

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

# Právní posouzení odstraňování filtrů pevných částic

S příchodem normy EURO 5[1] je do osobních motorových vozidel se vznětovými motory prakticky obligatorně montován tzv. filtr pevných částic – DPF[2] (dále také jen „filtr“). Jde o zařízení zachycující karcinogenní, velmi jemné prachové částice z výfukových plynů, což šetří životní prostředí a zdraví osob. Filtr však mírně snižuje výkon motoru a jeho regenerace i provoz nepatrně zvyšují spotřebu paliva. Zároveň si provoz vozidla vybaveného filtrem pevných částic žádá určité ústupky v oblasti režimu provozu takto vybavených vozidel, což je fakticky vylučuje z některých specifických způsobů užití jako například krátké opakované cesty či pojíždky.

## GLATZOVA & Co.

Zejména první generace filtrů byly také problematické z hlediska spolehlivosti a náročnosti na opravy. Ačkoliv se uživatelé již naučili vnímat charakteristiku vozidel vybavených filtry pevných částic, jejich pověst jako čehosi nežádoucího pořád přetrvává a filtry bývají v některých případech ze strany provozovatelů motorových vozidel dokonce odstraňovány (někdy záměrně ihned po koupi nového vozidla, někdy v momentě, kdy je třeba jeho oprava, manuální regenerace či výměna). Dalším důvodem jeho odstraňování z motorových vozidel namísto výměny je jeho cena, která se pohybuje v závislosti na typu vozidla od zhruba 10.000 Kč až po 100.000 Kč.

Ačkoliv v oblasti technických dopadů odstranění filtrů pevných částic bylo věnováno několik článků, máme za to, že právní dopad takového počínání nebyl doposud uceleně zkoumán. Rádi bychom se proto nad touto oblastí zamysleli podrobněji.

### Porušení podmínek provozu na pozemních komunikacích

Provozování vozidla, ze kterého byl odstraněn filtr pevných částic, může být kvalifikováno především jako přestupek, resp. správní delikt, dle § 83 odst. 1 písm. i), resp. § 83a odst. 1 písm. m) zákona č. [56/2001](#) Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, neboť vozidlo s odstraněným filtrem je v plném slova smyslu technicky nezpůsobilé k provozu.

Pomineme-li zjevný fakt, že vozidlo po odstranění filtru pevných částic neodpovídá homologaci, a tedy zcela nepochybně není po technické stránce shodné s tím, jak bylo k provozu schváleno. Existují i další příčiny nezpůsobilosti k provozu. Za vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu se totiž dle § 38 odst. 1 písm. a) ve spojení s § 37 písm. b) zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích považuje vozidlo mimo jiné tehdy, pokud poškozuje životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem. Při absenci takového národního předpisu je třeba za účelem určení míry přípustného dopadu provozu vozidla na životní prostředí použít v souladu s principem eurokonformního výkladu národního práva[3] samotnou normu EURO 5 ve spojení s nařízením, které bylo k jejímu zavedení vydáno. Tato norma stanovuje, kromě jiného, zejména maximální limity pevných částic ve výfukových plynech. V případě, že motorová vozidla po odstranění filtru pevných částic nebudou tyto limity splňovat (což je prakticky jisté), jsou považována za technicky nezpůsobilá

k provozu na pozemních komunikacích a jejich provoz v rozporu s tímto ustanovením je tedy přestupkem, resp. správním deliktem. Ke stejnému závěru pak dojdeme i v případě, že jako předpis provádějící § 37 písm. b) zákona o provozu na pozemních komunikacích aplikujeme vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů č. [302/2001](#) Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů, která v § 3 odst. 2 a 3 stanovuje, že vozidlo z hlediska měření emisí nevyhovuje, pokud:

- (i) se emisní parametry nenacházejí v mezích stanovených výrobcem vozidla nebo,
- (ii) na jeho technickém stavu byly zjištěny závady mající vliv na zhoršení emisního chování vozidla.

Bez ohledu na to, zda by vozidlo po odstranění filtru pevných částic meze podle bodu (i) splnilo (což prakticky jistě nesplní), závadou mající vliv na zhoršení emisního chování vozidla (ad ii) je už samotné odstranění filtru, které z pohledu emisí bude představovat nepochybně zhoršení ve srovnání se stavem vozidla s funkčně zabudovaným filtrem.[4]

Za tento přestupek, resp. správní delikt je možné uložit pokutu až do výše 50.000 Kč, u přestupků v blokovém řízení do výše 5.000 Kč (§ 83 odst. 2, resp. 83a odst. 5 zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích).

### **Způsobení vady a škody na vozidle**

Odstranění filtru pevných částic je technickým zásahem do vozidla, a pokud by toto odstranění způsobilo na vozidle nějakou následnou vadu či jinak ovlivnilo vznik pozdějších vad, jeho vlastník by neměl vůči prodejci vozidla práva ze zákonné odpovědnosti za vady za tuto a všechny další vady, které v příčinné souvislosti s odstraněním filtru pevných částic vznikly.

U záruky poskytované nad rámec zákona si může prodejce vyhradit (např. v záručním listu), že tato záruka platí pouze tehdy, pokud na vozidle nebudou prováděny žádné neautorizované změny včetně odstranění filtru pevných částic (což je nezřídka podmínkou programů prodloužených záruk různých výrobců). Obdobné ustanovení lze zahrnout například i do podmínek havarijního pojištění.

V případech, kdy má vozidlo jiného vlastníka než provozovatele (typicky leasing, zajišťovací převody práva), by demontáž představovala přímé poškození cizí věci, tedy takový zásah, který na vozidle (jež je v těchto případech zároveň zajišťovacím nástrojem) způsobí pokles jeho hodnoty, a tedy znehodnocení majetku majitele. Kromě toho, že půjde prakticky vždy o porušení smlouvy s majitelem vozidla, a toho že tento bude moct vymáhat škodu vzniklou na vozidle (minimálně náklady uvedení do původního stavu), přichází zde v úvahu i otázka možného spáchání trestného činu poškozování cizí věci. Půjde totiž prakticky vždy o jednání úmyslné, jehož možného dopadu na hodnotu vozidla a možnost výkonu práv s ním spojených si musí být kdokoliv vědom.

### **Obecná nebezpečnost vozidla**

Za zmínku stojí rovněž možný dopad odstranění filtrů pevných částic na bezpečnost provozu takto záměrně upraveného vozidla. Podle § 8 odst. 1 písm. b) zákona č. [102/2001](#) Sb., o obecné bezpečnosti výrobků, ve znění pozdějších předpisů, může být uložena pokuta až do výše 50.000.000 Kč výrobcí, který poruší mimo jiné povinnost podle § 5 odst. 6 tohoto zákona. Výrobcem se dle § 5 odst. 1 písm. a) zákona o obecné bezpečnosti výrobků rozumí mimo jiné i osoba, která výrobek upraví, což by mohlo dopadat také na opraváře / autoservisy, kteří filtry pevných částic na přání zákazníků odstraňují a upravují tak sériová vozidla.

Podle § 5 odst. 6 zákona o obecné bezpečnosti výrobků, jehož porušení se stíhá výše uvedenou pokutou, jestliže výrobce (v našem případě osoba provádějící úpravu – tj. opravář / autoservis) zjistí, že výrobek (motorové vozidlo) je nebezpečný (s odstraněným filtrem pevných částic nesplňuje emisní limity, a tedy má prokazatelně negativní dopad na zdraví osob, když zvyšuje v rozporu se zákonem míru expozice svého okolí emisními látkami), je povinen upozornit na tuto skutečnost spotřebitele a stáhnout nebezpečný výrobek z trhu a z oběhu. Tím spíš tedy nesmí filtr pevných částic z motorových vozidel sám odstraňovat.

Dle § 3 odst. 2 zákona o obecné bezpečnosti výrobků se za bezpečný výrobek považuje „výrobek splňující požadavky zvláštního právního předpisu,[5] který přejímá právo Evropských společenství a kterým se stanoví požadavky na bezpečnost výrobku nebo na omezení rizik, která jsou s výrobkem při jeho užívání spojena.“ Výrobek nesplňující takovou podmínku je tedy z pohledu tohoto zákona považován za nebezpečný. Seznam takových předpisů není určen taxativně a lze tak dovodit, že by mohl zahrnovat i zákon o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, který v § 16 odkazuje při úpravě schvalování typů silničních vozidel na technické požadavky, resp. harmonizované technické požadavky silničního provozu a ochranu života a zdraví člověka a životního prostředí. Tak se opět dostaneme k požadavku na to, aby vozidlo splňovalo normu EURO 5, která zavádí povinnost konstrukce filtrů pevných částic. Odstraňování filtrů pevných částic z motorových vozidel by tedy mohlo být považováno kromě shora uvedených porušení zákona i za porušení povinností podle zákona o obecné bezpečnosti výrobků.

## **Závěr**

Odstraňování filtrů pevných částic z vozidel, jejichž schválení podléhalo normě EURO 5, je každopádně protiprávním jednáním. Sankce za odstranění filtru pevných částic mohou tedy mít dopady jak v soukromoprávní rovině (pozbytí záruky, znehodnocení vozidla), tak veřejnoprávní. Veřejnoprávní dopady mohou postihovat jak provozovatele a vlastníky motorových vozidel, tak i opraváře, kteří se na uvedeném odstranění filtrů z vozidel, a tedy úpravě vedoucí k provozu vozidel způsobem poškozujícím zdraví osob a životní prostředí nad stanovenou mez, podílejí.

Závěrem lze dodat, že Ministerstvo dopravy připravuje nový zákon, který by měl odstraňování filtrů pevných částic výrazně ztížit.



**Mgr. Ing. Jindřich Jelínek,**  
Counsel

**Mgr. et Bc. Juraj Juhás,**  
advokátní koncipient

[Glatzová & Co., s.r.o.](#)

Betlémský palác

Husova 5  
110 00 Praha 1

Tel.: +420 224 401 440  
Fax: +420 224 248 701  
e-mail: [office@glatzova.com](mailto:office@glatzova.com)

---

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla.

[2] Anglicky Diesel Particulate Filter.

[3] Srov. nález sp. zn. Pl. ÚS 50/04.

[4] Není třeba zvlášť připomínat, že vystavení nepravdivého osvědčení o splnění emisní normy ze strany stanice měření emisí je rovněž protiprávní a může být posouzeno jako správní delikt dle § 83a odst. 3 písm. e) zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Za spáchání tohoto správního deliktu může být uložena pokuta až do výše 5.000.000 Kč a při závažném porušování povinností při měření emisí může být provozovateli stanice kontroly emisí dokonce odebráno oprávnění.

[5] Zde se odkazuje na právní předpisy upravující požadavky na bezpečnost výrobků, výčet však není taxativní.

[\*] Text byl aktualizován 6.12.2016

© EPRAVO.CZ - Sběrka zákonů, judikatura, právo | [www.epravo.cz](http://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](#)