

22. 1. 2020

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

Podmínky objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla

Provozovatel za přestupek podle § 125f odst. 1 zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) odpovídá, pokud porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání, porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle tohoto zákona a porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu (viz § 125f odst. 2 zákona).

Podmínky objektivní odpovědnosti provozovatele lze ve zkratce shrnout takto: automatizovaný technický prostředek / neoprávněné zastavení nebo stání, znaky přestupku a nezpůsobení dopravní nehody. Každá z těchto podmínek má však svoje specifika a úskalí, které je nutno blíže rozvést.

Provozovatel vozidla však také nebude za uvedený přestupek odpovědný, pokud prokáže naplnění některého liberačního důvodu podle § 125f odst. 6 zákona, nebo pokud dojde k zániku odpovědnosti z důvodu uplynutí promlčecí doby.

Automatizovaný technický prostředek

Pomocí automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy jsou nejčastěji zjišťovány přestupky provozovatele vozidla, které mají znaky přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 až 4 zákona, tedy vztahující se k překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Další spíše teoretickou možností, jež se v praxi téměř nevyskytuje, jsou přestupky provozovatele vozidla mající znaky přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona, kdy je prostřednictvím automatizovaného prostředku zjištěno „projetí na červenou“.

Pojem „automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy“ (dále jen „ATP“) je specifickým termínem užitým pouze v zákoně o silničním provozu, aniž by byl tímto zákonem jakkoliv definován. Díky častým dotazům, zda lze za ATP považovat pouze rychloměry pevně zabudované (tj. radary stacionární či měření úsekové) nebo také mobilní rychloměry, vydalo Ministerstvo dopravy v posledních letech několik stanovisek. Nejprve byly za ATP považovány pouze technické prostředky trvale instalované[1], dále také mobilní rychloměry používané na základě koordinační dohody policie a obce v rámci dopravně bezpečnostní akce, kdy při měření v automatizovaném režimu nebudou vozidla zastavována[2], a v závěru byly z působnosti ATP vyloučeny pouze mobilní měřiče, u kterých policista určuje konkrétní vozidla, jež budou změřena.[3]

Vzhledem k odlišným názorům Ministerstva dopravy bylo nutné, aby vydalo metodický pokyn, ve kterém výklad pojmu ATP sjednotí. Stalo se tak vydáním metodického stanoviska ze dne 8. 2. 2017.[4]

V tomto stanovisku Ministerstvo dopravy nejprve cituje rozsudek Krajského soudu v Brně: „Pro posouzení toho, zda se jedná o automatizovaný technický prostředek, je zcela nerozhodné to, že se jedná o rychloměr, který lze používat pouze v souladu s návodem k obsluze (u každého přístroje je

nutno při nastavení, resp. uvedení do provozu dbát na dodržení podmínek výrobcem uvedených v návodu k obsluze), a to, že dle záznamu o měření byl předmětný rychloměr nastaven konkrétní osobou, jejíž jméno je v záznamu uvedeno (neboť každý silniční radar někdo musí nastavit bez ohledu na to, zda je umístěn na mýtné bráně, pevném, stálém stanovišti u silnice, nebo je umístován ad hoc). Podstatné je pouze to, zda je rychloměr schopen fungovat samostatně, tedy automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti toho kterého konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy. ... Podle názoru zdejšího soudu nelze rozlišovat mezi automatizovanými technickými prostředky na základě toho, zda jsou nastaveny jen jednou a následně se stále nachází na jediném místě, nebo jsou opakovaně nastavovány a umístovány na rozličných stanovištích. Jediným dělicím kritériem je režim měření, tedy automatický, kdy jsou snímána veškerá projíždějící vozidla a zaznamenávána jejich rychlost, a manuální, kdy výběr měřeného vozu a měření rychlosti provádí obsluha rychloměru. ... Zároveň soud nutně musí poukázat na to, že samotný „stativ“, na kterém je radar umístěn, je nepodstatný. Stejný rychloměr typu Ramer AD9 může být umístěn v pevné „budce“ u silnice, na mýtné bráně, na trojnožce, nebo v zavazadlovém prostoru služebního vozidla. Nic z toho ale nevypovídá o tom, jak tento rychloměr měří, a je holým nesmyslem rozlišovat při definici automatizovaného technického prostředku např. mezi stejnými rychloměry typu Ramer AD9 podle toho, jak jsou nainstalovány.“[5]

V souvislosti s tímto rozsudek Ministerstvo dopravy shrnulo, „že za ATP se považují veškerá stacionární zařízení, jakož i úsekové měření, případně i předem dohodnuté ustavení mobilního technického zařízení puštěného v automatickém režimu, do něhož není žádným způsobem zasahováno, a zachycená vozidla nejsou kontrolována na místě. Jakékoliv další rozšiřování pojmu ATP je nežádoucí a v rozporu s judikaturou Evropského soudu pro lidská práva, v níž je zdůrazněn princip přiměřenosti.“

O tom, že rychloměry pevně zabudované spadají pod ATP, není tedy pochyb. Podřazení mobilních technických zařízení, do kterých není žádným způsobem zasahováno, pod tento pojem však představuje řadu otazníků při užití v praxi a nabízí i otázku, zda opravdu respektují princip přiměřenosti.

U mobilních zařízení spadajících pod ATP je dle názoru Ministerstva dopravy nutné předem dohodnuté ustanovení takového zařízení mezi policií a dotčenými správními orgány (tj. i odvolací správní orgán) v místech, kde kontrolní stanoviště není možné ustavit (např. přímo u školy), a vyloučení jakékoliv průběžné či operativní obsluhy. Další podmínkou zůstává skutečnost, že identita skutečného řidiče není v daný okamžik zjištělná. Nutné je však odmítnout situace, kdy je prováděn dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu ze strany policie a kontrolovaná vozidla jsou zastavována, avšak některá vozidla se z různých důvodů nepodaří zastavit. Pokud je ze strany policie uskutečňována kontrola projetých vozidel na místě, nejedná se již o bezobslužné zařízení.[6]

Z metodického stanoviska lze usuzovat, že by se mělo jednat o akce spíše výjimečné, předem dohodnuté a realizované na místech, kde ustanovení kontrolního stanoviště není možné. V praxi je však zcela nereálné, aby tyto akce byly mezi všemi subjekty (policie, správní orgán I. stupně a odvolací správní orgán) dohodnuty. Dále není jasné, dle čeho se posuzují místa, kde nelze ustanovit kontrolní stanoviště, a jakým způsobem je vyloučena jakákoliv obsluha. Složitější by bylo také dokazování ve správním řízení, kdy bude nutné prokázat, zda se jednalo o předem dohodnutou akci a zařízení pracovalo zcela bez obsluhy. Tento postup také nahrává řadě dalších obstrukčních taktik, kdy provozovatelé budou požadovat výslech policistů a předložení skutečností, že zařízení pracovalo v automatickém režimu a měření tvořilo nepřerušovanou řadu. Ministerstvem nastavená definice ATP by ve skutečnosti vedla až k tomu, že by policisté nastavili měřič rychlosti a zůstali stát opodál bez jakékoliv další účasti na této akci. Policie má však z úřední povinnosti činit úkony ke zjištění totožnosti řidiče podezřelého z přestupku a ne jen pasivně přihlížet.

Přestože by zařazení některých mobilních zařízení pod pojem ATP v závěru mohlo zjednodušit práci policistů a umožnit správním orgánům řešit i další případy překročení nejvyšší dovolené rychlosti v režimu přestupku provozovatele vozidla, lze je spíše chápat jako vybočení z hranic podmínky přiměřenosti. Jestliže je přestupek provozovatele vozidla koncipován jako subsidiární, musí být nejprve zjišťován pachatel přestupku. V posuzovaném případě by se však o takové zjištění žádný oprávněný subjekt ani nepokusil.

Za ATP by proto měly být považovány pouze rychloměry pevně zabudované, u kterých z jejich podstaty není možné (a není to ani jejich cílem) zastavení vozidla a identifikace řidiče, protože u měření rychlosti nejsou přítomny žádné osoby. Zatímco ostatní technické prostředky, na jejichž činnost dohlíží další osoby, bez ohledu na to, zda do samotného měření zasahují, by pod pojem automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy spadat neměly, protože vždy je poblíž přítomna osoba, která tento prostředek obsluhovat může, ač to v danou chvíli nečiní. A to i přesto, že Nejvyšší správní soud považuje za dostatečné prokázání, že se jednalo o ATP to, když je v záznamu o přestupku uvedeno, že měření proběhlo v automatizovaném režimu měření.[\[7\]](#)

Zastavení nebo stání

K neoprávněnému zastavení nebo stání může tedy dojít v důsledku porušení obecných pravidel pro zastavení nebo stání, při zastavení a stání na dálnici, při stání v obytné, pěší nebo cyklistické zóně, při neoprávněném užití chodníku a při jednání mající znaky přestupku dle § 4 písm. c) zákona, tedy nerespektování dopravních značek.

Prokázání neoprávněného stání

V některých situacích je nutné rozlišovat, zda došlo k neoprávněnému stání nebo k zastavení v souladu se zákonem. Jedná se např. o stání v pěší zóně dle § 39 odst. 5 zákona, stání v působnosti značky č. B 29 „Zákaz stání“ nebo značky č. IP 13b „Parkoviště s parkovacím kotoučem“. Vyřešení této otázky je potřeba hledat ve vymezení pojmů zastavení a stání podle § 2 písm. n) a o) zákona.

„Stání je podle tohoto ustanovení definováno ve vztahu k pojmu zastavení konkrétně jako uvedení vozidla do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení, přičemž zastavením je doba nezbytně nutná k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu. Ona rozhodující „doba“ není v zákoně přesně časově vymezena, bude vždy záležet na individuálním posouzení dané situace v silničním provozu. Nejde však o zastavení na dobu nezbytně nutnou, pokud řidič nebo spolujezdec či přepravovaná osoba vedle naložení a složení materiálu nebo vystoupení či nastoupení z vozidla sjednává službu s tím související, např. vyřizuje administrativní záležitosti spojené s dodáním zboží. O takové zastavení nejde ani v případě, kdy řidič čeká na nastoupení spolujezdce či přepravované osoby.“[\[8\]](#)

Dle rozsudku Krajského soudu v Ostravě je zákaz stání a z něho vyplývající možnost zastavení dána tím, že na daném místě existuje zájem společnosti, aby vozidlo, jež je uvedeno do klidu, mohlo být z tohoto klidu též neprodleně uvedené do pohybu a místo opustilo, a to pokud by reálně mělo dojít k porušení nebo ohrožení zájmu společnosti, ke kterému by „překážením“ vozidla došlo. Pokud tedy řidič nezajistí možnost okamžitého přemístění vozidla a odnáší si svůj náklad pryč od vozidla, dopouští se dopravního přestupku, je-li v daném místě stání zakázáno. A *contrario* je tedy nesprávný závěr, že pouhá délka časového úseku, po který bylo vozidlo uvedeno do klidu, odlišuje stání od zastavení, byť určení tohoto časového úseku může být v některých případech směrodatné.[\[9\]](#)

Oproti tomu Nejvyšší správní soud uvádí, že zastavení s osobním vozidlem na dobu přibližně 30 minut je v městském prostředí nutno považovat za běžných okolností za dobu na samé horní hranici obvykle představitelného zastavení, má-li se jednat o uvedení vozidla do klidu na dobu nezbytně

nutnou k neprodlenému naložení nebo složení nákladu, jak stanoví § 2 písm. o) zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích.[\[10\]](#)

Přestože délka časového úseku není dostatečným odlišujícím kritériem (tj. v rozhodnutí není nutné uvádět, že došlo k neoprávněnému stání v době od - do), z oznámení přestupku by mělo být znatelné, že nebylo zajištěno okamžité přemístění vozidla. Tohoto účelu se dá docílit např. tím, že úřední záznam bude obsahovat informace o tom, jak dlouho zjišťování přestupku trvalo a zda se u vozidla nevyskytovala žádná osoba, která by vozidlo mohla okamžitě přemístit. Další možností jsou také fotografie vozidla s uvedením času v určitém rozpětí. Opět je nutné brát v potaz, že se u přestupku provozovatele jedná o objektivní odpovědnost, kdy pachatel přestupku není zjištěn. Pouhé oznámení přestupku s fotografií vozidla nelze považovat za důkazy relevantní k prokázání neoprávněného stání a určitý časový úsek je opravdu směrodatný. Doba 30 minut je však zcela jistě nad horní hranici představitelného zastavení a optimálním časovým úsekem je doba cca 3 minut. Samozřejmě je vždy třeba brát v potaz konkrétní okolnosti daného případu.

Zřejmé je, že zásadním důkazem ve věci je fotodokumentace zachycující vozidlo v předmětném úseku pozemní komunikace. Pokud je tato fotodokumentace pořízena správně, tj. poskytuje komplexní obraz o situaci na místě samém, pak je skutkový děj prokázán dostatečně. Rozhodné skutečnosti by měly s přihlédnutím k okolnostem a možným zvláštnostem konkrétního případu být zaznamenány takovým způsobem, aby je v případě potřeby bylo možno podrobit důkladnému následnému přezkoumání, které umožní udělat si dostatečně přesný obraz o rozhodných aspektech údajného protiprávního jednání.[\[11\]](#)

Pokud by tedy fotodokumentace nebyla dostatečná, bylo by dále nutné jako důkaz provést výslech policistů, kteří přestupek oznámili, z důvodu dostatečného prokázání neoprávněného stání, což by vedlo k dalšímu neúměrnému zatížení správních orgánů a samotné policie (předvolávat zasahující policisty ve věci každého špatného parkování, pokud byl navíc skutek fotograficky zdokumentován, by bylo v rozporu se zásadou procesní ekonomie[\[12\]](#)).

Měřitelná veličina

U další skupiny přestupků provozovatele vozidla spočívajících v neoprávněném zastavení nebo stání je nutné prokázání určité vzdálenosti. Jako příklad lze uvést ust. § 27 odst. 1 písm. c) zákona: *„Řidič nesmí zastavit a stát na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a ve vzdálenosti kratší než 5 m před nimi.“*

Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku týkajícího se propustnosti skel uvedl, že pokud lze exaktně měřitelnou veličinu zjistit za pomoci speciálního přístroje, byla by užitím tohoto technického zařízení propustnost skel postavena na jisto. Užití tohoto zařízení není však ve všech případech zcela nutné, jestliže správní orgány provedou dokazování i za použití jiných důkazních prostředků, na jejichž základě bude zjištěn skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti (např. porovnání s fotodokumentací skel odpovídajících požadavkům vyhlášky). Půjde ovšem spíše o situace výjimečné, kdy bude zjištěné zatmavení skel hrubě překračovat referenční hodnotu a tato skutečnost bude *prima vista* zjevná. V těchto případech však bude z povahy věci vždy existovat značná míra nejistoty, jak bude posuzovaná otázka hodnocena odvolacím orgánem nebo soudem. Použití měřiče by takové situaci předešlo.[\[13\]](#)

Přestože se citovaný rozsudek vztahoval na měření propustnosti skel, lze jej ve své podstatě přiměřeně užít na měření vzdálenosti. Pokud tedy vozidlo bude dle příkladu stát v blízkosti přechodu, bude za pomoci užití měřidla vzdálenosti postaveno najisto, zda vozidlo stojí v kratší vzdálenosti než 5 m před ním. V situacích, při kterých je na první pohled zcela zřejmé, že tato vzdálenost dodržena nebyla, nemusí být měření provedeno za předpokladu, že správní orgán

dostatečně odůvodní, jak k takovému zjištění došel (např. v rozhodnutí uvede, že vzdálenost od přechodu se nerovná ani půlce délky vozidla s obvyklou délkou cca 4 m, tudíž je prokazatelně kratší než 5 m).

Tento názor také potvrdil Nejvyšší správní soud, když uvedl, že by přesné změření vzdálenosti měřidlem představovalo zcela nadbytečný úkon, jelikož o tom, že jde o vzdálenost kratší než 5 metrů, nemohly za daných skutkových okolností vzniknout žádné pochybnosti.[\[14\]](#)

Chodník

Problematické je také vymezení porušené povinnosti uvedené v § 53 odst. 2 zákona, tj. neoprávněného užití chodníku, protože pojem chodník není v platné právní úpravě definován.

„Skutečnost, že stávající právní úprava definici pojmu „chodník“ neobsahuje, nepovažuje zdejší soud za její výrazný deficit. Je dokonce diskutabilní, zda u takovýchto pojmů je vůbec smysluplné legislativně vymezovat jejich obsah: vždy totiž hrozí na straně jedné jejich přílišná obecnost, která potřebám praxe není příliš nápomocná, anebo na straně druhé tak konkrétní vymezení, že v konečném důsledku nechtěně vyloučí i případy, které by svojí povahou pod tuto definici určitě spadat měly.“[\[15\]](#)

Není tedy zcela žádoucí, aby došlo k obecné definici tohoto pojmu. Obecně lze říci, že chodník je ta část pozemní komunikace, která je svým provedením určena převážně k použití chodci.

Nemůže být sporu o tom, že chodník představuje jednu z forem komunikace (viz např. důvodová zpráva k zákonu o pozemních komunikacích, podle níž „do IV. kategorie místních komunikací patří především chodníky, pěšiny a cyklistické stezky“). Samotný zákon o pozemních komunikacích tuto kategorii místních komunikací vymezuje jako komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel nebo na kterých je umožněn smíšený provoz. Pokud by tedy pozemek byl zařazen do zmiňované kategorie místních komunikací, bylo by prokázáno, že se jedná o chodník. Je však na správním úřadu, aby tvrdil, že daná komunikace je skutečně chodníkem, a aby pro toto tvrzení obstaral nezbytné důkazy. V první řadě je to doložení příslušného rozhodnutí o zařazení pozemní komunikace do této kategorie. V opačném případě je to dopravně-stavební úprava, účel, ke kterému toto místo slouží a příp. též dopravní značení.[\[16\]](#)

Dopravně-stavební úpravu lze odůvodnit např. následovně: pod vozidlem probíhá světlý obrubník dělící vozovku a chodník, z fotografií je zřejmé naklonění vozidla v důsledku stání pravou částí na vyvýšeném chodníku,[\[17\]](#) chodník byl oddělen od ostatní komunikace obrubníkem, struktura dlažby chodníku a ostatní komunikace byla odlišná a pouhým pohledem bylo zjevné odlišné funkční využití těchto ploch, přestože chodník nebyl nikterak vyvýšen,[\[18\]](#) nebo že na základě fotodokumentace nelze učinit jiný závěr - zvýšený obrubník předmětné plochy, přímá návaznost plochy na skleněné výlohy ve spodních patrech přilehlých domů, strom uprostřed plochy - to všechno jsou pro průměrně vnímavého jedince indicie, že se nachází na chodníku.[\[19\]](#)

Jestliže dopravně-stavební úprava nenasvědčuje jednoznačnému podřazení tohoto místa pod pojem chodník (terénní rozdíl mezi průjezdním úsekem silnice a úrovní „chodníku“ se snižuje tak, že obrubník je zarovnan s povrchem vozovky, takže je usnadněn vjezd vozidla), je důležitý účel, ke kterému toto místo slouží. Pokud je účel chodníku dostatečně zajištěn např. jiným chodníkem a chybí dopravní označení, které by jakkoliv omezovalo stání na daném místě, nemůže se jednat o chodník.[\[20\]](#)

Zákaz vjezdu

V původním návrhu Komplexního stanoviska Ministerstva dopravy bylo uvedeno, že porušení

povinnosti vyplývající z dopravní značky „zákaz vjezdu“ nelze podřadit pod pojem neoprávněné zastavení nebo stání. Ve finální verzi Ministerstvo dopravy tuto možnost pouze neuvádí. Prvotní názor byl odůvodněn tím, že se jedná o odlišné porušení povinnosti (zákaz vjezdu vs. neoprávněné zastavení nebo stání). Pokud by však tento jazykový výklad byl opravdu užit, šlo by stejným způsobem vyřadit také porušení povinnosti vyplývající z § 53 odst. 2 zákona (neoprávněné užití chodníku vs. neoprávněné zastavení nebo stání). Důležité však je, že neoprávněným užitím popřípadě vjezdem dojde následně k neoprávněnému zastavení nebo stání.

Nejvyšší správní soud ve svých rozsudcích běžně uznává podstatu přestupku spočívající v porušení zákazu vjezdu[21], což odůvodnil tím, že zákaz vjíždět rovněž znamená, že je zakázáno i stát (argument a minori ad maius). Vjíždění na plochu představuje totiž předpoklad k následnému stání, a pokud by byl tedy zákaz respektován, nikdy by zde vozidlo nestálo. Právě toto obecné ustanovení představuje sběrnou kategorii zakázaných jednání, kam spadá i neoprávněné zastavení či stání.[22]

Stejného názoru je také Ministerstvo vnitra, které ve svém stanovisku uvedlo, že je nutné použít teologického výkladu, tedy vyjít z toho, jaký byl záměr zákonodárce, přesněji koho a za co chtěl tímto přestupkem sankcionovat. Jestliže by byla respektována argumentace, že parkování v zákazu vjezdu nenaplnuje požadavek neoprávněného zastavení nebo stání, šlo by tento výklad vnímat jako nelogický a restriktivní. Pokud si vezmeme hypotetický příklad, že budeme mít dvě ulice vedle sebe a v jedné bude platit zákaz stání a v druhé bude umístěna dopravní značka zakazující vjezd, tak by to za užití restriktivního výkladu vypadalo tak, že zatímco provozovatel vozidla v zákazu vjezdu by mohl být postižen za přestupek provozovatele vozidla, tak u vozidla, které nejenže porušilo zákaz vjezdu, ale v tomto úseku také stálo, by byla možná „výmluva na osobu blízkou“, tedy hlavní důvod stojící za zavedením přestupku provozovatele.[23]

Znaky přestupku

Pasáž § 125f odst. 2 písm. b) zákona požaduje, aby zjištěné porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazovalo znaky přestupku podle tohoto zákona. Co vše je možné podřadit pod pojem „znaky přestupku podle tohoto zákona“ však vyplývá až z judikatury Nejvyššího správního soudu.

Pro založení odpovědnosti provozovatele vozidla za přestupek je sice nutné, aby porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazovalo znaky přestupku, toto ustanovení však nelze vykládat tak, že jsou správní orgány v řízení o přestupku provozovatele vozidla povinny zjišťovat, zda byly naplněny všechny předpoklady přestupkové odpovědnosti řidiče vozidla. Pro splnění podmínky podle § 125f odst. 2 písm. b) zákona postačí, že jednání řidiče vykazuje znaky přestupku.[24]

Zavinění se v řízení o odpovědnosti provozovatele vozidla nezkoumá. V tomto smyslu je tak namíste vnímat také toto ustanovení. Samotný zákon o silničním provozu v současnosti totiž definuje jen objektivní stránku skutkové podstaty jednotlivých přestupků; zavinění jako znak odpovědnosti za přestupek sám výslovně nestanoví (to lze dovodit dle § 3 přestupkového zákona). To samé platí i pro okolnosti vylučující odpovědnost za přestupek (nutná obrana a krajní nouze jsou upraveny v § 2 odst. 2 přestupkového zákona). Ustanovení § 125f odst. 2 písm. b) zákona však cíleně odkazuje jen na „znaky přestupku podle tohoto zákona“, tj. součástí skutkové podstaty přestupku provozovatele vozidla nečiní ty znaky přestupku, které vyplývají až z obecné právní úpravy přestupkové odpovědnosti či analogicky aplikovaných zásad trestního práva, jako je tomu (vedle již zmíněných) např. u materiální stránky přestupku, věku a přičetnosti pachatele, neexistence přestupkové imunity, právního omylu aj. Ke zkoumání těchto znaků je dán prostor v řízení o přestupku řidiče vozidla, nikoliv však v řízení o přestupku provozovatele vozidla.[25]

Pod pojem „znaky přestupku podle tohoto zákona“ lze tedy podřadit pouze formální znaky skutkové podstaty přestupku uvedené v zákoně o silničním provozu. Po zahájení řízení o přestupku provozovatele není již možné, aby se účastník odvolával např. na neposouzení materiální stránky přestupku řidiče nebo jednání v krajní nouzi, protože nelze zaměňovat okolnosti vylučující protiprávnost (zde krajní nouzi) s naplněním skutkové podstaty (znaků) přestupkového jednání.

Dopravní nehoda

Poslední podmínkou odpovědnosti provozovatele je, že porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu. Protože dojde-li k nehodě, tj. k porušení pravidel, které nemá pouze ohrožující charakter, akcentuje se společenský zájem na potrestání skutečného pachatele nehody a nikoliv subsidiárního viníka v podobě provozovatele.[26]

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“[27]

Za nehodu nelze považovat např. úraz při pádu v dopravním prostředku, převrácení traktoru na poli (tj. mimo pozemní komunikaci) nebo pád větve na zaparkované vozidlo, přestože došlo k hmotné škodě. Naproti tomu lze za dopravní nehodu označit událost, při níž dojde ke zranění sebe sama nebo ke škodě na vlastním majetku.[28]

Účastníci dopravní nehody jsou povinni oznámit nehodu policii nebo sepsat záznam o dopravní nehodě.

- *Záznam o dopravní nehodě*

„Účastníci dopravní nehody jsou povinni v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.“[29]

Tuto povinnost musí účastníci nehody splnit neprodleně. Společný záznam o dopravní nehodě nemá povahu dohody mezi účastníky nehody; účastníci nehody nemají povinnost shodnout se na zavinění dopravní nehody ani na popisu jejího průběhu, příčin apod.; každý z účastníků nehody je oprávněn popsat v záznamu o nehodě svoji verzi dané události.[30]

- *Oznámení policii*

Účastníci dopravní nehody jsou povinni neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi, pokud dojde při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100.000 Kč.[31] Dále mají tuto povinnost v případě, kdy při dopravní nehodě dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby (s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle), dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, nebo účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.[32]

Prokázání

Správní orgány při posuzování podmínky, zda nebyla způsobena dopravní nehoda, vycházejí ze spisové dokumentace, konkrétně z fotografií vozidla. Pokud správní orgán na základě spisové fotodokumentace dojde k závěru, že tato podmínka byla splněna, a účastník řízení tvrdí opak,

přesouvá se důkazní břemeno na obviněného.

Primárně je důkazní břemeno na správním orgánu (vychází ze zásady oficiality), pokud je však tvrzením obviněného některý z důkazů zpochybněn, přesouvá se důkazní břemeno na jeho stranu a je pouze na něm, aby svá tvrzení prokázal (srov. § 52 správního řádu).[\[33\]](#)

I zde jsou internetová fóra plná různých návodů, jak se zbavit odpovědnosti v souvislosti se způsobením dopravní nehody: „*Pokud jste např. měli někdy v minulosti nabourané auto a máte fotku, můžete ji správnímu orgánu doložit s tvrzením, že porušení pravidel za následek dopravní nehodu mělo. Pokud fotku svého nabouraného auta nemáte, můžete použít kamarádovu nebo nějakou staženou z internetu (v tom případě upravenou tak, aby nebyla vidět značka a další podstatné věci) a tvrdit, že to je auto druhého účastníka nehody. Dále je dobré mít v záloze kamaráda nebo příbuzného, který roli účastníka nehody potvrdí. Vtip je v tom, že pokud zákon stanoví nějakou podmínku, jejíž nesplnění vylučuje odpovědnost za správní delikt /§ 125f odst. 2 písm. c) ZoSP – právnická nebo fyzická osoba za správní delikt odpovídá, pokud porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu/, správní orgán ji musí zkoumat z úřední povinnosti. Když to neudělá – a oni to nedělají nikdy – tak je takové rozhodnutí jednak nezákonné a za druhé už zpětně nejsou schopni nijak vyvrátit vaše tvrzení, že se nehoda stala.*“[\[34\]](#)

Tento návod je však zcela scestný z několika důvodů. Pokud by jakékoliv tvrzení účastníka musel správní orgán dokazovat, vedlo by to ke zcela absurdním situacím. Jak již bylo uvedeno výše, tak se v tomto případě přesouvá důkazní břemeno na stranu obviněného. Zajištění výpovědi kamaráda jako svědka a fotografií nabouraného vozidla nejsou pro prokázání této podmínky dostačující už právě z toho důvodu, že o skutečném průběhu děje nemusí nic vypovídat a ve většině případů se jedná pouze o snahu zbavit se odpovědnosti za přestupek provozovatele. Jediným relevantním důkazem je záznam o dopravní nehodě, který se zasílá pojistiteli nebo protokol o dopravní nehodě pořízený policií. Jen takto si správní orgán může ověřit tvrzení účastníka u nezainteresovaných subjektů, a samotný přestupek (překročení nejvyšší dovolené rychlosti nebo neoprávněné zastavení a stání) bude projednatelný, protože z protokolu i ze záznamu bude známa osoba řidiče. Účastník v této souvislosti musí také prokázat *kauzální nexus*, tedy že k nehodě došlo právě v souvislosti s protiprávním jednáním, které splňuje podmínky projednatelnosti přestupku provozovatele vozidla dle § 125f zákona.

Úvahy de lege ferenda

V současné době je především díky judikatuře Nejvyššího správního soudu situace v oblasti objektivní odpovědní přehledná a zásadní přepracování předmětné právní úpravy není již zcela žádoucí. Změnu by však bylo vhodné provést např. v ustanovení týkajícího se dvojího postihu.

„Je-li zahájeno řízení o uložení pokuty za přestupek podle § 125f, nelze již zahájit řízení o přestupku pro stejné porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích. Řízení o přestupku lze zahájit, pokud se provozovatel vozidla zproští odpovědnosti za přestupek podle § 125f odst. 6.“[\[35\]](#)

Cílem tohoto ustanovení je zabránit postihu dvou osob v souvislosti s jediným jednáním. Pokud již bylo zahájeno řízení s provozovatelem, nelze pro stejné porušení povinností zahájit řízení o přestupku s řidičem. Prokáže-li provozovatel naplnění liberačního důvodu (žádost o zápis změny provozovatele nebo odcizení vozidla či tabulky s přidělenou státní poznávací značkou), je správní orgán povinen řízení zastavit. V takovém případě není založena překážka věci rozhodnuté, a zjistí-li správní orgán pachatele přestupku, může s ním zahájit řízení o přestupku řidiče.

V tomto ustanovení by však mělo být pamatováno také na podmínku stanovenou v § 125f odst. 2

písm. c) zákona: „Provozovatel vozidla za přešupek odpovídá, pokud porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu.“[\[36\]](#)

Jestliže ve správním řízení s provozovatelem vozidla provozovatel prokáže (tj. doloží záznam o dopravní nehodě, který se zasílá pojistiteli, nebo protokol o dopravní nehodě pořizovaný policií), že nebyla splněna podmínka jeho odpovědnosti, musí být řízení zastaveno. Díky § 125g zákona však již nemůže být zahájeno řízení o přešupku s řidičem vozidla, který je znám z protokolu nebo záznamu o nehodě. Cílem ustanovení § 125g je však zabránit postihu dvou osob, a pokud se provozovatel zproští odpovědností a osoba řidiče je známa, neexistuje relevantní důvod, proč by osoba řidiče neměla odpovídat za přešupek překročení nejvyšší dovolené rychlosti nebo neoprávněného zastavení nebo stání.

JUDr. Bc. et Bc. Lenka Přichystalová

[\[1\]](#) Stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 29. 5. 2013, č. j.: 102/2013-160-OST/4.

[\[2\]](#) Stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 4. 2. 2016, č. j.: 22/2016-160-OST/7.

[\[3\]](#) Stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 9. 3. 2016, č. j.: 44/2016-160-OST/1.

[\[4\]](#) Komplexní metodické stanovisko k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla dle ust. § 125f a násl. zákona č. [361/2000](#) Sb. č. j.: 25/2017-160-OST.

[\[5\]](#) Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 29. 9. 2016, sp. zn. 31A 3/2015 (tento rozsudek byl potvrzen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 4. 2017, sp. zn. 7 As 282/2016).

[\[6\]](#) Komplexní metodické stanovisko k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla dle ust. § 125f a násl. zákona č. [361/2000](#) Sb. č. j.: 25/2017-160-OST.

[\[7\]](#) Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 3. 2017, sp. zn. 8 As 172/2016.

[\[8\]](#) KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou, 2. vyd., str. 34.

[\[9\]](#) Rozsudek Krajského soudu v Ostravě, ze dne 8. 6. 2016, sp. zn. 20 A 2/2015.

[\[10\]](#) Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 6. 2017, sp. zn. 2 As 159/2016.

[\[11\]](#) Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 6. 2017, sp. zn. 2 As 159/2016.

[\[12\]](#) Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 10. 2015, sp. zn. 8 As 110/2015.

- [13] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 10. 2014, sp. zn. 2 As 64/2013.
- [14] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2016, sp. zn. 6 As 208/2016.
- [15] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2008, sp. zn. 2 As 48/2008.
- [16] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2008, sp. zn. 2 As 48/2008.
- [17] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 4. 2017, sp. zn. 1 As 347/2016.
- [18] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 9. 2013, sp. zn. 1 As 76/2013.
- [19] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. 1 As 237/2015.
- [20] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2008, sp. zn. 2 As 48/2008.
- [21] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 4. 2016, sp. zn. 5 As 122/2015.
- [22] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 4. 2017, sp. zn. 10 As 324/2016.
- [23] Ministerstvo vnitra, odbor bezpečnostní politiky, Stanovisko Ministerstva vnitra k problematice související se správním deliktem provozovatele vozidla, (parkování v zákazu vjezdu).
- [24] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 11. 2016, sp. zn. 8 As 156/2016.
- [25] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2017, sp. zn. 3 As 114/2016.
- [26] KOVALČIKOVÁ, Daniela., ŠTANDERA, Jan.: *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. Komentář. 2. vyd. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2011, s. 308.
- [27] § 47 odst. 1 zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 6. 2017.
- [28] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. vyd. Praha: Nakladatelství Leges, s. r. o., 2011, s. 287.
- [29] § 47 odst. 3 písm. g) zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 6. 2017.

[30] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 8. 2014, sp. zn. 5 As 4/2013.

[31] § 47 odst. 4 písm. a) zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 6. 2017.

[32] § 47 odst. 5 zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 6. 2017.

[33] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 5. 2013, sp. zn. 3 As 9/2013.

[34] SEDLÁČEK, Erik. Jak se vyhnout placení pokut aneb „žádný konec výmluv na osobu blízkou“.

[35] § 125g zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném od 1. 7. 2017.

[36] § 125f odst. 2 písm. c) zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném od 1. 7. 2017.

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

Další články:

- [Nová pravidla pro ground handling v EU a jejich dopady na letecký sektor](#)
- [Právní due diligence nemovitostí: na co se v praxi skutečně zaměřit](#)
- [Hmotněprávní opatrovník obchodní korporace: mezi efektivní ochranou a zásahem do korporační autonomie](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 32.: Konkurenční doložka](#)
- [Skryté ujednání v realitní smlouvě – zbytečná hra na schovávanou](#)
- [Odpovědnost člena voleného orgánu dle § 159 OZ a vymezení škody způsobené právnické osobě](#)
- [Vnosy do společného jmění manželů a jejich valorizace v aktuální judikatuře Nejvyššího soudu a Ústavního soudu](#)
- [Právo na přístup ke kamerovým záznamům: střet GDPR, informačního zákona a praxe veřejných institucí](#)
- [Postoupení pohledávky na výživné jako novinka právní úpravy účinné od 1. 1. 2026](#)
- [Jak zahájit provoz mezinárodní letecké linky do České republiky \(EU\): právní požadavky pro aerolinky ze třetích zemí](#)
- [Mimořádné vydržení a vývoj judikatury Nejvyššího soudu](#)