8. 3. 2013

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

# Zastíní objektivní odpovědnost provozovatele vozidla bodový systém řidičů?

Dne 19. ledna 2013 nabyla účinnosti zbývající část novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), která byla uveřejněna ve Sbírce zákonů jako zákon č. 297/2011 Sb. (dále jen „Novela“). Tato Novela zavádí tzv. objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za přestupky, které jsou jeho vozidlem spáchány, a je v této souvislosti v médiích spojována především se zamezením výmluv řidičů na tzv. „osobu blízkou“.

Ve smyslu nového ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu má provozovatel vozidla[1] povinnost zajistit, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o silničním provozu[2]. Novela zavádí v rámci správního trestání vedle již známých přestupků řidiče vozidla, za jejichž spáchání hrozí řidiči vedle pokuty i udělení trestných bodů, správní delikt provozovatele vozidla. Skutková podstata správního deliktu provozovatele vozidla spočívá v tom, že provozovatel vozidla v rozporu s výše uvedeným § 10 zákona o silničním provozu nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích. Za správní delikt provozovatel vozidla odpovídá pouze za splnění podmínek, které ve svém souhrnu znamenají, že řidič vozidla nebyl bezprostředně po spáchání přestupku zastaven Policií ČR a současně se nejednalo o závažnější porušení zákona. Předpokladem odpovědnosti provozovatele je naplnění všech níže uvedených podmínek:

- *Porušení pravidel bylo zjištěno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy (zejména tedy instalovaným radarem) 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 zákona o silničním provozu;*
- *Porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu.*

Dosud neobvyklým jevem správního trestání je Novelou definovaná osoba pachatele, která se takového správního deliktu může dopustit. Doposud jsme se setkávali v praxi především s tím, že pachateli správního deliktu mohly být především právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby. Novela však odpovědnou za správní delikt provozovatele vozidla činí též nepodnikající fyzickou osobu, což ve výsledku znamená, že správního deliktu se tak může dopustit jakýkoliv provozovatel

vozidla bez ohledu na skutečnost, zda-li se jedná o služební vozidlo provozované podnikatelem jako zaměstnavatelem, anebo jakékoliv jiné vozidlo provozované fyzickou osobou nepodnikatelem.

Nejdůležitější změnou oproti dosud využívanému způsobu trestání, je však **zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele, tj. odpovědnosti, u níž se nevyžaduje zavinění**. Dosavadní praxe totiž počítala v souvislosti s porušením povinností řidiče a relevantních pravidel silničního provozu pouze s odpovědností za přestupek, přičemž definičním znakem přestupku je zavinění[3] (zejména tedy nedbalost). Správní orgány tedy musely konkrétnímu řidiči dokázat, že se přestupku dopustil alespoň v důsledku své nedbalosti. Naproti tomu u správního deliktu provozovatele vozidla se žádné zavinění ve vztahu k porušení povinností a pravidel řidičem nevyžaduje. Provozovatel vozidla bude za správní delikt odpovědný vždy, ledaže by se odpovědnosti zprostil. Zproštění odpovědnosti však přichází v úvahu pouze v případě odcizení vozidla, popř. jeho registrační značky anebo v případě porušení pravidel až po zažádání o převod vozidla na jiného provozovatele. Z tohoto důvodu již proto není možné a především ani efektivní, aby se provozovatel vozidla v řízení o správním deliktu, anebo řidič vozidla v řízení o přestupku, odkazoval na osobu blízkou jako na skutečného pachatele deliktu.

V rámci správního trestání podle zákona o silničním provozu je nutno striktně rozlišovat mezi přestupky a správním deliktem provozovatele vozidla. Vzhledem ke konstrukci skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla je zřejmé, že jedním jednáním, tj. porušením zákona řidičem vozidla, dojde k naplnění skutkové podstaty jak u přestupku, tak i u správního deliktu provozovatele vozidla. Z tohoto důvodu zákon o silničním provozu v § 125g řeší konkurenci obou deliktů, přičemž výslovně stanovuje, že je-li zahájeno řízení o uložení pokuty za správní delikt provozovatele vozidla, nelze zahájit řízení o přestupku pro stejné porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích. K projednání obou shora uvedených deliktů je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností (dále jen „**ORP**“), a to podle místa, v němž k porušení zákona došlo. ORP správní delikt projedná pouze pokud:

- *Učinil nezbytné kroky ke zjištění osoby pachatele přestupku a*
- *Nezahájil řízení o přestupcích (vůči řidiči) a věc odložil podle § 66 odst. 3 písm. g) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o přestupcích**“), protože nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě (především se nepodaří zjistit totožnost řidiče), nebo*
- *Řízení o přestupku zastavil podle § 76 odst. 1 písm. c) zákona o přestupcích, protože obviněnému z přestupku (řidiči) nebylo spáchání přestupku prokázáno*.

Pro zvolení procesního postupu ORP při řešení konkrétního případu porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích, které vykazují znaky přestupku, je významné, zda-li je možné takové jednání postihnout v blokovém řízení[4]. V dalším výkladu je věnována pozornost méně závažným proviněním řidiče, které lze projednat právě v blokovém řízení.

Z pohledu běhu času od okamžiku odhalení jednání, které vykazuje znaky přestupku, bude ORP činit následující kroky:

1) Dle ust. § 125h zákona o silničním provozu vyzve mimo režim řízení o přestupku a řízení o správním deliktu provozovatele vozidla k uhrazení určené částky[5] do 15 dní od doručení výzvy, popř. ke sdělení totožnosti řidiče, který vozidlo v době spáchání přestupku řídil; sdělení totožnosti řidiče se považuje v takovém případě za podání vysvětlení. **Tato výzva je jakousi nabídkou ORP provozovateli vozidla na vyřízení přestupku prostým zaplacením určené částky na účet ORP, která (vzhledem k tomu, že je vyměřována v režimu blokového řízení) může být nižší než pokuta za přestupek řidiče nebo správní delikt provozovatele vozidla, aniž by přitom byla zjišťována skutečná totožnost řidiče, bylo rozhodováno o vině a trestu řidiče včetně případných nákladů přestupkového či správního řízení a především, aniž by komukoliv byly**

**přidělovány trestné body do registru řidičů.**

2) Neuhradí-li provozovatel vozidla určenou částku včas nebo vůbec, je ORP povinen činit nezbytné kroky k odhalení řidiče odpovědného za přestupek. V této fázi se tedy postup ORP bude ztotožňovat s dosavadními zvyklostmi. Prokáže-li ORP vinu za přestupek konkrétnímu řidiči, uloží mu pokutu a učiní mu odpovídající bodový záznam do karty řidiče v rámci bodového hodnocení řidičů dle § 123a zákona o silničním provozu. V opačném případě přestupek podle § 66 odst. 3 písm. g) zákona o přestupcích odloží nebo již probíhající přestupkové řízení s konkrétním řidičem dle ust. § 76 odst. 1 písm. c) zákona o přestupcích zastaví.

3) ORP na základě předchozího bezúspěšného pokusu postihnout za přestupek řidiče uloží pokutu za správní delikt provozovateli vozidla, a to v rozmezí pokuty za přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje, nejvýše však 10.000,- Kč.

U závažnějších provinění řidiče, které nelze řešit v blokovém řízení, nepřichází vyřízení věci výzvou dle ust. 125h zákona o silničním provozu a zaplacením určené částky provozovatelem vozidla v úvahu. V takových případech bude vedeno s řidičem vozidla řádné přestupkové řízení, popř. s provozovatelem vozidla správní řízení o správním deliktu.

Při přijímání Novely se zákonodárce inspiroval především zahraniční právní úpravou[6] a rovněž stěžejním rozhodnutím Evropského soudu pro lidská práva, ve kterém byla řešena tzv. objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, konkrétně jde o rozhodnutí ve věci Falk vs. Netherlands[7]. V projednávané věci šlo o případ, kdy vnitrostátní soud uložil panu J.Falkovi jakožto provozovateli vozidla pokutu za to, že byl s jeho vozidlem spáchán dopravní přestupek (nedání přednosti chodci), ačkoli fakticky vozidlo řídila v inkriminovaný okamžik jiná osoba. Při uložení pokuty panu J. Falkovi soud postupoval v souladu s ustanovením článku 5 vnitrostátního zákona o dodržování dopravních předpisů (Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeesvoorschriften), který zakotvuje objektivní odpovědnost provozovatele vozidla. Pan Falk s uloženou pokutou nesouhlasil a prostřednictvím opravných prostředků se tato věc dostala až před Nejvyšší soud (Hoge Raad), přičemž pan Falk argumentoval tím, že došlo k porušení čl. 6 odst. 2 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv (dále jen „**Evropská úmluva**“), který uvádí, že „*Každý, kdo je obviněn z trestného činu, se považuje za nevinného, dokud jeho vina nebyla prokázána zákonným způsobem*“. Nejvyšší soud však kasační stížnost pana Falka o přezkum rozhodnutí odmítl a vyslovil, že rozhodnutí je v souladu s článkem 5 příslušného zákona o dodržování dopravních předpisů a nedošlo k porušení Evropské úmluvy.

S ohledem na neúspěch pana Falka před vnitrostátními soudními autoritami, se pan Falk obrátil na Evropský soud pro lidská práva (dále jen „**ESLP**“), aby se jeho případem dále zabýval, přičemž jeho argumentace byla založena právě na skutečnosti, že došlo ke zneužití čl. 6 odst. 2 Evropské úmluvy. Na druhé straně, **argumentace státních orgánů Nizozemí byla založena na tvrzení, že objektivní odpovědnost provozovatele je nezbytným předpokladem k tomu, aby méně závažné dopravní přestupky, které jsou detekovány prostřednictvím automatizovaných technických zařízení (kamer a radarů), u kterých nedochází k bezprostřednímu zastavení vozidla, nezůstávaly nepotrestány. Dále uvádí, že provozovatel vozidla není obviněn ze spáchání příslušného přestupku, ale je z pozice vlastníka vozidla činěn spoluodpovědným za zaplacení pokuty**, přičemž vlastník vozidla může následně vymáhat pokutu po faktickém viníkovi v civilním řízení. Provozovateli vozidla rovněž není udělen záznam do jakékoli evidence trestů.

V příslušné věci dospěl ESLP k závěru, že presumpce neviny ve smyslu čl. 6 odst. 2 Evropské úmluvy, stejně jako povinnost příslušného státního orgánu nést břemeno důkazů, neplatí absolutně, neboť každý systém trestního práva obsahuje skutkové nebo právní presumpce, které nejsou Evropskou úmluvou zakázány, pokud se pohybují v přiměřených mezích. ESLP zdůraznil, že je

potřeba, aby jednotlivé státy v konkrétních případech vždy vzájemně porovnaly závažnost jednotlivých právních statků, tedy v daném případě důležitost presumpce objektivní odpovědnosti na straně jedné a právo na obhajobu na straně druhé tak, aby mezi těmito dvěma statky byla zachována vyváženost a proporcionalita a současně byl sledován legitimní cíl. ESLP konstatoval, že v daném případě spatřuje princip proporcionality mezi požadavkem, aby detekování méně závažných dopravních přestupků prostřednictvím automatizovaných systému, které má vést ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu nezůstávalo bez trestu a principem zakotveným v článku 6 odst. 2 Evropské úmluvy, zachován. ESLP tedy v daném případě neshledal, že by princip objektivní odpovědnosti provozovatele za méně závažné dopravní přestupky zakotvený v příslušném vnitrostátním předpisu byl v rozporu s ustanovením čl. 6 odst. 2 Evropské úmluvy.

**Závěr**

**S ohledem na konstrukci Novely je tedy zřejmé, že zákonodárce položil důraz při řešení méně závažnějších porušeních zákona o silničním provozu zcela mimo správní i přestupkové řízení. Provozovatelé vozidel, kteří jsou v četných případech i skutečnými řidiči vozidla, se kterým byl porušen zákon, tak dostanou šanci, aby se před postihem za přestupek a udělením trestných bodů vykoupili nebo takto vykoupili skutečného pachatele přestupku. Významným benefitem a v praxi zřejmě i velkou motivací provozovatelů zaplatit na výzvu ORP určenou částku, bude právě skutečnost, že v takovém případě nebudou nikomu přiděleny trestné body. Dle našeho názoru je pro osoby páchající přestupky v dopravě právě hrozba uložení trestných bodů tím největším „strašákem“. Citelnou sankcí je totiž pro většinu řidičů zákaz řízení motorových vozidel a nikoli finanční postih související se zaplacením pokuty.**

**Mgr. Jan Mráz**,
advokát

**Mgr. Jan Mrózek**,
advokát

Velíšek & Podpěra - advokátní kancelář s.r.o.

Holečkova 105/6
150 00  Praha 5

Tel.: +420 273 131 311
Fax:  +420 273 131 312
e-mail: akpv@akpv.cz

---
[1] Za provozovatele vozidla je dle ust. § 2 písm. b) zákona o silničním provozu přitom považován vlastník vozidla nebo jiná fyzická nebo právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem.
[2] Jednotlivé správní delikty, resp. přestupky, které představují porušení povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích jsou taxativně vypočtena v ust. § 125c 3 zákona o silničním provozu.
[3] Dle ust. § 2 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, je přestupkem zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.
[4] V blokovém řízení lze projednat takové přestupky, jejichž výčet je obsažen v ust. § 125c odst. 6 zákona o silničním provozu.
[5] Určená částka se stanoví dle ust. § 125h odst. 2 zákona o silničním provozu ve stejné výši jako pokuta v blokovém řízení s přihlédnutím závažnosti porušení zákona; dle ust. § 125c odst. 6 téhož zákona tedy nejvýše 2.500,- Kč.
[6] Nizození, Francie, Velká Británie, Irsko
[7] Falk vs. Netherlands č. 66273/01 ze dne 19.10.2004

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

## Další články:

- Jaké klíčové změny přináší návrh novely stavebního zákona?
- Nový zákon o zbraních a střelivu
- Novela zákona o pyrotechnice: likvidace profesionálů namísto zmírnění negativních vlivů
- Nový zákon o zbraních – hlavní a vedlejší držitelé a změny v posuzování zdravotní způsobilosti
- Klientská zóna Jenda – právní účinky činění podání a doručování písemností
- Kdo vlastní mosty a kdo má povinnost je udržovat?
- Změny zápisu zástavního práva do katastru nemovitostí už nejsou tabu. ČÚZK mění dlouholetou praxi
- Nenápadná novela SŘS s velkým potenciálem: urychlí změny ve správním soudnictví výstavbu?
- Jedno užívání, dvě platby: Neudržitelnost souběžného zpoplatnění nájmu a poplatku za užívání veřejného prostranství
- Zákon o přístupnosti
- Nejvyšší soud k zásadě reformationis in peius v insolvenčním řízení