

SILNIČNÍ DOHLEDOVÝ SYSTÉM Z POHLEDU OCHRANY OSOBNÍCH ÚDAJŮ

ROAD SURVEILLANCE SYSTEM FROM THE PERSPECTIVE OF PROTECTION OF PERSONAL DATA

Vladimír Oliberius¹, Helena Bínová²

Anotace: Článek se zabývá silničními kamerovými dohledovými systémy, a to z pohledu jejich legálního zřízení na základě konkrétní právní normy, konkrétní využitelnosti a praktickými poznatky z jejich provozu. Na konkrétních situacích a příkladech upozorníme na různá bezpečnostní rizika spojená s chodem a obsluhou těchto systémů, která vyplývají z právních omezení a rizika plynoucí z porušení těchto právních povinností, zejména z pohledu zákona o ochraně osobních údajů.

Klíčová slova: Silniční dohledový systém; zákon o silničním provozu; telematické aplikace; Národní dopravně infomační centrum; osobní údaje; kamerový systém; bezpečnost systému

Summary: Annotation: This article deals with video surveillance system for traffic from the perspective of their legal establishment on the basis of specific legal provisions, specific usability and practical knowledge from their operations. On specific situations and cases we notify on miscellaneous safety risks connected with the operation and service of these systems that arise from legal restrictions and risks resulting from breach of these legal obligations - especially in view of the Act on the Protection of Personal Data.

Key words: Road surveillance system, Road Traffic Act, telematic applications, National Traffic Information Centre, personal data, camera system, security in system

ÚVOD

Cílem tohoto článku je informace o odlišné dimenzi pohledu na problematiku kamerových silničních dohledových systémů, tedy zejména z pohledu režimu zákona o ochraně osobních údajů. Problematika je popsána z pohledu právních předpokladů, ale zároveň je proveden i krátký rozbor na konkrétních případech. Cílem tedy není detailní popis jednotlivých pracovních úkonů, provázaností jednotlivých pracovišť, případně detailní popis rozsahu umístění kamer a technických možností systému. Jednotlivé části článku obsahují přehled činností tak, aby bylo možné identifikovat rozsah problematiky.

¹ Mgr. Bc. Vladimír Oliberius, Policeiní akademie ČR, fakulta bezpečnostně právní, ul. Lhotecká 559/7, Praha 4, doktorand katedry kriminologie, Tel.: +420974828259, E-mail: znalec.bezpecnost@volny.cz

² Ing. Helena Bínová, Ph.D.; ČVUT FD, Ústav logistiky a managementu dopravy, Horská 2040/3, 128 03 Praha, E-mail: binova@fd.cvut.cz

1. POPIS SYSTÉMU

Silniční dohledový systém je nainstalován na konkrétních úsecích dálnic, rychlostních komunikacích a na dalších vybraných komunikacích např. komunikace 1/35 a 1/57. Mimo tento výčet je umístěn dočasný systém na objízdné trase po dobu výstavby úseku dálnice D 8. V tomto konkrétním případě jde o dostavbu úseku Lovosice – Řehlovice v délce 16,4 km. Na tomto objízdném úseku je 6 detekčních pozic na komunikacích I/30 a I/8. Pojem dočasnost nelze v současné době blíže vymežit. Důvodem jsou různé typy překážek bránících rychlejšímu dokončení úseku D8. V systému jsou využity jak pevné, tak i otočné kamery. Architektura systému je hvězdovitá. Od kamer putují data různými typy datových spojů³ do nadřazených serverů. Celý systém je integrován do Jednotného systému videoinformací. Tyto informace jsou využívány v souladu s příslušnými zákony pracovníky Národního dopravního informačního centra, Policie ČR, Hasičského záchranného sboru, zdravotnického záchranné služby, případně jiných složek integrovaného záchranného systému. Videoinformace mohou využívat media – rozhlas a televize. Statické obrázky z kamer lze shlédnout na Dopravním portálu ČR (www.dopraviinfo.cz). Jde o obrazové informace přehledové, kdy není účelem identifikovat dle registračních značek jednotlivé majitele vozidel. Správcem⁴ systému je Ředitelství silnic a dálnic, příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy. Součástí správce jsou SSÚD ŘSD a jednotlivé správy ŘSD.

2. NÁRODNĚ DOPRAVNÍ INFORMAČNÍ CENTRUM

Národně dopravní informační centrum (dále jen NDIC) je provozováno na základě rozhodnutí Vlády ČR č. 590 ze dne 18. 5. 2005 v souladu s ustanovením § 124 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. Úkolem centra je zpracování a využití telematických aplikací. Jedná se zejména o:

- kontroluje kvalitu a správnost předávaných dopravních informací a dat
- kontroluje předávání informací k jednotlivým napojeným orgánům, organizacím, institucím, osobám a subjektům, a v případě neplnění jejich povinností nebo metodického postupu řeší konkrétní problém
- v případě, že do systému přijdou souběžné informace o jedné události od více subjektů ze stejného místa, oblasti nebo úseku odpovídá za sjednocení této informace
- ve spolupráci s příslušnými subjekty provádí aktualizaci informace o události v závislosti na konkrétním vývoji situace v místě
- provádí ověřování neautorizovaných informací, případně jejich doplnění
- sleduje v celistvosti vývoj události až do jejího vyřešení a obnovení provozu
- poskytuje dopravní informace a dopravní data všem odběratelům, zajišťuje provoz systémů pro publikaci dopravních informací a dat provozuje dílčí aplikace a systémy

³ Optický kabel, satelitní přenos, wifi, případně jiný typ,

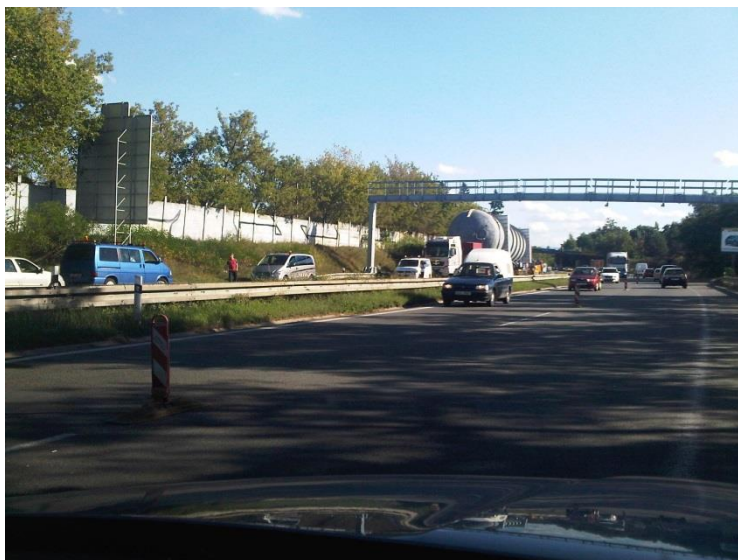
⁴ Pojem správce zde chápeme nejen jako reálně vykonávanou činnost, ale zejména jako pojem uvedený v § 4 z. č. 101/2000 Sb.

- vede a spravuje archiv historických dat a dopravních informací. NDIC nearchivuje osobní údaje a mimo vytyčené úkoly je nezpracovává. NDIC není vybaveno technologií, která by byla schopna rozlišit jednotlivé RZ vozidel, případně je vyhledávat.

3. TELEMATICKÉ APLIKACE

Kamerový systém napomáhá naplnit či samostatně naplňuje účel níže uvedených aplikací. Uvedené aplikace a jejich výstupy je možno zařadit mezi obecně prospěšné, které mají za úkol zejména snižovat různá zejména bezpečnostní rizika⁵. Jde pouze o přehled těch nejpodstatnějších aplikací:

- Sčítání dopravy a detekce kolon – jde o sběr dopravních dat včetně vyhodnotitelných dopravních dat z mýtných bran. Účelem systému je trvalé a nepřetržité sledování průměrné rychlosti vozidel, skladby dopravního proudu, hustoty a intenzity provozu v definovaném úseku. Výstupem jsou například dopravní informace o stupních provozu (1 až 5).



Zdroj: autoři

Obr. 1 - Foto mýtné brány

- Jednotný silniční meteorologický informační systém – zejména se využívá pro systém výstrahy a varování před nebezpečnými meteorologickými jevy či například varovné informace o oblačnosti a srážkách. Systém se aktualizuje každých 5-6 minut.
- Zařízení pro provozní informace od A do Z – jde o systém využívaný složkami Integrovaného záchranného systému (IZS) – systém podává informace o nehodách, haváriích a jiných mimořádných událostech – informace jdou cestou operačních dispečerů (Policie ČR, Hasičský záchranný systém, Zdravotnický záchranný systém apod.) - lze takto i poskytovat informace o možnostech příjezdu k mimořádné události atd. atd.
- Dohledový kamerový systém – je určen zejména pro správu a údržbu komunikací, je integrován do Národního dopravního centra. Vedlejším produktem je informování

⁵ Viz. též ustanovení § 124 odst. 3 z.č. 361/2000 b. O silničním provozu v platném znění

veřejnosti o dopravní situaci, uzavírkách, dopravních nehodách, případně mimořádných situacích, jak z pohledu meteorologických jevů, tak i z pohledu různých havárií.

- Páteří silniční kritická infrastruktura – plní se i preventivní úkoly v oblasti krizového řízení v souladu se zákonem č. 240/2000 Sb. O krizovém řízení v platném znění a ve směrnici Rady č. 2008/114/ES o určování a označování evropských kritických infrastruktur a o posouzení potřeby zvýšení její ochrany, s odkazem na přílohu č. 1-odvětví doprava.
- Liniové řízení provozu – na základě dat lze podle aktuálního stavu automaticky snižovat rychlost nebo měnit organizaci provozu, jde tedy o opatření ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu. Tato opatření mají i ekologický dopad neboť předcházejí dopravním kolonám.
- Proměnné dopravní značky a zařízení pro provozní informace – automaticky publikované informace o kritické události + se využívá 9 typů piktogramů
- Obecné informace – jde o souhrn informací ze všech nastíněných aplikací a jejich využití pro obecné informování.

4. PRÁVNÍ PŘEDPOKLADY

Zákon č. 361/2000 Sb. O silničním provozu v platném znění

Ustanovení § 124 odst. 3 zákona dává za úkol Ministerstvu nebo jím pověřené osobě, což je v tomto případě Ředitelství silnic a dálnic jakožto státní příspěvková organizaci zřízené Ministerstvem dopravy, zajistit informační povinnost ve vztahu k veřejnosti. Jde o zajištění informovanosti veřejnosti o situacích, které mají vliv na provoz na pozemních komunikacích, zejména v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na těchto komunikacích. Je zde taktéž určen okruh osob, které jsou přímo povinny uvedené informace poskytovat.

K tomuto ustanovení byl vydán prováděcí předpis č. 3/2007 Sb. O celostátním dopravním informačním systému. Prováděcí předpis vymezuje v § 1 odstavec a) až r) informace, které mají vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Využití kamerového záznamu je v tomto ohledu oprávněné, neboť nelze jiným způsobem některé informace zajistit.

Zákon č. 240/2000 Sb. O krizovém řízení v platném znění,

Do uvedeného zákona byla zapracována Směrnice Rady 2008/114/ES o určování a označování evropských kritických infrastruktur a o posouzení potřeby zvýšit jejich ochranu. Dle přílohy č. 1 část II Doprava, bod 5 je silniční doprava považována za odvětví Evropské kritické infrastruktury (dále jen EKI). V žádném případě se nejedná o kompletní silniční síť, ale o vybrané páteří komunikace. Tato myšlenka je obsažena zejména v ustanovení § 2 písm. g) a h) zákona o krizovém řízení.

Ačkoliv z výčtu právních předpokladů vyplývá, že provoz kamerového silničního dohledového systému registrační povinnosti nepodléhá, tak jak má na mysli ustanovení § 18 odst. 1 z.č. 101/2000 Sb., nezbavuje to správce a zpracovatele povinností při ochraně osobních údajů a zásad pro práci s osobními údaji. Zejména se jedná ustanovení §§ 5, 9, 11, 13 z.č. 101/2000 Sb. Musí být tedy provedena všechna opatření, zejména, aby nebylo možno

osobní údaje žádným způsobem zneužít, vyloučit přístup neoprávněných osob k těmto údajům.

Získané osobní údaje nelze využít pro jiné účely, než na které existují zákonná zmocnění, které vyplývají ze z.č. 361/2000 Sb. a to § 124 odst. 3, dále ze z.č. 240/2000 Sb., směrnice Rady Evropy 2008/114/ES a z Nařízení vlády ČR č. 590 ze dne 18.5.2005.

Jak však bude dále na konkrétních příkladech uvedeno, není tento předpoklad zcela pravdivý.

4.1 Různé režimy práce silničního kamerového dohledového systému

Kamery silničního dohledového systému (též kamery na trase) pracují ve dvou různých režimech.

4.1.1 Režim A

V tomto režimu všechny kamery na trasách plní pouze funkci dodávek informací pro telematické aplikace. Jedná se zejména o sledování hustoty silničního provozu, výpočty doby jízdy či zjišťování povětrnostních podmínek. Navíc je systém schopen identifikovat pomalu jedoucí vozidlo do 30km/h a upozornit na něj, RZ však identifikovat neumí. Podle aplikace právní normy nejde v tomto režimu provozu o zpracování osobních údajů, neboť z pohledů kamer nelze rozeznat konkrétní znaky, které by měly charakter osobního údaje. Pohledy kamer lze přepínat na předem nastavené pozice (konkrétní pohledy), kdy jde vždy o maximálně 5 přednastavených pozic.



Zdroj: ŘSD ČR

Obr. 2 - Typický záběr silničního kamerového dohledového systému využívaný pro telematické aplikace. Nezachycuje žádné detaily, nelze přímo ani nepřímo identifikovat subjekt údajů. Nepodléhá režimu zpracování osobních údajů.



Zdroj: ŘSD ČR

Obr. 3 - Stejně parametry jako u záběru č. 1, monitoruje situaci před vjezdem do tunelu a po výjezdu z tubusu. Nepodléhá režimu zpracování osobních údajů.



Zdroj: ŘSD ČR

Obr. 4 - Názorný příklad zjištění dopravní nehody (Nelze identifikovat účastníky nehody jejich zdravotní stav ani jiné subjekty. Nepodléhá režimu zpracování osobních údajů)

4.1.2 Režim B

Tento režim nastává v okamžiku, kdy ovládání konkrétní kamery převezme buď operátor dispečinku konkrétního pracoviště, operátor NDIC Ostrava, či jiná oprávněná osoba v rámci ŘSD, případně příslušník Policie České republiky pracovně zařazený na společném dispečinku. Jediným pracovištěm společného dispečinku ŘSD a PČR je v rámci České republiky pracoviště na SSÚD Rudná, které má na starost i pražský okruh⁶. Za převzetí

⁶ Zejména část okruhu mezi propojením dálnic Praha – Brno x Praha - Plzeň

ovládání kamery je považován okamžik, kdy na základě manuálního použití joysticku nebo programové aplikace přímo na obrazovce konkrétního ovládacího prvku se kamera jakýmkoliv způsobem odchýlí od pevně nastavených pozic. V režimu B je možno kameru otočit a přiblížit natolik blízko, že je schopna zejména:

- rozpoznávat registrační značky (dále jen RZ) všech vozidel a to nejen odstavených, ale i jedoucích,
- zachytit podobu osob pohybujících se na dálničním nebo silničním tělese,
- rozpoznat nápisy na jednotlivých vozidlech,
- u některých z kamer systému monitorovat prostor v nejbližším okolí pomocných technických budov (PTO), které jsou umístěny zejména u vjezdů do tubusů tunelů, a plnit tak bezpečnostní funkci při ochraně majetku státu,
- za určitých okolností, rozpoznat závažnost dopravní nehody, včetně následků na zdraví (kamerový systém je v tomto režimu),
- zjistit závažnost úniku chemických látek, požáru apod.

Při ukončení práce s mechanickým ovládáním kamery by se měla ovládaná kamera vrátit po přednastaveném časovém limitu do jedné z pevně nastavených pozic v režimu 1 až 5. V reálném provozu však tato zpětná funkce u některých kamer nebyla funkční.



Zdroj: ŘSD ČR

Obr. 5 - Odstavená vozidlo po výjezdu z tubusu tunelu. Je zřetelná RZ – dle metodiky je RZ do 7,5 T osobním údajem. Při dalším přiblížení by šlo rozlišit i fyziologické znaky osoby.

Podléhá režimu zpracování osobní údajů.



Zdroj: ŘSD ČR

Obr. 6 - Výjezd z tubusu tunelu v noční době. Stejně jako záběr č. 4. Kamera není stále v maximálním možném přiblížení.

Práce v režimu **B** (podle zákona č. 101/2000 Sb.) - v případě, že jakákoliv kamera zařazená do systému silničního dohledového systému přejde do režimu **B**, přechází do režimu zpracování osobních údajů ve smyslu zákona č. 101/2000 Sb. (dále jen Zákona). Toto tvrzení lze uplatnit i přes tu skutečnost, že pokud dojde k malému vychýlení od přednastaveného režimu pozic 1 až 5, nedochází již v tomto okamžiku striktně ke 100% naplnění podmínek pro zpracování osobních údajů. Hranice však musí být stanovena co nejpřesněji. Ideálním stavem je stanovit hranici přesně na přechodu mezi režimem A a režimem B. Definování podle jiného parametru nebo parametrů je nereálné a přinášelo by s sebou velké množství nejednoznačných výkladů a sporů.

Práce s kamerovým systémem v režimu B je tedy nutné označit jako zpracování osobních ve smyslu zákona o ochraně osobních údajů č. 101/2000 Sb. Je zde zcela jistě naplněna definice osobního údaje, kdy za osobní údaje musíme považovat jakoukoliv informaci týkající se určeného nebo určitelného subjektu údajů. Subjekt údajů se považuje za určený nebo určitelný jestliže lze subjekt údajů přímo či nepřímo identifikovat zejména na základě čísla, kódu nebo jednoho či více prvků, specifických pro jeho fyzickou, fyziologickou, psychickou, ekonomickou, kulturní nebo sociální identitu⁷. Při naplnění byť jedné z podmínek definice je zde pak dána registrační povinnost ve smyslu § 16 odst. 1 z. č. 101/2000 Sb.

4.2 Citlivé osobní údaje

Za určitých podmínek, zřejmě ve zcela výjimečných případech, by mohlo dojít k zachycení citlivých údajů např. ve spojení se zjišťováním následků dopravní nehody, kdy by mohl být zjištěn osobní údaj vypovídající o zdravotním stavu subjektu údajů⁸. Bude bezpochyby nutné zvážit, zda je takové zpracování osobních údajů vůbec přípustné, a to s ohledem na ustanovení § 9 Zákona. Citlivé údaje je ve smyslu zákona možno zpracovávat

⁷ viz. ustanovení § 4 písm. a) zákona č. 101/2000 Sb.

⁸ viz. ustanovení § 4 písm. b) zákona č. 101/2000 Sb.

pouze se souhlasem subjektu údajů, a to až na výjimky uvedené v tomto ustanovení Zákona. V tomto konkrétním případě by mohlo eventuálně dojít k nahodilému zpracování citlivých údajů. Jako výjimku z této zásady by šlo použít ustanovení § 9 písm. b), neboť se jedná o zpracování, které lze charakterizovat: „*je to nezbytné v zájmu zachování života nebo zdraví subjektu údajů nebo jiné osoby nebo odvrácení bezprostředního závažného nebezpečí hrozící jejich majetku, pokud není možno jejich souhlas získat zejména z důvodu jejich fyzické, duševní či právní nezpůsobilosti, v případě, že je nezvěstný nebo z jiných podobných důvodů.*“⁹ Uvedené ustanovení umožňuje demonstrativní výčet možností zpracování osobních údajů bez souhlasu subjektu údajů v případě, že chráněným zájmem je život nebo zdraví subjektu údajů nebo hrozí závažné nebezpečí na majetku. Reálné využití je ze všech možností uvedených v ustanovení § 9 Zákona popisovanému účelu nejbližší. V tomto případě je nutno pracovat i s pojmem nahodilost v návaznosti na další zpracování. Norma, tedy Zákon, pojem nahodilost nikterak nedefinuje, proto bude nutno vycházet z aplikační praxe. Neexistence definice nebo výčet charakteristik tohoto pojmu nám dává stav neurčitosti, a to za podmínky, kdy se jedná o charakteristiku jednání, která je důvodem k vyloučení z působnosti Zákona. V odborné literatuře¹⁰ se pojem nahodilost vysvětluje jako opak pojmu shromažďování. Shromažďování je definováno v § 4 písm. f) Zákona jako systematický postup, jehož cílem je získání osobních údajů za účelem jejich dalšího uložení na nosič informací pro jejich okamžité nebo pozdější zpracování. K tomu je nutno se vypořádat ještě s pojmem zpracování¹¹. Definice zpracování mezi jednu z forem zpracování řadí i uchovávání osobních údajů. Uchovávání osobních údajů je pak i pouhé uložení záznamu obrazu na nosiči informací, aniž by se s ním dále prováděla jakákoliv operace a tento záznam by byl po uplynutí doby nebo naplnění záznamového zařízení zlikvidován přepisem jiné obrazové informace.

Z výše uvedeného je nepochybné, že jakékoliv zpracování citlivých osobních údajů je krajně problematické. Musíme vždy posuzovat, zda zásah do práv osob může být v daném konkrétním případě natolik invazivní, aby byl odůvodnitelný stanoveným účelem zpracování. I přes to, že struktura Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) a ani Národní dopravní informační centrum (NDIC) nejsou součástí Integrovaného záchranného systému (IZS)¹², dochází zde k předávání konkrétních informací při řešení závažných dopravních nehod, havárií nebo jiných mimořádných událostí přímo GŘ Hasičského záchranného sboru¹³. Zcela nepochybně včasné předávání informací ve směru k IZS „*má za účel sloužit k ochraně vysoce důležitých zájmů jako je život nebo zdraví a přehnané lpění na preciznosti a zkoumání, zda už se*

⁹ Věta první § 9 písm. b) zákona č. 101/2000 Sb.

¹⁰ Např.: Bartík, V., Janečková, E.: *Zákon o ochraně osobních údajů s komentářem*, Olomouc, ANAG, 2010, s. 26

¹¹ Definuje jej § 4 písm. e) zákona č. 101/2000 Sb.

¹² Ve smyslu zákona č. 239/2000 Sb. § 4 odst. 1 jsou základními složkami IZS: Hasičský záchranný sbor, jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí krajem poskytovateli zdravotnické záchranné služby a Policie ČR. Ve smyslu § 4 odst. 2 jsou za ostatní složky IZS považovány: vyčlenění síly a prostředky ozbrojených sil; ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory; ostatní záchranné sbory; orgány ochrany veřejného zdraví; havarijní, pohotovostní, odborné a jiné složky; zařízení civilní obrany; neziskové organizace a sdružení občanů, které lze využít k záchranným a likvidačním pracím.

¹³ Bude popsáno v části Národní dopravní informační centrum

*skutečně jedná o nezbytnost, by mohlo mít i fatální důsledky*¹⁴. Uvedené stanovisko je zcela v souladu s bezpečnostní praxí, kdy při řešení vážných dopravních nehod a jiných havárií rozhoduje o životě, zdraví osob nebo výši následků včasná a co nejkonkrétnější informace. Je možné se při této argumentaci opřít i o názor publikovaný v odborném časopise „Právní rozhledy č. 19/2006“. Autor příspěvku¹⁵ argumentuje obdobně, kdy možnost zpracování citlivých osobních údajů v souvislosti s ochranou života nebo zdraví vykládá jako souvislost mezi životně důležitými zájmy a faktickou nebo právní nezpůsobilost subjektu udělit souhlas, tedy jako potřebnost.

Účelem silničních dohledových kamerových systémů zcela nepochybně není zpracovávat citlivé osobní údaje. Musí se však počítat s tou okolností, že za určitých okolností k tomu může dojít. Správce nebo zpracovatel osobních údajů pak musí zabezpečit, aby tyto citlivé osobní údaje byly využity pouze pro záchranu života či zdraví, nebo majetku, tedy aby sloužily pouze jako přesné, konkrétní a rychlé informace pro složky Integrovaného záchranného systému. To je jediná možnost, kdy lze takovéto zpracování a využití citlivých údajů obhájit. Pod tuto možnost je možné zařadit využití záznamů jako důkazní materiál pro soudní řízení. Jakákoliv jiná možnost zpracování citlivých osobních údajů je vyloučena a je nepochybně spojena s rizikem uložení sankce.

5. DISPEČINK KAMEROVÉHO SYSTÉMU SSÚD RUDNÁ

5.1 Popis pracoviště

V rámci provozu se jedná o režimové pracoviště s omezeným přístupem osob. Možnost vstupu „cizích“ osob je možný pouze v doprovodu oprávněného pracovníka a každý takovýto vstup je předepsaným způsobem zaznamenáván.

Na pracovišti je pouze prostorovým uspořádáním „oddělena“ část pro dispečery ŘSD a policisty PČR. Na čelní stěně jsou umístěny různě velké ploché obrazovky, kde lze sledovat provoz na vyčleněném úseku. Počet kamerových pozic a počet obrazovek není totožný. Přednostně jsou na obrazovkách nastaveny „problémové úseky“.

5.2 Oblast dohledu

Pracoviště dispečinku SSÚD Rudná má dohled nad těmito komunikacemi:

- úsek silničního obchvatu hl. m. Prahy tzv. Pražský okruh obousměrně mezi dálnicemi směr Brno a směr Plzeň v délce 26,4 km
- úsek dálnice D5 Praha – Plzeň mezi 0,0 až 4,2 km - obousměrně
- úsek dálnice D1 Praha – Brno mezi 0,0 až 21 km - obousměrně
- výpadek Strakonická na křížení s Lochkovským mostem – 10 km R4
- rychlostní komunikace R 6 - Karlovarská na 2,9 km a 5,9 km – obousměrně
- kamerové systémy v tunelu Lochkov a v tunelu Cholutice

Kamery uvedené pod body a) až e) mohou pracovat v režimu A nebo v režimu B. Při práci v režimu B mají tyto kamery dosah dohledu cca 2 km. Za neztížených podmínek jsou

¹⁴ Bartík, V., Janečková, E.: *Zákon o ochraně osobních údajů s komentářem*, Olomouc, ANAG, 2010, s. 119

¹⁵ Šalamoun M.: *Právní regulace nakládání s citlivými údaji*. s. 697

schopny identifikovat RZ vozidel, číst nápisy na plachtách vozidel, na dveřích vozidel, včetně firemních označení na dveřích vozidel, a za určitých podmínek zachytit i obličej osoby. Část kamer na trasách má za úkol i ochranu majetku státu, kdy monitorují pomocné technické objekty (PTO). PTO jsou umístěny před vjezdy do tunelů z obou stran. V PTO je umístěno záložní středisko pro řízení provozu na trase. Pro zajištění chodu je zde diesel agregát, server a další vybavení¹⁶.

5.3 Kamery v tunelech

Kamery v tunelech, uvedené pod bodem f), nelze mechanicky ovládat, jsou přednastavené na dané funkce:

- průjezdní kamery – dávají telematickou informaci, nejsou schopny identifikovat RZ ani osoby, detekují pohyb pomalu jedoucího vozidla do 30 km/h
- hlásky SOS
- propojky (únikové trasy) – prostup je vzduchotěsný, tento prostor má vlastní vzduchovou ventilaci, je zde možnost příjezdu techniky

Kamery, které jsou určeny na monitorování hlásek SOS a propojky, tedy únikové trasy, jsou v základním režimu provozu kamerami průjezdními. Pouze pokud dojde k situaci, kdy někdo použije hlásku SOS, nebo se otevřou dveře propojky, konkrétní kamera v systému se otočí na místo pohybu, zjistí se stav a kamera se následně vrátí do původního nastavení.

V tunelových tubusech směrem od dálnice D5 na D1 je v tunelu Lochkov umístěno 23 kamer, v tunelu Cholupice 30 kamer. V opačném směru je v Cholupickém tunelu 29 kamer a v Lochkovském tunelu 24 kamer. Hlavním účelem těchto kamer je sledovat hustotu provozu, okamžité zjištění dopravní nehody a okamžitá lokalizace požáru a jeho šíření.

5.4 Práce operátorů

Základní náplní práce operátorů je sledovat hustotu provozu, registrovat a okamžitě reagovat na dopravní nehody, změny jízdnic a meteorologických podmínek, mimořádné události, vytváření kolon, neprůjezdnost, registrovat předběžné události, plánované uzavírky, zvláštní režim zimního provozu a předávat hlášení na NDIC telefonicky nebo mailem. Počet kamerových pozic a počet obrazovek není totožný. Přednostně jsou na obrazovkách nastaveny “problémové úseky“. Pracoviště může pracovat v systému režimu A i B.

6. CHARAKTERISTIKA PRACOVIŠŤ NA SSÚD A SSÚR

6.1 Rozsah dohledu

Rozsah dohledu je v podstatě totožný se spravovaným úsekem.

6.2 Využitelnost kamerového systému

Silniční kamerový dohledový systém je využíván v průběhu celého roku. Daleko intenzivnější využití je v zimních měsících, kdy jsou zřizovány trvalé zimní dispečinky.

¹⁶ Umístění PTO je u různých tunelů řešena odlišně, např. u tunelu Valík na obchvatu Plzně D5 je jeden PTO ve od Rozvadova. Účelem zde není popsat všechna pracoviště, ale pouze naznačit systém.

Kamerový systém je využíván zejména k informacím o hustotě provozu, k sledování povětrnostních podmínek a k dalším již popsáním účelům. Je také přínosný při nahlášené nebo zjištěné dopravní nehodě, ať již se o ní na pracovištích spadající pod systém ŘSD dozvěděli z jakéhokoliv zdroje. Pokud je to možné, přiblíží se místo nehody za účelem upřesnění informací PČR nebo k rozhodnutí, jaká technika ze střediska bude na místě nehody potřebná¹⁷. Pracoviště jsou schopna pracovat s kamerovým systémem v rozsahu činnosti A i B.

6.3 Národní dopravní informační centrum

Národní dopravní informační centrum (dále jen NDIC), sídlí na adrese Slovenská 1142/7, Ostrava a to ve 4. patře objektu. Jedná o společný objekt s SSÚD č. 23 Ostrava. Pracoviště organizačně spadá pod úsek generálního ředitele „*Odboru silniční databanky a NDIC*“.

NDIC bylo vybudováno v rámci realizace „*Jednotného systému dopravních informací*“ (dále jen JSDI) pro ČR. Projekt je realizován na základě právních předpisů¹⁸. Jedná o společný projekt Ministerstva dopravy, Ministerstva vnitra, Ředitelství silnic a dálnic ČR a dalších orgánů, institucí zejména veřejné správy, jako jsou:

- Policie ČR, Hasičský záchranný sbor ČR, Celní správa, obecní a městské policie,
- silniční správní úřady všech úrovní,
- vlastníci, správci a provozovatelů inženýrských sítí, tunelů, telematických systémů a informačních systémů v dopravě,
- dopravci a přepravci nadměrných nebo nebezpečných nákladů.

Práce operačního střediska NDIC je nepřetržitá, pracoviště je režimové s kontrolou vstupu. Cizí osoby zde nemají volně přístup. Přístup je možný pouze s oprávněnou osobou a za předem dohodnutých podmínek nebo za konkrétním účelem. Vstup a odchod cizích osob je zaznamenáván.

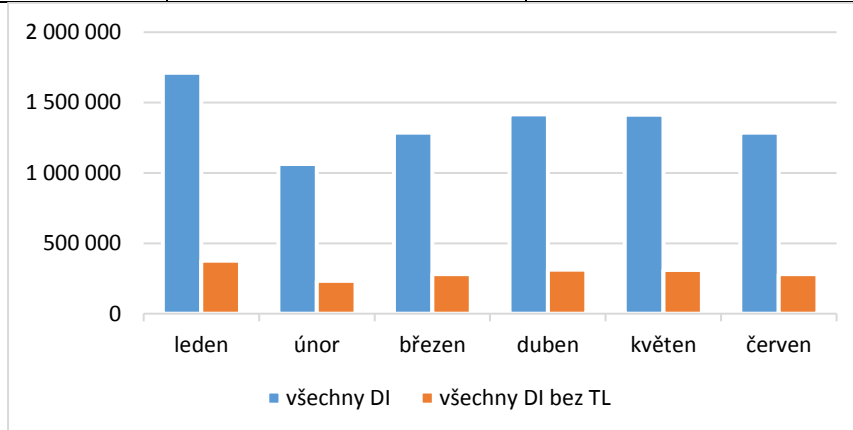
V následující Tab.1 a grafu 1 je zpracována statistika ve spojení s běžnými kamerovými systémy. Jedná se o počet odeslaných zpráv na Dopravní portál za období 1.1.2015 - 30.6.2015. Pro přehlednost jsou uváděny dva typy údajů - všechny DI (dopravní informace) a všechny DI bez TL (TL=stupně dopravy). Je zpracováno období 1. pololetí 2015, ale v předcházejících letech byla situace velmi obdobná.

¹⁷ Obdobně platí u odstavených vozidel, poruch kamionů, ležících překážek na komunikačním svršku atd.

¹⁸ Nutno zmínit minimálně usnesení Vlády ČR č. 590 ze dne 18.5.2005 o realizaci Jednotného systému dopravních informací pro ČR, §124 odst. 3 z. č. 361/2000 Sb., prováděcí vyhlášku o celostátním dopravním informačním systému č. 3/2007 Sb. a další právní normy

Tab. 1 - Počet odeslaných zpráv na Dopravní portál za 1.1.2015 - 30.6.2015

2015	všechny DI	všechny DI bez TL
leden	1 711 943	375 664
únor	1 062 978	233 257
březen	1 286 203	282 241
duben	1 416 295	312 635
květen	1 414 823	310 465
červen	1 286 203	282 241



Zdroj: Autoři

Graf. 1 - Počet odeslaných zpráv na Dopravní portál za 1.1.2015 - 30.6.2015

6.3.1 Běžná činnost NDIC¹⁹

Na středisko je v současné době sveden záběr více jak z 500-ti kamer na trasách. Operátoři NDIC nemají v popisu práce tyto pozice neustále sledovat a reálně to není ani možné. Při zahájení směny, tedy ráno nebo večer jsou na obrazovkách v operačním středisku přednastavena riziková místa, která jsou definována buď na základě konkrétní situace (např. dopravní nehoda) nebo na základě předběžných informací (uzavírka, převoz nadměrného nákladu apod.). Všechny tyto informace jsou uvedeny v informačním portále.

V rámci běžné činnosti je zpracováváno v systému „databáze dopravních událostí“ až 1 tis. dopravních informací v různém stupni rozpracování. A tyto informace se týkají všech komunikací na celém území ČR, tedy nikoliv pouze těch, které jsou pokryty silničním kamerovým dohledovým systémem. Režim práce je opět možný v systému A i B.

6.3.2 Práce s obrazovými informacemi

V rámci JSDI jdou informace z kamerových systémů po ose kamera – pracoviště SSÚD²⁰ -NDIC-www.dopravniinfo.cz - přístup jiných subjektů na základě oprávnění.

6.3.3 Přístup GŘ Hasičského záchranného sboru ČR

Videokonference - na žádost Generálního ředitelství záchranného hasičského sboru lze vyvolat videokonferenci, kdy oprávněná osoba z GŘ HZS si může v rámci videokonference prohlédnout záběry z místa dopravní nehody, z místa mimořádné události, včetně tunelů, a to

¹⁹ Dne 19.11.2011 byla vydána metodická pomůcky „Metodika práce operátorů NDIC“

²⁰ nebo SSÚRS

za účelem provést co nejefektivnější zásah na místě události za účelem záchrany života nebo zdraví nebo odvrácení následku ve formě hmotné škody. Záznamy nelze přeposlat a je možno je shlédnout pouze v rámci této videokonference.

6.3.4 Přístup TV médií

K obrazovým informacím mají přístup TV média. Přístup je možný pouze po zadání přístupového hesla, které je možno přidělit nebo vytvořit pouze na základě smluvního vztahu. Přístup TV je v systému on-line a to bez ohledu, zda je konkrétní kamera v režimu A nebo v režimu B. Přístup znamená, že médiím je umožněn náhled na reálný záběr a reálný provoz, v reálném čase. Média nemají přístup k uloženým informacím. Přístup médií je zpětně auditovatelný.

6.3.5 Přístup veřejnosti přes www.stránky

JSDI má mimo jiné za úkol informovat veřejnost. Informování veřejnosti probíhá přes volně přístupný portál www.dopravniinfo.cz. Na těchto www stránkách je jednou z aplikací záložka „kamery“. Přes tuto záložku se uživatel dostane ke statickému obrázku všech kamer v systému JSDI. Obraz z kamery se může změnit až po opuštění konkrétní kamery a zpětném návratu na stejnou kameru. U některých kamer je doba změny záběru i v řádech několika málo minut, u jiných v řádu několika desítek vteřin. Uživatel vidí opět záběr, podle toho kam je kamera směřována a to bez ohledu na to, zda jde o režim A nebo B. Běžný uživatel internetu není schopen si snímky z kamer stáhnout.

6.4 Rizika vyplývající z provozu silničního kamerového dohledového systému

6.4.1 Různé režimy práce

Pokud jsou kamery v režimu A nepodléhá tento režim práce registrační povinnosti²¹ ve smyslu § 16 Zákona. S ohledem na tu skutečnost, že v základním režimu (A) provozu silničního dohledového kamerového systému nelze ze záběrů vyčíst žádný údaj, který by měl povahu osobního údaje, nejedná se o operace v režimu zpracování osobních údajů ve smyslu Zákona. Úřad pro ochranu osobních údajů se k této otázce ve svém oznámení nevyjadřoval a to z toho důvodu, že podání neobsahovala relevantní informace k posouzení této okolnosti.

²¹ Vyjádření ÚOOÚ Zn: REG-7863/10 (004) ze dne 2.9.2011

Činnost kamerového systému v režimu B zcela nepochybně podléhá registrační povinnosti. Záběry z kamer jsou schopny minimálně zachytit RZ vozidel a za určitých okolností i podoby osob. S ohledem na definici osobního údaje dle § 4 odst. A) zákona se jedná o režim práce spadající do působnosti zákona o ochraně osobních údajů. Nelze však zcela vyloučit, že ÚOOÚ rozhodne o tom, že jsou dány podmínky pro liberaci²² registrační povinnosti, avšak ostatní povinnosti související se zpracováním osobních údajů musí být zachovány.

6.4.2 Prostupy kamerových záběrů do médií a na internetový portál

Na základě zjištěných informací a osobního šetření na různých součástech ŘSD a NDIC jsme došli k závěru, že hrozí možné úniky osobních údajů do médií. Za zcela sice velmi výjimečných, ale konkrétních podmínek může dojít i k prostupu citlivých údajů. Za situace, že se oprávněný uživatel (TV stanice) přihlásí pod svým přístupovým oprávněním do nabídky on-line sledování kamer, může nastat stav, kde je konkrétní kamera v režimu B. Dochází k zoomování záběru buď na odstavené vozidlo na dálničním či jiném silničním svršku, nebo na místo havárie, dopravní nehody apod. Pak může dojít k situaci, že se tyto záběry dostanou do „živého“ vysílání, případně nelze vyloučit, že dojde k nahrání záběru na straně médií.

Musíme připustit, že jde na první pohled pouze o teoretickou možnost. Muselo by zároveň dojít k časové souhře náhodných činitelů. Z provedené analýzy tiskových zpráv, TV reportáží, ale zejména vzorců možného chování, včetně nejčastějších motivací, se dá předpokládat, že k takovým únikům dat²³ již dochází a v budoucnosti bude docházet stále častěji. Pokud média zjistí, že za určitých podmínek je možno získat přímo přes vlastní přístup exkluzivní záběry různých událostí, dojde s velkou pravděpodobností k tipování událostí a k jejich stahování právě z on-line přístupů.

Ve vztahu k informačnímu portálu www.doprviinfo.cz se jedná o okolnost nepřipustnosti prostupu některých typů pohledů na veřejný portál.

6.4.3 Selhání lidského faktoru

Pod tímto pojmem rozumíme situaci, kdy v naprosté většině případů zaměstnanec poruší své pracovní povinnosti, případně se zapojí nebo sám provádí trestnou činnost ke škodě zaměstnavatele. K tomuto stavu dochází zejména pod vlivem kriminální motivace. Nejčastější kriminální motivace je hmotný zisk, osobní msta, domnělé nebo reálné poškození práv zaměstnance ze strany zaměstnavatele. V podmínkách silničního kamerového dohledového systému může být tato motivace naplněna prodejem exkluzivních záběrů z dopravních nehod, mimořádných událostí či způsob řešení dopravních přestupků VIP osob ze strany různých bezpečnostních složek.

Selhání lidského faktoru je pravděpodobnější zejména za podmínek, kdy:

- nejsou stanovena jasná pravidla,
- nejsou zviditelňovány platné předpisy,
- neexistují sankce,

²² Zproštění

²³ Osobních údajů

- je snadný přístup k předmětu zájmu,
- neexistuje omezování podnětů ve formě předcházení sporům a omezování pokusů.

Na jednotlivých pracovištích SSÚD je z tohoto pohledu situace velmi odlišná. Nikde však nebyl zjištěn ideální stav.

ZÁVĚR

V tomto článku je popsána skutečnost, že tvorba informačních dopravních systémů není pouze otázkou technického řešení. V článku je zhodnocena využitelnost systému, který byl vytvořen k naplnění povinnosti dané právní normou, tedy Zákonem. Uvedený systém má však konkrétní bezpečnostní nedostatky, které se týkající působnosti zákona č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů. Je proto důležité poukázat na tu skutečnost, že nepostačí pouze nastavit technické parametry, tak aby vyhovovaly podmínkám zadání a předpokládaným nebo požadovaným cílům využití. Při tvorbě jakýchkoli systémů je nutné mít vždy na paměti i otázky bezpečnosti systémů a rizik z jejich provozu vyplývajících. Mezi tato rizika řadíme i rizika možného postihu zejména za správní delikty. Problematická část tvorby systémů nespočívá v samotných technologiích. Naprostá většina z nich splňuje požadavky bezpečnostního standardu, který se odvíjí od § 7 vyhl. NBÚ č. 523/2005 Sb²⁴. Problematická část je aplikace systémů, jejich nastavení a možná i nutnosti omezení technických možností²⁵ využívaných technologií.

I při maximální snaze o optimální řešení a ani při využití odpovídajícího stupně odbornosti není nikdy bezpečnostní riziko postaveno na nulovou úroveň. Takový stav neexistuje. Proto bezpečnost systémů a jejich provozu musí být vždy řešena takovým způsobem, aby možná rizika se pohybovala pouze v oblasti tzv. zbytkového rizika, což je stav, který je na úrovni akceptovatelnosti. Konkrétně v oblasti ochrany a zajištění bezpečnosti osobních údajů (odpovědnost za správní delikt) lze tento stav definovat tak, že lze prokázat maximální úsilí, které bylo možno požadovat, aby k porušení právní povinnosti nedošlo.

Při posuzování možností a využitelnosti silničního kamerového dohledového systému je zřejmé, že možnosti využití systému jsou oproti současnému stavu daleko větší. Bylo by vhodné zvážit, zda by nebylo možno uvedený kamerový systém v budoucnu využívat v širší míře pro potřeby IZS.

V současné době sice existuje možnost, aby prvek IZS mohl získat určité informace k určité konkrétní události. Než však tuto informaci získá, musí dojít k určitému dílčímu procesu (žádost, propojení...). To sebou nese určitou časovou prodlevu. Tato časová prodleva však může rozhodnout o rozsahu následků na majetku, zdraví, ale zejména na životech. Zcela konkrétně půjde o situace při vážných a hromadných dopravních nehodách nebo při požárech v tunelových tubusech. Zde rychlost přesné informace hraje mnohdy rozhodující roli z pohledu rozsahu následků.

²⁴ Ve znění změny uvedeného předpisu č. 453/2011 Sb.

²⁵ Článek se nezabývá nastavením např. režimových opatření

Jsme přesvědčeni o tom, že by bylo vhodné příslušným procesem přiřadit silniční dohledový kamerový systém jako pomocný technický systém k využití složkami IZS při plnění jejich úkolů. Samozřejmě za striktně daných podmínek.

POUŽITÁ LITERATURA

- (1) RAK R., MATYÁŠ V., ŘÍHA Z. *Biometrie a identita člověka ve forezních a biometrických aplikacích*, Praha, Grada, 2008, ISBN: 978-80-247-2365-5.
- (2) Zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů.
- (3) Usnesení Vlády ČR č. 590 ze dne 18.5.2005 o realizaci Jednotného systému dopravních informací.
- (4) *Provozování kamerových systémů*, Metodika pro plnění základních povinností ukládaných zákonem o ochraně osobních údajů, Praha ÚOOÚ, 2012, ISBN: 978-80-210-6017-3.
- (5) Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu.
- (6) Zákon č. 240/2000 Sb. o krizovém řízení.
- (7) Směrnice Rady Evropy 2008/114/ES.