

**POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**2022**

**Jiří Trnka**

**POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE**

**Fakulta bezpečnostně právní**

**Katedra policejních činností**

**Systém objektivní odpovědnosti v České republice  
a zahraničí**

**Bakalářská práce**

**The System of Strict Liability in the Czech Republic and Abroad**

**Bachelor thesis**

**Vedoucí práce:**

**pplk. Mgr. Jindřich Komárek, Ph.D.**

**Autor práce:**

**Jiří Trnka**

**Praha**

**2022**

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že předložená práce na téma Systém objektivní odpovědnosti v České republice a zahraničí, je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Okříškách 16. 2. 2022

Jiří Trnka

## **Poděkování**

Rád bych tímto poděkoval panu pplk. Mgr. Jindřichu Komárkovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady, věcné připomínky a trpělivost při zpracování mé bakalářské práce.

## **Anotace**

Bakalářská práce pojednává o problematice objektivní odpovědnosti provozovatele motorového vozidla ve vztahu k dopravním přestupkům. Práce obsahuje rozbor samotného institutu objektivní odpovědnosti v oblasti přestupků provozovatele motorového vozidla, včetně analýzy související zákonné úpravy obsažené v zákoně o silničním provozu a nastínění postupu správních orgánů v souvislosti s vymáháním práva ve správním řízení. Závěrečná část práce je věnována fungování systému objektivní odpovědnosti ve vybraných zemích. Za přínos práce pro praxi lze považovat porovnání jednotlivých systémů, jejich efektivity v oblasti vymáhání práva a autorem navržená opatření ke zefektivnění daného systému v České republice.

## **Klíčová slova**

Objektivní odpovědnost, provozovatel, přestupek, protiprávnost, správní orgán, správní řízení, zákon.

## **Annotation**

The bachelor thesis deals with the issue of objective liability of the motor vehicle operator in relation to traffic offenses. The thesis contains an analysis of the institute of strict liability in the field of motor vehicle operator offenses, including an analysis of the related legislation contained in the Road Traffic Act and an outline of the procedure of administrative authorities in connection with law enforcement in administrative proceedings. The final part of the work is devoted to the functioning of the system of strict liability in selected countries. The comparison of individual systems, their effectiveness in the field of law enforcement and the measures proposed by the author to streamline the given system in the Czech Republic can be considered as a benefit of work for practice.

## **Keywords**

Objective liability, operator, misdemeanor, illegality, administrative body, administrative proceedings, law.

## OBSAH

ÚVOD.....	7
1 CÍL A METODIKA PRÁCE.....	9
1.1 Cíl práce .....	9
1.2 Metodika práce .....	9
2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ .....	10
2.1 Právní odpovědnost .....	10
2.2 Protiprávnost.....	11
2.3 Přestupek.....	12
2.3.1 Objekt přestupku.....	14
2.3.2 Objektivní stránka přestupku .....	14
2.3.3 Subjekt přestupku .....	15
2.4 Vlastník a provozovatel .....	16
2.5 Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla.....	17
3 OBJEKTIVNÍ ODPOVĚDNOST V ČESKÉ REPUBLICE.....	18
3.1 Zavedení objektivní odpovědnosti .....	19
3.2 Změna v promlčecí době.....	21
3.3 Automatizované systémy .....	21
3.3.1 Stacionární a úsekové radary.....	23
3.3.2 Kamerové systémy na semaforech .....	26
3.3.3 Kamerové zabezpečení železničních přejezdů.....	27
3.3.4 Speciální kamerová vozidla.....	29
3.3.5 Vysokorychlostní vážení vozidel.....	31
3.4 Postup orgánů veřejné moci.....	33
3.5 Vliv zavedení objektivní odpovědnosti na BESIP.....	35
4 OBJEKTIVNÍ ODPOVĚDNOST VE VYBRANÝCH ZEMÍCH.....	39
4.1 Objektivní odpovědnost na Slovensku.....	39
4.2 Objektivní odpovědnost v Rakousku .....	41

4.3	Objektivní odpovědnost v Polsku .....	44
4.4	Objektivní odpovědnost v Německu .....	45
5	OBJEKTIVNÍ ODPOVĚDNOST V KONTEXTU MEZINÁRODNÍHO PRÁVA.....	47
5.1	Rozsudky v České republice .....	47
5.2	Právo Evropské unie .....	50
5.3	Platforma Eucaris .....	52
5.4	Rozsudek Evropského soudu pro lidská práva – Falk vs. Nizozemí .....	53
6	VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ .....	56
6.1	Analýza přínosu využití institutu objektivní odpovědnosti .....	56
6.2	Strukturovaný rozhovor .....	57
6.3	Komparace ČR s vybranými zeměmi Evropy .....	60
7	NÁVRH OPATŘENÍ V RÁMCI PŘESHHRANIČNÍHO VYMÁHÁNÍ POKUT.....	64
	ZÁVĚR.....	66
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....	69
	SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK.....	76
	SEZNAM PŘÍLOH.....	77

## ÚVOD

Není pochyb o tom, že pojem doprava, je stejně "starý" jako samo lidstvo. Od svého počátku se nejrůznější civilizace snažily o nalezení efektivního způsobu přepravy osob i nákladu. K tomu postupně sloužila nejenom bedra, ale také nejrůznější dnes primitivní dopravní prostředky např. saně, nebo kmeny. Rozvoj dopravy je spojen s celou řadou pokrokových vynálezů, jako je v první řadě objev kola, ale postupně také využívání páky, klínu, nebo například rozvoje tavení kovů. Jen těžko bychom hledali, kdy se začínáme bavit o silničním provozu jako takovém, ale z historických pramenů víme, že při pátrání musíme svůj zrak upírat k přísloví "Všechny cesty vedou do Říma", kdy na území Velké říše římské bylo již v období 2. a 3. století n. l. evidováno na 76 tisíc kilometrů silnic.

I na našem území dochází k postupnému rozvoji sítě stezek a později i obchodních cest. První zmínky o cestách střední Evropy pocházejí z období kolem roku 805 n. l., jejich rozvoj postupoval velmi pomalu, ale postupně docházelo k jejich rozšiřování a upevnění. Teprve až kolem 12. století zde docházelo k tomu, že cesty byly sjízdné i pro vozy. Do Prahy se sbíhaly významné "zemské stezky", ke kterým se postupně přidávaly další. S rozvojem dopravy docházelo k tomu, že se chování na cestách stávalo předmětem historických materiálů. První zmínky o nebezpečném chování pocházejí ze 16. století. Naopak první mapou, kde byl zakreslen rozvoj silniční sítě, je mapa Střední Evropy z dílny Erharda Etzlauba z roku 1501. První silnice s kameninovou vozovkou zaznamenáváme na území Rakouska-Uherska v první polovině 18. století. Už v roce 1720 se setkáváme s termínem "inženýrský sbor mostní a silnicový". V roce 1725 pak dochází k ustanovení silniční komise, která měla vést ke zlepšení české silniční sítě. Jedním z prvních kroků bylo vydání "mýtného patentu". Za první podnikatele v oblasti dopravy můžeme považovat formanskou a poštovní dopravu. Právě v období vlády Marie Terezie, Josefa II. a Leopolda II. docházelo k rozmachu budování silnic, ale také například vytváření právních vztahů, nebo zmínekách o silniční policii. Po roce 1840 dochází ke konci tzv. "zlatého věku silnic" a na chvíli se zdálo, že silniční dopravu nahradí železnice. Tato myšlenka se však nepotvrdila, protože už na přelomu 18. a 19. století dochází k dalšímu rozvoji silniční sítě. Každá obec chtěla mít spojení s okolím.



Koncem první poloviny 19. století bylo na našem území zhruba 5300 km silniční sítě. První řád silniční policie byl vydán pro Čechy už v roce 1874.<sup>1</sup> Od první "zadokumentované" silniční nehody v roce 1770, přes zavedení tzv. "praporkového zákona", zavedení prvních zkoušek řidičů, ale také například periodického zkoušení motorových vozidel, až po současnou právní úpravu, je oblast problematiky bezpečnosti v dopravě oborem velmi starým. Dle historických pramenů je zřejmé, že od počátku se lidstvo snažilo reagovat na rozvoj techniky a s ním přicházející problematiku. Z hledisku tvorby odborné práce je zajímavé sledovat opakování vzorců zavádění jednotlivých opatření. Nadneseně by se dalo říct, že po staletí se majitelé, správci silnic, panovníci, státní představitelé, aj. snažili o jeden hlavní cíl – efektivní způsob dopravy bez zbytečných ztrát na majetku a životě. Není pochyb o tom, že byla v této snaze ujeta velmi dlouhá cesta, což je jedním z hlavních důvodů motivace k výběru tématu bakalářské práce. A byť dnes neřešíme to, zda na námi zvolené cestě bude přes bažinu postaven most, čelíme novým výzvám, do kterých řadíme například systém vzdělávání řidičů, efektivní sanaci a práci s myšlením řidičů, nebo například navrhování efektivní legislativy a technických prostředků, které povedou k ochraně lidského zdraví a životů.<sup>2</sup>

Úvodní část práce je věnována vymezení termínů a různým úhlům pohledu na problematiku odpovědnosti provozovatele motorového vozidla, její jednotlivé části i ukotvení v systému platného právního řádu ČR, s přihlédnutím ke skutkové podstatě správních deliktů. Teoretická část práce je věnována rozboru v oblasti jednotlivých metod a postupů právě ve vztahu k objektivní odpovědnosti a s ní spojeným jednotlivých přestupků provozovatele vozidla. Za stěžejní lze považovat výzkumnou část a následnou komparaci v oblasti samotného systému objektivní odpovědnosti v ČR a zahraničí, která byla realizována na základě oslovení vybraných členských států EU.

---

<sup>1</sup> RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky: Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. s 11-29. ISBN 978-80-86530-65-9.

<sup>2</sup> RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky: Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. s 54-60. ISBN 978-80-86530-65-9.

# **1 CÍL A METODIKA PRÁCE**

## **1.1 Cíl práce**

Hlavním cílem bakalářské práce je provést rozbor problematiky systému objektivní odpovědnosti provozovatelů vozidel v ČR a jeho srovnání se zahraničními státy v rámci EU. Dílčím cílem práce je provést rozbor související právní úpravy, který je důležitý k celkovému pochopení dané problematiky. Dalším dílčím cílem práce je provést analýzu postupů správních orgánů při realizaci objektivní odpovědnosti provozovatele motorového vozidla, a to s přihlédnutím k tuzemské a zahraniční judikatuře v této oblasti práva. Dalším dílčím cílem práce je provést vyhodnocení významu zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele ve vztahu ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, která byla i předmětem soudních sporů.

## **1.2 Metodika práce**

Práce vychází z platných právních předpisů České republiky i zahraničních států. V teoretické části jsou zahrnuty nejenom základní pojmy, samotné platné předpisy, ale na zřetel jsou brána i konkrétní soudní rozhodnutí, která se k problematice objektivní odpovědnosti váží. Při zpracování bakalářské práce došlo k využití následujících metod: analýza dostupných dat, strukturovaný rozhovor se zástupci odborů dopravy v Kraji Vysočina a dotazníkové šetření. S přihlédnutím k tématu a charakteru práce jsem zvolil metodu popisnou s ohledem a citace konkrétních zákonných ustanovení. Za stěžejní považuji metodu komparace, která se stala nedílnou součástí práce, která do ní přináší pohled ze strany zahraničních respondentů. Komparace byla zaměřena na fungování systému objektivní odpovědnosti v zahraničí, její ukotvení v právním systému se zaměřením na vymáhání přestupků v dopravě od tuzemských a zahraničních vlastníků vozidel. K získání dat pro zahraniční komparaci docházelo na základě oslovení dostupných zahraničních kontaktů např. sdružení autodopravců, ambasády, součinnost se zahraničním vedením tamních policií a úřadů.

## 2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

V České republice je hlavní právní normou v oblasti dopravy zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Tento zákon není však jediný, který upravuje oblast silniční dopravy. Dále se jedná o zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“), zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu vozidel“), zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pojištění odpovědnosti“), a zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).

### 2.1 Právní odpovědnost

Již proces tvorby, popř. úpravy zákonů, který je v ČR dále nazýván jako legislativní, či zákonodárný, musí vykazovat konkrétní náležitosti a postupy, nejčastěji stanoveny Ústavou. Ať už je podán samotnou vládou, nebo jiným ústředním orgánem, vždy jej čeká postup přes Poslaneckou sněmovnu. Výjimku tvoří zákony, které jsou schvalovány v například ve stavu legislativní nouze aj. Tento proces včetně projednávání ve výborech si klade jeden z hlavních cílů, kterým je snížení pravděpodobnosti, že bude docházet k porušování přijatých norem. Mnohdy až samotné uvedení do praxe ukáže, zda daná norma dokáže obstát a není porušována, plní svůj záměr.

Na druhou je zcela nezbytné počítat s tím, že k porušování může docházet a na řadu přicházejí sankce v okamžiku, kdy je porušena primární právní povinnost, vzniká u toho, kdo normu porušil právní odpovědnost a nastupuje sekundární právní povinnost sankčního charakteru.<sup>3</sup>

## 2.2 Protiprávnost

U přestupků jako u jiných deliktů hovoříme o protiprávnosti jako o základním pojmovém znaku. Při porušení nebo nesplnění právní povinnosti, kterou adresátovi ukládá norma správního práva, se adresát stává odpovědným. Tuto právní povinnost vyjadřuje norma dvěma způsoby. Prvním způsobem je pozitivní vyjádření. To znamená, že správní trest je ve svém vyjádření navázán na jinou část zákona, kde je vyjádřena povinnost, kterou je adresát povinen dodržet pod hrozbou této sankce. Příkladem může přestupek uvedený v ustanovení § 125c odst. 1) písm. f) bod. 1) zákona o silničním provozu „řidič drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení“. Povinnost, která je chráněna tímto přestupkem, je v zákoně vyjádřena v ustanovení § 7 odst. 1) písm. c) téhož zákona. Negativní dikce je druhým způsobem vyjádření právní povinnosti a toto vyjádření obsahuje samotná sankční norma. Jako příklad může sloužit ustanovení § 62 správního řádu.

Protiprávnost tedy spočívá v jednání subjektu v rozporu s uloženou povinností. Na úseku dopravy se bude jednat nejčastěji o řidiče. Někdy však zmíněný subjekt odpovídá za porušení právní povinnosti uložené právem jinému subjektu. Toto nastane v případě, že došlo k porušení povinnosti v souvislosti s jednáním odpovědné osoby v případě, kdy ta má vztah k nositeli právní povinnosti. V praxi však existují správní delikty, kde nezáleží na tom, zda odpovědný subjekt jednal či nikoliv.

---

<sup>3</sup> GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 7. aktualizované vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. Právnícké učebnice (Aleš Čeněk). s. 149-150. ISBN 978-80-7380-652-1.

V těchto případech je odpovědnost vyvozována za protiprávní stav, který nastal, a to jak kvůli jednáním jiné osoby nebo vyšší mocí. Vždy ale musí existovat kvalifikovaný vztah k odpovědné osobě, například vztah řidiče a provozovatele vozidla.

### 2.3 Přestupek

Přestupek jako jediný ze správních deliktů je jasně kodifikován, a to v základním pramenu této oblasti práva. Právní normou je zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v němž je obsažena jak hmotněprávní, tak procesně právní úprava, která se vztahuje na všechny přestupky bez ohledu na to, ve kterém zákoně se jednání označené jako přestupek nachází. Od 1. 8. 2011 jsou přestupky na úseku bezpečnosti silničního provozu přesunuty do speciálního zákona, a to do zákona o silničním provozu.<sup>4</sup>

Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen, a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.<sup>5</sup> Přestupek je v našem právním prostředí tradičně konstruován jako kombinace znaků materiálních a formálních a pozitivního a negativního vymezení. Formálním znakem rozumíme obecné zákonné náležitosti jako je například věk, přičetnost a zavinění. Tyto znaky jsou společné pro všechny přestupky. Důležitou součástí jsou znaky typové, které pomáhají odlišit, individualizovat a charakterizovat jednotlivé přestupky mezi sebou. Aby jednání, mohlo být označeno jako přestupek musí naplnit jak obecné, tak typové znaky současně.

Materiálním znakem je společenská škodlivost, kterou vyjadřuje zákon jako jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti. Pojem společenská škodlivost zákon výslovně nedefinuje, ale v obecné rovině se dá říct, že je to cokoliv, co je v jistém rozporu s právním řádem. Zda je společenská

---

<sup>4</sup> MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). s. 27-28. ISBN 978-80-7478-489-7.

<sup>5</sup> ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98, s. 3714-3747. Dostupné také z WWW: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=7&T=555>.

škodlivost vůbec porušena, je třeba vždy posuzovat ve všech souvislostech a dle všech okolností. Konkrétní případ společenské škodlivosti musíme řešit vždy individuálně, a to s přihlédnutím ke konkrétním skutkovým okolnostem, dále k sankci, která dle své výše koresponduje se společenskou škodlivostí.

Je nutné zvážit, jestli vzhledem k závažnosti, je nutné sankci uložit nebo zvolit jiný způsob řešení.

Nově § 5 výše uvedeného zákona č. 250/2016 Sb. obsahuje výčet znaků, kterými je přestupek pozitivně definován. Zde je vymezen poměr mezi přestupkem anebo trestným činem. Vzájemný vztah je konstruován na principu subsidiarity a speciality. To znamená, že v okamžiku, kdy jisté jednání osoby bude vykazovat znak přestupku trestného činu, nemůže se současně jednat o přestupek.

Zákon o odpovědnosti za přestupky a odpovědnosti za ně obsahuje pět okolností vylučující protiprávnost, a to nutnou obranu, krajní nouzi, svolení poškozeného, přípustné riziko a oprávněné použití zbraně. V zákoně o silničním provozu však nutná obrana není z povahy věci v podstatě možná. Naopak jednání v krajní nouzi může v praxi nastat s vysokou pravděpodobností. Jedná se o jednání povahy, kterou je odvraceno nebezpečí hrozící chráněnému zájmu. Za takovou situaci lze označit jednání osoby, která řídí motorové vozidlo bez řidičského oprávnění, protože musí převézt například vážně zraněnou osobu k nejbližšímu místu, kde ji předá k ošetření.

U přestupků může dojít i k zániku odpovědnosti, a to ze dvou důvodů. V prvním případě je to uplynutím prekluzní lhůty jednoho roku od doby spáchání. V praxi se však tato lhůta ukázala jako lhůta nedostatečná, a to i u skutkově jednoduchých případů. Důvodem je hrozící přísná sankce, která vede k různým formám obstrukcí ve snaze oddálit rozhodnutí správního orgánu, a tak se fakticky vyhnout postihu za přestupek.

Tuto promlčecí dobu však zákonodárce upravil novelizací, která nabyla účinnosti dne 1. 1. 2022 a vložil do ustanovení § 125g nový odstavec 2 a 3. V odstavci 2 je uvedeno, že do promlčecí doby u přestupku provozovatele se nezapočítává doba, po kterou je vedeno řízení o přestupku řidiče.

V odstavci 3 je dále uvedeno, že doba, kdy se vedlo řízení o přestupku provozovatele se nezapočítává do promlčení u přestupku řidiče.<sup>6</sup>

Touto formulací tak správní orgán dostává dostatek času k projednání přestupkového jednání a fakticky se tak výrazně snižuje možnost, že přestupek nebude projednán z důvodů účelových obstrukcí. Právě tento důležitý nástroj vede k lepší vymahatelnosti práva. Amnestie jako druhý způsob zániku odpovědnosti uděluje vláda formou usnesení a následně je vyhlášeno ve sbírce zákonů.<sup>7</sup>

### 2.3.1 Objekt přestupku

Objekt přestupku je určitý společenský zájem, který vyžaduje zákonnou ochranu a je tedy chráněn zákonem. Rozlišujeme tři druhy objektů. Objekt obecný, druhový a individuální. Obecný objekt je ochrana života, zdraví nebo majetku, ale i řádný výkon státní správy. Druhovým objektem rozumíme okruh společenských vztahu v určité oblasti lidské činnosti např. na úseku školství, ochrany životního prostředí nebo na úseku ochrany před alkoholismem. Individuální objekt je vždy konkrétní u každé skutkové podstaty jednotlivých přestupku a jeho určení je důležité pro správnou kvalifikaci skutku.<sup>8</sup>

### 2.3.2 Objektivní stránka přestupku

Objektivní stránka je určena především obligatorními znaky jako jsou jednání, následek a příčinou souvislostí mezi nimi. Dále jsou tu znaky fakultativní jako je místo a čas jednání, které jsou důležité pro určení časové a místní působnosti.

---

<sup>6</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=477>>.

<sup>7</sup> MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). s. 26-31. ISBN 978-80-7478-489-7

<sup>8</sup> HENDRYCH, Dušan. *Právní slovník*. 3., podstatně rozš. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. Beckovy odborné slovníky. s. 491. ISBN 9788074000591.

Dalšími fakultativními znaky mohou být: způsob určitého jednání nebo prostředky. Tyto znaky jsou povinné u přestupků, kde je skutková podstata přestupku přímo vyžaduje proto, aby byla naplněna.<sup>9</sup>

### 2.3.3 Subjekt přestupku

Jedním ze čtyřech skutkových podstat přestupku je právě jeho subjekt – tedy pachatel. Odpovědnost fyzické osoby za přestupek je blíže upravena v ust. § 13 až § 19 přestupkového zákona. Přestupkový zákon stanovuje obecný předpoklad, že „fyzická osoba je pachatelem, jestliže svým zaviněným jednáním naplnila znaky přestupku nebo jeho pokusu, je-li trestný“ (§ 13 odst. 1 přestupkového zákona). K základním znakům odpovědnosti fyzické osoby za přestupky lze řadit zavinění, příčetnost, resp. neexistenci nepřičetnosti v okamžiku spáchání přestupku a také dostatečný věk. Za dostatečný věk lze z hlediska přestupkového zákona považovat 15 let. Osoba, který v době spáchání nedovršila tohoto věku není odpovědná. Je však nutné zmínit, že odpovědnost za přestupek vzniká až dnem následujícím po dni, kdy pachatel oslavil narozeniny.<sup>10</sup>

### 2.3.4 Subjektivní stránka přestupku

Subjektivní stránka je obligatorním znakem přestupku. U přestupku musí být vždy prokázáno zavinění, a to to buď ve formě nedbalosti nebo úmyslu. Dle zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, postačí pro zavinění nedbalost, pokud zákon výslovně nestanoví, že je třeba zavinění úmyslné.

---

<sup>9</sup> HENDRYCH, Dušan. *Právní slovník*. 3., podstatně rozš. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. Beckovy odborné slovníky. s. 492-493. ISBN 9788074000591.

<sup>10</sup> DOLEČEK, Marek. *Odpovědnost za přestupky podle přestupkového zákona* [online]. 30.6.2021, [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/odpovednost-za-prestupky-podle-noveho-prestupkoveho-zakona-ppbi/3/>



Formy zavinění jsou definovány v ustanovení § 15 odst. 2. a 3. zákona č. 250/2016Sb., a tato vyjádření jde zde formulováno stejně jako v trestním zákoně. Zjištěná forma zavinění má následně vliv na vyměření a uložení správního trestu za přestupek.<sup>11</sup>

## 2.4 Vlastník a provozovatel

Pojem provozovatele vozidla je v současné době upraven v zákoně o silničním provozu v ustanovení § 2 písm. b) „*provozovatel vozidla je vlastník nebo jiná osoba, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu, nebo obdobné evidenci jiného státu.*“<sup>12</sup>

Toto ustanovení v zákoně o silničním provozu až do 31. 12. 2014 poměrně široce definovalo, že provozovatelem se rozumí fyzická nebo právnická osoba, která je zmocněna vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem. Pochopitelně zahrnovalo i cizince bez pobytu na území České republiky. V té době však zákon 56/2001 Sb. o provozu vozidel definoval provozovatele silničního vozidla které je registrováno v České republice, jen jako fyzickou osobu s pobytem na našem území nebo osobu právnickou, která zde má sídlo.

Současná podoba zákonné definice provozovatele v zákoně o silničním provozu odkazuje na ustanovení zákona č. 56/2001 Sb., o provozu vozidel, jehož novela byla provedena zákonem č. 239/2013 Sb. S účinností od 1. 1. 2015 se tedy mění definice provozovatele, která dle § 2 odst. 15) zní „*Provozovatelem silničního vozidla je osoba, která je v registru silničních vozidel zapsána jako vlastník tohoto vozidla, není-li jako jeho provozovatel v registru silničních vozidel zapsána jiná osoba.*“<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> DOLEČEK, Marek. *Odpovědnost za přestupky podle přestupkového zákona* [online]. 30.6.2021, [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/odpovednost-za-prestupky-podle-noveho-prestupkoveho-zakona-ppbi/3/>

<sup>12</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=477>>.

<sup>13</sup> ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962-1991. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=666>>.

Obě změny zákonodárce vložil do zákonů z důvodu jednotného výkladu toho pojmu a dále proto, aby snížil možnost obcházení zákona pachateli přestupků podle zákona o silničním provozu.<sup>14</sup>

## 2.5 Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla

V obecné rovině lze objektivní odpovědnost charakterizovat jako právní následek definovaný právní normou proti osobě, která se dopustila protiprávního jednání. Jedná se o vymezení vzájemného vztahu mezi právní povinností a právní odpovědností.<sup>15</sup> Pro potřeby práva musíme rozlišovat odpovědnost objektivní a subjektivní. Subjektivní právní odpovědnost lze také nazývat odpovědností za zavinění, tedy předpokládá zaviněné porušení právní povinnosti. V opačném postavení lze nacházet odpovědnost objektivní, kterou lze spojovat s odpovědností za konkrétní následek. Tedy následek nese v podstatě i ten, kdo stav ve své podstatě mohl, ale nemusel zavinit. Zahrnuje subjekt, objekt a objektivní stránku. Naopak subjektivní stránka neexistuje. Do této specifické oblasti práva lze řadit právě i přestupky v silniční dopravě, kde je možné se s objektivní odpovědností setkat, ale kde lze zároveň definovat i pojem „vyvinění se“ ve chvíli, kdy provozovatel motorového vozidla skutečnost objasní tím, že podniknul veškeré kroky, kterými mohl zamezit protiprávnímu zneužití vozidla.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2008. Komentátor. s. 182-192. ISBN 978-80-7502-105-2.

<sup>15</sup> HARVÁNEK, Jaromír. *Teorie práva*. Brno: Masarykova univerzita, 1998. Edice učebnic Právnické fakulty Masarykovy univerzity v Brně. s. 392-393. ISBN isbn-80-210-1791-0.

<sup>16</sup> Závěrečná práce: Bc. Lukáš Gurecký: *Institut odpovědnosti provozovatele vozidla v současném právním systému ve vazbě na dopravní přestupky*. Informační systém [online]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/th/bmmda/?kod=nk2062>

### 3 OBJEKTIVNÍ ODPOVĚDNOST V ČESKÉ REPUBLICE

Zejména s nárůstem dopravy, vzrůstajícím počtem dopravních nehod a zaváděním technických prostředků, se ukázala i zvýšená potřeba na zajištění postihů i v případech, kdy nemohla být okamžitě zjištěna totožnost řidiče. S účinností od 1. července 2006, právě ve snaze zvýšit vymahatelnost právních norem v této oblasti, byl zaveden zákaz směrem k provozovateli vozidla svěřit vozidlo řízení vozidla osobě, o které nezná potřebné údaje k totožnosti.<sup>17</sup>

I přes zavedení tohoto opatření se tento postup z dlouhodobého hlediska jevil jako neefektivní, protože správní orgán musel přestupky dále odkládat pro důkazní nouzi. Typickým příkladem může být výstup stacionárního radaru, nebo úsekového měření, kdy nebylo možné zajistit vysvětlení ke konkrétnímu přestupku, protože řidič využil svého práva dle ustanovení § 60 odst. 1 přestupkového zákona a odmítl podání vysvětlení s odvoláním na fakt, že by poškodil sebe, nebo osobu blízko.<sup>18</sup> Tento stav byl podporován i nejrůznějšími návody v prostředí internetu např. „jak vyvrát nad podáním vysvětlení“, „jak vyvrát nad městskou policií“, „vsadte na osobu blízko“.

Zcela logicky tento stav musel vyústit v situaci, kdy se začaly formulovat právní názory na systém objektivní odpovědnosti.<sup>19</sup> Tato varianta nepředpokládá prolamování ústavně zakotvené možnosti v určitých případech nevypovídat, zároveň ovšem počítá s tím, že provozovatel nese do určité míry odpovědnost za vozidlo, které provozuje, a to i v případě, kdy jej neřídí, a lze mu tedy připsat určité negativní následky porušení pravidel, pokud není zjištěn pachatel přestupku.

---

<sup>17</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=477>>.

<sup>18</sup> ČESKO. Zákon č. 89 ze dne 3. února 2012, Občanský zákoník. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 33, s. 1026-1365. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=6&T=362>>.

<sup>19</sup> MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti silničního provozu* [online]. Brno, 2012 [cit. 2021-12-27]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/uxbpzc/>. Rigórní práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta.

Navrhované varianty se navíc zaměřují na situaci, kdy je přešůpek zaznamenanám automatickým zařizemím a kdy vysvětlení provozovatele je často jediným účelným důkazním prostředkem pro usvědčení pachatele přešůpku.<sup>20</sup>

### 3.1 Zavedení objektivní odpovědnosti

Zbylá část novely zákona o silničním provozu nabyła účinnosti 19. ledna 2013 a zveřejněna byla ve Sbírce zákonů jako zákon č. 297/2011 Sb., čímž došlo ke změně v zákoně 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, ale také i zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Novela“). Ve chvíli zavedení této právní úpravy se laická veřejnost setkává s mediální označením předmětné úpravy jako „zrušení výmluv na tzv. osobu blízkou“. Odborným pohledem tato Novela zavádí objektivní odpovědnost provozovatele vozidla. Je vázána k přešůpkům, které byly při použití vozidla provozovatele spáchány a zaznamenaný tak jak zákon ukládá.

Novela tedy ve svém smyslu dle ust. § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu ukládá provozovateli zákonnou povinnost k zajištění takového stavu, kdy při užívání vozidla na pozemní komunikaci budou dodržovány povinnosti řidiče a pravidla silničního provozu, která jsou zákonem o provozu na pozemních komunikacích stanovena. Represivní formou jsou v tomto případě tresty v rámci správního řízení, které mohou spočívat ve finanční sankci, ale také mohou být uděleny body do karty řidiče, popřípadě zákaz řízení motorového vozidla. Daný provozovatel se tedy dopouští jednání v rozporu s výše uvedeným §10 zákona tím, že podobnému zneužití vozidla na pozemních komunikacích nezabránil.

---

<sup>20</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Důvodová zpráva k zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla do zákona o provozu na pozemních komunikacích*. Ministerstvo dopravy [online]. Praha, 1.8.2019 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Duvodova-zprava-k-zavedeni-objektivni-odpovedno](https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Duvodova-zprava-k-zavedeni-objektivni-odpovedno)

Aby bylo možné aplikovat objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, musí být naplněny zákonné podmínky uvedené v ustanovení § 125f odst. 2 písm. a, b, c):

- a) *„Porušení pravidel bylo zjištěno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání*
- b) *Porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle zákona o silničním provozu;*
- c) *Porušení nemá za následek dopravní nehodu.“<sup>21</sup>*

Hlavním přínosem Novely je tedy skutečnost, že přestupku se může dopustit provozovatel vozidla bez ohledu na to, zda vozidlo, se kterým došlo ke spáchání přestupku, bylo služební a provozovatel s ním tedy vykonává činnost v souvislosti se svým podnikáním, nebo se jedná o kterékoliv jiné vozidlo, které může provozovat osoba fyzická, tedy nepodnikající. V tomto ohledu se jedná o skutečný milník v praxi správního trestání, neboť pro tento typ odpovědnosti není vyžadováno samotné zavinění. Ve stavu před zavedením této Novely musel správní orgán mnohdy nelehkou cestou přestupci dokázat, že dopravní přestupek spáchal, byť v důsledku nedbalosti. Nově provozovatel za přestupek odpovídá vždy, ledaže by doložil skutečnosti, které by ho podobného obvinění zprostitily. Tyto okolnosti jsou nazývány jako liberační důvody.<sup>22</sup>

Liberační důvody provozovatele dle § 125f odst. 6 zákona. č. 361/2000Sb. *Provozovatel vozidla za přestupek podle odstavce 1 neodpovídá, jestliže prokáže, že v době před porušením povinnosti řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích*

- a) *bylo vozidlo, jehož je provozovatelem, odcizeno nebo byla odcizena jeho tabulka s přidělenou státní poznávací značkou, nebo*

---

<sup>21</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=477>>.

<sup>22</sup> MRÁZ, Jan a Jan MRÓZEK. *Zastíní objektivní odpovědnost provozovatele vozidla bodový systém řidičů?* [online]. 8.3.2013 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.akpv.cz/publikujeme-11/zastini-objektivni-odpovednost-27>

- b) *podal žádost o zápis změny provozovatele vozidla v registru silničních vozidel.*<sup>23</sup>

### **3.2 Změna v promlčecí době**

Od 1. 1. 2022 nabyl účinnosti zákon č. 365/2021, kterým se mění zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Tato změna přinesla důležitou změnu promlčecí doby u přestupku provozovatele vozidla nebo řidiče. Zákonodárce vložil do ustanovení § 125g zákona o silničním provozu dva zcela nové odstavce. Tato změna má zamezit obstrukčním praktikám, kdy je řízení o přestupku ze strany podezřelých účelově protahováno ve snaze dosáhnout promlčecí doby.

Nově vložené odstavce v § 125g:

*(2) „Doba, po kterou se v případě uvedeném v § 125f odst. 5 písm. b) vedlo řízení o přestupku řidiče, se nezapočítává do promlčecí doby u přestupku provozovatele vozidla.*

*(3) Doba, po kterou se vedlo řízení o přestupku provozovatele vozidla, v němž došlo ke zproštění odpovědnosti podle § 125f odst. 6, se nezapočítává do promlčecí doby u přestupku řidiče.“<sup>24</sup>*

### **3.3 Automatizované systémy**

Tento pojem je v systému objektivní odpovědnosti provozovatel zcela zásadní, a to z důvodu, že pokud má být tento institut uplatněn musí být jednání řidiče zaznamenáno právě takovými prostředky. Tyto prostředky označovány souhrnně jako automatizované technické prostředky (dále jen „ATP“) nejsou v právním předpise nikde definovány a pro jejich konkretizaci musíme vycházet z jejich povahy, zákonů a dále z platné judikatury.

---

<sup>23</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=477>>

<sup>24</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=477>>

Rozmanitost jednání řidičů porušujících zákony je poměrně rozsáhlá a při dohledu nad bezpečností silničního provozu je používáno několik druhů ATP. V praxi se bude nejčastěji jednat o překračování nejvyšší dovolené rychlosti, nerespektování světelných signál, anebo porušení zákazu stání nebo zastavení.

I do oblasti vývoje ATP promlouvají moderní technologie, které se snaží reagovat na nové trendy v dopravě. Sledováním zahraničního vývoje je možné predikovat novinky na tuzemských silnicích. Jako příklad je možné uvést nové kamery z Francie, které umí odhalit nepřipoutaného řidiče, telefonování, nebo kontrolují i v ČR diskutovaný bezpečný odstup. Pokud bychom však měli predikovat reálný vývoj na území České republiky, lze očekávat spíše vzrůstající počet úsekových měření, stejně jako počty kamerových systémů v křižovatkách. Vzhledem k zátěži v důsledku MKD lze s vysokou pravděpodobností očekávat i další instalaci kontrolních zařízení v rámci vysokorychlostního vážení. V neposlední řadě je nutné brát ohled na vzrůstající tlak směrem k zajištění dodržování tzv. bezpečného odstupu, který zatím není legislativně stanoven.<sup>25</sup>

V souvislosti v plánovaným závěrem zavedení nejvyšší dovolené rychlosti na dálnicích na 150 km/h, lze očekávat rozvoj chytrých telematických zařízení, která budou informovat řidiče o vyhovujících podmínkách k jízdě v tomto režimu, ale zároveň budou obsahovat stacionární nebo úsekové radary. Zatím se však jedná o ojedinělá zařízení, naopak k těm zcela běžně používaným patří například stacionární a úsekové radary, kamerové systémy a automatické systémy kontroly parkování.

---

<sup>25</sup> Radar pozná nepřipoutaného řidiče i mobil u ucha. Revoluční kamery testují ve Francii [online]. CZECH NEWS CENTER a.s, 6.10.2020, 1 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.blesk.cz/clanek/zpravy-svet/657519/radar-pozna-nepripoutaneho-ridice-i-mobil-u-ucha-revolucni-kamery-testuji-ve-francii.htm>

### 3.3.1 Stacionární a úsekové radary

U těchto prostředků je v první řadě důležité zmínit, že k prokázání viny za přestupek je nutné, aby byla změřena a zaznamenána rychlost vozidla.



Obrázek 1 - stacionární radar Trhová Kamenice

Zdroj: Google Maps / aplikace Street View

V případě stacionárního radaru se jedná o konkrétní rychlost v daném úseku, kde záznam provede jedna kamera (viz obrázek č. 1).<sup>26</sup> Na rozdíl od úsekového měření (viz obrázek č. 2)<sup>27</sup>, kde jsou umístěny kamery na delším úseku, který je označován dopravním značením. Při tomto systému je v délce úseku vypočítána průměrná rychlost jízdy, která nesmí překračovat nejvyšší povolenou rychlost. Tato vektorová fyzikální veličina je poměrně lehce zjištělná zaznamatelná za splnění konkrétních podmínek, které jsou na jedné straně dány výrobcem zařízení, na straně druhé dány požadavkem zákazníka – správce komunikace. Pouhé změření rychlosti však nestačí k tomu, abychom mohli vyvodit právní odpovědnost osoby která samotnou rychlost v daném úseku překročila a udělit jí za toto jednání sankci.

---

<sup>26</sup> GOOGLE. Stacionární radar Trhová Kamenice. Www.google.com/maps [online]. [cit. 2022-03-02]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/@49.7875541,15.8152518,3a,75y,150.8h,109.32t/data=!3m6!1e1!3m4!1sBsQF9JzYTnFIZrWTjAaymQ!2e0!7i16384!8i8192>

<sup>27</sup> GOOGLE. Úsekové měření Praha Klánovice. Www.google.com/maps [online]. [cit. 2022-03-02]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/@50.0725545,14.6858047,3a,75y,292.2h,93.42t/data=!3m6!1e1!3m4!1sAnQtyca8PYwdpVmuQ7P4IA!2e0!7i16384!8i8192>



Pro měření rychlosti ATP, a vyvození právní odpovědnosti musí tento prostředek splnit náležitosti dle zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii a být tzv. stanoveným měřidlem, které musí být kalibrováno, ověřeno a opatřeno úřední značkou nebo vydaným ověřovacím listem.<sup>28</sup>

Další důležitou podmínkou k uplatnění objektivní odpovědnosti je, aby „porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy.“<sup>29</sup> Ani tento pojem není nikde přesně definován nebo vymezen. V praxi se bude ve většině případu jednat o takové technické prostředky, které jsou trvale a pevně nainstalovány na určitém místě. K jejich správné funkci není třeba žádná obsluha nebo dozor a tento prostředek pracuje zcela autonomně. ATP je však před použitím na toto místo nutné nainstalovat a nastavit jeho základní funkce nezbytné pro správné fungování. Tím ale není dotčena povaha automatizovaného prostředku používaného bez obsluhy, jak je uvedeno v ustanovení § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu.



Obrázek 2 - úsekové měření Praha Klánovice

Zdroj: Google Maps / aplikace Street View

---

<sup>28</sup> ČESKO. Zákon č. 505 ze dne 17. prosince 1990, o metrologii. In *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?r=1990&cz=505>>

<sup>29</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=477>>.

Za takový typ ATP lze například považovat i zařízení, které je nainstalováno ve vozidle policie nebo městské policie a je určeno a schváleno k měření rychlosti vozidel. Jediným rozhodným kritériem je to, jestli ATP pracuje v automatickém režimu, anebo v ručním režimu, kdy je obsluhou určováno kdy zařízení bude v činnosti a bude překročení rychlosti zaznamenávat. Mezi těmito zařízeními je jediný rozdíl, a to v instalaci, která však není rozhodná pro to, v jakém režimu zařízení pracuje. U zařízení, které je nainstalováno ve vozidle policie je však důležité, aby byl zachován automatický režim měření. Musí jít o takové měření, kdy je po celou dobu zařízení v činnosti a zaznamenává průjezd každého vozidla a vyhodnocuje jeho rychlost.

Policista, pokud je přítomen ve vozidle pouze zařízení nastaví a dál do samotného měření nezasahuje. Musí být dodržena podmínka, že jakmile je ATP uveden do provozu, tak zařízení vyhodnocuje každé vozidlo, a totožnost řidičů není v daný okamžik možné, jakkoliv zjistit. Je tady zcela vyloučena situace, kdy policista provádí měření rychlosti všech vozidel jen do okamžiku, kdy měřící zařízení zaznamená překročení rychlosti, vypne se a policista toto vozidlo fyzicky zastaví za účelem projednání přestupku.

Následně se na místo vrátí a pokračuje dál v měření rychlosti. Dále i takový způsob dohledu, kdy je na vhodném místě organizováno kontrolní stanoviště policie, kde policie zastavuje vozidla a provádí jejich kontrolu za účelem zjištění a objasnění přestupku. V okamžiku, kdy z objektivních důvodů některé změřené vozidlo nedokáže policista zastavit anebo ke kontrolnímu stanovišti nepřijede, nelze na tohoto řidiče a následně provozovatele uplatňovat systém objektivní odpovědnosti, protože nebyly splněny podmínky pro její uplatnění.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Komplexní metodické stanovisko k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla dle ust. § 125f a násl. dle z. 361/2000 Sb.* [online]. In: . 8.2.2017 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)/Silnicni-doprava-metodika-MD/komplexni-metodika-k-OOPV-finalni-verze.pdf.aspx?lang=cs-CZ](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)/Silnicni-doprava-metodika-MD/komplexni-metodika-k-OOPV-finalni-verze.pdf.aspx?lang=cs-CZ)

### 3.3.2 Kamerové systémy na semaforech

Není pochyb o tom, že po zájmu usměrnit řidiče motorových vozidel po stránce rychlosti, kterou se pohybují, zareagovali správci komunikací i na další palčivý problém. Jízda „na červenou“ patří k vážným prohřeškům, protože řidič vozidla vystavuje sebe i ostatní účastníky provozu nebezpečí. Povinnost je řidiči dána ustanovením § 70 a § 71 zákona o silničním provozu.

Průjezdu se věnuje zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu., převážně pak paragraf 125c, kde se říká: „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že na pozemních komunikacích řídí vozidlo a v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou.“<sup>31</sup> Přestože na mnoha semaforech vidíme zařízení, která nápadně připomínají kamery, institutu objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla se věnuje jen malé množství.

Ve většině případů se jedná o zařízení, která sledují hustotu provozu a jejich funkce je čistě detekční a slouží například k prevenci kolon. (viz. obrázek č. 3)<sup>32</sup> Dalším úkolem kamer může být i funkce prostého dohledu nad silničním provozem pro potřeby případných důkazních prostředků. Pozitivním příkladem instalace kamer zaznamenávajících „jízdu na červenou“ je např. i město Jihlava, kde v hlavní křižovatce u největšího obchodního centra docházelo k častým kolizním situacím. Od doby instalace kamerového systému jsou dopravní nehody v daném místě ojedinělé.

---

<sup>31</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=477>>.

<sup>32</sup> GOOGLE. Semaforové kamery, Praha ul. Průmyslová. [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps) [online]. [cit. 2022-03-02]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/@50.0710665,14.5374643,3a,75y,359.85h,94.79t/data=!3m6!1e1!3m4!1sNO--5yWC6WhGkTTiYdvjQA!2e0!7i13312!8i6656>



Obrázek 3 – semaforové kamery, Praha ul. Průmyslová  
Zdroj: Google Maps / aplikace Street View

V neposlední řadě se můžeme setkat s kamerami na tzv. dynamických semaforech, které snímají rychlost vozidel pro potřeby usměrnění provozu. Průjezd na červenou tedy nemusí nutně znamenat provázání tohoto jednání směrem ke správnému orgánu. Vzhledem k finanční náročnosti pořízení podobného zařízení se správci komunikací uchylují k nákupu pro potřeby exponovaných křižovatek velkých měst, kde se jedná o jedinou efektivní metodu, jak předcházet kolizním situacím v křižovatkách, a tím i komplikacím v dopravě.

Pokud už kamerový systém k tomuto účelu slouží, je vybaven dvěma kamerami – přehledovými a detailovými. Další postup fungování je stejný jako v případě zjištění překročení rychlosti. Kamera zaznamená přestupek, který v elektronickém formátu do systému úřadu k následnému obeznámení majitele vozidla.

### 3.3.3 Kamerové zabezpečení železničních přejezdů

Pokud účastníci silničního provozu dodržují všechna pravidla, je střet drážního tělesa s motorovým vyloučený. V drtivé většině několika stovek každoročních nehod je vina na řidiči motorového vozidla. Následky bývají nezdárka velmi vážné i fatální.

I přes zcela zjevnou převahu vlaku, který s ohledem na svoji hmotnost brzdí dlouhé stovky metrů, je překvapivé, kolik řidičů se uchýlí k tak zásadnímu – život ohrožujícímu manévru. V ČR se nachází 7 784 železničních přejezdů, téměř polovina z nich je chráněna pouze výstražným křížem. Zároveň 162 přejezdů protíná vytížené silnice prvních tříd. Dle BESIPu je častou příčinou vzniku dopravní nehody nepozornost řidiče a přehlédnutí světelné signalizace. V případě opačném se jedná o podcenění situace a dopravní nehoda se stává řidiči, který železniční přejezd velmi dobře zná, protože se nachází v blízkosti jeho bydliště. Na vážné ohrožení zejména cestujících ve vlaku se rozhodlo reagovat i Ministerstvo dopravy ČR a Správa železnic.

Po zkušebním provozu na železničním přejezdu v Úvalech u Prahy (viz. obrázek č. 4)<sup>33</sup>, začíná od května roku 2020 docházet k instalaci speciálních kamerových zařízení.



Obrázek 4 – kamera na železničním přejezdu Úvaly

Zdroj: Google Maps / aplikace Street View

Důvod je prostý, velké množství neukázněných řidičů, kteří ohrožují nejenom svoji bezpečnost. Všech 14 plánovaných realizací je zveřejněných, jedná o zastoupení na významných i regionálních tratích. Po jejich dokončení by měly následovat i další instalace. Nejzásadnější je však informace o jejich technické

---

<sup>33</sup> GOOGLE. Semaforové kamery, Praha ul. Průmyslová. [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps) [online]. [cit. 2022-03-02]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/@50.0710665,14.5374643,3a,75y,359.85h,94.79t/data=!3m6!1e1!3m4!1sNO--5yWC6WhGkTTiYdvjQA!2e0!7i13312!8i6656>

kvalitě, která umožňuje nejenom snímat a pokutovat přestupky ze strany Policie ČR, ale ve vybraných případech součinnost s obcí umí hlídat i rychlost vozidel přejíždějících železniční přejezd.

Základním principem je však fakt, že ve chvíli, kdy na železniční přejezd v době aktivní signalizace vjede vozidlo, dojde k odeslání záznamu Policii ČR a zde může uplatnit systém objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla.<sup>34</sup>

### 3.3.4 Speciální kamerová vozidla

Téměř většina okresních měst ČR se potýká s problematikou přeplněných parkovišť na sídlištích. Důvodem je nárůst počtu vozidel, která se v rodinách nacházejí včetně vozidel služebních a limitujícího počtu parkovacích míst. Druhým častým důvodem, proč se města k zavedení zón placeného stání uchylují jsou automobily přehlcená centra měst. V současné době tyto oblasti nalezneme v Praze, Brně, Českých Budějovicích, Plzni, Ostravě a Jihlavě. Na rozdíl od vymáhání přestupků například za chybné parkování v místě zákazu stání, které od prvopočátku řeší přímo městská, nebo státní policie, jsou například na území hlavního města zajišťovány přestupky parkování v „zónách placeného stání“ na základě automatizovaného systému, který zpracovává podklady pro městskou policii. Celý systém funguje na základě veřejné zakázky u dodavatelské firmy nejenom vozidla, ale i služby jako taková.

V námi zvoleném případě se jedná o společnost ELTODO, a. s. Tato vozidla (viz. obrázek č. 5)<sup>35</sup>, kterých je v současné době na území Prahy 13 kusů, jezdí ulicemi měst a kontrolují registrační značky zaparkovaných vozidel. Vozidla jsou vybavena kamerami na střeše a počítače jsou uloženy v zavazadlovém prostoru. Právě kvůli počítačům je do této části vozu přivedena i klimatizace.

---

<sup>34</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Od poloviny května začnou fungovat inteligentní kamery na přejezdech* [online]. 17. 4. 2020 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Od-poloviny-kvetna-zacnou-fungovat-inteligentni-ka>

<sup>35</sup> PRCHAL, Lukáš. *Kamerové vozidlo Eltodo*. Www.aktualne.cz [online]. 27.4.2016 [cit. 2022-03-02]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/parkovani-v-praze-budou-monitorovat-auta-s-kamerami-za-parko/r~ab17299c0c5611e68ac7002590604f2e/>

V případě zjištění neoprávněného stání odesílají data na centrální server městské policie, ta podklady zpracuje a ověří validitu dodaných dat. Samotný systém je velmi propracovaný a odpověď, zda na konkrétním místě vozidlo s načtenou SPZ parkuje oprávněně, se do systému počítače vrací z registru během pár sekund. Nezbytnou součástí je práce s mapovými podklady. Pokud jsou dostupné podklady dostačující, předává je městská policie místní části Prahy, kde úředníci celý proces zajištění přestupku na základě objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla postoupí dále a zmíněného provozovatele obeznámí.



Autor: Lukáš Prchal

Obrázek 5 – kamerové vozidlo Eltodo

Samotný systém neumí zajišťovat odtahy vozidel, ale dostupná data strážníci používají při jeho usnadnění, zde se již rozhodně nejedná o automatizovaný prostředek. Centrální databáze o úspěšnosti vymáhaných přestupků neexistuje, protože závěr procesu zajišťují jednotlivé místní části, nikoliv městská policie. Role TSK ve věci je pouze administrativní, protože zajišťuje dodavatelské smluvní vztahy. Na základě veřejně poskytnutých rozhovorů společností Eltodo je však známo, že systém umí za hodinu pořídit až 360 000 snímků, které jsou během pár sekund ověřeny, včetně 95% úspěšnosti načítat i zahraniční značky. Každou ulici s minimálně třiminutovými intervalemi malé vozítko projede minimálně dvakrát, z důvodu ověření si neoprávněného stání.

Ročně Prahu služba vyjde nákladově na zhruba 40 mil. Kč, na druhou stranu je každý den tímto systémem zjištěno a následně na základě objektivní odpovědnosti provozovatele oznámeno na 2 000 přestupců.<sup>36</sup>

### 3.3.5 Vysokorychlostní vážení vozidel

Do roku 2009 bylo možné provádět kontroly pouze v režimu nízkorychlostního vážení, tedy pouze za činnosti Policie ČR, Celní správy a Centra služeb pro silniční dopravu. S příchodem novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích s účinností od 1. 1. 2010 došlo k umožnění tzv. vysokorychlostního vážení. Není pochyb o tom, že tato varianta byla schválena za účelem zrychlení celého procesu oproti výše zmíněnému kontrolování ze strany konkrétních subjektů. Zároveň však tento záměr přinesl celou řadu úskalí. Technické fungování popisuje obrázek č. 6.<sup>37</sup>

Až doposud soudy v rozsudcích k výsledkům vysokorychlostního vážení přistupují tak, že „...je-li měření provedeno patřičným úředně schváleným přístrojem, dostatečně zdokumentováno (typicky fotodokumentací či obrazovým záznamem z měřicího zařízení, jenž poskytne dostatečně zřetelnou a komplexní informaci o průběhu měření), a provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud není rozumného a přiměřeně pravděpodobného důvodu pro obavu z nějaké chyby měření, lze takový důkaz zásadně považovat za dostatečný k prokázání toho, že došlo ke spáchání správního deliktu. Nositelem stěžejní hodnoty je v takových případech údaj z certifikovaného a řádně ověřeného měřicího zařízení.

Pouze takto zaznamenaný údaj představuje objektivní důkaz o naměřené hodnotě (rychlosti či hmotnosti vozidla) v konkrétní okamžik přesně zaznamenaný na fotografiích či obrazovém záznamu, a tento by tedy nemohl být zvrácen subjektivní výpovědí vyslechnutého svědka.

---

<sup>36</sup> KALOUŠ, Pavel. Big Brother. *Jak fungují auta Eltodo, která v Praze kontrolují parkování?* [online]. 20.8.2019 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://forbes.cz/bigbrother-jak-funguji-auta-eltodo-ktera-v-praze-kontroluji-parkovani/>

<sup>37</sup> SYDO TRAFFIC VELOCITY. Schéma vysokorychlostního vážení vozidel. [www.gemos.cz](http://www.gemos.cz) [online]. 27.2.2022 [cit. 2022-03-02]. Dostupné z: <https://www.gemos.cz/crosswim.php>

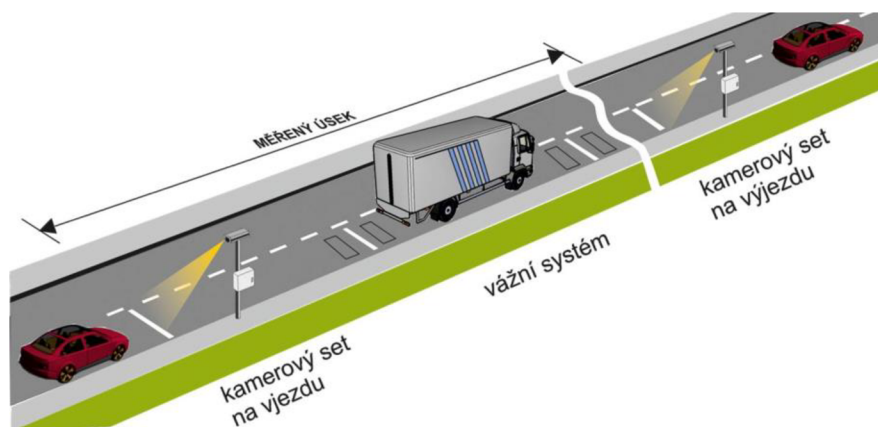


Vysokorychlostní kontrolní vážení je technickým úkonem, kdy nositelem stěžejní hodnoty je v tomto případě údaj osvědčeného (certifikovaného) měřicího zařízení. Tímto způsobem naměřená hmotnost představuje objektivní důkaz o hmotnosti váženého vozidla v konkrétní okamžik, přesně zaznamenaný na fotografiích z místa vysokorychlostního kontrolního vážení<sup>38</sup>.

I přes tento rozsudek je kolem fungování celého systému mnoho otazníků. Není pochyb o tom, že je nutné usměrňovat a zejména kontrolovat váhu vozidel v rámci zachování kvality silniční sítě, ale z důvodu bezpečnosti. Zároveň je třeba dodat, že pohyb pevného materiálu není možné považovat za liberační důvod, tento prohřešek jde vždy k tíži provozovatele.

Na druhou stranu jsou pořád otazníky v oblasti objektivnosti vážení vozidel, která vezou pohyblivý náklad, ať už se jedná například o kapaliny, nebo dopravce, jenž přepravují například skot, kde může docházet ke změnám v zatížení náprav.

Zatím se jako jedno z nejefektivnějších řešení jeví instalace vah za účelem „předvýběru“ pro nízkorychlostní vážení. Navíc i v této oblasti dochází k rozvoji technologií na straně vozidel, která by byla schopna nést údaje o váze jakou součást palubního počítače.<sup>39</sup>



Obrázek 6 – schéma vysokorychlostního vážení vozidel

Autor: SYDO TRAFFIC VELOCITY

<sup>38</sup> Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 31. 5. 2018, spisová značka 3 As 59/2018 – 32, publikován pod č. j. 30 A 142/2016 – 48., dále Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 7. 2018, sp. zn. 4 As 188/2018 - 53, cit. [cit. 10.02.2022].

<sup>39</sup> ŠLESINGER, Jan. *Vysokorychlostní vážení v kontextu současné judikatury správních soudů* [online]. 10.1.2020 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/spravni-pravo/vysokorychlostni-vazeni-v-kontextu-soucasne-judikatury-spravnich-soudu>

### 3.4 Postup orgánů veřejné moci

Pro potřeby vymezení postupu správního orgánu veřejné moci při uplatnění objektivní odpovědnosti je možné vycházet například ze situace, kdy automatizovaný technický prostředek zjistil porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích. Je velice důležité, aby v těchto řízeních docházelo k souladu se zákonem o silničním provozu, aby bylo striktně dodržováno základní rozlišení, zda se jedná o přestupek nebo přestupek provozovatele vozidla.

Toto rozlišení vychází ze skutkové podstaty a její konstrukce. Oba termíny jsou pak definovány v základních pojmech této práce. Rozdíl je pak vymezen v ustanovení § 125g, ve kterém se uvádí, že je-li zahájeno správní řízení o uložení pokuty za přestupek provozovatele vozidla, tak není možné zahájit řízení o přestupku řidiče.

Dále je důležité zmínit, že správní delikty projednávají obce s rozšířenou působností v případě, že učinili nezbytné kroky ke zjištění pachatele dle ust. § 125f odst. 5 písm. a) a b) zákona o silničním provozu:

- a) *„nezahájily řízení o přestupcích (tedy vůči konkrétním řidičům) a věc odložily podle § 66 ods. 3 písm. g) zákona o přestupcích, protože nezjistily skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti konkrétním osobám,*
- b) *nebo řízení o přestupcích zastavily podle § 76 odst. 1 písm. c) zákona o přestupcích, protože obviněným z přestupků (resp. řidičům) nebylo spáchání přestupků prokázáno.“<sup>40</sup>*

V rámci zjištění přestupkového jednání je důležité, aby obce s rozšířenou působností, resp. správní orgány dodržovaly kroky v časové posloupnosti i formální správnosti viz. „Příloha I.“

---

<sup>40</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=477>>.

Na začátku celého procesu se v prostředí silničního provozu nachází protiprávní jednání, které je zaznamenáno automatizovaným technickým prostředkem používaného bez obsluhy, popř. se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání. Základním kritériem je, že osoba řidiče není známa. Následně je třeba na základě vstupních informací rozhodnout, zda je možné porušení projednat v blokovém řízení, nebo přestupek vykazuje vyšší závažnost a není možné blokové řízení využít. Pro potřeby uplatnění objektivní odpovědnosti v souvislosti s bezpečností provozu se jedná o zjištěná porušení při překročení nejvyšší dovolené rychlosti, která v případě jízdy v obci činí překročení o 40 km/h a mimo obec o 50 km/h, po odečtení toleranční odchylky měřícího zařízení. V tomto případě správní orgán musí učinit nezbytné kroky ke zjištění osoby řidiče.

Pokud není v silách správního orgánu kontaktovat a není předpoklad, že by bylo možné do 60 dnů zahájit řízení, věc je odložena. V případě předpokladu kontaktu správní orgán osobu předvolá k podání vysvětlení. Pokud i toto předvolání nebude realizováno, je věc po 60 dnech odložena. Ve chvíli, kdy jsou výše zmíněné kroky neúspěšné, je na straně správního orgánu, aby věc odložil dle § 66 odst. 3 písm. g) zákona o přestupcích a je zahájeno řízení o přestupku provozovatele vozidla podle §125f odst. 1. Odlišný postup je při projednání věci ve chvíli, kdy správní orgán zahájí řízení o přestupku vůči určité osobě, kde je totožnost známa. V takovém případě je buď řízení zastaveno uložením sankce, nebo dochází k zastavení řízení dle § 86 odst. 1. písm. c), zákona o odpovědnosti za přestupky. Výsledkem může být buď zproštění odpovědnosti provozovatele za přestupek dle § 125f odst. 6, nebo je uložena pokuta za přestupek dle § 125f odst. 1. V obou případech dochází k uzavření řízení. Přehledně tento proces schematicky popisuje „Příloha I.“

Četnější je však situace, kde je možné porušení povinnosti řidiče podle zákona o silničním provozu nebo porušení pravidel silničního provozu taktéž zaznamenáno automatizovaným technickým prostředkem nebo zadokumentováno obdobným systémem a je možné přestupek projednat v příkazním řízení.

V první řadě, ještě předtím, než je zahájeno správní řízení o přestupku provozovatele vozidla, dochází k zaslání výzvy správního orgánu směrem k provozovateli vozidla na základě ust. § 125h zákona o silničním provozu, a to neprodleně. Za takové šetření lze považovat i vhodné poučení provozovatele vozidla ve výzvě o tom, že ve stanové lhůtě může označit řidiče. Lze se přitom obrátit na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 22. 10. 2008, který přesněji označuje pojem bezodkladnost s odkazem na obecný základ jazyka, v něm tento termín označuje jednání „ihned“, „okamžitě“, nebo např. „bez dalšího meškání“. Jedná se tedy o určení lhůty v řádu dnů a maximálně týdnů. Výzva se vztahuje k úhradě určené částky, a to nejpozději do 15 dnů od doručení předmětné výzvy, popřípadě může provozovatel sdělit totožnost řidiče, který v době vzniku události vozidlo řídil.

Provozovatel na základě této výzvy může uhradit částku ve lhůtě a správní orgán následně věc odloží dle §125 odst. 5., čímž je věc ukončena. V opačném případě může provozovatel označit řidiče vozidla, kde opět dochází k učinění nezbytných kroků ke zjištění osoby vzdálené, stejně jako v případě, kdy provozovatel určenou částku nezaplatí, nebo ji uhradí až po lhůtě. Stejně jako ve výše uvedeném případě by správní orgán měl postupnými kroky přistoupit buď k ukončení přestupku příkazem na místě, nebo zahájit řízení o přestupku provozovatele vozidla podle §125f odst. 1, které následně ukončí buď uložením pokuty ve správním řízení, nebo zproštění odpovědnosti za přestupek viz. „Příloha I.“

### **3.5 Vliv zavedení objektivní odpovědnosti na BESIP**

Automobilová doprava se stala součástí běžného života. Její rozvoj nebyl omezen jen na rozvoj silniční sítě a zvyšující se počet registrovaných vozidel, přestože od revoluce stoupl počet registrovaných vozidel na 2,5násobek původního počtu. Nové otázky v oblasti bezpečnosti silniční dopravy přinášel i rozvoj přepravy osob soukromého podnikání a s ním zvyšování přepravních výkonů.

První zásadnější snahy o opatření ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu na našem území můžeme zaznamenávat už po druhé světové válce. K zásadnímu rozvoji aktivit ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu dochází zejména v 80. letech 20. století, a poté v porevolučním období, kdy statistiky dopravní nehod vykazovaly i přes 1500 usmrcených osob za rok. Zatímco v roce 1936 bylo na našem území evidováno na 85 tis. osobních vozidel, a 27 tis. nákladních vozidel, rok 1970 vykazuje v těchto kategoriích 826 tis. a 123 tis. vozidel. Vzrůstající intenzita dopravy nebyla v 60. letech jen doménou přepravy nákladů, ale dochází k rozvoji nového trendu – tuzemské mototuristiky.

Do roku 1989 došlo k navýšení registrovaných osobních vozidel téměř 4x a počet vozidel nákladních vzrostl na 290 tis., což se nepochybně projevilo ve vzrůstající tendenci na poli vzniku vážných i tragických dopravních nehod, které byly zhruba od roku 1961 evidovány.<sup>41</sup> Až do této doby byla opatření zejména v roli tehdejší „dopravní policie“ a preventivní programy zajišťovala především státní pojišťovna. Je zajímavé, že už v tomto období patří rychlost nepřiměřená situaci k hlavním příčinám dopravních nehod, tedy po boku nedání přednosti v jízdě, nebo třeba v souvislosti s nedodržením bezpečné vzdálenosti a konzumací alkoholu. Samotný počátek činnosti novodobého BESIPu je datován k 1. 5. 1967. Od svého počátku tato organizace postihovala široké spektrum účastníků provozu, ale také od svého počátku ve svých řadách sdružovala odborníky z různých oblastí. Dlouhodobě se však ukazuje, že zvyšování bezpečnosti nemůže být pouze záležitostí preventivního charakteru.

V rámci celospolečenské problematiky je třeba pohlížet na dopravu i z odlišných, zdánlivě vzdálených pohledů mimo oblast dopravní nehodovosti, jakými je například snižování zátěže životního prostředí, či snížení hluku.

---

<sup>41</sup> RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky: Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. s. 166-175. ISBN 978-80-86530-65-9.

Od dob, kdy se v silniční provozu začali velmi nekoordinovaně pohybovat chodci, jízdní kola, koňské povozy a stále častěji automobily, logicky vzrůstala poptávka po vymáhání dodržování pravidel. V prosinci roku 1919 bylo založeno první dopravní oddělení, které se během roku své působnosti rozšířilo na 200 mužů.

Přes změny, které přinesla novodobá historie po druhé světové válce, po některé organizační změny v roce 2000, zůstává historický kontext a význam dopravní policie dlouhodobě stejný. Strážníci sice již nejsou běžnou součástí křižovatek, nesetkáme se s nimi u závěrečných zkoušek v autoškole, ale pořád plní svoji nenahraditelnou roli na poli dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Oblastí, kde tento dohled čím dál více svěřován moderním technologiím, jsou právě výše uvedené automatizované prostředky. Logicky se tedy nabízí otázky jejich významu, efektivity i srovnání s přímým silničním dohledem, nebo pouze informativními zařízeními.<sup>42</sup>

Co je tedy nejčastější motivací měst a obcí, aby se vydaly cestou, kdy v určitém úseku nahradí běžný silniční dohled stálým zařízením? Jak na celou věc hledí český soudní systém ve chvíli, kdy jsou města podezřívána z instalace za účelem zisku do rozpočtu? Je třeba brát na zřetel, že pořízení podobného systému s sebou nese nemalé počáteční investice, dále klade nároky na pravidelný servis, ale také další náklady obce spojené s vyčleněním zaměstnanců, nárůstem administrativní zátěže úřadu. Zatímco zahraniční zdroje nabízí různé studie věnované právě výzkumu vlivu technických prostředků na bezpečnost provozu, v České republice hovoříme spíše o ojedinělých případech. Za velmi obsáhlou a přehlednou analýzu lze považovat práci s názvem „Funguje úsekové měření? Vyhodnocení dopadů ve městě Říčany“, která vznikla díky grantovému programu VŠE v Praze pod vedením pana docenta Mgr. Libora Duška, Ph.D. Tento hloubkový rozbor se věnuje změnám chování řidičů v místech, kde dříve fungovaly pouze informativní radary, které byly nahrazeny úsekovým měřením.

---

<sup>42</sup> NEDVĚD, Jiří. *Půlstoletí BESIPu* [online]. 2017 [cit. 2022-02-16]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/o-besip/historie-besip>

Z dlouhodobého hlediska je patrný velmi výrazný výchovný efekt, který je podložen výrazným poklesem nelegálního chování, ale ještě výraznější pokles nelegálního pokutovaného chování, což představuje výrazné omezení rychlé jízdy – tedy příliš nebezpečné chování řidičů. Zároveň tyto výzkumy potvrzují i dlouhodobý efekt, který posiluje i po dvou letech od instalace.

Při tvorbě bakalářské práce bylo realizováno šetření na základě strukturovaného dotazníku na odborech městských úřadů v rámci Kraje Vysočina, které mají ve své správě automatizované prostředky a aplikují institut objektivní odpovědnosti provozovatele. Tento dotazníkový výzkum a následné rozhovory byly realizovány na městských úřadech v Havlíčkově Brodě, dále Chotěboři, Novém Městě na Moravě a ve statutárním městě Jihlava. Jedním z hlavních předmětů vedených rozhovorů bylo zjištění informací o tom, co danou samosprávu vedlo k zavedení měření rychlosti.

Dále výběr místa a vyhodnocení efektivity zavedení tohoto represivního systému. Na příkladu výše uvedených měst je zcela zřejmé, že motivací pro zavedení rozhodně nebyl prvotní impulz ze strany vedení města, ale reakce na opakované výzvy/petice obyvatel míst ve spádovém území města. Tedy nejčastější motivací je represivní zakročení proti řidičům v obcích umístěných na silnicích vyšších tříd s velkým počtem průjezdů vozidel, kde je buď ohrožen výjezd vozidel na komunikaci, nebo zde dochází k nebezpečnému odbočování z hlavní komunikace do místních částí, popřípadě je důvodem k zavedení zvýšení bezpečnosti chodců.

Naopak důvodem pro aplikaci v centrech měst může být zklidnění dopravy v místech zvýšeného výskytu chodců, popřípadě za účelem zvýšení bezpečnosti frekventovaných křižovatek. Na rozdíl od silničního dohledu ze strany Policie ČR, je tento způsob z dlouhodobého hlediska efektivnější z důvodu nepřetržité kontroly. Zároveň pracovníci na úseku vyřizování pokut na základě objektivní odpovědnosti potvrzují dlouhodobý výsledek, dokonce i po demontáži zařízení a jejím přesunutí na jiné místo.

## 4 OBJEKTIVNÍ ODPOVĚDNOST VE VYBRANÝCH ZEMÍCH

Za účelem provedení zjištění přínosu zavedení institutu objektivní odpovědnosti provozovatele motorového vozidla za přestupky spáchané v souvislosti s jejich provozováním v zahraničí jsem si vybral následující země: Slovensko, Rakousko, Polsko a Německo.

### 4.1 Objektivní odpovědnost na Slovensku

Na území Slovenské republiky je provoz na pozemních komunikacích upraven zákonem č. 8/2009 Z.z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.<sup>43</sup> Na základě tohoto zákona je řešena i objektivní odpovědnost provozovatele motorového vozidla za přestupky, které jsou zjištěny při provozu motorového vozidla. Tento institut zavedlo Slovensko do svého právního řádu 1. 6. 2012 a byly zároveň stanoveny jak přestupky, tak způsob jejich zaznamenávání. Záznam a dokumentace přestupku musí být učiněny technickými prostředky, které vlastní policie Slovenské republiky. Tato formulace však značně omezuje provozování technických prostředků jinými subjekty, které mohou mít zájem na dodržování pravidel silničního provozu. Půjde zejména o obce a města, tak jak je tomu v České republice. Provozovateli vozidla jsou v ustanovení § 6a taxativně vyjmenovány konkrétní povinnosti, u kterých musí provozovatel zajistit jejich dodržení. Jestli však tuto povinnost nesplní a nejsou dány liberační důvody uvedené v ustanovení § 139c zákona č. 8/2009 Z.z. nastupuje uplatnění institutu objektivní odpovědnosti. Konkrétně v ustanovení § 139a zákona č. 8/2009 Z.z. je velice detailně podchyceno překročení nejvyšší dovolené rychlosti jak v intravilánu i extravilánu, tak ostatní taxativně daná porušení povinností uvedených v § 6a zákona č. 8/2009 Z.z. Ke každému porušení je uvedena konkrétní výše pokuty. Sankce provozovateli vozidla ukládá dle zákona Policejní sbor Slovenské republiky.

---

<sup>43</sup> SLOVAKIA. Zákon č. 8 ze dne 3. 10. 2008, zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In *Sbírka zákonů Slovenské republiky*. 2008, částka 4, s. 38-94. Dostupné také z WWW: <<https://www.aspi.sk>>.



Další odlišností oproti českému právnímu prostředí v této problematice je skutečnost, že pokud jsou dvě třetiny pokuty uhrazeny do 15 dnů od udělení, považuje se tako pokuta za uhrazenou v plné výši. Toto ustanovení má motivovat k rychlému uhrazení pokuty. Správní delikty provozovatele vozidla jsou zaznamenávány a evidovány v informačním systému ministerstva vnitra Slovenské republiky. Tento systém evidence správních deliktů provozovatelů a ostatních přestupku se nazývá CESDaP a policie Slovenské republiky s ním pracuje dle Nariadenie Prezidia Policajného zboru č. 21. z 29. apríla 2021.

Dle tohoto nařízení postupuje policie při objasňování správních deliktů anebo přestupků jen v případě, že takové jednání bylo zaznamenáno technickým prostředkem, který policie vlastní nebo využívá. Provedeným dotazem na Slovenské policejní prezidium byli zjišťovány informace o konkrétních automatizovaných systémech, které jsou v současné době používány při dohledu nad bezpečností silničního provozu. Slovenská policie uvádí, že v současné době nepoužívá žádné plně automatizované systémy a jsou využívány jen poloautomatické systémy, k jejichž obsluze je potřebný personál, tedy policista. Při obsluze těchto systémů policista buď aktivně zastavuje vozidla, u kterých systém zaznamená porušení pravidel, anebo jen pasivně shromažďuje data a následně je záznam použit pro uplatnění institutu objektivní odpovědnosti. V případě, že přijme jiný druh záznamu, který nepochází z automatizovaného systému vlastněného policii Slovenské republiky, postoupí ho k projednání příslušnému orgánu dle zákona č. 372/1992 Z.z. o priestupkoch v znění neskorších predpisov. Do tohoto systému mají přístup dopravní policisté při běžném výkonu služby a pokud zjistí, že s vozidlem byly v minulosti porušeny povinnosti provozovatele a pokuta za toto jednání nebyla dosud uhrazena, vyzvou řidiče, aby na místě stanovenou částku uhradil.

Po uhrazení pokuty policista do 5 pracovních dnů provede záznam o uhrazení pokuty do systému CESDaP. V případě, že je v systému více záznamů o neuhrazených pokutách, musí řidič uhradit každou dlužnou částku zvlášť. Jestliže řidič odmítne uhradit dlužnou částku, je policista oprávněn zadržet doklady od vozidla a tabulku registrační značky, a to i v případě zahraničního vozidla. Toto oprávnění mu dává ustanovení § 72a odst. 1 zákona č. 8/2009 Z.z.

Po uhrazení všech pokut se doklady a tabulka registrační značky bezodkladně vrátí tomu, komu byly odejmuty. Policista musí dle čl. 20 odst. 11) Nariadenie Prezidia Policajného zboru č. 21. vykonat úkony s řidičem zastaveného vozidla anebo s tím kdo bude hradit pokutu v zorném poli aktivního záznamového zařízení. Dále má dle ustanovení § 139g zákona č. 8/2009 Z.z. provozovatel vozidla nárok na úhradu pokuty nebo její části, která mu byla uložena za správní delikt, a to od fyzické nebo právnické osoby, které svěřil vozidlo.

## 4.2 Objektivní odpovědnost v Rakousku

V Rakousku je problematika objektivní odpovědnosti a dopravních přestupků, na které se vztahuje řešena dvěma zákony. První z nich je Straßenverkehrsordnung z roku 1960 (dále jen StVO) a to konkrétně v ustanovení § 94 - § 106. Druhým zákonem je Verwaltungsstragesetz z roku 1991 (dále jen VStG), což je řád silniční dopravy a správní trestní zákon. Přestupky v dopravě jsou předmětem správně trestního práva a při jejich řešení jsou využívány tři instituty. Prvním je trestní příkaz (Strafverfügung) dle § 47-49 VStG., dále jde o anonymní příkaz (Anonymverfügung) dle § 49a. VStG a nakonec trestní příkaz orgánu (Organstrafverfügung) dle § 50 VStG.

V Rakousku není zas tak podstatné, o jaký přestupek jde. Důležitý je způsob zjištění přestupku. Jedná se buď o zjištění ze strany orgánu veřejného dozoru, což je spolková policie, nebo městská police. Dále se jedná o orgány mýtného dozoru jako např. Asfinag. Rakouský státní podnik, který se od roku 1982 stará o výstavbu, plánování, financování a vybírání dálničních poplatků.<sup>44</sup> Ve Vídni se bude jednat o orgány pro monitorování parkovacích míst. Tito zaměstnanci nosí specifickou uniformu a jsou oprávněni kontrolovat a sankcionovat neuhrazení poplatků za parkování a nedodržování silničních předpisů. Jako druhá možnost zjišťování dopravních přestupků je technické zařízení pro zpracování a zaznamenání obrazu.

---

<sup>44</sup> Přispěvatelé Wikipedie, ASFiNAG [online], *Wikipedie: Otevřená encyklopedie*, c2022, Datum poslední revize 14. 02. 2022, 13:57 UTC, [citováno 17. 02. 2022]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/ASFiNAG>

Lze se setkat s technickým zařízením jak bez obsluhy, tak s obsluhou. Těmito technickými prostředky je realizováno např. úsekové nebo bodové měření rychlosti, sledování dodržování světelných signálů a měření bezpečného odstupu vozidel. U takto zjištěných přestupků je možné uplatnit tzv. Anonymverfügung, který je definován v § 49a odst. 1 VStG. Zde je mimo jiné uvedeno, že s přihlédnutím k § 19 odst. 1) VStG může být maximální výše pokuty až do 365 EUR.

Po zjištění přestupku je vozidlo lustrováno buď v rakouském národním registru vozidel a jde-li o vozidlo jiného členského státu EU, je využit systém EUCARIS a proveden dotaz na provozovatele nebo vlastníka předmětného vozidla.

Pravomoc rakouskému správnímu orgánu požadovat po provozovateli vozidla tyto informace dává ustanovení § 103 odst. 2 Kraftfahrgesetz 1967<sup>45</sup> zákon o motorových vozidlech. V tomto ustanovení je uvedeno, že právo správního orgánu na tyto informace stojí nad právem provozovatele vozidla a musí je tedy sdělit. Je tedy cítit že toto ustanovení naznačuje silný veřejný zájem na zjištění totožnosti řidiče přestupku před právem vypovídat proti sobě nebo jiné osobě. Provozovatel, který tyto informace sdělit odmítne hrozí postih za správní delikt, za který je možné uložit pokutu do výše 5000 EUR.<sup>46</sup> Provozovateli je zaslán anonymní příkaz (Anonymverfügung) společně s žádostí o určení totožnosti řidiče. Tato žádost může být někdy zaslána až po neuhrazení anonymního příkazu. Lhůta pro uhrazení anonymního příkazu je čtyři týdny. Anonymní příkaz není úkonem správně trestního stíhání, a proto proti němu není přípustný žádný opravný prostředek. Jestliže není vyměřená pokuta uhrazena včas, bude po řidiči dále pátráno v rámci řízení o vydání trestního příkazu (Strafverfügung). Provozovatel vozidla registrovaného na právnickou osobu může obdržet pokutu až do výše 600 EUR + 10 % správní poplatek.

---

<sup>45</sup> RAKOUSKO. Kraftfahrgesetz 1967. [www.jusline.at](http://www.jusline.at) [online]. [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.jusline.at/gesetz/kfg>

<sup>46</sup> MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). s. 152-153. ISBN 978-80-7478-489-7.

Jestliže je pokuta uhrazena pozdě a je již zahájeno správně trestní řízení, bude uhrazená částka odečtena od pokuty udělené v následujícím řízení. Po doručení žádosti o poskytnutí informací vedoucích ke zjištění řidiče má provozovatel lhůtu dvou týdnů, kdy musí písemně odpovědět. Odpověď není přiznáním viny, o té se rozhodne až v následujícím správním trestním řízení. Většina spolkových zemí v Rakousku umožňuje na tuto žádost odpovědět online dotazníkem a není tedy třeba vyplňovat a odesílat doručenou žádost. Odpovědi na tuto žádost se nelze vyhnout s odkazem na tzv. osobu blízkou.

Provozovatel má v tomto případě informační povinnost dle § 103 odst. 2) zákona o silničních vozidlech (Kraftfahrgesetz 1967). Informace byly získány na základě zaslání dopisu viz. „Příloha č. II. a III.“ a následně vyhodnoceny dle odpovědi v „Příloze č. IV.“

Toto ustanovení bylo přezkoumáno i Evropským soudem pro lidská práva pro porušení práva odepřít výpověď ve věci stížnosti č. 38544/97 Weh proti Rakousku,<sup>47</sup> avšak ten konstatoval, že toto právo porušeno nebylo.

Vymáhání uložených pokut je zajištěno buď kaucí (Sicherheitsleistung) dle § 37 VStG, dále zabavením věci (Beschlagnahme von Verfallsgegenständen) dle § 39 VStG a jestliže pokuta není uhrazena ani po upomínce k zaplacení, proběhne exekuce dle exekučního řádu (Executionsverordnung 1896). Krajní možností je přeměna uložené pokuty na náhradní trest odnětí svobody, a to i v rovině přestupkového práva. Toto řešení má značný vliv na vymahatelnost práva. Opakovaně došlo k situaci, kdy byl zahraniční řidič zadržen na území Rakouska na základě rakouského příkazu k dodání do výkonu trestu odnětí svobody. Jediným způsobem pak zůstává uhrazení dlužné částky rakouským úřadům.

---

<sup>47</sup> EVROPSKÝ SOUD PRO LIDSKÁ PRÁVA. Rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva: Weh proti Rakousku. [www.stradalex.com](http://www.stradalex.com) [online]. 4.7.2002 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: [https://www.stradalex.com/nl/sl\\_src\\_publ\\_jur\\_int/document/echr\\_38544-97](https://www.stradalex.com/nl/sl_src_publ_jur_int/document/echr_38544-97)

### 4.3 Objektivní odpovědnost v Polsku

Problematiku silničního provozu v Polsku řeší především Dy.U. 1997 Nr.98 poz. 602 Ustawa z dnia 20 czeruca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (dále jen „PoRD“), který byl minulý rok novelizován a polský zákonodárce do něj vložil nové přestupky, které mají zvýšit bezpečnost pro chodce i řidiče. Jedná se především o novinky jako je přednost chodců na přechodu, zákaz používání mobilních telefonů při přecházení silnice anebo postihování nedodržení minimálního odstupu mezi vozidly.<sup>48</sup>

I v Polsku je v zákoně ukotvena objektivní odpovědnost provozovatele vozidla a ta je postavena na velmi podobných základech jako ČR. Systém jejího vymáhání je od ČR odlišný. I zde jsou řešeny přestupky, které jsou dokumentovány automatizovanými systémy a tyto systémy od 1. ledna 2011 předala polská policie Generálnímu inspektorátu silniční dopravy. Podle čl. 129 g. PoRD používá tento inspektorát automatizované systémy především k odhalování a dokumentaci překročení rychlosti vozidel a nerespektování světelných signálů. Po zaznamenání přestupu je tento záznam předán společnosti CANARD, což je polské automatické centrum pro dohled nad silničním provozem, které je organizační složkou Generálního inspektorátu silniční dopravy. V okamžiku, kdy se záznam o přestupku dostane do společnosti CANARD, je zahájeno zjišťování provozovatele vozidla a řidiče, který spáchal dopravní přestupek. Z centrálního registru vozidel jsou staženy informace o provozovateli a ten je obeslán výzvou, kde subjekt musí vyplnit jedno ze tří prohlášení.

Provozovatel tak má tři možnosti, jak bude postupovat. Buď uvede osobu, která v předemtný datum a čas vozidlo řídila, nebo uvede osobu, které bylo vozidlo svěřeno a jako poslední možností je, že provozovatel odmítne uvést tyto informace a pak jen vyslovuje souhlas nebo nesouhlas s vyměřenou pokutu za neuvedení údajů.

---

<sup>48</sup> ROVNÝ, Tomáš. V Polsku platí nový zákon o silničním provozu. Chodcům zakazuje používání mobilů na přechodech, řidičům jízdu „na nárazníku“. [www.ekonomickydenik.cz](http://www.ekonomickydenik.cz) [online]. 4.6.2021 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://ekonomickydenik.cz/v-polsku-plati-novy-zakon-o-silnicnim-provozu-chodcum-zakazuje-pouzivani-mobilu-na-prechodech-ridicum-jizdu-na-narazniku/>

Pracovník CANARDu uloží osobě podezřelé z přestupku pokutu, která je jí doručena na adresu. Po doručení má subjekt 7 dní na uhrazení částky, jinak je dále pokuta vymáhána dle zákona o správním řízení a orgánem který částku vymáhá je polský finanční úřad. CANARD však vymáhá i pokuty, které na území polská spáchají jiní státní příslušníci. Jedná-li se o občany Evropské unie, je použito směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních přestupcích. Na občany mimo Evropskou unii, kteří na území Polska spáchali dopravní přestupek a nebyli za něj postíženi, může po zastavení hlídka polské policie nebo inspektor CANARDu požadovat uhrazení pokuty za tento přestupek.<sup>49</sup> Zdrojem informací byla odpověď dle „Přílohy č. V.“

#### 4.4 Objektivní odpovědnost v Německu

Spolková republika Německo je složena s 16 spolkových zemí kdy dvě z nich jsou městy a zároveň spolkovými státy. I přes toto členění a jistou formu autonomie, je na celém území platný německý zákon o provozu na pozemních komunikacích Straßenverkehrsordnung (dále jen „StVO“), a dále zákon o silničním provozu Straßenverkehrsgesetz (dále jen „StVG“). Sankce za porušení pravidel stanovených v StVO jsou stanoveny v příloze č. 1 vyhlášky o pokutách a zákazech řízení Bußgeldkatalog Verordnung (dále jen „BKavT“). V Německu je zaveden i bodový systém, kdy jsou řidiči dle závažnosti spáchaného přestupku přiděleny trestné body. Trestné body a jejich přidělování za přestupky nebo trestné činy v Německu řeší příloha č. 13 vyhlášky o řídičských průkazech Fahrerlaubnisverordnung (dále jen FeV). Na německých dálnicích a silnicích jsou provozovány systémy, které v automatizovaném režimu zaznamenávají porušení pravidel silničního provozu. Tyto záznamy vyhodnocují policisté, kteří jsou jako úřední osoby vyškoleny k vyhodnocování těchto záznamů. Úřad zemské rady po obdržení záznamu o přestupku zahájí správní řízení.

---

<sup>49</sup> POLSKO. Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. *Canard* [online]. [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.canard.gitd.gov.pl/cms/web/portal/wezwanie/procedura>

Jako důkaz pro toto řízení slouží výpověď policisty, který vyhodnotil záznam o přestupku a fotografie předmětného jednání, kterou zaznamenal automatizovaný systém, ať už se jedná o nedodržení bezpečné vzdálenosti nebo překročení rychlosti. Správní orgán provede nezbytné kroky ke zjištění provozovatele vozidla, a to buď dotazem do německého registru vozidel a v případě zahraničního vozidla je požádána o spolupráci příslušná země dle registrace vozidla. Provozovateli je odeslána výzva ke sdělení údajů o řidiči, který v rozhodný čas řídil jeho vozidlo. Tuto výzvu musí odeslat zpět do jednoho týdne od doručení. Údaje je provozovatel povinen správnímu orgánu sdělit, i když on sám vozidlo neřídil. V případě, že provozovatel určí osobu, která vozidlo řídila, tak správní orgán této osobě zašle výzvu k uhrazení pokuty za tento přestupek a dále správní poplatek za toto správní řízení. Proti tomuto rozhodnutí je možný opravný prostředek, a to podáním námítky písemnou formou anebo elektronicky do dvou týdnů od doručení. V opačném případě, kdy provozovatel odmítne uvést osobu která vozidlo řídila, nebo s úřady nekomunikuje, může policie provést šetření v místě bydliště. Dalším mechanismem donucení je povinnost vést knihu jízd k vozidlu, kterou ukládá úřad provozovateli vozidla.

Princip fungování celého systému je téměř identický s postupem v sousedním Rakousku. Pokud není zjištěn řidič (pachatel přestupku), nebo by bylo jeho zjišťování by bylo příliš nákladné, uloží úřad spolu s rozhodnutím o ukončení řízení zaplacení nákladů řízení vlastníkovvi vozidla.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Důvodová zpráva k zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla do zákona o provozu na pozemních komunikacích. Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Duvodova-zprava-k-zavedeni-objektivni-odpovednosti](https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Duvodova-zprava-k-zavedeni-objektivni-odpovednosti)

## 5 OBJEKTIVNÍ ODPOVĚDNOST V KONTEXTU MEZINÁRODNÍHO PRÁVA

Objektivní odpovědnost v okolních státech je postavena na velmi podobných právních principech jako u nás. Rozdíly jsou nejčastěji formálního charakteru vázaného na systém zjištění protiprávního jednání a zejména v oblasti vymáhání. Ke zvýšení vymahatelnosti slouží však i právo Evropské unie, a to především platforma EUCARIS a dále směrnice Evropského parlamentu a Rady 2015/413/EU. Institut objektivní odpovědnosti byl od svého zavedení podroben několika přezkoumáním. Byly napadnuty jak samotné pojmy, tak postupy orgánu veřejné moci, anebo byl přezkoumáván samotný soulad s Ústavou nebo Listinou základních práv a svobod. Tento institut v oblasti dopravy je zaveden nejen v České republice, a tak se některá soudní rozhodnutí dostala až před Evropský soud pro lidská práva.

### 5.1 Rozsudky v České republice

Kritici zavedeného institutu objektivní odpovědnosti napadají především porušení základního práva, které je základem demokratického právního státu. Jde o právo odepření výpovědi proti sobě nebo osobě blízké. Právo je v českém právním řádu jak v rovině trestního, tak přestupkového práva. Základem, ze kterého vychází je Listina základních práv a svobod, kde je v čl. 37 odst. 1 uvedeno „*Každý má právo odepřít výpověď, jestliže by jí způsobil nebezpečí trestního stíhání sobě nebo osobě blízké*“.<sup>51</sup>

Toto subjektivní právo zaručené zákonem, dává provozovateli možnost nesdělít na výzvu správního orgánu totožnost řidiče, který v předmětnou dobu řídil jeho vozidlo. V tomto případě se nejedná o zneužití práva a jde jen o využití zaručeného práva odepřít výpověď.

---

<sup>51</sup> Ústava ČR: *Listina základních práv a svobod*; Parlament ČR, Ústavní soud, Ombudsman, ministerstva; Antidiskriminační zákon, zákon o Sbírce zákonů. Redakční uzávěrka. Ostrava: Sagit, [2021]. s. 21. ÚZ. ISBN 978-80-7488-475-7.



Provozovatel je však poučen o tom, že když neuvede osobu řidiče, může být postihnut ne za to, že osobu odmítl uvést, ale za to, že nezajistil jako provozovatel, aby při provozu jeho vozidla byly dodržovány právní předpisy. Vlastnictví a provozování vozidla sebou nese jistou odpovědnost, ta je po provozovateli vyžadována a musí ji zajistit. Provozovatel se následně ocitá v situaci, kdy on sám nebo osoba jemu blízka řídila vozidlo v době přestupku a musí se rozhodnout, zda osobu řidiče uvede. Nastane-li situace, kdy sám je osobou řidiče, tak ve své podstatě nemá možnost, jak se vyhnout správnímu trestu. Zde spatřuji kolizi v rozhodování a provozovatel musí zvážit, jak bude postupovat. Lze tvrdit, že se v tomto případě právo na odepření výpovědi odchyluje od svého smyslu, ale v podstatě zůstává zachováno a není tedy u objektivní odpovědnosti provozovatele prolomeno.

Problematice kolizního vztahu mezi povinnostmi provozovatele vozidla znát totožnost řidiče a práva odepřít výpověď se v minulosti věnoval i Ústavní soud ve svém nálezu z 16. 5. 2018, je konstatováno následující: *„Ústavní soud připustil, že správní delikt podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu zasahuje pouze do vlastnického práva provozovatele vozidla podle čl. 11 odst. 1 Listiny. S obviněním ze spáchání tohoto deliktu však není spojen žádný významný zásah do osobnostních práv obviněného, který by se například v podobě určitého stigmatizujícího působení dotýkal jeho jména a dobré pověsti. Pokuta sice nepřímo umožňuje potrestání porušení povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích, vzhledem k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla má však spíše regulační funkci ve vztahu k jednání účastníků silničního provozu. Tím vším se tento přestupek liší od některých jiných přestupků, například přestupků proti občanskému soužití nebo proti majetku, u nichž uznání vinným vypovídá o určitém společensky škodlivém jednání obviněného, což prostor pro jakoukoliv formu objektivní odpovědnosti podstatně zužuje.“*<sup>52</sup>

V této kapitole je důležité zmínit i následující rozsudek z roku 2019, ve kterém se stěžovatel snaží o zpochybnění významu měření rychlosti z hlediska ekonomické výhody. *„Správní soudy vyhodnotily, že nájemní smlouva*

---

<sup>52</sup> Nález ÚS ČR o zamítnutí návrhu na zrušení § 10 odst. 3 č. 361/2000 Sb. a na vyslovení protiústavnosti § 125f odst. 1 č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu

*k měřicímu zařízení nepodporuje stěžovatelčinu domněnku, že důvodem k zavedení úsekového měření rychlosti byl příjem z pokut. Dle dané smlouvy může obec jako nájemce měřícího zařízení od smlouvy odstoupit, pozbude-li oprávnění udělovat správní tresty za překročení rychlosti, jež jsou příjmem rozpočtu nájemce. Ústavní soud dané smluvní ustanovení vnímá jako dílčí součást smluvních ujednání, jež obci umožňují reagovat i na případné změny ve veřejnoprávních předpisech týkajících se oprávnění k měření rychlosti či podmínek provádění takového měření. Ze smluvního ujednání, které odstoupením od smlouvy umožňují reagovat na případné změny v právních předpisech týkající se pravomocí správních orgánů na úseku silničního provozu, však nevyplývá, za jakým účelem bylo úsekové měření v Choustníkově Hradišti zavedeno. Nic protiústavního tak nelze spatřovat na závěru správních soudů, že tvrzení o zavedení měření bylo motivováno příjmem z pokut, je pouhou spekulací.“<sup>53</sup>*

Jedním z důležitých pojmů, který byl řešen u Krajského soudu v Brně pod č.j.: 31A 3/2015-37, je pojem automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy. V praxi půjde o několik druhů zařízení, která zcela automaticky zaznamenávají různé přestupky. Jde především o zařízení měřící rychlost vozidel. Důležitou podmínkou při provozu takového zařízení je, že toto zařízení dokáže zaznamenávat a vyhodnocovat všechna vozidla, a to bez zásahu obsluhy. Obsluha se podílí jen na prvotním nastavení a uvedení do provozu. Během prováděného měření obsluha do zařízení nezasahuje a zpravidla ani není přítomna. Pro tyto systémy není dále rozhodné, jestli se stále neházejí na jednom místě anebo jsou instalovány dle aktuální potřeby.

Dále soud uvedl, že není ani rozhodné to, jestli je radar umístěn na stativu nebo v pevném zařízení vedle silnice. Rozhodující je vždy jen systém, jakým zařízení provádí měření rychlosti.

---

<sup>53</sup> Rozsudek Krajského soudu ze dne 9. 8. 2018, č. j. 19 A 34/2018 - 67, [cit. 17. 2. 2022]  
Dostupné z:  
[http://www.nssoud.cz/files/EVIDENCNI\\_LIST/2018/19A\\_34\\_20201020105606.2018.1\\_20201021101728\\_prevedeno.pdf](http://www.nssoud.cz/files/EVIDENCNI_LIST/2018/19A_34_20201020105606.2018.1_20201021101728_prevedeno.pdf)

Na základě těchto závěrů je tedy zřejmé, že se bude jednat jak o radary, tak o kamerové systémy, které jsou pevně nainstalovány na určených místech a při jejich provozu není třeba přítomnost obsluhy. Může se však jednat i o zařízení, které je zabudováno ve služebním vozidle Policie ČR, musí být však dodržena podmínka, že policista provede jen prvotní nastavení a dále již do průběhu měření nezasahuje a případná porušení zákona dále neobjasňuje tím, že by měření přerušil a vozidlo sám zastavil anebo by dal pokyn hlídce, ke které vozidlo směřuje. Za těchto podmínek je splněna podmínka, že přestupek byl zjištěn automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy.<sup>54</sup>

## 5.2 Právo Evropské unie

Právo Evropské unie staví na základech kontinentálního práva, je základem integrace členských států a sleduje záměr, aby ve všech členských státech byl podobný právní systém. Tento nezávislý systém práva je nadřazen právnímu systému jednotlivých členských států. Právní řád Evropské unie, odborně označován jako „Acquis communautaire“ obsahuje soubor všech právních pravidel které mají vztah k Evropské unii. Může jít o obecně nebo individuální závazné akty, deklarace, strategie, prohlášení nebo Bílé knihy. Právní akty stanoveny v zakládajících smlouvách Evropského společenství jsou nařízení, směrnice, doporučení nebo stanoviska. Nařízení má působnost ve všech členských státech a je pro ně závazné a přímo použitelné. Členský stát musí konat tak, jak nařízení hovoří. Směrnice je také závazná a použitelná pro každý členský stát, avšak způsob provedení, který povede k naplnění směrnice, je zcela individuální dle každého státu.<sup>55</sup>

---

<sup>54</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Komplexní metodické stanovisko k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla dle ust. § 125f a násl. dle z. 361/2000 Sb.* [online]. In: . 8.2.2017 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)/Silnicni-doprava-metodika-MD/komplexni-metodika-k-OOPV-finalni-verze.pdf.aspx?lang=cs-CZ](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)/Silnicni-doprava-metodika-MD/komplexni-metodika-k-OOPV-finalni-verze.pdf.aspx?lang=cs-CZ)

<sup>55</sup> *Právo Evropské unie* [online]. 19.2.2021 [cit. 2022-02-18]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Pr%C3%A1vo\\_Evropsk%C3%A9\\_unie](https://cs.wikipedia.org/wiki/Pr%C3%A1vo_Evropsk%C3%A9_unie)

Vymahatelnost práva je jedním z hlavních smyslů a aspektů práva. Právo obsahuje prvek autority subjektu, který právní normu vydává. Tato autorita by však byla zcela nevýznamná, kdyby za porušení právní normy neexistovala sankce, a tedy hrozba, která má vést k dobrovolnému plnění právní normy, aniž by došlo k uložení sankce. Pokud však dojde k porušení právní normy, musí existovat způsob, jak uloženou sankci vymoci za užití sankčních mechanismů, a tím zajistit vymahatelnost práva a upevnění právní jistoty. Vždy se nedaří za porušení právní normy uložit sankci, ale nelze připustit, aby tento prvek zcela absentoval. Dojde-li adresát normy k závěru, že je výhodné normu nedodržet, jelikož toto takové jednání není vymáháno, ztratí společenskou legitimitu.<sup>56</sup>

Zásadní normou Evropské unie v oblasti dopravního práva pro zvýšení vymahatelnosti, srozumitelnosti a sjednocení postupů členských států je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2015/413/EU, ze dne 11. března 2015, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu.<sup>57</sup> Účelem této směrnice je mimo jiné výměna informací o dopravních deliktech na území Evropské unie. Tyto informace mají členským státům usnadnit řízení o přestupku, ve kterém figuruje vozidlo, které není ve státě, který projednává přestupek registrováno. Tím fakticky umožnit a urychlit řízení, identifikovat pachatele, vyvodit subjektivní nebo následně objektivní odpovědnost za dopravní přestupek a uložit správní trest.

---

<sup>56</sup> *Vymahatelnost jako předpoklad srozumitelnosti práva* | lexperanto – spolek pro přístupné a srozumitelné právo. Úvod | lexperanto – spolek pro přístupné a srozumitelné právo [online]. Copyright © 2022 lexperanto, [cit. 10.01.2022]. Dostupné z: <http://lexperanto.cz/clanky/detail/606-vymahatelnost-jako-predpoklad-srozumitelnosti-prava>

<sup>57</sup> EVROPSKÝ PARLAMENT. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 [online]. 13.03.2015 [cit.2022-02-17].Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/pravoEU/dokument?celex=32015L0413>

### 5.3 Platforma Eucaris

Česká republika jako člen evropské unie je zároveň i součástí systému Eucaris (EUropean Car Registration and Driving licence Information System). Tento systém byl na svém začátku vytvořen jako informační kanál pro výměnu informací o vozidlech a řidičských průkazech na podkladech národních registrů členských států. Tyto informace pak jednotlivé státy využívají na základě přistoupení k dohodě Eucaris. Jde vlastně o technické rozhraní, které jednotlivým státům umožňuje získávat údaje z registrů jiných členských států, což vede k urychlení a zefektivnění přenosu dat a výměně informací. Tento systém v současné době využívá většina států evropské unie.<sup>58</sup>

V současné době využívá Česká republika 6 z celkových 13 modulů systému Eucaris. Z těchto modulů je pro systém objektivní odpovědnosti nejdůležitější modul CBE - Cross Border Exchange, který poskytuje automatizovanou výměnu základních dat o vozidlech, se kterými byl na území jiného členského státu spáchá dopravní přešupek.<sup>59</sup>

Od okamžiku, kdy se řidič vozidla registrovaného v ČR dopustí v zahraničí dopravního přešupku, a toto jednání je zaznamenáno automatizovaným systémem, správní orgán členského státu požádá prostřednictvím systému Eucaris o sdělení informací o provozovateli vozidla. Česká republika informaci ve většině případů poskytne a informaci odešle žadateli. Řidič je následně vyrozuměn o tom, z jakého přešupku je podezřelý. Tímto způsobem lze však vymáhat jen určitý okruh přešupku, které jsou taxativně uvedeny ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2015/413/EU.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> *Eucaris - pozor na přešupky v cizině* [online]. 2017 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <http://www.forum.ford-club.cz/viewtopic.php?p=828669>

<sup>59</sup> HORÁKOVÁ, Jana. *Autokriminalita: Statistika, autovraky, EUCARIS, prevence a informace* [online]. Praha, 2021, 9. září 2021 [cit. 2022-02-16]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>

<sup>60</sup> TÝM PRÁVNÍKŮ PORTÁL PRÁVO PRO VŠECHNY. EUCARIS a pár slov k dopravním přešupkům v zahraničí. *www.pravoprovsechny.cz* [online]. 20. 4. 2018 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.pravoprovsechny.cz/clanky/eucaris-prestupky-v-zahranici/>

V této směrnici je v článku 2 uveden výčet protiprávního jednání řidičů, které lze následně vymáhat. Jedná se o tyto přestupky: překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nepoužití bezpečnostních pásů, nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení, řízení vozidla pod vlivem alkoholu, řízení vozidla pod vlivem drog, nepoužití ochranné přilby, použití zakázaného pruhu, a nedovolené použití mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy.<sup>61</sup>

Členské státy na základě tohoto systému vymáhají i přestupky, které by nebylo možno dříve vymocit a zvyšuje se tak samotná vymahatelnost práva a preventivní působení na zahraniční řidiče.

#### **5.4 Rozsudek Evropského soudu pro lidská práva – Falk vs. Nizozemí**

Česká republika jako demokratický právní stát postupuje vždy v souladu s tuzemským právem, stejně tak jako s právem Evropské unie. Je tedy vázána i rozsudky Evropského soudu pro lidská práva (dále jen „ESLP“), kde jsou řešeny i případy, které se staly v jiných členských státech. České soudy tak musí respektovat tyto rozsudky a při rozhodování se jimi řídit. K takovému rozhodnutí je možné řadit rozsudek ze dne 19. října 2004 ESLP ve věci stížnosti č. 66273/01 Falk proti Nizozemsku. Pan Falk ve své stížnosti namítal, že uložením sankce na základě objektivní odpovědnosti, která je upravena v ustanovení § 5 zákona o postihu za správní přestupky,<sup>62</sup> je krácen na svých právech, která mu zaručuje čl. 6 odst. 2. Evropské úmluvy o ochraně lidských práv (dále jen "úmluva").

Tento článek zní: *„Každý, kdo je obviněn z trestného činu, se považuje za nevinného, dokud jeho vina nebyla prokázána zákonným způsobem.“*<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> EVROPSKÝ PARLAMENT. SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2015/413. *EUR-LEX* [online]. 11. března 2015 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32015L0413>

<sup>62</sup> NIZOZEMSKO. Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. *Wetten.overheid.nl* [online]. 01.01.2021 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004581/2021-01-01>

<sup>63</sup> EVROPSKÝ SOUD PRO LIDSKÁ PRÁVA. Evropská úmluva o ochraně lidských práv a svobod. *Www.echr.coe.int/Pages/home.aspx?p=home* [online]. [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: [https://www.echr.coe.int/documents/convention\\_ces.pdf](https://www.echr.coe.int/documents/convention_ces.pdf)

Tento rozsudek byl konečným verdiktem případu, který začal dne 20. ledna 1998, kdy byl zaznamenán přestupek vozidla pana Falka spočívající v nedání přednosti chodci, který chtěl přejít vozovku. Za toto jednání mu byla uložena správní pokuta ve výši 240 nizozemských guldenů. Dne 28. září 1998 se proti této pokutě odvolal a sdělil správnímu orgánu informace k osobě řidiče, který se měl dopustit tohoto přestupku. Dne 17. listopadu 1998 však správní orgán odvolání zamítl a vydal rozhodnutí s odůvodněním, že jako provozovatel vozidla je povinen správní pokutu uhradit. Pan Falk proti tomuto rozhodnutí podal odvolání k soudci okresního soudu v Leidenu. U soudu následně argumentoval, že je vlastníkem vozidla, ale v předmětnou dobu vozidlo řídila jím uvedená osoba. Soudce okresního soudu zamítl dne 8. listopadu 1999 odvolání stěžovatele. Dále v rozhodnutí uvedl, že skutečnost, že pan Falk nebyl v době spáchání přestupku řidičem vozidla neznamená, že mu nelze uložit správní pokutu, jelikož osoba uvedená jako provozovatel i tak nadále ručí za své vozidlo. Nejvyšší soud rozhodl o kasační stížnosti dne 28. listopadu 2000 zamítnutím s odkazem na své dřívější rozhodnutí č. 177 ze dne 15. července 1993, kde byl vyjádřen názor, že ustanovení § 5 zákona o silniční dopravě z roku 1994 není v rozporu s článkem 6 odst. 2. evropské úmluvy o lidských právech.

Pan Falk se s tímto rozhodnutím nespokojil a podal stížnost k ESLP pro porušení jeho práv chráněných úmluvou. V tomto rozhodnutí č. 66273/01 ze dne 19. října 2004 Evropský soud rozhodl, že postupem Nizozemských orgánů nebylo porušeno právo stěžovatele zaručené úmluvou. V odůvodnění rozsudku Evropský soud především zdůraznil, že je na tento případ a případné porušení stěžovatelových práv zaručených úmluvou nutno pohlédnout optikou proporcionality, tedy přiměřenosti.

Stát musí vždy přihlédnout k tomu, aby sledovaný legitimní cíl právní úpravy nezasahoval do garantovaných práv nad míru nezbytně nutnou. Právo osoby na to, aby byla považována za nevinou, dokud není její vina prokázána je garantována, ale není absolutní v případech, kdy stát zůstane v rozumných mezích. Stát tedy musí přihlédnout především k cíli sledovaného zákonem.

Tento cíl lze spatřovat především v tom, aby přestupky v silničním provozu zaznamenané automatizovanými systémy, u kterých není možné totožnost řidiče okamžitě zjistit, nezůstali nepotrestáni a dále je nutné zajistit, aby zjištění řidiče pro stát nepředstavovalo nadbytečnou zátěž a bylo vůbec alespoň z části možné. Po této argumentaci a s přihlédnutím k rozhodnutím Nizozemských úřadu byla stížnost pana Falka Evropským soudem zamítnuta jako zjevně neopodstatněná.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> EVROPSKÝ SOUD PRO LIDSKÁ PRÁVA. Rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva: FALK proti Nizozemsku. <https://www.stradalex.com/en> [online]. 19.11.2004 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: [https://www.stradalex.com/en/sl\\_src\\_publ\\_jur\\_int/document/echr\\_66273-01](https://www.stradalex.com/en/sl_src_publ_jur_int/document/echr_66273-01)



## 6 VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ

V průběhu tvorby bakalářské práce bylo realizováno výzkumné šetření za účelem zjištění úrovně využití institutu objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla za přešupek zjištěný automatizovanými systémy v České republice a ve vybraných zemích Evropy.

Při realizaci výzkumného šetření byly využity následující vědecké metody: analýza dostupných dat a strukturovaný rozhovor dle předem stanovených otázek vedený se zástupci odborů dopravy v Kraji Vysočina a metoda komparace. Za stěžejní považuji využití metody komparace, která se stala nedílnou součástí práce a přináší do ní pohled ze strany zahraničních respondentů. Komparace byla zaměřena na fungování systému objektivní odpovědnosti v zahraničí, její ukotvení v právním systému se zaměřením na vymáhání přešupků v dopravě od tuzemských a zahraničních vlastníků vozidel. K získání dat pro zahraniční komparaci docházelo na základě oslovení dostupných zahraničních kontaktů např. sdružení autodopravců, ambasád, součinností se zahraničním vedením tamních policií a úřadů.

### 6.1 Analýza přínosu využití institutu objektivní odpovědnosti

Na základě získaných dat z ČR i zahraničí je možné usoudit, že primární myšlenka klást odpovědnost na majitele vozidla směrem povinnosti mít přehled o tom, kdo vozidlo řídí, je v dotčených státech velmi podobná. Naopak procesní postupy jsou nejenom v přešraniční zkušenosti, ale i na území téhož státu. Jak na úrovni vymáhání pokut od tuzemských řidičů, tak v případě výběru pokut od zahraničních provozovatelů, jsou systémy vystavěny na slušnosti řidičů, nebo naopak strachu z represe. Tento fakt potvrzují i získaná data z měst Kraje Vysočina, kde je podíl úspěšně vymáhaných pokut přešyšující 80 %.

## 6.2 Strukturovaný rozhovor

Pro lepší pochopení problematiky vymáhání objektivní odpovědnosti provozovatel vozidla jsem si vybral města nacházející se na území Kraje Vysočina, která se postupem času stále častěji uchylují k provozu automatizovaných systémů. Jedním z důvodů výběru těchto měst je znalost konkrétních pracovníků, kteří byli ochotni informace a data poskytovat i formou rozhovoru na základě strukturovaného dotazníku viz. Příloha VI. této práce. Paušálně lze tento systém aplikovat i na zbytek ČR.

Legislativní rámec a konkrétní postup je popsán ve schématech teoretické části. V Kraji Vysočina, na rozdíl od sousedního Pardubického kraje, jsou klasické stacionární spíše ojedinělé, jsou nejvíce využívána úseková měření. V rámci tvorby bakalářské práce poskytla součinnost města Jihlava, Chotěboř, Havlíčkův Brod a Nové Město na Moravě. Nejdlejší zkušenost s provozem mají první dvě zmíněná. Chotěboř má zkušenost s instalací přímo na území města i v jedné z okolních obcí. Systém zde provozuje společnost DOSIP s. r. o., která v rámci svých služeb nabízí i další zařízení např. zabezpečení ulic prostřednictvím zpomalovacích prahů, dynamických semaforů, ukazatelů rychlosti aj. V současné chvíli je zařízení instalováno v centru města a dle slov odboru dopavy. Pro potřeby šetření bylo stanoveno období roku 2020 od 1. 1. do 31. 12. Na území Chotěboře bylo zaznamenáno 4000 překročení rychlosti přes nastavený limit 60 km/h, zhruba 500 přestupců nebylo tuzemských, úspěšně se za rok podařilo vyšetřit zhruba 3300. Služeb stejného dodavatele využívá sousední i Havlíčkův Brod, který zařízení nyní provozuje na dvou úsecích v obcích Krátká Ves a Svatý Kříž. U obou instalací se jednalo o podnět uvedených obcí, které se rozkládají na silnicích I. třídy s vysokou intenzitou dopavy. Vzhledem k tomu, že k instalaci došlo až v roce 2021, za sledované období nejsou k dispozici žádná data. V případě Havlíčkova Brodu systém provozuje městská policie. Z dostupných informací je zřejmé, že jsou obě obce s instalací spokojené, protože došlo k výraznému uklidnění dopavy a respektování rychlostních limitů. V případě Krátké Vsi byla důvodem pro instalaci bezpečnost dětí, které po úzkých chodnících v blízkosti nákladních vozidel docházejí na autobusovou zastávku s absencí přechodu pro chodce. Důvodem druhé instalace byl taktéž požadavek

obce a obyvatel, kteří dlouhodobě poukazovali na příliš rychlý průjezd vozidel obcí zejména v místě křižovatky. Instalaci urychlila i petice, která vznikla po posledních dvou tragických dopravních nehodách.

Další instalace nalezneme v Novém Městě na Moravě, kde k zavedení systému došlo teprve koncem roku 2021, provozuje jej přímo město, dodavatelem zařízení do pronájmu a služby samotné je společnost CAMEA Technology, a. s. Úsekové měření se nachází na jedné z hlavních křižovatek města u nákupního domu. Důvodem pro instalaci bylo zklidnění dopravy zejména od Bystřice nad Pernštejnem, kde dochází k prudkému klesání směrem ke zmiňované křižovatce. Stejného dodavatele služby využívá i krajské město Jihlava, které provozuje dvě zařízení. Jedno je umístěno k dohledu nad rychlostí vozidel v jediném tunelu umístěném na území kraje na silnici první třídy. Druhé zařízení je instalováno v příměstské části Hosov, která se taktéž vyznačuje vysokou intenzitou dopravy v místě, kde přes komunikaci přecházejí chodci. První zmíněné místo, tedy „jihlavský tunel“ za sledované období vykázal přes 16 000 přestupků, tedy náročnost zhruba 44 porušení za den. Kamerový systém je však nastaven s výraznou rezervou 10 km/h, řidič je obesílán až ve chvíli, kdy na sledovaném úseku překročí rychlost z povolených 60 km/h na 73 km/h. Jiná zařízení v tuto chvíli na území kraje evidována nejsou, byť velmi známým průkopníkem radarové technologie byly Moravské Budějovice, které touto formou sankčně přistupovali k řidičům na silnici I/38. Od doby spuštění obchvatu města bylo zařízení odstraněno. K získání informací ze strany městských úřadů docházelo na základě osobních rozhovorů viz. „Příloha č. VI.“

Vzhledem k tomu, že krajem vede hlavní dálniční tepna ČR, tedy dálnice D1, která v uplynulých letech procházela modernizací, bylo i zde instalováno přechodné úsekové měření, které však bylo vázáno na opravované úseky k omezení rychlosti na 80 km/h. Další systémy na území kraje využívány nejsou. Na rozdíl od Prahy není na území řešeno parkování formou „modrých zón“. Zde taktéž dochází k obeznámení na základě automatizovaného technického prostředku ze strany dodavatele služby. Ještě by bylo možné zmínit tzv. vysokorychlostní vážení, které bylo instalováno ve spádové oblasti Velkého Meziříčí, ale v současné době tento systém aktivní není, zejména po negativní

zkušenosti města s řešením přestupků. Novější typ by měl být během března roku 2022 funkční i na dálnici D1 a o administrativní zajištění by se mělo starat právě krajské město Jihlava.

I přes zvýšenou snahu o zabezpečení železničních přejezdů, zde k řešením pohledem objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla taktéž nedochází. Důvodem je nákladnost celého procesu i neshoda o tom, kdo by do systému investoval, dále jej provozoval i servisoval. Závěrem této kapitoly je možné zmínit, že práce se stala přínosem z hlediska seznámení se s dodavatelskými firmami zařízení, dále se zadávacími dokumentacemi měst k pořízení podobného systému, ale zejména potvrzuje hlavní motivaci k instalaci – zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Samozřejmostí je, že podobný systém je i příjmem do rozpočtu města, ale je důležité vyzdvihnout, že v řadě případů příjem putuje zpět do programů ke zvýšení bezpečnosti provozu, nebo například do rozpočtů na výstavu dětských dopravních hřišť. Zároveň byl tento kvalitativní výzkum důležitým přínosem pro doplnění si celkového rámce, který bude nadále využit pro zahraniční komparaci. Silnou stránkou celého procesu je fakt, že dnes je možné na základě výběrového řízení zajistit městu dodavatele včetně všech služeb, které zahrnují instalaci zařízení, zaškolení i následný servis. K dalším výhodám patří i téměř okamžitý efekt od momentu instalace.

K záporným stránkám lze nepochybně řadit administrativní kroky pro zajištění povolení na instalaci včetně všech dotčených orgánů BESIP, vysokou počáteční investici, dále i nároky na personální zajištění. Osobně za velké úskalí vnímám nastavení systémů na vyšší limit, než je nejvyšší dovolená rychlost v daném úseku + tolerance. V takovém případě vnímám, že podobný spor může být velmi komplikovaný ve chvíli, kdy dojde na otázku, proč není vymáhána přesně limitující hranice s tolerancí.

### 6.3 Komparace ČR s vybranými zeměmi Evropy

K aktuálním největším trendům na poli rozvoje jednotného dopravního prostoru v Evropě nepochybně patří inteligentní dopravní systémy, dále jen ITS. Právě ty si kladou hned několik významných cílů. Tím první je samozřejmě vyšší bezpečnost a snížení počtu vážných zranění a úmrtí v důsledku dopravního prostoru, zisk aktuálních informací o provozu včetně mimořádných situací. Dále pak veškeré aktivity související s udržitelnou mobilitou (digitalizace dopravy, sledování chování cestujících). Každá členská země si zpracovává vlastní strategické plány pro aplikaci ITS a mnohdy se jejich vývoj zdá až příliš ambiciózní. Jednou ze zajímavých myšlenek je však ochrana dat před kybernetickými útoky, což se již nyní může reálně dít i na území ČR. Rozvoj v jednotlivých členských zemích různorodý a systém postupu v oblasti aplikace objektivní odpovědnosti provozovatele je toho jedním z dílčích důkazů. Při pohledu na fungování celého systému v rámci naší přímých sousedních států, ale i s ohledem na fungování ve vzdálenějších zemích je zřejmé, že systém objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla jako takový, je zaveden nejenom u blíže zkoumaných přeshraničních států, ale například i ve Velké Británii a Irsku. Důvodem je prostý fakt, že ve všech zemích žijí lidé, kteří hledají cestu, jak se zříct odpovědnosti za přestupky. Naopak zajímavostí je, že v Belgii není uznáván institut osoby blízké a pokuty za překročení rychlosti jsou zde oproti Německu a Rakousku vyšší a začínají na 50–70 Euro. Metody výběru pokut jsou již odlišné, což je možné v rámci výzkumné činnosti při tvorbě této práce potvrdit z více zdrojů.

Při realizované komunikaci se sdružením ČESMAD bylo například zřejmé, že jeden stát není jednotný například v postupu a důraznosti u zjištění osoby řidiče vozidla, tedy někdy s pokutou přijde konkrétní formulář požadující tuto informaci, jindy nikoliv. Záleží na aktivitě konkrétního úřadu. Osobně spatřuji problém přeshraniční vymahatelnosti práva za spáchání přestupků v nejednotném evropském systému z hlediska procesu doručovacího práva, což bývá častým argumentem právních zástupců řidičů.

Nejenom v ČR, ale i v zahraničí je spoléháno na slušné chování řidičů, kteří obratem hradí pokuty bez toho, aby po nich bylo žádáno doložení osoby řidiče. Právě sjednocení doručovacího práva by podobným obstrukcím zamezilo.

V obecné rovině lze říct, že existují dva hlavní přístupy k vymáhání systému objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Jedním z nich vzor v Holandsku, které lze z hlediska dopravní legislativy a nadčasovosti brát za velmi vyspělou zem. Státy tohoto typu mají blíže k ITS systémům obecně, tedy i blíže k zavádění jednotného dopravního prostoru.

Na podobném principu funguje například sousední Polsko, kde z výzkumného šetření vyplývá, že pro zajištění vymáhání pokut funguje jeden subjekt, a tedy i zařízení nejsou v majetku konkrétních samosprávních celků. Podobný princip lze predikovat i na Slovensku, které se v dohledné době chce uchýlovat k hromadnému nákupu kamerových systémů. Naopak ČR, Rakousko a Německo využívají systému, kdy oznámení o spáchání přestupku na základně automatizovaného technického prostředku přicházejí nikoliv ze strany jednoho subjektu, ale vždy od konkrétních správce např. kraj. V rámci Evropské unie můžeme dále zaznamenávat i rozdíly v systému výběru pokut, kde je možné naprosto odlišný systém najít v severských zemích, kde dochází ke stanovování tzv. nejvyššího denního limitu, který vychází z veřejně dostupného daňového přiznání. Vzhledem k tomu, že k hlavním cílům praktické části bakalářské práce patřila zahraniční komparace a snaha o základní zpřehlednění fungování systému objektivní odpovědnosti na základě zajištění automatizovanými technickými prostředky – viz. tabulky č. 1 a 2.

Po prostudování veškerých dat, která se podařilo získat z okolních států, bylo možné analyzovat drobné rozdíly, které by však mohly přispět ke zvýšení efektivity právě i v České republice.

Slovenská republika používá jednotný systém přestupku a správních deliktů provozovatelů motorových vozidel CESDaP<sup>65</sup>. Při provádění kontrole policií Slovenské republiky provede policista dotaz do tohoto registru a v případě neuhrazené pohledávky, vázané na kontrolované vozidlo, je ihned požadováno uhrazení dlužné částky po řidiči tohoto vozidla.

Tabulka 1 - Komparované státy a jejich uspořádání

NÁZEV STÁTU	STÁTNÍ ZŘÍZENÍ	ADMINISTRATIVNÍ ČLENĚNÍ	DOPRAVNÍ LEGISLATIVNÍ RÁMEC
<b>Česká republika</b>	republika	kraje - okresy	361/2002 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích
<b>Německo</b>	spolková republika	spolkové země - kraje	Straßenverkehrsgesetz a Straßenverkehrsgesetz
<b>Polsko</b>	republika	vojevodství - powiaty (okresy)	Prawo o ruchu drogowym
<b>Rakousko</b>	republika	spolkové země - okresy	Kraftfahrzeuggesetz 1967 - KfG, Straßenverkehrsordnung a Verwaltungsstragesetr
<b>Slovensko</b>	republika	kraje - okresy	č. 8/2009 Z.z. zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Zdroj: autor na základě výzkumného šetření

Tabulka 2 - Systém objektivní odpovědnosti v ČR a zahraničí

NÁZEV STÁTU	EUCARIS (ANO/NE)	ZAVEDENÍ OBJ. ODPOVĚDNOSTI PROVOZOVATELE	VYUŽÍVÁNÍ TECHNICKÝCH PROSTŘEDKŮ	ZPŮSOB ŘEŠENÍ PŘESTUPKŮ V DOPRAVĚ (centrálně vs. samosprávně)
Česká republika	ano	ano	ano	samosprávně
Německo	ano	ano	ano	samosprávně
Polsko	ano	ano	ano	centrálně
Rakousko	ano	ano	ano	samosprávně
Slovensko	ano	ano	ne	centrální systém v přípravě

Zdroj: autor na základě výzkumného šetření

Dalším prvkem slovenského systému je možnost uhrazení pokuty uložené provozovateli za nedodržení jeho povinností. V případě, kdy provozovatel uhradí 2/3 z vyměřené pokuty do stanové lhůty, považuje se pokuta jako uhrazená v plné výši.

<sup>65</sup> MINISTERSTVO VNÚTRA SR. Centrálna evidencia správnych deliktov a priestupkov /CESDaP/. [www.minv.sk](http://www.minv.sk) [online]. [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.minv.sk/?CESDaP>

V Rakousku je zaveden silnější způsob státního donucení v případě neuhrazené pokuty za dopravní přešupek, tedy dluhu vůči státu formou institutu donucovací vazby. Rakouská policie již několikrát zadržela zahraničního řidiče a omezila ho na osobní svobodě. Jedinou možností, jak se případnému pobytu ve vězení vyhnout, je pak uhrazení dlužné částky.

Polský systém je postaven na podobných principech jako v porovnávaných státech, ale orgánem, který řeší a vymáhá pohledávky za dopravní přešupky zaznamenané automatizovaným systémem je CANARD. Tento centralizovaný systém vymáhání pohledávek umožňuje efektivní a rychlé vyřízení přešupků. U nás není tento centrální systém možné zavést, protože by to znamenalo přenesení pravomocí na zcela nový subjekt, a i přes jistý přínos, by vynaložené úsilí bylo neúměrné k získané výhodě v oblasti centrálního vymáhání.

Spolková republika Německo a její systém objektivní odpovědnosti jsem po prostudování shledal jako velmi propracovaný a stojící na stejných základech jako systémy v okolních státech, např. v Rakousku. V Německu je obecně kladen velký důraz na nejzávažnější přešupky, které jsou například v České republice téměř neřešeny, anebo jen v malé míře vzhledem k jejich závažnosti a nebezpečnosti. Jde o chování řidičů, které vede k časté příčině dopravních nehod. Jde o nedodržování bezpečné vzdálenosti za vozidlem. V Německu jsou na dálnicích nainstalovány automatizované systémy, které umí vyhodnotit a zaznamenat toto chování řidičů a následně potrestat, popřípadě provozovatele vozidla. V ustanovení § 4 odst. 3) StVO je pro řidiče vozidel nad 3,5 t. nebo autobusů jasně definována vzdálenost na dálnici, kterou musí řidič dodržovat za vozidlem jedoucím před ním. V naší právní úpravě přesná definice bezpečné vzdálenosti chybí a je stanovena jen obecným vyjádřením, což vede řidiče k jistému osobnímu výkladu a subjektivnímu posouzení tohoto odstupu. Díky automatizovanému systému, který v Německu používají a následně vymáhají, porušení tohoto nebezpečného chování spatřuji za inspiraci v oblasti bezpečnosti silničního provozu.



## 7 NÁVRH OPATŘENÍ V RÁMCI PŘESHraničNÍHO VYMÁHÁNÍ POKUT

Jedno ze zásadních opatření v rámci fungování systému v ČR vstoupilo v platnost 1. 1. 2022, tedy novela zákona o Policii ČR, která po propojení systému Celní správy a Policie ČR, umožní odebrání registračních značek vozidla řidiči, který v systému vykazuje neuhrazené pohledávky. V praxi tento postup bude znamenat, že i při běžné silniční kontrole, bude možné na místě požadovat uhrazení dřívější nezaplacené pokuty, která zůstala ve správním řízení. Pokud k úhradě nedojde, budou řidiči odebrány registrační značky a na vozidlo nasazen technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla (tzv. botička). Nepochybně se jedná o opatření, které významně po vzoru například Německa, kde může dojít i k omezení svobody, přispěje k vyšší efektivitě vymahatelnosti pokut i zvýšení bezpečnosti provozu.

Ve vztahu k lepšímu fungování přeshraničního vymáhání pokut a zvýšení bezpečnosti silničního provozu navrhuji přijetí těchto následujících opatření, která jsou v rámci některých zemí již běžnou praxí. Jedná se o:

- Jednotný systém doručovacích postupů v rámci EU s ohledem na platnou judikaturu.
- Existenci komisí pro bezpečnost silničního provozu na území konkrétního města.
- Existenci strategií BESIP pro konkrétní kraje/města.
- Instalaci zařízení automatických prostředků na základě vyhodnocení nehodovosti v daném úseku (např. prostřednictvím shluků dopravních nehod z aplikace Centra dopravního výzkumu).
- Pravidelná odborná školení zaměstnanců úřadů s ohledem nejenom na legislativu, ale i platnou judikaturu v dané problematice.
- Přesun měřících zařízení na různá místa v rámci obce.
- Instalaci automatizovaných systémů na dálnicích k monitorování a zaznamenávání nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly (viz. praxe v Německu).
- Intenzivní spolupráci měst a obcí s Policií ČR v dané problematice.

S ohledem na výhled zavádění systému ITS považuji za efektivní systém, kdy je majitelem zařízení a softwarového vybavení jeden subjekt, např. částečně státem řízená firma, ale bohužel toto opatření v není v současné době na území ČR reálné, protože je zde již celá řada soukromých subjektů, které jsou smluvně vázány na města a kraje.

## ZÁVĚR

Hlavním cílem bakalářské práce bylo provést analýzu institutu objektivní odpovědnosti provozovatele motorového vozidla za přestupky, které jsou zjišťovány na základě automatizovaného technického prostředku. Snahou bylo nejenom přehledně a uceleně popsat institut objektivní odpovědnosti provozovatele motorového vozidla za přestupky, který je aplikovaný na území České republiky, ale poskytnout prostřednictvím jednoho vybraného kraje v České republice (tj. Kraje Vysočina) detailnější pohled na aplikaci tohoto institutu v praxi, ale také snaha o využití získaných dat pro následnou komparaci jejího využití v ČR a ve vybraných zemích Evropy. Dílčím cílem práce bylo zmapovat vývoj systémů, důvody jejich pořízení, efektivitu a predikovat možný budoucí vývoj na poli technických prostředků.

Úvodní část práce je věnována vymezení základních pojmů a úvodu do problematiky, dále pak pohledu na systém odpovědnosti tak, jak je zaveden na území České republiky. Nedílnou součástí je samozřejmě ukotvení v zákoně a liberační důvody. Důležitou součástí je však nejenom stránka zajišťující legislativní oporu a její ukotvení v systému práva, ale také samotné technické prostředky, bez kterých by bylo možné objektivní odpovědnost aplikovat jen v omezené míře. Jedním z dalších dílčích cílů práce tedy bylo analyzovat dostupná zařízení, která jsou na našem území používána. V jednotlivých podkapitolách se práce zaměřuje na činnost stacionárních a úsekových radarů, semaforových kamer, kamerových systému na vozidlech za účelem kontroly „zón vyhrazeného parkování“, vysokorychlostního vážení a v neposlední řadě i potenciálu kamer na železničních přejezdech.

V následujících kapitolách se práce věnuje i samotnému procesu od zjištění přestupku automatizovaným prostředkem po obeznámení provozovatele vozidla. Právě zde byla využita získaná data o postupu od dotčených obcí z Kraje Vysočina, která formou kvalitativního výzkumu odkázala i na následující část práce, tedy objektivní odpovědnost a vliv na bezpečnost silničního provozu.

Získat potřebná data šetřením na území našeho státu nebylo obtížné i díky místní znalosti podmínek. Tato část práce se věnuje zejména právu na území EU, ale také platformě EUCARIS, která v celém systému výměny a získávání informací hraje významnou roli. Naopak získávání konkrétních zahraničních dat patřilo k nejvíce náročnému obsahu práce.

V českém jazyce neexistuje ucelený dokument, který by odkazoval na aktuálně platnou legislativu a postupy v oblasti zahraniční odpovědnosti. Při tvorbě práce tedy došlo k oslovení konkrétních subjektů. K hlavnímu úskalí tvorby patřila zejména neochota některých zemí data poskytovat. S přirovnáním k právnímu systému ČR, neustálému vývoji na poli zákonů, norem a vyhlášek, byla orientace v zahraniční legislativě ještě náročnější. Vzhledem k tomu, že i u nás je zákon často vykládán na základě rozsudků stran soudů různých instancí.

Není pochyb o tom, že oblast objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla je rozsáhlá. Za jeden z hlavních přínosů tvorby této práce považuji opravdu maximální snahu o porozumění problematice v mnoha různých odborných i praktických rovinách. Práci považuji za velmi přínosnou i z pohledu výkonu služby v řadách Policie ČR, nepochybně přispěla k rozvoji mých osobních kompetencí a znalostí. Z úrovně tvorby samotné práce hodnotím aktuální postavení problematiky v systému českého práva za aktuálně dostačující s tím, že nepochybně bude třeba reagovat na novinky a technický rozvoj v této oblasti. Díky osobnímu kontaktu na konkrétních pracovištích městských úřadů, které problematiku projednávají od stížnosti občanů po administraci oznámení, jsem se utvrdil v mém osobním přesvědčení, že význam objektivní odpovědnosti v souvislosti s technickými automatizovanými prostředky má nezpochybnitelný význam z hlediska zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti, ale není možné na něj nahlížet jako na zdroj příjmu do rozpočtů měst a obcí. Naopak zahraniční komunikace mi přinesla informace o tom, nakolik jsou naše sousední státy ochotny komunikovat a poskytovat data.

Na rozdíl přehledu konkrétní výše sazeb pokut, je vymezení podmínek provozu a platné legislativy v oblasti objektivní odpovědnosti oblastí nesrovnatelně komplikovanou, a i přes kontakty přes zahraniční partnery například ÚAMK, nebylo možné některé informace zajistit. Za využití stanovených metod však považuji získaná data za maximální možná a úměrná iniciativě vložené do jejich získání.

Lze učinit závěr, že mnou stanovené cíle bakalářské práce se mi podařilo naplnit, ale zároveň zpracovanou problematiku považuji za natolik rozsáhlou a progresivní, že by se mohla stát i předmětem hlubšího rozpracování do podoby diplomové práce.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Knižní zdroje

GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 7. aktualizované vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. Právnícké učebnice.

HARVÁNEK, Jaromír. *Teorie práva*. Brno: Masarykova univerzita, 1998. Edice učebnic Právnícké fakulty Masarykovy univerzity v Brně. ISBN 80-210-1791-0.

HENDRYCH, Dušan. *Právnícký slovník*. 3., podstatně rozš. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. Beckovy odborné slovníky. ISBN 9788074000591.

ISBN 978-80-7380-652-1.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2008-. Komentátor. ISBN 978-80-7502-105-2.

MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-489-7.

RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky: Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. ISBN 978-80-86530-65-9.

Ústava ČR: *Listina základních práv a svobod*; Parlament ČR, Ústavní soud, Ombudsman, ministerstva; Antidiskriminační zákon, zákon o Sbírce zákonů: redakční uzávěrka. Ostrava: Sagit, [2021]. ÚZ. ISBN 978-80-7488-475-7.

## On-line zdroje

DOLEČEK, Marek. *Odpovědnost za přestupky podle přestupkového zákona* [online]. 30.6.2021, 1 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/odpovednost-za-prestupky-podle-noveho-prestupkoveho-zakona-ppbi/3/>

*Eucaris - pozor na přestupky v cizině* [online]. 2017 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <http://www.forum.ford-club.cz/viewtopic.php?p=828669>

EVROPSKÝ SOUD PRO LIDSKÁ PRÁVA. *Evropská úmluva o ochraně lidských práv a svobod*. [Www.echr.coe.int/Pages/home.aspx?p=home](http://www.echr.coe.int/Pages/home.aspx?p=home) [online]. [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: [https://www.echr.coe.int/documents/convention\\_ces.pdf](https://www.echr.coe.int/documents/convention_ces.pdf)

EVROPSKÝ SOUD PRO LIDSKÁ PRÁVA. *Rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva: Weh proti Rakousku*. [www.stradalex.com](http://www.stradalex.com) [online]. 4.7.2002 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: [https://www.stradalex.com/nl/sl\\_src\\_publ\\_jur\\_int/document/echr\\_38544-97](https://www.stradalex.com/nl/sl_src_publ_jur_int/document/echr_38544-97)

HORÁKOVÁ, Jana. *Autokriminalita: Statistiky, autovraky*, EUCARIS, prevence a informace [online]. Praha, 2021, 9. září 2021 [cit. 2022-02-16]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>

KALOUŠ, Pavel. *Big Brother. Jak fungují auta Eltodo, která v Praze kontrolují parkování?* [online]. 20.8.2019 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://forbes.cz/bigbrother-jak-funguji-auta-eltodo-ktera-v-praze-kontroluji-parkovani/>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Důvodová zpráva k zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla do zákona o provozu na pozemních komunikacích*. Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Duvodova-zprava-k-zavedeni-objektivni-odpovednosti](https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Duvodova-zprava-k-zavedeni-objektivni-odpovednosti)

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Důvodová zpráva k zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla do zákona o provozu na pozemních komunikacích*. Ministerstvo dopravy [online]. Praha, 1.8.2019 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Duvodova-zprava-k-zavedeni-objektivni-odpovedno](https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Duvodova-zprava-k-zavedeni-objektivni-odpovedno)

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Od poloviny května začnou fungovat inteligentní kamery na přejezdech* [online]. 17. 4. 2020 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Od-poloviny-kvetna-zacnou-fungovat-inteligentni-ka>

MINISTERSTVO VNÚTRA SR. *Centrálna evidencia správnych deliktov a priestupkov /CESDaP/*. [www.minv.sk](http://www.minv.sk) [online]. [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.minv.sk/?CESDaP>

NEDVĚD, Jiří. *Půlstoletí BESIPu* [online]. 2017 [cit. 2022-02-16]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/o-besip/historie-besip>

NIZOZEMSKO. *Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. Wetten.overheid.nl* [online]. 01.01.2021 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004581/2021-01-01>

POLSKO. *Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Canard* [online]. [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.canard.gitd.gov.pl/cms/web/portal/wezwanie/procedura>

Příspěvatelé Wikipedie, ASFiNAG [online], *Wikipedie: Otevřená encyklopedie*, c2022, Datum poslední revize 14. 02. 2022, 13:57 UTC, [citováno 17. 02. 2022]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/ASFiNAG>

Radar pozná nepřipoutaného řidiče i mobil u ucha. *Revoluční kamery testují ve Francii* [online]. GZECH NEWS CENTER a.s, 6.10.2020, 1 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.blesk.cz/clanek/zpravy-svet/657519/radar-pozna-nepripoutaneho-ridice-i-mobil-u-ucha-revolucni-kamery-testuji-ve-francii.html>



ROVNÝ, Tomáš. V Polsku platí nový zákon o silničním provozu. Chodcům zakazuje používání mobilů na přechodech, řidičům jízdu „na nárazníku“. *www.ekonomickydenik.cz* [online]. 4.6.2021 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://ekonomickydenik.cz/v-polsku-plati-novy-zakon-o-silnicnim-provozu-chodcum-zakazuje-pouzivani-mobilu-na-prechodech-ridicum-jizdu-na-narazniku/>

ŠLESINGER, Jan. *Vysokorychlostní vážení v kontextu současné judikatury správních soudů* [online]. 10.1.2020 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/spravni-pravo/vysokorychlostni-vazeni-v-kontextu-soucasne-judikatury-spravnich-soudu>

TÝM PRÁVNÍKŮ PORTÁL PRÁVO PRO VŠECHNY. EUCARIS a pár slov k dopravním přestupkům v zahraničí. *www.pravoprovsechny.cz* [online]. 20. 4. 2018 [cit. 2022-02-17]. Dostupné z: <https://www.pravoprovsechny.cz/clanky/eucaris-prestupky-v-zahranici/>

*Vymahatelnost jako předpoklad srozumitelnosti práva* | lexperanto – spolek pro přístupné a srozumitelné právo. Úvod | lexperanto – spolek pro přístupné a srozumitelné právo [online]. Copyright © 2022 lexperanto, [cit. 10.01.2022]. Dostupné z: <http://lexperanto.cz/clanky/detail/606-vymahatelnost-jako-predpoklad-srozumitelnosti-prava>

## Právní předpisy

ČESKO. Zákon č. 1 ze dne 16. prosince 1992, Ústava České republiky. In. *Sbírka zákonů České republiky*. 1992, částka 1, s. 3-16. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=1&r=1993>>.

ČESKO. Zákon č. 111/1994 ze dne 8. června 1994, o silniční dopravě. In. *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=1&T=799>>.

ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 21. února 1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In. *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-61. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=2&T=43>>.

ČESKO. Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999, o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. In. *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57, s. 3158-3168. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=150>>.

ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In. *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=477>>.

ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In. *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962-1991. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=666>>.

ČESKO. Zákon č. 500 ze dne 24. června 2004, správní řád, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174, s. 9782-9827. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=4&T=201>>.

ČESKO. Zákon č. 89 ze dne 3. února 2012, Občanský zákoník. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 33, s. 1026-1365. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=6&T=362>>.

ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98, s. 3714-3747. Dostupné také z WWW: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=7&T=555>>.

MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ ČR. Sdělení č. 209 ze dne 15. 5. 1992, sdělení federálního ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod a Protokolů na tuto Úmluvu navazujících. In *Sbírka mezinárodních smluv ČR*. 1992, částka 41, s. 1073-1088. Dostupné také z WWW:

<[https://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=209/1992&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=209/1992&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

SLOVAKIA. Zákon č. 8 ze dne 3. 10. 2008, zákon o cestnej premávke a o zmene a doplneni niektorých zákonov. In *Sbírka zákonů Slovenské republiky*. 2008, částka 4, s. 38-94. Dostupné také z WWW: <<https://www.aspi.sk>>.

## **Judikatura**

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 31. 5. 2018, č. j. 30 A 142/2016-48.

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 26. 4. 2018, č. j. 30 A 153/2016-76.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53.

## Diplomové práce

GURECKÝ, Lukáš. *Institut odpovědnosti provozovatele vozidla v současném právním systému ve vazbě na dopravní přestupky*. [online]. Zlín, 2016 [cit. 2022-02-18]. Dostupné z:  
[https://is.muni.cz/th/bmmda/Diplomova\\_prace\\_Lukas\\_Gurecky.pdf](https://is.muni.cz/th/bmmda/Diplomova_prace_Lukas_Gurecky.pdf). Diplomová práce

## SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

### Seznam obrázků

Obrázek 1 - stacionární radar Trhová Kamenice.....	23
Obrázek 2 - úsekové měření Praha Klánovice .....	24
Obrázek 3 – semaforové kamery, Praha ul. Průmyslová .....	27
Obrázek 4 – kamera na železničním přejezdu Úvaly .....	28
Obrázek 5 – kamerové vozidlo Eltodo.....	30
Obrázek 6 – schéma vysokorychlostního vážení vozidel .....	32

### Seznam tabulek

Tabulka 1 - Komparované státy a jejich uspořádání .....	62
Tabulka 2 - Systém objektivní odpovědnosti v ČR a zahraniční.....	62

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha I – Systém fungování objektivní odpovědnosti v ČR

Příloha II – Dopis pro vybrané státy

Příloha III -- Dopis pro zahraniční státy v anglickém jazyce

Příloha IV – Odpověď Polska

Příloha V – Odpověď Rakouska

Příloha VI – Otázky pro strukturovaný rozhovor



### Dopis pro vybrané státy v českém jazyce

Dobrý den,

Jmenuji se Jiří Trnka a v současné době jsem studentem 3. ročníku Policejní akademie v Praze. Jako téma své bakalářské práce jsem si vybral, „*Systém **objektivní odpovědnosti v České republice a zahraničí***„. Důležitou částí mé závěrečné práce, je komparace systému objektivní odpovědnosti provozovatele motorového vozidla s okolními státy ČR. Pro tuto část mé práce bych potřeboval znát jaký systém, je v současné době uplatňován v této problematice na území okolních států sousedících s Českou republikou. Ide mi především o vymáhání práva v oblasti dopravních přestupků spáchaných řidiči motorových vozidla na území Německa.

Jedná se především o přestupky zaznamenané automatizovanými systémy bez obsluhy, jako je překročení rychlosti, nerespektování světelných signálů a parkování v místech kde je to zakázáno. A to za předpokladu, že řidič není při spáchání přestupku ihned dopaden a přestupek je zaznamenán buď policií, nebo jiným oprávněným orgánem tohoto státu. Zajímá mě, jak postupují orgány státu, a to od okamžiku zjištění přestupku až po samotné vyřešení protiprávního jednání s řidičem, popřípadě jakou odpovědnost nese provozovatel motorového vozidla za spáchaný přestupek v případě, že řidič není znám, není dopaden bezprostředně po spáchání přestupku nebo ho provozovatel odmítne uvést. Jak je realizováno vymáhání pokut, popřípadě kdo tyto pokuty vymáhá. Na základě Vámi poskytnutých informací pak vypracuji porovnání systému objektivní odpovědnosti v České republice s výše uvedeným státem.

Obracím se tedy na Vás s žádostí o poskytnutí informací nebo podkladů k dané problematice abych mohl provést výše uvedené porovnání.

Jsem nejen studentem policejní akademie ale také kolegou. Pracuji jako dopravní policista na Oddělení silničního dohledu na Krajské ředitelství PČR v Jihlavě. Obracím na Vás s nadějí, že mi poskytnete důležité informace díky své znalosti místního a právního prostředí. Budu Vám velice vděčný za jakoukoliv odbornou pomoc, popřípadě poskytnutí jakýchkoliv materiálů.

Otázky důležité k provedení komparace:

- Dle jakého zákona, popřípadě zákonů se v oblasti dopravy postupuje při odhalování a objasňování přestupků řidičů motorových vozidel. Jaká konkrétní ustanovení řeší v zákoně objektivní odpovědnost provozovatele motorového vozidla. (v ČR je to zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000Sb.)
- Jaký orgán státu provozuje automatizované systémy na odhalování dopravních přestupků (rychlost, nerespektování světelných signálů, parkování vozidel v místě, kde je to zakázáno), V ČR tyto systémy provozuje Policie ČR nebo Městská policie, kdy jsou tyto záznamy následně poskytnuty místně a věcně příslušnému správnímu orgánu, který již sám realizuje postup při objasňování)



- Jaký orgán státu tyto přestupky po zaznamenání objasňuje, tedy jaký postup následuje po zjištění přestupku. (v ČR je postup takový, že pokud jsou splněny podmínky pro uplatnění objektivní odpovědnosti provozovatele mot. vozidla správní orgán vyzve provozovatele, aby buď uvedl osobu řidiče, anebo uhradil pokutu vyměřenou úřadem)
  
- Jaká práva a povinnosti má provozovatel motorového vozidla v řízení o přestupku, který byl spáchán jeho vozidlem.
  
- Jaké jsou podmínky pro uplatnění objektivní odpovědnosti, co musí být splněno pro to, aby mohla být objektivní odpovědnost uplatněna vůči provozovateli motorového vozidla. ( V České republice musí být splněny tři podmínky, 1) přestupek musí být zaznamenán automatizovaným systémem, do jehož provozu po dobu záznamu člověk nezasahuje, 2) porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu vykazují znaky přestupku podle zákona o silničním provozu, 3) porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu. Všechny tyto podmínky musí být splněny najednou.
  
- Na jaké přestupky se tato odpovědnost vztahuje v oblasti dopravy? ( v České republice se objektivní odpovědnost uplatňuje nejčastěji u překročení rychlosti v obci nebo mimo obec, u přetížení nákladních vozidel v místech kde jsou umístěny systémy odhalující toto porušení zákona, nerespektování světelných signálů, a u nesprávného parkování nebo porušení zákazu stání nebo zastavení.

Předem děkuji  
s pozdravem,

prap. Jiří Trnka

### Dopis pro vybrané státy v anglickém jazyce

Dear Mr./Ms. X

My name is Jiří Trnka and currently I am a 3<sup>rd</sup> year student of Policejní akademie (Police academy) in Prague. For the topic of my bachelor thesis, I have chosen "*The System of Strict Liability in the Czech Republic and Abroad*". An important part of my work is comparing the system of strict liability of a motor vehicle owner with other EU states. For this particular part of my thesis, I would need to know which system is currently used in other countries. I am mostly interested in law enforcement in the area of traffic violations committed by drivers of motor vehicles in *other countries*.

This mostly concerns traffic violations captured by unattended automated systems, such as speeding, disrespecting light signals and unauthorized parking. All while assuming that the driver is not immediately caught in the act by the police or other competent authority of the state. I am interested in the procedure of the state authorities that follow the violation - from the moment of discovering the violation all the way to the solution of the violation with the driver, eventually what the responsibility of the motor vehicle owner is if the driver is unknown, is not caught immediately after the violation or if the owner refuses to name them. How are the fines enforced, eventually who does recover the fines? On the basis of your kindly provided information, I would develop the comparison of *the system of strict liability* in the Czech Republic with the above-mentioned states.

I am asking you for help with the hope of getting at least some information thanks to your knowledge of your area/state, both language-wise and legal environment-wise.

I would be extremely grateful for any professional help or for providing me with any relevant materials.

Important questions for developing the comparison:

- According to which law or laws in the area of traffic/transportation do the authorities proceed while investigating and clarifying offenses of motor vehicle drivers. (In the Czech Republic, it's the law of "361/2000Sb" about road traffic).
- Which state authority operates automated systems for traffic violation detection (speeding, disrespecting of light signals, unauthorised parking). In the Czech Republic, these systems are operated by the police of the Czech Republic or the Municipal Police, where these records are subsequently provided to the locally and materially competent administrative body, where they carry out the clarification procedure themselves).
- - Which state authority clarifies these offenses after they are recorded, ie what procedure is applied from the moment the violation of the law is discovered until the matter is resolved. (In the Czech Republic, the procedure is such that if the conditions for the application of strict liability of the owner of a motor vehicle are met, the administrative body of the municipality shall invite the owner to either state the driver or pay a fine imposed by the authority).
- What are the rights and obligations of a motor vehicle owner in proceedings for an offense committed by his vehicle?

Thank you very much.

Yours Sincerely,

Jiří Trnka

## Odpověď Polska

### Prošba o informace – wykroczenia drogowe

Jeden z naszych kolegów wybrał jako temat swojej pracy licencjackiej – „System obiektywnej odpowiedzialności w Republice Czeskiej i za granicą“. Częścią tej pracy jest porównanie systemu obiektywnej odpowiedzialności kierowcy pojazdu z systemami działającymi w sąsiednich krajach Republiki Czeskiej. Do tego potrzebne byłoby zdobycie informacji, jakie systemy są obecnie stosowane w tym zakresie w państwach sąsiadujących z Republiką Czeską. Chodzi przede wszystkim o egzekwowanie prawa w zakresie wykroczeń drogowych popełnianych przez kierowców pojazdów mechanicznych w Niemczech, Austrii i Polsce.

Są to głównie wykroczenia wykrywane przez zautomatyzowane systemy bezobsługowe, takie jak przekraczanie prędkości, lekceważenie sygnalizacji świetlnej i parkowanie w miejscu niedozwolonym. I to pod warunkiem, że kierowca nie zostanie złapany na gorącym uczynku po popełnieniu wykroczenia, a przestępstwo zostanie odnotowane przez policję lub przez inny stosowny organ tego państwa. Kolegę interesuje, jak postępują organy państwowe od momentu stwierdzenia wykroczenia aż po zakończenie postępowania z kierowcą, ewentualnie jaką odpowiedzialność za wykroczenie ponosi właściciel pojazdu, jeśli kierowca jest nieznan, nie zostanie złapany natychmiast po popełnieniu przestępstwa lub właściciel pojazdu odmówi udzielenia informacji na temat kierowcy. W jaki sposób odbywa się egzekucja mandatów czy też kto je egzekwuje. Na podstawie uzyskanych od Państwa informacji przygotowuje porównanie systemu obiektywnej odpowiedzialności w Republice Czeskiej z wyżej wymienionymi krajami.

Dlatego zwracam się do Państwa z prośbą o informacje lub dokumenty w danej sprawie, aby mógł dokonać powyższego porównania.

### Pytania ważne do porównania:

1/ Jakie przepisy z zakresu ruchu drogowego regulują postępowanie w sprawie wykrywania i wyjaśniania wykroczeń kierowców pojazdów mechanicznych? (W Czechach jest to ustawa o ruchu drogowym nr 361/2000Sb.)

Z wejściem w życie ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 225, poz. 1466) Policja przekazała fotoradary do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, który od dnia 1 stycznia 2011 r. uzyskał uprawnienia do kontroli w ruchu drogowym, poprzez ujawnianie naruszeń przy użyciu urządzeń rejestrujących m.in. fotoradarów, odcinkowych pomiarów prędkości oraz czujników wjazdu na czerwonym świetle – art. 129g ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. 2021 poz. 450 *Prawo o ruchu drogowym – z późn. zm.*).

Struktura organizacyjna Inspektoratu Transportu Drogowego oraz teren działania poszczególnych Delegatur został określony Zarządzeniem nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2010r. w sprawie nadania statutu Głównemu Inspektoratowi Drogowemu.

Zgodnie z art. 129g *Ustawy prawo o ruchu drogowym* GITD wykorzystuje stacjonarne urządzenia rejestrujące do ujawniania naruszeń w ruchu drogowym tj. przekraczania dopuszczalnej prędkości jazdy oraz niestosowania się do sygnałów świetlnych.

W odniesieniu do postępowania wyjaśniającego w sprawie o wykroczenie realizowane są na podstawie – Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2021r. poz. 457).

<https://www.canard.gitd.gov.pl/cms/web/portal/wezwanie/prawo>

(szczegółowa lista Ustaw i Rozporządzeń na podstawie, których przeprowadzane są

2/ Który organ państwowy obsługuje zautomatyzowane systemy wykrywania wykroczeń drogowych (prędkość, lekceważenie sygnalizacji świetlnej, parkowanie pojazdów w miejscu niedozwolonym)? W Republice Czeskiej systemy te są obsługiwane przez policję Republiki Czeskiej lub Straż Miejską, gdzie ewidencja ta jest następnie przekazywana do właściwego miejscowo i merytorycznie organu administracyjnego, który już dalej sam przeprowadza procedurę wyjaśniającą.

Zgodnie z art. 129g Ustawy prawo o ruchu drogowym uprawnionym organem do ujawniania wykroczeń za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących jest Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) - w zakresie przekraczania dopuszczalnej prędkości jazdy oraz niestosowania się do sygnalizacji świetlnej.

3/ Który organ państwowy wyjaśnia te wykroczenia po ich zarejestrowaniu, czyli jaka jest przewidziana procedura? (W Republice Czeskiej procedura jest taka, że w przypadku spełnienia określonych warunków organ administracyjny wzywa właściciela do podania danych osoby kierującej pojazdem lub do zapłacenia grzywny nałożonej przez dany organ.)

Postępowanie w przedmiotowym zakresie przeprowadzane jest przez ITD. Na podstawie dostępu do baz danych, kieruje pismo do właściciela pojazdu wraz odpowiednimi formularzami do wypełnienia – poniżej linki do Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem

<https://www.canard.gitd.gov.pl/cms/web/portal/wezwanie/procedura>  
(procedura)

<https://www.canard.gitd.gov.pl/cms/web/portal/wezwanie/wzory-dokumentow>  
(wzór formularzy)

<https://www.canard.gitd.gov.pl/cms/web/portal/wezwanie/crossborder>  
(wersja angielska)

4/ Jakie są prawa i obowiązki właściciela pojazdu w postępowaniu o wykroczenie popełnione przez osobę kierującą jego pojazdem?

Każdy właściciel pojazdu jest zobligowany, na żądanie uprawnionego organu, wskazać osobę, której powierzyła lub użyczyła na określony czas pojazd. Właściciel pojazdu może odmówić, wskazania takiej osoby, natomiast sam naraża się na odpowiedzialność tj. grzywny (bez punktów karnych) za brak wskazania osoby, która kierowała pojazdem (art. 96 §3 Ustawy Kodeks Wykroczeń Dz. U. 2021 poz. 281). Natomiast kierujący pojazdem, o ile zostanie wskazany, ponosi odpowiedzialność za popełnione wykroczenie w ruchu drogowym. W związku z powyższym nakładany jest na niego mandat karny wraz z punktami karnymi za naruszony przepis ruchu drogowego.

W odniesieniu do pytania związanego z nakładaniem oraz egzekucją mandatów karnych informuję, że zgodnie z art.100 - Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, Główny Inspektorat Transportu Drogowego jest niezależną jednostką w tym zakresie.

### Odpověď Rakouska

#### Odpověď Rakousko

**Dle jakého zákona popřípadě zákonů se v oblasti dopravy postupuje při odhalování a objasňování přestupků řidičů motorových vozidel?**

Takovými zákony jsou v Rakousku Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO, zejm. § 94 - § 106 a dále Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG, tedy řád silniční dopravy a správní trestní zákon. Přestupky v dopravě jsou předmětem správně trestního práva a při řízení o nich jsou využívány tři instituty zkráceného správně trestního řízení – trestní příkaz (Strafverfügung) dle § 47 – 49 VStG, dále anonymní příkaz (Anonymverfügung) dle § 49a VStG a nakonec trestní příkaz orgánu (Organstrafverfügung) dle § 50 VStG. Pro Vaše porovnání je nejdůležitější Anonymverfügung a pak částečně i Strafverfügung, v rámci kterých probíhá řízení o přestupcích zaznamenaných automatizovanými systémy bez obsluhy. Organstrafverfügung je obdobou našeho řízení o udělení blokové pokuty, které se v Rakousku říká Organmandat.

**Jedná se především o přestupky zaznamenané automatizovanými systémy bez obsluhy, jako je překročení rychlosti, nerespektování světelných signálů a parkování v místech, kde je to zakázáno ...**

V Rakousku není zas tak podstatné, o jaké přestupky se jedná, ale důležitý spíše způsob zjištění, a to buď oznámením služebního zjištění orgánu veřejného dozoru (spolková policie nebo městská/obecní policie (kterých je v celém Rakousku cca 40), orgány mytného dozoru (jako např. ASFINAG, soukromá společnost spravující dálnice, která mimo jiné má oprávnění zastavovat vozidla využívající dálnici a kontrolovat vylepené dálniční viněty), orgány uličního dozoru (jako např. parkšerifové ve Vídni, kde není městská policie, kteří kontrolují parkovací oprávnění), lesní a vodní stráž apod.) nebo pomocí technického zařízení pro zpracování obrazu. U takto zjištěných přestupků je možno uplatnit tzv. Anonymverfügung, neboli anonymní příkaz. Ten je definován v § 49a. odst. 1 VStG, kde je uvedeno, že nestanoví-li správní řád jinak, může nadřízený orgán za účelem urychlení řízení stanovit vyhláškou jednotlivé přestupky, za které může s přihlédnutím k § 19 odst. 1 předem anonymním příkazem předepsat pokutu až do výše 365 EUR. Technickými prostředky, a to jak bez obsluhy či s obsluhou, je prováděno zejména úsekové měření rychlosti, bodové měření rychlosti, měření bezpečného odstupu vozidel či sledování respektování světelných signálů (§ 98a – 98d StVO).

**Jaký orgán státu provozuje automatizované systémy na odhalování dopravních přestupků**  
Příkaz k automatickému sledování provozu technickými prostředky bez obsluhy (§ 98a a násl. StVO) vydává příslušný dopravní úřad. Na dálnicích je to příslušná zemská vláda, na ostatních silnicích zemské policejní ředitelství, ale pouze v oblasti, kde je prvoinstančním bezpečnostním orgánem, a dále také okresní správní orgány (okresní hejtmanství a magistráty).

**Jaký orgán státu tyto přestupky po zaznamenání objasňuje, tedy jaký postup následuje.**

Správně trestní řízení na základě hlášení ze systému automatického sledování dopravy vedou krajská policejní ředitelství, ale pouze v oblasti, kde jsou prvoinstančním správním orgánem, a okresní správní orgány (okresní hejtmanství a magistráty). Ve druhé instanci (po podání odvolání) je příslušný konkrétní zemský správní soud.

**Zajímá mě, jak postupují orgány státu a to od okamžiku zjištění přestupku až po samotné vyřešení protiprávního jednání s řidičem**

Po vyhodnocení obrazových záznamů je vozidlo vylustrováno podle registrační značky v systému evidence vozidel a v případě zahraničních vozidel v systému EUCARIS, resp. v její rakouské době. Byly zaznamenány dotazy z rakouských okresních hejtmanských na zjištění vlastníka na Policejní prezidium ČR v případě, že údaje nejsou kompletní a v českém CRV je uveden jen název obchodní společnosti a IČO. Takto zjištěnému (v rakouském CRV či prostředím EUCARISU) provozovateli/vlastníku je zaslán tzv. Anonymní příkaz (Anonymverfügung), při jehož uložení může pokuta dosáhnout maximálně 365,- Euro, není možné uložit náhradní trest odnětí svobody, a který se nezapisuje do karty řidiče, a dále je provozovateli zaslána Žádost o zjištění/určení řidiče (LenkerInnen-Erhebung), a to buď současně s anonymním příkazem či až po neuhrazení anonymního příkazu po zahájení plnohodnotného správního řízení. Doručení se provádí bez dokladu o doručení/dodejky. Anonymní příkaz je zaslán provozovateli příslušného vozidla na adresu, kterou uvedl registračnímu úřadu při registraci vozidla. Částku v anonymním příkazu je nutno zaplatit do 4 týdnů od data vystavení. Pokuta musí na účet příslušného orgánu dorazit během těchto čtyř týdnů. Pokud provozovatel nezaplatí nebo zaplatí pozdě, bude pachatel zjišťován, např. prostřednictvím Žádosti o zjištění řidičů, a to už např. v rámci řízení o vydání trestního příkazu (Strafverfügung). Proti této osobě může být vydán trestní příkaz nebo může být zahájeno běžné správní trestní řízení. Dotaz na řidiče se provádí také, pokud je vozidlo registrováno na právnickou osobu. Uložená pokuta je pak vyšší než částka stanovená v anonymním příkazu, v případě trestního příkazu může pokuta dosáhnout výše 600,- euro plus 10% správní poplatek. Pokud je pokuta uložena anonymním příkazem zaplacená se zpožděním a správně trestní řízení již probíhá, bude zaplacená částka odečtena od nové pokuty v následujícím řízení.

**Jakou odpovědnost nese provozovatel motorového vozidla za spáchaný přestupek v případě, že řidič není znám, není dopaden bezprostředně po spáchání přestupku nebo ho provozovatel odmítne uvést.**

V takovém případě, jak je shora uvedeno, zašle správní úřad provozovateli tzv. Žádost o zjištění/určení řidiče (LenkerInnen-Erhebung). V případě žádosti o zjištění řidiče (informace o řidiči (LenkerInnen-Erhebung)) úřad požádá provozovatele, aby uvedl osobu, která v určitou dobu řídila vozidlo registrované na něj nebo jej zaparkovala na určitém místě. Zjištění řidiče se může týkat také informací o tom, kdo v určitém čase používal přívěs. Informace poskytnuté vlastníkem registrace nepředstavují přiznání viny. Otázka viny se objasní až v následném správním trestním řízení. Zjištění řidiče se zpravidla podává písemně. V tomto případě musí provozovatel poskytnout informace do dvou týdnů od doručení; počítá se datum poštovního razítka odpovědi. Ústní dotazy ke zjištění řidičů (např. při osobním jednání) je třeba zodpovědět neprodleně. Většina spolkových zemí nabízí online odpovědi na dotazníky pro řidiče. Díky této službě splní majitel registrace povinnost poskytnout informace o řidiči, aniž by musel vyplňovat a vracet formulář zasláný úřadem. Vlastník registrace musí úřadu sdělit jméno a (přesnou) adresu řidiče. Pokud nemůže poskytnout informace, musí uvést osobu, která může odpověď poskytnout. Tato osoba je pak povinna informace také poskytnout. Odpovědi se nelze vyhnout odkazem na tzv. osobu blízkou (což je přípustné např. v SRN).

Neposkytnutí informací nebo poskytnutí nepravdivých, opožděných či neúplných informací je trestné. V tomto případě se vedle sankce za spáchaný dopravní přešůpek ukládá i sankce za porušení informační povinnosti (§ 103 odst. 2 zákona o silničních vozidlech (Kraftfahrzeugesetz 1967 - KFG)).

#### **Jaká práva a povinnosti má provozovatel motorového vozidla v řízení o přešůpku, který byl spáchán jeho vozidlem?**

Anonymní příkaz není úkonem správně trestního stíhání, a proto proti němu nejsou přípustné žádné opravné prostředky. Stane se neplatným, pokud není částka pokuty uhrazena složenkou do čtyř týdnů od jeho vystavení. Pokud anonymní příkaz pozbyl platnosti, orgán v rámci možností objasní skutkový stav věci a zahájí vyšetřování neznámého pachatele. Na konci tohoto vyšetřování po případném vydání trestního příkazu se může obviněný z přešůpku do dvou týdnů od doručení příkazu odvolat (a to i ústně) u toho orgánu, který příkaz vydal (§49 VStG). Přitom může přednést důkazy na svou obhajobu. Je-li odvolání podáno včas a není-li vzato zpět do dvou týdnů, je zahájeno řádné odvolací řízení. Pokud je v odvolání výslovně napaden pouze rozsah uložené pokuty nebo rozhodnutí o nákladech řízení, rozhodne o něm orgán, který vydal příkaz o uložení pokuty. Ve všech ostatních případech pozbývá celý trestní příkaz v důsledku odvolání platnosti, pokud není do dvou týdnů vzat zpět. Trest uložený na základě odvolání nesmí být vyšší než trest uložený v trestním příkazu. Není-li odvolání podáno nebo není-li podáno či vzato zpět včas, je trestní příkaz vykonán.

Při obou řízeních (anonymní příkaz a trestní příkaz) má obviněný z přešůpku pochopitelně právo na obhájce dle § 32a VStG.

#### **Jak je realizováno vymáhání pokut, popřípadě kdo tyto pokuty vymáhá?**

Vymáhání uložených pokut je zajištěno buď uloženou kaucí (Sicherheitsleistung) dle §37 VStG, zabavením věci k propadnutí (Beschlagnahme von Verfallsgegenständen) dle § 39 VStG nebo pak (po marné upomínce k zaplacení) na základě výkazu nedoplatků (Rückstandsausweis) proběhne exekuce na základě exekučního řádu (Executionsverordnung 1896 – EO (mimořodem ten zákon je opravdu z roku 1896)) (dle § 54b odst. 1b VStG). Výkaz nedoplatků je exekučním titulem ve smyslu § 1 exekučního řádu. Krajním řešením, které však mimořádně zvyšuje vymahatelnost práva (i přešůpkového) v Rakousku, je možnost přeměny uložené pokuty na náhradní trest odnětí svobody. Je-li pokuta nedobytná nebo je-li důvod se domnívat, že bude nedobytná, vykoná se náhradní trest odnětí svobody odpovídající nedobytné částce. Výkon náhradního trestu odnětí svobody se neprovede, pokud je zaplacená dlužná pokuta. Na to je třeba upozornit v příkazu k nástupu do výkonu trestu (§ 54b odst. 2 VStG). Opakovaně došlo k situaci, že pachatel přešůpku v dopravě bydlící v zahraničí byl zadržen při cestě přes Rakousko, a to na základě národního rakouského příkazu k dodání do výkonu trestu odnětí svobody a cestou do věznice uhradil svou původně nezaplacenou pokutu a vězení se tak vyhnul.

## PŘÍLOHA VI

### Otázky pro strukturovaný rozhovor

#### Otázky pro strukturovaný rozhovor pro pracovníky odborů dopravy v rámci Kraje Vysočina

##### Systém objektivní odpovědnosti v Kraji Vysočina

1. Vlastníte ve svém správním území technický prostředek, který zajišťuje přestupky řidičů na základě objektivní odpovědnosti provozovatele?
2. O jaký typ zařízení se jedná?
3. Která firma jej provozuje a jaký je smluvní vztah města s dodavatelem technologie?
4. Od kdy toto zařízení funguje?
5. Kolik přestupků bylo zaznamenáno za sledované období od 1/2020 do 12/2020?
6. Jak hodnotíte efektivitu vymáhání přestupků od tuzemských řidičů (počet přestupků vs. vymáhání)?
7. Jak hodnotíte efektivitu vymáhání přestupků od zahraničních řidičů (počet přestupků vs. vymáhání)?
8. Jaký byl důvod pořízení zařízení do Vašeho města?
9. Splnil systém očekávání samosprávy?
10. Jaké rychlostní limity jsou na konkrétním úseku nastaveny? Kdo tento limit nastavuje? Jak se systém chová k vozidlům IZS?
11. Používáte platformu EUCARIS?

Zdroj: autor