

14. 12. 2015

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Kauza emisních měření: svolávací akce a limity veřejného práva

Není mi to sice technicky zcela jasné, ale vybral jsem si ze zpráv, že výrobce vozidel (VW) se dopustil čehosi, co v okamžik měření emisí reguluje chod motoru takovým způsobem, že přístrojem se naměří jiné, příznivější hodnoty, než jakých motor dosahuje při skutečném provozu. V tom nevidím poškození spotřebitele, který si vůz koupil - neohrožuje to bezpečnost onoho spotřebitele a z jeho hlediska nemá auto horší uživatelské vlastnosti. Úlohou orgánů státu tedy zde nebude chránit zájem spotřebitele, nýbrž patrně veřejný zájem na kvalitě životního prostředí.

Pokud by chtěl stát do případu nějakým způsobem zasáhnout, musel by v souladu s právními předpisy ukládat povinnosti - prakticky vzato zařídit to, aby se konala tzv. „svolávací akce“. O povinném svolávání aut ze strany státu se v této souvislosti aktuálně veřejně hovoří. A to konkrétně o uložení takové povinnosti výrobcí nebo dovozci.

Zákonný podklad k takovému kroku by bylo možné hledat snad jen v zákonu o provozu na pozemních komunikacích (tzn. č. [56/2001](#) Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v platném znění).

Ten spočívá na tom, že nějakou autoritou, např. Ministerstvem dopravy, je schválen typ motorového vozidla, a výrobce/dovozce zaručuje a sám také odpovídá za to, že konkrétní vyrobené vozidlo se shoduje se schváleným typem. Zná také řadu možných opatření pro případ, že by nebyla dodržena shoda se schváleným typem; taková situace zde však podle dostupných informací nenastala.

Zprvė a především proto, že dosud stále probíhají ve světě různá měření a testování, a tedy na schválení příslušných typů vozidel musím hledět jako na platná.

Za další, pokud vím, u tuzemských výrobků se jedná o schválení typu s celoevropskou platností, která vůbec nebyla vydána naším ministerstvem, nýbrž příslušným orgánem v jiném státě EU. Je tedy pro nás závazné na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla.

Musím si tedy učinit závěr, že Ministerstvo dopravy ve stávající situaci nemůže činit opatření předvídaná zákonem o provozu na pozemních komunikacích pro případy nedodržení shody výrobků se schváleným typem. A tím spíše nemůže nic dělat ve vztahu k samotnému schválení typu, které je i pro ně samotné závazné na základě citované směrnice. (Náš zákon je z r. 2001, před vstupem do EU, jako autoritu pro schvalování typu zná tedy jakoby jen naše Ministerstvo dopravy; což samozřejmě dnes už není pravda, ministerstvo dnes už nemůže nějak odebrat nebo pozastavit dokument platný celoevropsky na základě směrnice. V textu našeho zákona se to projevuje v jeho příslušnou novelou doplněném § 28b - rovnocennost schválení typu „příslušným orgánem jiného členského státu s platností ve všech členských státech“.)

Zbývá tedy patrně jen § 28 odst. 1 písm. q) zákona o provozu na pozemních komunikacích, který stanoví, že „Každý výrobce, který je držitelem osvědčení o schválení typu, je povinen ... při zjištění, že u jím vyrobených vozidel již uvedených na trh jeden nebo více systémů, konstrukčních částí nebo

samostatných technických celků představuje závažné nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, životní prostředí nebo život nebo zdraví člověka, oznámit toto zjištění ministerstvu a neprodleně zajistit odstranění těchto nedostatků.“

To je patrně to, co by se označilo jako tzv. „dobrovolná svolávací akce“. Z mého pohledu bych nemluvil o její „dobrovolnosti“, je to povinnost přímo ze zákona, na zvážení povinného ovšem záleží, zda se jedná o závažné nebezpečí. V konkrétním případě asi nemá smysl se bavit o povinnosti oznámení ministerstvu (nebyl to výrobce aut, kdo skutečnosti zjistil, a účelem této signalizační povinnosti určitě není oznamovat notorietu). Můžeme se jen bavit o tom, jaké možnosti má ministerstvo v případě, že by výrobce/dovozce k odstranění nedostatků nepřikročil: Byl by spor o tom, zda nebezpečí dosahuje toho stupně závažnosti, který vyžaduje zákonem předvídaná opatření, jakož i o tom, jaká opatření jsou možná a potřebná. Což by se nakonec muselo řešit prostředky správního práva procesního. Nicméně pochybuji o tom, že by nesrovnalosti ve vypouštění emisí mohly jakkoliv ohrožovat bezpečí zákazníků nebo se výrazněji dotknout dalších hodnot chráněných zákonem. Proto ani zde neshledávám možnost našeho Ministerstva dopravy nařídit svolání dotčených vozů do servisů k provedení úprav.

JUDr. Jan Bárta, CSc.,
Ústav státu a práva AV ČR

© EPRAVO.CZ - Sběrka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Vybrané otázky poskytování zdravotních služeb na dálku](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [„Za každou kauzou je živý příběh“](#)
- [Ombudsman na Maltě - základní parametry a role. A v čem bychom se mohli poučit i my v Česku?](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Rozhovor s JUDr. Veronikou Janoušek Rudolfovou, samostatnou advokátkou specializující se na sportovní právo](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Fotbaloví agenti vs. FIFA ve světle stanoviska generálního advokáta Soudního dvora Evropské unie](#)