

2. 9. 2020

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

# Užívání elektronických zařízení během řízení motorového vozidla

Počátkem srpna proběhl řadou médií článek o německém rozhodnutí, dle kterého by se mohlo zdát, že „řidič nesmí za jízdy ovládat dotykový displej“, resp. takové jednání může být minimálně v Německu trestáno, jak napovídají titulky některých článků zveřejněných v ČR.[1] Takový závěr však německý soud nevyslovil. Proto v tomto článku detailněji popíšeme východiska a závěry německého soudu při posuzování případu užívání palubního počítače ve vozidle Tesla. Nastíníme i aplikaci české normy - zákona o provozu na pozemních komunikacích - na používání palubních počítačů během řízení vozidla.

## Rozhodnutí soudu v Karlsruhe

Německý krajský soud v Karlsruhe ve svém rozhodnutí ve věci sp. zn. 1 Rb 36 Ss 832/19 ze dne 27. 3. 2020[2] rozhodl o odvolání řidiče vozidla Tesla, kterému byla uložena pokuta 200 EUR za použití elektronického zařízení během řízení motorového vozidla v rozporu s německým předpisem (Straßenverkehrs-Ordnung, v překladu zákon o pravidlech silničního provozu, dále jen „StVO“). Řidič konkrétně porušil ustanovení § 23 odst. 1a StVO, dle kterého může řidič vozidla užívat elektronické zařízení (zejména mobilní telefony, dotykové obrazovky, navigační zařízení, zvuková zařízení apod.) určené ke komunikaci, informovanosti nebo organizaci, pokud není zařízení drženo v ruce a pokud se k ovládnutí takového zařízení používá a) hlasové ovládnutí nebo b) k jeho ovládnutí je nutný pouze krátký pohled přizpůsobený vozovce, dopravní situaci, viditelnosti a povětrnostním podmínkám.

Porušení zmíněného ustanovení spočívalo v tom, že řidič vozidla během jízdy používal dotykovou obrazovku vozidla k nastavení intervalu stěračů čelního skla (zapnutí a vypnutí stěračů je v daném modelu vozidla Tesla možné na volantu, ale nastavení intervalu se provádí na palubním počítači) a při pohledu do palubního počítače nezvládl dopravní situaci a havaroval. Soud tedy došel k závěru, že řidič užíval elektronické zařízení takovým způsobem, který nepřiměřeně rozptýlil řidičovu pozornost od řízení.

**Ze závěru rozhodnutí německého soudu tedy neplyne absolutní zákaz užívat palubní počítače nebo jiná elektronická zařízení, ale povinnost používat je tak, aby nebyla odváděna pozornost řidiče od řízení.**

## Český zákon o silničním provozu

V českém právním řádu je v § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zakotvena povinnost řidiče věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu.[3] Lze tedy říci, že závěry rozhodnutí německého soudu by byly aplikovatelné i v českém právním prostředí. Zákon o provozu na pozemních komunikacích sice není v otázce užívání elektronických zařízení řidičem vozidla natolik konkrétní jako StVO, ale např. zákaz držet telefonní přístroj, jiné hovorové nebo záznamové zařízení je v zákoně o provozu na pozemních komunikacích zakotven také. Pokud se tedy má řidič věnovat plně řízení vozidla, nemůže být řízení přerušováno dlouhými pohledy

do obrazovky palubního počítače nebo jiného elektronického zařízení. V úvahu by připadalo ovládání elektronického zařízení hlasem. Nepochybně by se však našli i takoví řidiči, u kterých i pouhá slovní komunikace s elektronickým zařízením rozptyluje jejich pozornost.

## **Odpovědnost automobilek**

Není tedy konec palubním počítačům ve vozidlech. Německé rozhodnutí spíše představuje výzvu pro automobilky, aby elektronická zařízení vyráběla maximálně jednoduchá a intuitivní tak, aby je řidiči dovedli ovládat bez upuštění od plného se věnování řízení vozidla. Některé z výše zmiňovaných článků naznačují možnost takto sankcionovaného řidiče uplatnit vůči výrobcí vozidla nárok na náhradu škody. Takováto možnost samozřejmě dle našeho hodnocení existuje, pro její uplatnění by však bylo nutno prokázat, že daná činnost - např. ovládání cyklovače stěračů - skutečně odvádí pozornost od řízení i v případě, kdy se řidič s danou funkcionalitou předem, tedy před jízdou, důkladně seznámí a že k ni neexistuje alternativa, např. v podobě hlasového ovládání.

Přitom podle následků, k nimž v daném nebo podobném případě dojde, by se mohlo jednat jak o odpovědnost za škodu, tak - v případě nehody s vážnými následky (např. těžké zranění, či dokonce usmrcení) - i trestní odpovědnost. Jak uvádějí např. V. Smejkal a T. Sokol v článku *Trestněprávní aspekty robotiky*,<sup>[4]</sup> „...míra rizika související s předmětem podnikání takové právnické osoby bude podstatně vyšší, čemuž bude muset odpovídat i nastavení kontrolních mechanismů a postupů předcházejících způsobení negativních následků.“. Také řidiči by měli i při výběru vozidla zvažovat, jak je pro ně ovládání palubního počítače složité, zejména pokud plánují během řízení užívat jeho funkcionalitu.

## **Závěr**

Je tedy nutno vždy individuálně zkoumat, jak konkrétně ovlivňuje daného řidiče používání elektronického zařízení. Existují jistě řidiči, kteří jsou s elektronickým zařízením detailně obeznámeni a velmi rychle a intuitivně jej dokáží během jízdy ovládat - např. nastavit požadovanou funkci, aniž by svou pozornost odváděli od řízení. Proti takovým řidičům však může stát řidič, pro kterého jakékoli nastavení palubního počítače (např. i změna rozhlasové stanice) představuje složitý úkon, který není schopen provést, aniž by svou pozornost upnul na palubní počítač a přestal se řádně věnovat řízení vozidla.

**JUDr. Miroslav Uříčar**

**Mgr. Alexandr Liolias**

**LEGALITÉ**  
LAWYERS

[LEGALITÉ advokátní kancelář s.r.o.](#)

Václavská 12

120 00 Praha 2

Tel.: +420 222 200 700

e-mail: [office@legalite.cz](mailto:office@legalite.cz)

---

[1] Řidič za jízdy nesmí ovládat dotykový displej, rozhodl soud v Německu. Novinky.cz ze dne 2. 8. 2020. DK dispozici >>> [zde](#). ; Přelomový rozsudek. Řidiči za jízdy nesmí ovládat displej v autě. Echo24. 1.8.1010. K dispozici >>> [zde](#) ; Dotyková obrazovka. Přelomový rozsudek pro vozy Tesla. Řidič dostal pokutu za ovládání stěračů. TN.cz. 1.8.2020. K dispozici >>> [zde](#).

[2] K dipozici >>> [zde](#).

[3] „Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen b) věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zviřeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.“

[4] Smejkal, V., Sokol, T. Trestněprávní aspekty robotiky. Právní rozhledy, XXVI., 2018, č. 15-16, s. 530-540.

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

## Další články:

- [„Za každou kauzou je živý příběh“](#)
- [Přehnaná, nebo důvodná prevence? Zajištění a utvrzení závazků v praxi](#)
- [Spoluvlastnictví a správa společné věci](#)
- [Doručování soudních písemností ze zahraničí do ČR](#)
- [Návrh nového zákona o digitální ekonomice](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 30.: Jednání za s.r.o. - zápis jednatelského oprávnění do obchodního rejstříku](#)
- [Předběžné opatření a další instituty k ochraně věřitelů při přeměnách](#)
- [Promlčení zápůjčky bez určení splatnosti v judikatuře Nejvyššího soudu](#)
- [Rozvod s mezinárodním prvkem a související otázky péče o děti a výživného](#)
- [Příkaz a příkaz na místě v přestupkovém řízení vedeném orgány inspekce práce](#)
- [Letiště a letecké stavby](#)