některé průjezdy ze záznamu vyřazuje, a nemůže tedy vytvářet nepřerušovanou řadu záznamů.

18. Stanovisko policie nikde nehovoří o vozidlech IZS se zapnutými výstražnými světly, jak uvádí žalovaný v rozhodnutí. Hovoří pouze o vozidlech IZS při výkonu jejich činnosti. Tak jako tak ale nelze ze stanoviska policie dovodit, že dochází k manuální selekci při měření. Stanovisko policie výslovně hovoří o nepřípustnosti oznamování přestupků (tj. o následném administrativním nakládání se zjištěními), nikoli o tom, že by se vozidla IZS neměřila nebo že by obsluha v reálném čase zasahovala do výběru měřených vozidel. Ze stanoviska policie neplyne, že by obsluha v průběhu měření manuálně vybírala vozidla.
19. Samotné měření musí tedy probíhat automaticky bez toho, aby obsluha zařízení ovládala. Stanovisko policie odkazuje na software a systém evidence vozidel jako způsob výběru některých výsledků. Jedná se však o formalizovanou eliminaci některých zjištění, nikoliv o nahodilé rozhodování obsluhy, jaké vozidlo změřit či nezměřit.
20. Pokud v dalším kroku nedojde k oznámení, neznamená to, že by se měření v rozhodném okamžiku neprovedlo automaticky bez obsluhy. Žalovaný v rozhodnutí princip fungování tohoto interního postupu dostatečně vysvětlil. Pouhá domněnka žalobce o jiném režimu fungování zařízení bez konkrétních skutkových tvrzení a důkazů k vyvrácení závěru o automatizovaném režimu nepostačuje.
21. Požadavek *nepřerušované řady*, o kterou žalobci jde, podle druhého rozsudku devátého senátu míří na vyloučení průběžné obsluhy a zásahů do výběru kontrolovaných vozidel v čase měření. Skutečnost, že některé záznamy (např. týkající se vozidel IZS) se následně

nezpracují do podoby oznámení o přestupku, sama o sobě neprokazuje, že měření neprobíhalo automatizovaně.

22. Radar zachytil vozidlo žalobce při úsekovém měření. Pro výpočet průměrné rychlosti je nutné automatizované porovnání údajů ze začátku a konce měřeného úseku. Nejvyšší správní soud u úsekových systémů zdůraznil, že takové zařízení z povahy věci pracuje automaticky (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 6. 2019, čj. 6 As 379/2018-40). Na fotografiích, které jsou přílohou oznámení o podezření z přestupku je vozidlo při průjezdu úseku. Z fotek je jasné patrná registrační značka. Vozidlo je jediným vozidlem v záběru a v prostoru měření nejsou viditelné žádné překážky (které by zabraňovaly výhledu na předmětné vozidlo). Kvalita fotografie je zcela dostačující.
23. Žádná okolnost nenaznačuje, že by měření neproběhlo řádně. Měřicí přístroj měl ověřovací list, který byl v době spáchání přestupku stále platný. Podle ověřovacího listu měl rychloměr požadované metrologické vlastnosti a z oznámení o podezření o přestupku vyplývá, že nastavení parametrů měřicího zařízení provedli proškolení strážníci městské policie podle dle návodu k obsluze.
24. Ze správního spisu ani z tvrzení žalobce nic nenasvědčuje tomu, že přístroj během měření někdo obsluhoval, nebo že by v tomto případě někdo zastavil kontrolované vozidlo a zjišťoval totožnost řidiče. Soud tak má na základě těchto podkladů za prokázané, že rychlost změřil rychloměr, který lze považovat za *automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy*.

V. Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

25. Soud posoudil žalobní námitky jako nedůvodné. Proto žalobu zamítl.
26. Neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému žádné náklady řízení nad rámec jeho běžné činnosti nevznikly. Proto mu soud nepřiznal právo na jejich náhradu.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. *Pokud kasační stížnost proti tomuto rozsudku nebude svým významem podstatně přesahovat vlastní zájmy stěžovatele, Nejvyšší správní soud ji odmítne pro nepřijatelnost.* V řízení o kasační stížnosti musí stěžovatele zastupovat advokát. To neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které se vyžaduje pro výkon advokacie.

Brno 23. února 2026

Martin Kopa, v. r.
samosoudce