

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Katedra správního práva

Diplomová práce

Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla

Miloslav Fujan

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2023/2024

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Miloslav FUJAN**
Osobní číslo: **R19M0082P**
Studijní program: **M0421A220004 Právo a právní věda**
Téma práce: **Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla**
Zadávací katedra: **Katedra správního práva**

Zásady pro vypracování

1. Základní pojmy, které se týkají objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, zákonné vymezení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla
2. Způsoby obcházení objektivní odpovědnosti provozovatele
3. Využití principu objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla v jiných odvětvích českého práva
4. Soudní judikatura, která se touto oblastí zabývá
5. Popis a porovnání právní úpravy jiného státu Evropské Unie
6. Liberační důvody s objektivní odpovědností spojené

Rozsah diplomové práce: **50**
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

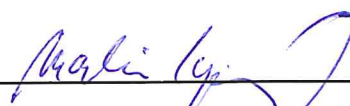
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
- zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich
- MATES, CSC., Doc. JUDr. Pavel. Přestupek provozovatele motorového vozidla. Bulletin advokacie. Impax, 2018. ISSN 1210-6348.
- FERFECKÝ, Mgr. Bc. Jan a Mgr. Jan ŠLESINGER. Zánik odpovědnosti za správní delikt provozovatele vozidla (fyzické osoby) podle zákona o silničním provozu III. Právní prostor. 2018. ISSN 2336-4114.
- Nález Ústavního soudu dne 16. 5. 2018, Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za porušení povinností řidiče, sp. zn./č. j.:Pl. ÚS 15/16-1
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu dne 22. 3. 2007, Správní trestání: objektivní odpovědnost; objektivní stránka deliktu
- LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. Objektivní odpovědnost v českém deliktním právu. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckova edice právní instituty. ISBN 978-80-7400-841-2.

Vedoucí diplomové práce: **JUDr. Zdeněk Horáček, Ph.D.**
Katedra správního práva

Datum zadání diplomové práce: **30. března 2023**
Termín odevzdání diplomové práce: **31. března 2024**



JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.
děkan



Prof. JUDr. Martin Kopecký, CSc.
vedoucí katedry

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla“ zpracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce JUDr. Zdeňka Horáčka, PhD., a to za použití odborné literatury a dalších uvedených pramenů, které jsou průběžně citovány v této diplomové práci a uvedeny v seznamu zdrojů.

V Plzni dne

Miloslav Fujan

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu diplomové práce JUDr. Zdeňku Horáčkovi, PhD. za odborné vedení, cenné rady a připomínky k této práci a také za účinnou pomoc při vypracování.

Rovněž bych chtěl poděkovat své rodině a nejbližším za podporu v průběhu studia.

Obsah

Úvod	1
1. Historie a systematika	3
1. 1. Zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla	5
1. 2. Aspekty objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla	6
2. Základní pojmy	9
2. 1. Objektivní odpovědnost	9
2. 2. Liberace	11
2. 2. 1. Liberační důvody	13
2. 3. Provozovatel vozidla	15
2. 3. 1. Povinnosti provozovatele vozidla	16
2. 4. Osoba blízká	17
2. 5. Automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy	17
2. 6. Neoprávněné zastavení a stání	20
3. Přestupky provozovatele vozidla	21
3. 1. Aplikační úskalí	23
3. 1. 1. Převod	23
3. 1. 2. Odpor	25
3. 1. 3. Uhrazení výzvy	26
3. 2. Postup správního orgánu	28
3. 2. 1. Postup před zahájením řízení	28
3. 2. 2. Zahájení řízení	28
3. 2. 3. Vedení řízení	31
3. 2. 4. Uložení sankce	32
3. 3. Obstrukční jednání	34
3. 3. 1. Doručováním	35
3. 3. 2. Řetězení označených osob	36
3. 3. 3. Označení osoby pobývající v zahraničí	37
3. 3. 4. Označení zemřelé či nekontaktní osoby	38

4. Liberační důvody podle zákona o silničním provozu	39
5. Zahraniční komparace - Rakousko	46
6. Obcházení objektivní odpovědnosti	51
Závěr	55
Seznam použitých zdrojů	57
Resumé	64

Úvod

Tématem diplomové práce byla, jak již z názvu vyplývá, zvolena „objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla“, jelikož se v České republice jedná o poněkud mladý právní institut, který se stále ještě vyvíjí a mění. Vzhledem k tomu, že tento institut byl zaveden relativně nedávno, představuje orientace v této problematice, se kterou se skoro každý dennodenně setkává, značný problém. V minulosti byla objektivní odpovědnost využívána vždy pro užší skupinu lidí a běžná populace se s ní nemohla setkat. K získání tohoto druhu odpovědnosti byla potřeba určitá speciální vlastnost, jejíž zisk nebyl umožněn každému. V tomto představuje objektivní odpovědnost provozovatele vozidla značný průlom, jelikož k získání tohoto druhu odpovědnosti postačí vlastnictví či provozování silničního vozidla. Díky jednoduchosti přístupu k tomuto druhu odpovědnosti, je její znalost stěžejní jak pro odbornou tak především laickou veřejnost. Vzhledem k těmto okolnostem se jedná o téma velmi zajímavé s velkým přesahem z akademického prostředí do běžného života.

Práce si klade za cíl přiblížit toto téma laické veřejnosti a tím zajistit, aby nedocházelo k chybným interpretacím norem, které objektivní odpovědnost provozovatele vozidla zakládají. Neznalost tohoto institutu může pro osobu, která se v této problematice neorientuje, znamenat zbytečné pokuty, které jí správní orgán v rámci přestupkového řízení uloží. Může nastat situace, kdy provozovatel vozidla udělá vše, co je v jeho silách, aby zabránil spáchání přestupku, a přesto bude za tento přestupek odpovědný. V některých případech bude odpovědný i v situaci, kdy poskytne veškerou součinnost se správním orgánem, ale tomu se nepodaří pachatele přestupku vypátrat. Je tedy vhodné, aby každý provozovatel vozidla alespoň minimálně znal a chápal funkci a význam objektivní odpovědnosti.

První kapitola se zaměří na historii tohoto druhu odpovědnosti v České republice a na její systematiku. Budou zde rozebrány okolnosti, které předcházely jejímu vzniku a důvody, jež vedly zákonodárce k implementování objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla do silničního práva. Objektivní odpovědnost jako taková již v české právní úpravě byla přítomna jen v jiných odvětvích práva. V neposlední řadě jsou zde popsány aspekty a úskalí jejího fungování.

Druhá kapitola popisuje základní pojmy, které jsou pro pochopení práce nejdůležitější. Rozebírá objektivní odpovědnost jako takovou, nikoliv jen objektivní odpovědnost provozovatele vozidla a s ní spojenou liberaci a možnosti uplatnění liberačních důvodů. Dále popisuje, kdo může být provozovatel vozidla a na jakém principu funguje jeho určování. Vzhledem k tomu, že před zavedením objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla směřovaly veškeré „výmluvy“ provozovatelů vozidel na osoby blízké, práce vysvětlí i tento pojem. V neposlední řadě jsou zde rozebrány pojmy, které jsou pro přestupky provozovatele vozidla stěžejní, jelikož pouze na jejich základě lze spáchat přestupek provozovatele vozidla.

Třetí kapitola je zaměřena na přestupky provozovatele vozidla jako takové a na aplikační úskalí s nimi spojené. Dále se zaměřuje na postup správního orgánu v rámci řízení o přestupku od postupu před zahájením až do uložení pokuty. Konec této kapitoly je věnován obstrukčním jednáním, kterými se provozovatelé vozidel snaží docílit toho, aby jejich jednání nebylo potrestáno nebo aby se správní řízení protáhlo a došlo k promlčení přestupku.

Čtvrtá kapitola provádí čtenáře konkrétními liberačními důvody ať už jejich podmínkami, tak následky a předpoklady jejich uplatnění. Tato kapitola je pro laickou veřejnost jednou z nejdůležitějších, neboť díky ní se může provozovatel vozidla dozvědět, jak se vyvinut z objektivní odpovědnosti a vyhnout se tak potrestání za přestupek. Dozví se zde také jak postupovat, aby došlo ke správnému uplatnění liberačního důvodu i s odkazem na současnou judikaturu. Pátá kapitola je věnována srovnání české právní úpravy s právní úpravou rakouskou. Srovnává rozdílnou úpravu přestupků provozovatele vozidla, která se rozchází již v právní konstrukci. Poslední kapitola je zaměřena na některé ze způsobů obcházení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, které jsou provozovateli využívány k vyhnutí se potrestání.

1. Historie a systematika

Právní úprava provozu na pozemních komunikacích byla dlouhá léta nekodifikována zákonem a byla upravena pouze vládními nařízeními. Jedním z takových nařízení vlády bylo nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích a jeho provádějící vyhlášky. Dalšími takovými nařízeními jsou nařízení č. 87/1964 Sb., o řídičských průkazech nebo nařízení č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. V roce 1997 bylo zákonem č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, nahrazeno nařízením č. 54/1953 Sb. a základy této právní úpravy byli postaveny na zákonnou úroveň. Podstatná část této úpravy zůstala stále upravena těmito podzákonnými právními předpisy. Před přijetím zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“) byla úprava v této oblasti značně roztržena.¹

Ani zákon o silničním provozu však objektivní odpovědnost provozovatel vozidla nezakotvil. Díky tomu bylo dokazování ve správním řízení daleko těžší, jelikož většina dopravních přestupků je zachycena automatickými technickými pomůckami. Prvním krokem pro zlepšení tohoto nežádoucího stavu bylo zavedení povinnosti provozovatele vozidla spočívající v nutnosti, na žádost policie, krajského úřadu nebo obecního úřadu s rozšířenou působností, sdělit informace k určení totožnosti řidiče, který přestupek spáchal. Tato povinnost byla zakotvena novelou zákona č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů s účinností od 1. července 2006.²

I přes tento krok, jistě správným směrem, musel správní orgán často přestupky odkládat pro nedostatek důkazů. Zákon sice zakazoval svěřit vozidlo tomu, u koho provozovatel neznal totožnost, ale nepamatoval na možnost nevypovídat jak proti sobě, tak proti osobě blízké. Tento postup mohly využívat jak fyzické tak i právnické osoby. Mohlo by se zdát, že právnické osoby musely sdělit řidiče, v tomto případě pachatele přestupku vždy, ale opak je pravdou. Pokud vozidlo řídila osoba blízká osoby, která je oprávněná za firmu jednat, nemusela ani právnická osoba totožnost sdělit.

¹Důvodová zpráva: k návrhu zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (vydán pod č. 361/2000 Sb. v částce 98/2000 Sb. dne 19.10.2000). In: . 1999.

² Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: . 2005.

Klasickým příkladem takového jednání je přestupek za rychlou jízdu, kdy byla stacionárním radarem pořízena fotografie, na které je vidět státní poznávací značka, typ a barva vozidla, ale nejde bezpečně určit, kdo vozidlo řídí. Správní orgán následně vyzval provozovatele vozidla, aby sdělil totožnost řidiče. Provozovatel, vědom si svého práva odepřít výpověď, pokud by způsobil sobě nebo osobě blízké nebezpečí stíhání pro trestný čin nebo správní delikt, odmítne poskytnout totožnost pachatele přestupku. Správnímu orgánu následně nezbude nic jiného, než přestupek pro nedostatek důkazů odložit.³

V souvislosti s častým využíváním institutu osoby blízké, Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 22. 4. 2004 sp. zn. 2 As 3/2004 judikoval tuto právní větu. Citují: „Z ustanovení § 60 odst. 1 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, nelze dovozovat, že odpovědnosti za spáchaný přestupek je možno se zbavit pouhým odkazem na to, že přestupek spáchala osoba účastníkovi blízká, bez toho, že by námitka tuto osobu identifikovala. Přenáší-li někdo odpovědnost za spáchaní přestupku na jinou osobu, nemůže být nucen k identifikaci pachatele, musí však být srozuměn s tím, že správní orgán může vycházet z ostatních důkazů a bude hodnotit, zda tyto důkazy jsou samy o sobě dostatečně průkazné k identifikaci pachatele přestupku.“⁴ V tomto rozsudku se osoba pachatele přestupku a osoba provozovatele vozidla shodovaly. Pachatel přestupku byl nakonec uznán vinným a to na základě uzavřeného okruhu nepřímých důkazů. Nepomohl mu ani fakt, že s městskou policií odmítal cokoliv řešit a hned na místě nepopřel, že by vozidlo řídil. Následně také svoji výpověď několikrát změnil.

Z tohoto rozsudku sice vyplývá, že správní orgán nepotřebuje součinnost provozovatele vozidla, pokud má dostatek jiných důkazů. Problém je ovšem ten, že většina důkazů pořízených pomocí technických pomůcek, jako již zmíněným stacionárním radarem, nedokáže s určitostí pachatele identifikovat. Správnímu orgánu následně nezbude, než v duchu zásady in dubio pro reo, tedy v pochybnostech ve prospěch obviněného, řízení odložit pro nedostatek důkazů.

³ Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. In: 2004. § 55 odst. 4

⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu, ze dne 22. 4. 2004 sp. zn./č. j.: 2 As 3/2004-70: Správní trestání: odpovědnost za přestupek. In: 2004.

1. 1. Zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla

Pro zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla byla stěžejní novela zákona o silničním provozu, která byla provedena zákonem č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „novela“). Novela ze dne 6. září 2011 nabyla účinnosti 19. ledna 2013. Nejdůležitějším bodem, v rámci zavedení objektivní odpovědnosti, je bod 92., který do zákona vkládá nové paragrafy. Jedná se o ustanovení § 10 odst. 3, 125f, 125g a 125h, a právě tyto ustanovení zavádějí podmínky objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Rovněž také zavádějí, za jakých podmínek objektivní odpovědnost zaniká tzv. liberační důvody, které jsou rozebrány obecně v kapitole 2 a ty, které zavedla konkrétně tato novela následně v kapitole 4.

Novela dále zavedla zcela nový druh přestupku, tedy přestupek provozovatele vozidla. Právě z tohoto nového přestupku vychází již zmíněná objektivní odpovědnost provozovatele vozidla. Dále také určila, že pokuta za tento přestupek nesmí překročit 10 000 Kč a za jakých podmínek obecní úřad s rozšířenou působností tento správní delikt projedná.⁵

Tato novela přinesla zásadní změnu v posuzování přestupků, jelikož zamezila zbavení se odpovědnosti za přestupek pouhým prohlášením, že vozidlo při spáchání přestupku řídila osoba blízká. Nově provozovateli stanovila povinnost zajistit, aby na pozemních komunikacích byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovené zákonem o silničním provozu. Novela nebyla odbornou ani laickou veřejností přijata jednoznačně, o čem svědčí množství článků, které byly publikovány a novelu kritizovali.⁶

⁵ Zákon č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ze dne 6. září 2011. In: . 2011.

⁶ ŠERÁ, Michaela. K poslední novele zákona o silničním provozu aneb konec tzv. výmluv na osobu blízkou. Online. 2012. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/k-posledni-novele-zakona-o-silnicnim-provozu-aneb-konec-tzv-vymluv-na-osobu-blizkou-85197.html?mail>. [cit. 2023-12-03].

Zákonodárce si při zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla vzal příklad ze zahraničí. Obdobná úprava je využívána v Rakousku, Německu, Nizozemsku, Finsku či Slovensku. Ani v české právní úpravě se nejednalo o první využití objektivní odpovědnosti. Zákonodárce si vzal příklad například ze zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, který upravuje objektivní odpovědnost fyzické osoby v postavení dopravce. Další inspirací byla úprava obsažená v zákoně č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), kde je objektivní odpovědnost stanovena vlastníkovému lesa nebo úprava obsažená v zákoně č. 200/1994 Sb., o zeměměřičství a o změně a doplnění některých zákonů souvisejících s jeho zavedením, kde vzniká objektivní odpovědnost osobě, které bylo uděleno úřední oprávnění.⁷

Na rozdíl od přichozích úprav objektivní odpovědnosti, které ji zakládaly pouze na nějaké předem určené speciální vlastnosti subjektu, kterou nemohl nabýt každý, je objektivní odpovědnost provozovatele vozidla konstruována plošněji než jiné obdobné právní úpravy. K uplatnění objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla stačí být zapsán jako vlastník popřípadě provozovatel vozidla v registru silničních vozidel a díky tomu je okruh osob, které se mohou dopustit přestupku provozovatele vozidla zdaleka nejširší.

1. 2. Aspekty objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla

Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla je konstruována jakožto odpovědnost sekundární. Z dikce ustanovení § 125f odst. 5 zákona o silničním provozu vyplývá, že řízení vedené proti provozovateli vozidla je zahájeno až v případě, pokud se správnímu orgánu nepodařilo zjistit pachatele přestupku. Primárním cílem je vždy potrestání skutečného pachatele přestupku, ale jelikož se správní orgán může velmi snadno dostat do důkazní nouze, pachatelovu totožnost nezjistit a přestupek by zůstal nepotrestán, je objektivní odpovědnost provozovatele určitou pojistkou, že přestupek bude potrestán.⁸

⁷ Nález Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn./č. j.: Pl. ÚS 15/16-1: Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za porušení povinností řidiče. In: . 2018.

⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000. § 125f odst. 5

Nejedná se o odpovědnost absolutní a provozovatel vozidla má několik možností jak se této odpovědnosti vyhnout. Dle názoru autora by byl zákon vůči provozovateli přehnaně tvrdý, pokud by zde nebyly možnosti, jak se odpovědnosti zbavit. Provozovatel vozidla má v těchto případech skoro nesplnitelný úkol, jelikož musí zajistit, aby při užití vozidla na pozemních komunikacích byla dodržována pravidla provozu na pozemních komunikacích a povinnosti řidiče. Povinnosti řidiče jsou stanoveny v zákoně o silničním provozu v § 4 až 6, kdy se jedná o poměrně dlouhý výčet všech povinností, které řidič vozidla musí splnit a provozovatel vozidla musí v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 téhož zákona zajistit jejich splnění.⁹

Provozovatel vozidla většinou nemá jak dodržování těchto povinností vynutit a pokud má, tak jen ve velmi omezené míře. Pokud je provozovatelem vozidla fyzická osoba, může se svobodně rozhodnout, komu vozidlo dovolí užívat, ale jinak dle názoru autora vynutit splnění veškerých povinností a pravidel silničního provozu nedokáže. V případě, že bude provozovatelem vozidla právnická osoba, může vynutit splnění povinností stanovením interních pokut či jiných sankcí vůči řidičům, kteří nebudou dodržovat veškeré povinnosti. Ani tyto skutečnosti a snahy provozovatele, ale nevedou k jeho vyvinění. Liberační důvody, které jsou dále rozebrány v kapitole 4, jsou stanoveny taxativně a nelze zde tedy uplatnit obecný liberační důvod v podobě doložení vynaložení veškerého úsilí, které lze spravedlivě požadovat, k zabránění spáchání přestupku. Pokud by právní konstrukce objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla tento liberační důvod umožňovala, stala by se neúčinnou, jelikož každý provozovatel by namítal vynaložení veškerého úsilí. Díky tomu by klesl počet potrestaných provozovatelů a přestupkové řízení by bylo pomalé a nehospodárné, protože správní orgán by se musel těmito tvrzeními zabývat.

Podstatné také je, že objektivní odpovědnost se nevztahuje na všechny dopravní přestupky, ale jen na ty, které splňují zákonem stanovené předpoklady. Cílem objektivní odpovědnosti je postihnout existující protiprávní stav, který je jednoznačně prokázán a byl způsoben provozem vozidla.

⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000. § 4, 5 a 6

Vzhledem k tomu, že provozovatel vozidla není přímým pachatelem přestupku, ale jeho odpovědnost je subsidiární, je výše uložené pokuty stejná nebo nižší než by byla uložena skutečnému pachateli přestupku, pokud by se ho podařilo vypátrat. Dále nemůže být provozovateli vozidla uložen trest zákazu činnosti či mu přidělit body do bodového systému za předpokladu, že se nepodařilo prokázat spáchání přestupku přímo provozovatelem vozidla.¹⁰

Provozovatel vozidla má v podstatě tři možnosti jak se vyhnout odpovědnosti za případný přestupek. První možností je zajistit dodržení všech povinností řidiče a pravidel silničního provozu řidičem tak, aby k žádnému přestupku nedošlo. Toto je, jak již bylo výše popsáno, velmi složitý úkol, který provozovatel vozidla nemůže značně ovlivnit. Druhou variantou je na výzvu správního orgánu sdělit údaje o řidiči, který přestupek spáchal. Správní orgán se touto informací bude muset zabývat a případně prokázat, že přestupek spáchala označená osoba. I přes spolupráci a poskytnutí veškerých jemu dostupných informací, není úspěch této metody v rukou provozovatele vozidla, ale v rukou správního orgánu, který provádí dokazování v rámci řízení o přestupku. Poslední možností je uplatnění některého z liberačních důvodů. Tento postup je čistě v rukou provozovatele vozidla, jelikož na jeho straně leží důkazní břemeno. Provozovatel v těchto případech musí tvrdit a následně prokázat fakt, že došlo k naplnění jednoho ze zákonem stanovených liberačních důvodů.¹¹

¹⁰ Nález Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn./č. j.: Pl. ÚS 15/16-1: Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za porušení povinností řidiče. In: . 2018.

¹¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000 § 125f

2. Základní pojmy

2. 1. Objektivní odpovědnost

Odpovědnost za deliktní jednání můžeme rozdělit na subjektivní a objektivní. Hlavní rozdíl mezi subjektivní a objektivní odpovědností spočívá ve zkoumání nutnosti zavinění. Zatímco u subjektivní odpovědnosti zákon zavinění vyžaduje, ať už formou úmyslu nebo nedbalosti, u objektivní odpovědnosti je zavinění nepodstatné. K vyvození objektivní odpovědnosti stačí skutečnost, že fyzická či právnická osoba porušila nebo nesplnila povinnost, která je zákonem nebo na jeho základě stanovena. Zavinění není obligatorním znakem přestupku, protože pokud by bylo, objektivní odpovědnost by nemohla ve většině případu vzniknout.¹²

V přestupku musí být uvedeno, zda k jeho spáchání je potřeba zavinění nebo jestli postačuje opomenutí určité zákonné povinnosti. Objektivní odpovědnost díky tomuto pojetí vyplňuje prostor mezi protiprávním stavem vzniklým jednáním pachatele přestupku a mezi protiprávním stavem vzniklým nedodržením povinnosti, kterou určité osobě zákon ukládá. Jedním z příkladů objektivní odpovědnosti je odpovědnost právnické osoby za přestupek, kdy přestupek sice vznikne faktickým jednáním fyzické osoby, ale toto jednání bude přičitatelné právnické osobě. Takové jednání musí být uskutečněno v souvislosti s činností a v zájmu či ku prospěchu právnické osoby.¹³

Ojedinele se v české právní doktríně můžeme setkat s názorem, že předpokladem pro vznik objektivní odpovědnosti je vždy protiprávní stav, stejně jako tomu je u odpovědnosti subjektivní. Pokud se povinnost nahradit škodu nevztahuje k protiprávnosti, jedná se o tzv. mimoobjektivní povinnost nahradit škodu. Ve většině skutkových podstat, které zakládají objektivní odpovědnost, není požadováno, aby škoda vznikla na základě protiprávního stavu.

¹² VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4 str. 6

¹³ BRÁZDA, Jan. Základy odpovědnosti v přestupkovém zákoně: praktická příručka. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. Pro praxi. ISBN 978-80-7380-664-4. str. 48-49

Dispozice nebo provoz věci je ve většině případů zákonem povolen. Například provoz elektrárny je zákonem povolen, a přesto zde může odpovědné osobě vzniknout objektivní odpovědnost a s ní spojená povinnost nahradit vzniklou škodu.¹⁴

Možnost vzniku objektivní odpovědnosti i přes absenci protiprávnosti, nalezneme také v judikatuře. Nejvyšší soud v rozsudku ze dne 25. dubna 2004 sp. zn. 25 Cdo 972/2000 vyslovil právní názor, že zvlášť nebezpečný provoz je nejen provoz, který je nebezpečný absolutně, ale také provoz, který je bezpečný, ale za určitých podmínek se nebezpečným stává. Vzhledem k této náhlé změně v nebezpečnosti může vzniknout vážná škoda v okolí takového provozu. Z tohoto konkrétního rozhodnutí jasně vyplývá, že protiprávnost není obligatorním znakem vzniku objektivní odpovědnosti.¹⁵

Objektivní odpovědnost ale neznamená, že odpovědnost by byla absolutní. Správní orgán musí zjistit, komu zákon povinnosti ukládá a za jakých okolností došlo k porušení nebo nesplnění těchto povinností. Mezi takové okolnosti, které objektivní odpovědnost nezakládají, mohou patřit události způsobené přírodní silou. Typickým příkladem těchto událostí jsou povodně nebo sesuv půdy. S přihlédnutím k těmto skutečnostem nám jednotlivé zákony zakotvují tzv. liberační důvody.¹⁶

Pokud porovnáme subjektivní a objektivní odpovědnost, odpovědnost objektivní je pro osobu, která je podle ní za přestupek odpovědná, přísnější. Jelikož se nemusí prokazovat zavinění, je v těchto případech jednodušší pro poškozeného domoci se náhrady škody.

Jedním z důvodů zavedení objektivní odpovědnosti je nedostatek informací poškozeného nebo správního orgánu. Bez těchto informací by se nepodařilo dohledat pachatele přestupku a poškozený by neměl proti komu uplatnit nárok na náhradu škody.

¹⁴ LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. Objektivní odpovědnost v českém deliktním právu. 1. Beckova edice právní instituty. V Praze: C.H. Beck, 2021. ISBN 978-80-7400-841-2. str. 5-12

¹⁵ Rozsudek Nejvyššího soudu, ze dne 25. 4. 2002 sp. zn./č. j.: 25 Cdo 972/2000: Provoz zvlášť nebezpečný a náhrada škody. In: . 2002.

¹⁶ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4 str. 7

Dalším argumentem pro zavedení objektivní odpovědnosti jsou zájmy dotčených subjektů. Škoda, která vznikne z určité aktivity, má být přičítána tomu, kdo z ní má vlastní užitek. S objektivní odpovědností musejí správní úřady počítat s vyššími administrativními náklady, jelikož se zavedením této odpovědnosti lze očekávat, že oproti odpovědnosti subjektivní bude docházet k projednávání více případů a tím pádem ke zvýšení administrativních nákladů.¹⁷

2. 2. Liberace

Institut liberace slouží ke zmírnění dopadů objektivní odpovědnosti na osoby, kterých by se jinak tato odpovědnost za protiprávní nebo společensky nežádoucí stav týkala. Díky liberaci může být osoba, která by jinak byla za protiprávní či nežádoucí stav trestána, zproštěna odpovědnosti. Zákonodárce tímto mechanismem brání uložení trestu, jelikož by takové potrestání postrádalo smysl. Díky tomuto institutu není objektivní odpovědnost absolutní. V rámci objektivní odpovědnosti můžeme hovořit o tom, že je zde odpovědnost za jednání a nikoliv za následek.¹⁸

Pokud osoba, která by za běžných okolností byla odpovědná v rámci objektivní odpovědnosti, prokáže vynaložení veškerého úsilí k odvrácení nepříznivých následků, nebude za správní delikt odpovědná. Požadované úsilí však musí být přiměřené. Důkazní břemeno při dokazování splnění veškerých povinností k odvrácení nežádoucího stavu leží na straně obviněné fyzické či právnické osoby.¹⁹

Je potřeba, i přes některé podobnosti, liberaci nezaměňovat za okolnosti vylučující protiprávnost. Hlavním rozdílem mezi okolnostmi vylučující protiprávnost a liberací je vznik odpovědnosti. Zatímco u liberace odpovědnost zaniká, tak u okolností vylučujících protiprávnost odpovědnost vůbec nevzniká. Toto má vliv i na procesní právo, kdy liberace se prokazuje až v průběhu řízení a pokud se prokáže, řízení musí být zastaveno. Oproti liberaci se okolnosti vylučující protiprávnost můžou prokázat ještě před zahájením řízení a v takovém případě nesmí být řízení ani zahájeno.

¹⁷ LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. Objektivní odpovědnost v českém deliktním právu. 1. Beckova edice právní instituty. V Praze: C.H. Beck, 2021. ISBN 978-80-7400-841-2. str. 12-20

¹⁸ MATES, Pavel. Liberace v odpovědnosti za přestupky. AUC IURIDICA. 2020, (2), 159-165. ISSN 0323-0619. str. 160

¹⁹ GRYGAR, Tomáš. Zproštění odpovědnosti právnické osoby za přestupek. Bulletin advokacie. 2019, (11), 53-56. ISSN 1210-6348.

Další institut, od kterého je třeba liberaci odlišit, je upuštění od potrestání, kdy u liberace odpovědnost nevzniká, zatímco u upuštění od potrestání odpovědnost vznikla, ale správní orgán usoudil, že potrestání není nutné.²⁰

Jelikož správní právo je nekodifikovatelné právní odvětví, je i právní úprava liberace roztržena napříč jednotlivými zákony. Liberace je stejně jako objektivní odpovědnost čistě správně právní institut, jelikož tento druh odpovědnosti je v rámci trestního práva nepřipustný. Nejčastěji je liberace spojována s právními nebo podnikajícími fyzickými osobami.

Správní orgán nemá povinnost účastníky správního řízení o možnosti liberace poučit. Správní orgán má podle § 4 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“) povinnost poučit dotčené osoby o jejich právech, přičemž toto ustanovení je součástí principu správy, jakož to služby veřejnosti. Tento princip je vykládán restriktivně a vztahuje se pouze na otázky procesního práva, a protože je liberace čistě hmotně právní institut, nemá správní orgán tuto poučovací povinnost. Uplatní se zde zásada *vigilantibus leges sunt scriptae* neboli právo patří bdělým.²¹

Toto vychází z konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu např. rozsudek ze dne 30. října 2018 sp. zn. 4 As 278/2018, kde by v tomto konkrétním případě stěžovatelka mohla o uplatnění liberace uvažovat. Nejvyšší správní soud toto tvrzení konstatoval v právní větě tohoto rozsudku, ale stěžovatelku o této možnosti nepoučil.²²

Nejdůležitějším rozsudkem v rámci otázky, zda má či nemá správní orgán o liberaci dotčenou osobu poučit, je rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. října 2010 sp. zn. 1 As 51/2010. V tomto rozsudku Nejvyšší správní soud judikoval, že poučovací povinnost dle § 4 odst. 2 správního řádu nezahrnuje úplný výčet všech kroků, které by účastník měl nebo mohl uplatnit, aby dosáhl svého cíle. Správní orgán má pouze povinnost zajistit, aby účastník mohl zákonem stanoveným způsobem dát najevo, co hodlá v řízení učinit.²³

²⁰ MATES, Pavel. Liberace v odpovědnosti za přestupky. AUC IURIDICA. 2020, (2), 159-165. ISSN 0323-0619. str. 161

²¹ MATES, Pavel. Liberace v odpovědnosti za přestupky. AUC IURIDICA. 2020, (2), 159-165. ISSN 0323-0619. str. 161

²² Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 10. 2018, sp. zn./č. j.: 4 As 278/2018-92: Uplatnění liberace podle zákona o potravinách. In: . 2018.

²³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu, ze dne 13. 10. 2010, sp. zn./č. j.: 1 As 51/2010-214: Správní řízení: rozsah poučovací povinnosti správního orgánu. In: . 2010.

Vzhledem k zásadě, že správní řízení je jeden celek, může být liberace namítána v celém průběhu správního řízení. Zákon připouští namítnout liberaci i během odvolacího řízení, avšak nikoli v řízení před soudem. Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „soudní řád správní“) v § 75 odst. 1 stanovuje zákaz skutkových novot. Liberace, pokud nebyla uplatněna ve správním řízení, v duchu této zásady nemůže být uplatněna ani v řízení před soudem.

Jak již bylo uvedeno výše, v rámci liberace musí odpovědná osoba prokázat vynaložení veškerého úsilí, což je typicky neurčitý právní pojem. Jelikož tento, pro liberaci zásadní pojem, nemá zákonem stavenou definici, musí být vždy posuzováno, co bylo díky zákona a co bylo objektivně možné po odpovědné osobě požadovat. Opatření, která můžeme objektivně provést, musejí být učiněna ještě před spácháním přestupku a zároveň s vynaložením veškerého úsilí, které směřuje k odvrácení nežádoucího stavu.²⁴

V rámci posuzování otázky, jaké úsilí měla odpovědná osoba vynaložit k dosažení liberace, je třeba vzít v potaz jak druh provozované činnosti, tak velikost a finanční prostředky odpovědné osoby. V některých případech by nebylo spravedlivé požadovat po jednotlivci stejné úsilí, jako bude požadováno po nadnárodní společnosti i přes to, že toto bude jediný rozdíl v obou případech. Nadnárodní společnost bude k dosažení liberace muset zpravidla vyvinout vyšší úsilí k odvrácení nežádoucího stavu než jednotlivec či menší rodinná firma.²⁵

2. 2. 1. Liberační důvody

V přestupkovém řízení je dokazování nejdůležitější procesní činností správního orgánu. Směřuje ke zjištění, zda a za jakých okolností se přestupek stal, dále se také zjišťuje, jestli zde nebyla okolnost vylučující protiprávnost či již zmíněná liberace. V rámci liberace, jak již bylo zmíněno výše, důkazní břemeno leží na straně obviněného. Liberační důvody, které jsou uvedeny v jednotlivých zákonech, jsou podmínky, za kterých se může odpovědná osoba z objektivní odpovědnosti vyvinit.

²⁴ MATES, Pavel. Liberace v odpovědnosti za přestupky. AUC IURIDICA. 2020, (2), 159-165. ISSN 0323-0619. str. 162

²⁵ GRYGAR, Tomáš. Zproštění odpovědnosti právnické osoby za přestupek. Bulletin advokacie. 2019, (11), 53-56. ISSN 1210-6348.

Všechny zákony, které zakládají objektivní odpovědnost, musejí obsahovat i liberační důvody. Pokud by neobsahovaly liberační důvody, jednalo by se o odpovědnost absolutní. Obecně uznávaným liberačním důvodem je vis maior neboli vyšší moc. Mezi tyto nepředvídatelné události patří například živelná pohroma.

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „přestupkový zákon“) stanovil pro právnickou a podnikající fyzickou osobu obecný liberační důvod v § 21 odst. 1. Jelikož se jedná o obecnou právní úpravu, liberační důvody obsažené v konkrétních zákonech mají aplikační přednost, dle zásady lex specialis derogat legi generali, která stanoví, že normy speciální mají aplikační přednost před normami obecnými.²⁶

Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. října 2021 sp. zn. 2 As 352/2020, nemůže být za liberační důvod, kterým by se vyvinila právnická či podnikající fyzická osoba, považováno pouhé poučení či školení zaměstnanců. Toto jednání nelze považovat za vynaložení veškerého úsilí, na rozdíl od kontroly těchto zaměstnanců. U kontroly nelze a priori paušálně konstatovat, že žádná kontrolní činnost nepovede ve spojení s dalšími činnostmi, ke zproštění odpovědnosti právnické osoby za ji přičitatelné jednání. Z toho vyplývá, že na rozdíl od školení či poučování může kontrola zaměstnanců být liberačním důvodem.²⁷

Nejvyšší správní soud dále judikoval v rozsudku ze dne 6. 12. 2019 sp. zn.: 5 Afs 186/2019, že pokud zákon podmiňuje liberaci „úsilím“, jedná se zde o aktivní činnost. V tomto konkrétním případě se tak nelze zprostit odpovědnosti za správní delikt pouhým odkazem na porušení povinnosti ze strany smluvního partnera. Nepostačuje zde ani dobrá víra v údaje uvedené v přepravních dokumentech. Konstantní judikatura určuje, že k naplnění liberačních důvodů na základě úsilí je třeba aktivní snaha k odvrácení nežádoucího stavu.²⁸

²⁶ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: . 2016. § 21 odst. 1

²⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu, ze dne 21. 10. 2021 sp. zn./č. j.: 2 As 352/2020-55: Liberační důvod u přestupku. In: . 2021.

²⁸ Rozsudek Nejvyššího správního soudu, ze dne 6. 12. 2019 sp. zn./č. j.: 5 Afs 186/2019-26: Odpovědnost za správní delikt s možností liberace. In: . 2021.

2. 3. Provozovatel vozidla

Zákon o silničním provozu definuje provozovatele vozidla jako vlastníka nebo jinou osobu, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu nebo obdobné evidenci jiného státu.²⁹ Provozovatelem vozidla může být právnická nebo fyzická osoba, u které nezáleží na tom, jestli tato fyzická osoba podniká či nikoliv. Problematiku toho, kdo je provozovatelem vozidla, upravuje § 2 písm. b zákona o silničním provozu, který provozovatele definuje jako vlastníka nebo jinou osobu, která je v registru silničních vozidel či v obdobné evidenci uvedena jako provozovatel. Obdobně toto upravuje zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“), který definuje provozovatele jako osobu, která je v registru silničních vozidel zapsána jako vlastník předmětného vozidla, pokud není jako provozovatel v tomto registru zapsána jiná osoba.³⁰

Z této právní úpravy vyplývá, že provozovatel vozidla je vymezen na základě evidenčního principu. Není zde důležité samotné vlastnictví, ale především zápis v registru silničních vozidel. Pokud by tedy v rámci soukromého práva nebylo jasné, kdo je vlastníkem vozidla, veřejné právo tento problém nemá, jelikož za vlastníka se považuje ten, kdo je v registru zapsaný. Odpadá zde tedy problém v určení vlastníka, jelikož ten je vždy jasný.³¹

Jak již bylo výše uvedeno, provozovatelem může být kdokoliv, kdo může být vlastníkem vozidla. Jelikož dle článku 11 listiny základních práv a svobod má každý právo vlastnit majetek, může být vlastníkem vozidla jak právnická tak fyzická osoba, z čehož vyplývá, že provozovatelem vozidla může být kdokoliv, kde je za vlastníka označen v registru silničních vozidel.³²

²⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000. § 2 písm. b

³⁰ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: . 2001. § 2 odst. 15

³¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne ze dne 23. 7. 2019, sp. zn./č. j.: 1 As 318/2018-41: Správní trestání: odpovědnost provozovatele vozidla za správní delikt. In: . 2019. bod č. 35

³² Usnesení č. 2/1993 Sb., předsednictva České národní rady ze dne 16. prosince 1992: o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky. In: . 1992. čl. 11

2. 3. 1. Povinnosti provozovatele vozidla

Povinnosti provozovatele vozidla upravuje § 10 zákona o silničním provozu, které jsou stěžejní pro přestupky provozovatele vozidla, jelikož provozovatel se dopustí přestupku, pokud tyto povinnosti nedodrží. Provozovatel nesmí dovolit ani přikázat, aby vozidlo, které nesplňuje technické podmínky, které stanoví zvláštní zákon, bylo užito na pozemních komunikacích. Z tohoto ustanovení je vyjmut přípojný podvozek k záchrannému vozidlu Horské služby. Dále nesmí svěřit vozidlo osobě, která nesplňuje podmínky podle § 3 odst. 2 a odst. 3 zákona o silničním provozu. Provozovatel, který svěřil samotné řízení vozidla jiné osobě, musí znát totožnost této osoby. Musí také zajistit dostatečné barevné odlišení od vozidel policie, Vojenské policie, celní správy, obecní policie a Vězeňské služby, které určují zvláštní zákony.

V neposlední řadě je provozovatel vozidla povinen zajistit, aby byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla silničního provozu, pokud je vozidlo užíváno na pozemních komunikacích. Dále je povinen poskytnout na výzvu policie, krajského úřadu nebo obecního úřadu obce s rozšířenou působností, informace potřebné k určení totožnosti osoby, která je z porušení ustanovení toho zákona podezřelá. Výjimku z tohoto ustanovení mají zpravodajské služby. Pokud s vozidlem, které provozují, byly porušeny ustanovení tohoto zákona, nemají povinnost tyto informace poskytnout. Provozovatel vozidla kategorie M2 a M3 musí zajistit, aby přepravované osoby starší 3 let nebo osoby je doprovázející, mohly využít zádržný bezpečnostní systém, pokud je jimi toto vozidlo vybaveno.³³

³³ Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: . 2005 § 10

2. 4. Osoba blízká

Správní právo pojem osoby blízké nedefinuje, ale vypůjčuje si definici ze zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Konkrétně z ustanovení § 22 odst. 1 tohoto zákona. Osobu blízkou tedy definuje jako příbuzného v řadě přímé, sourozence a manžela nebo partnera, podle zvláštního zákona upravujícího registrované partnerství. Dále také osoby v rodinném nebo obdobném poměru se pokládají za osoby sobě navzájem blízké, za předpokladu, že by utrpená újma jedné z nich, druhá osoba pocítovala jako vlastní. V neposlední řadě jsou za osoby blízké považovány osoby sešvagřené nebo osoby, které spolu trvale žijí.³⁴

Dle § 55 odst. 4 správního řádu, může odepřít svědeckou výpověď ten, kdo by svojí výpovědí mohl způsobit nebezpečí trestního stíhání nebo správního deliktu sobě nebo osobě blízké. O této skutečnosti musí správní orgán svědka poučit.³⁵ Pokud osoba blízká práva odepřít výpověď nevyužije, pohlíží na její výpověď správní orgán jako na svědka, který není a ani nemůže být nestranný. Je pochopitelné, že osoba, která má vztah k osobě podezřelé ze spáchání přestupku, bude vypovídat v její prospěch, a proto při hodnocení důkazů k tomuto správní orgán přihlédne.³⁶

2. 5. Automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy

Pojem automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy (dále jen „ATP“) je zákonem nedefinovaný pojem, který používá pouze zákon o silničním provozu. Vzhledem k vágní formulaci zákona, bylo nutné tento pojem dále interpretovat. Nejprve Ministerstvo dopravy ve stanovisku ze dne 29. 5. 2013, č. j.: 102/2013-160-OST/4 konstatovalo, že pod pojem ATP spadají pouze ty technické prostředky, které jsou instalovány trvale.³⁷ Dále pod tento pojem zařadilo Ministerstvo dopravy stanoviskem ze dne 4. 2. 2016, č. j.: 22/2016-160-OST/7 také mobilní rychloměry využívané při dopravně bezpečnostní akci, pokud jsou používány v automatickém režimu a vozidla nebudou následně zastavována.³⁸

³⁴ Zákon č. 89/2012 Sb., ze dne 3. února 2012: občanský zákoník. In: . 2012. § 22

³⁵ Zákon č. 500/2004 Sb.,: správní řád. In: . 2004 § 55 odst. 4

³⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 1. 2017, sp. zn./č. j.: 4 As 216/2016-34: Přestupkové řízení. Dokazování. Věrohodnost výpovědi policistů. Osoby blízké obviněnému. Nestrannost policistů. Nevěrohodnost výpovědi obviněného. In: . 2017.

³⁷ Stanovisko Ministerstva dopravy: ze dne 29. 5. 2013, č. j.: 102/2013-160-OST/4. In: . 2013.

³⁸ Stanovisko Ministerstva dopravy: ze dne 4. 2. 2016, č. j.: 22/2016-160-OST/7. In: . 2016.

Stanoviskem Ministerstva dopravy ze dne ze dne 9. 3. 2016, č. j.: 44/2016-160-OST/1 byly jako ATP vyloučeny pouze mobilní měřiče, u kterých policista vybírá konkrétní vozidla, jež budou změřena.³⁹ Vzhledem k odlišným výkladům pojmu ATP ze strany Ministerstva dopravy, bylo nuceno vydat metodický pokyn, který by výklad tohoto pojmu sjednotil. Dne 8. 2. 2017 vydalo Ministerstvo dopravy komplexní metodické stanovisko k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f a následujících silničního zákona (dále jen „metodické stanovisko“).⁴⁰

Ještě před sjednocujícím metodickým stanoviskem došlo k výkladu tohoto pojmu ze strany soudů. V tomto směru je nejdůležitější rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 29. 9. 2016 sp. zn.: 31 A 3/2015. Krajský soud konstatoval, že je zcela irelevantní, zda se jedná o rychloměr nastavený konkrétní osobou, která ho současně uvedla do provozu, neboť jakékoliv takové zařízení musí někdo nastavit a uvést do provozu v souladu s návodem k obsluze. Za podstatné zde krajský soud označil pouze fakt, že rychloměr je schopen fungovat samostatně bez součinnosti lidské obsluhy a zároveň zaznamenává a vyhodnocuje rychlost všech projíždějících vozidel. Soud zde také konstatoval, že není rozdíl mezi technickým prostředkem, který je nastaven jen jednou a nachází se stále na totožném místě nebo jsou-li nastavovány opakovaně a využívány na různých místech. Jediné v čem soud spatřuje podstatné dělicí kritérium je režim měření. Rozlišuje se mezi automatickým režimem, který musí zaznamenávat rychlost veškerých projíždějících aut a manuálním režimem, kdy měření a výběr vozu provádí obsluha.⁴¹

Nutné je podotknout, že mezi ATP nepatří pouze stacionární radary umístěné na předem určených místech, ale také radary umístěné v policejních vozidlech, které policista na určeném místě uvede do provozu. Podmínkou je, aby policista radar pouze uvedl do provozu a správně nastavil. Vyloučena je jakákoliv operativní či průběžná obsluha.

³⁹ Stanovisko Ministerstva dopravy: ze dne 9. 3. 2016, č. j.: 44/2016-160-OST/1. In: . 2016.

⁴⁰ Ministerstvo dopravy, Komplexní metodické stanovisko k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla dle ust. § 125f a násl. zákona č. 361/2000 Sb.: ze dne 8. 2. 2017, č. j.: 25/2017-160-OST. In: . 2017.

⁴¹ Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 29. 9. 2016, sp. zn./č. j.: 31 A 3/2015-37. In: . 2016.

Pokud by toto splněno nebylo, nejednalo by se o ATP, jelikož by v tomto případě byl porušen dovětek „bez obsluhy“, který zákon stanovuje jako jednu z obligatorních podmínek. Další podmínka, která musí být splněna, je ta, že totožnost řidiče není v daný okamžik zjištělná. Pokud by na místě bylo zřízeno následné kontrolní stanoviště za účelem zjištění skutečné identity řidiče, nejednalo by se o ATP.

Dle názoru Ministerstva dopravy se má jednat pouze o předem dohodnuté bezpečnostní akce, které jsou realizovány na rizikových místech a kde z objektivních důvodů není možné zjistit totožnost řidiče vozidla. Tyto akce se mají realizovat na místech, kde je ohrožen život, zdraví a majetek nejen účastníku silničního provozu. Mezi taková místa patří např. školy, školky a místa se zvýšeným pohybem osob. Účelem tohoto postupu je vyřešit zjištěná protiprávní jednání tak, aby nedošlo k zahlcení dotčeného správního orgánu. Ministerstvo dopravy doporučuje, aby před začátkem takové bezpečnostní akce došlo k poradě mezi policií a dotčenými správními orgány.⁴²

Tyto tvrzení podporuje také Nejvyšší správní soud v rozsudku sp. zn.: 6 As 128/2015, kde pro své rozhodnutí využívá také rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva (dále jen „ESLP“) ze dne 19. 10. 2004, Falk proti Nizozemí. ESLP zde posuzoval, zda při aplikaci právní úpravy, která zakotvuje objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, nedochází k porušení čl. 6 odst. 2 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv. ESLP konstatoval, že smluvní státy jsou povinny zajistit, aby prostředky, které směřují k dosažení legitimního cíle, byly proporcionální. Vzhledem k tomu, že totožnost pachatele nelze jinak zjistit a přestupek by zůstal nepotrestán, je využití ATP zcela legitimní.⁴³

ATP je tedy stacionární zařízení, úsekové měření a také předem dohodnuté ustavení mobilního technického zařízení puštěného v automatickém režimu, do jehož provozu není zasahováno a zachycená vozidla nejsou kontrolována na místě.

⁴² Ministerstvo dopravy, Komplexní metodické stanovisko k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla dle ust. § 125f a násl. zákona č. 361/2000 Sb.: ze dne 8. 2. 2017, č. j.: 25/2017-160-OST. In: . 2017

⁴³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 3. 2016, sp. zn./č. j.: 6 As 128/2015-32: Právo provozovatele vozidla na odepření výpovědi o totožnosti řidiče vozidla. In: . 2016.

2. 6. Neoprávněné zastavení a stání

Provozovatel vozidla odpovídá za přestupek zjištěný za pomoci ATP, nebo pokud se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání. O neoprávněné zastavení a stání se jedná, pokud dojde k porušení obecných pravidel pro zastavení a stání uvedených v § 25 odst. 1, 3 a 4 zákona o silničním provozu. Dále pokud řidič při zastavení a stání na dálnici poruší ustanovení § 36 odst. 1 písm. a zákona o silničním provozu a pokud zastaví v obytné zóně v rozporu s § 39 odst. 5 téhož zákona, jedná se také o neoprávněné zastavení a stání. V neposlední řadě zákon o silničním provozu stanoví podmínky pro zastavení a stání v cyklistické zóně a užití chodníku pro zastavení a stání motorového vozidla. Dojde-li k porušení § 39a odst. 4 a § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu, bude se také jednat o neoprávněné zastavení či stání.⁴⁴

Dále se bude jednat o neoprávněné zastavení a stání, pokud dojde k porušení dopravních značek. Konkrétně dopravní značky č. B 28 „Zákaz zastavení“ a č. B 29 „Zákaz stání“, dopravní značky č. IP 12 „Vyhrazené parkoviště“, dopravní značky č. IP 13b „Parkoviště s parkovacím kotoučem“, dopravní značky č. IP 13c „Parkoviště s parkovacím automatem“, dopravní značky č. V 12a „Žlutá klikatá čára“, dopravní značky č. V 12c „Zákaz zastavení“, dopravní značky č. V 12d „Zákaz stání“. Toto platí i pro zóny s dopravním omezením, které jsou stanoveny značkou č. IZ 8a. Tyto značky jsou upraveny ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a v jejích přílohách.⁴⁵

⁴⁴ Ministerstvo dopravy, Komplexní metodické stanovisko k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla dle ust. § 125f a násl. zákona č. 361/2000 Sb.: ze dne 8. 2. 2017, č. j.: 25/2017-160-OST. In: . 2017

⁴⁵ Vyhláška č. 294/2015 Sb.: Ministerstva dopravy ze dne 27. října 2015, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: . 2015.

3. Přestupky provozovatele vozidla

Přestupky provozovatele vozidla jsou upraveny v § 125f zákona o silničním provozu, který zároveň zakotvuje liberační důvody. Prvním typem přestupku provozovatele je nezajištění dodržení povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích dle tohoto zákona a to v rozporu s § 10. Provozovatel neodpovídá za tato porušení vždy, ale pouze 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 a pokud porušení povinností řidiče nebo provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku. V neposlední řadě není provozovatel odpovědný, pokud byla takovým jednáním způsobena dopravní nehoda. Tyto tři podmínky musejí být splněny kumulativně.⁴⁶

Odpovědnost fyzické osoby jakož to provozovatele je objektivní a není zde vyžadováno zavinění. Výše uložené pokuty se určí podle rozmezí pokuty stanovené pro přestupek, jehož znaky porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje. Od 1. 1. 2024 nabyla účinnosti novela zákona o silničním provozu, která stanovuje, že pokud se ve společném řízení projednává více přestupků podle § 125f odst. 1 tohoto zákona, zvyšuje se horní hranice pokuty na pětinašobek horní hranice nejpřísnějšího trestu.⁴⁷

Zákonodárce tímto ustanovení zakotvil tzv. univerzální správní delikt, jelikož se ho může dopustit fyzická osoba, podnikající fyzická osoba nebo právnická osoba. Jelikož provozovatelem vozidla může být každý, kdo může vozidlo vlastnit, vyvstala po zavedení této právní úpravy například otázka, jak bude správní orgán postupovat v případě, že bude provozovatelem vozidla osoba mladší 15 let. S tímto problémem si poradila až aplikační praxe, podle které bude za tento přestupek odpovědný zákonný zástupce či opatrovník dítěte.

⁴⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000. § 125f odst. 1 a 2

⁴⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000. § 125f odst. 3 a 4

Pokud by si aplikační praxe s touto otázkou neporadila, nemělo by zakotvení přestupku provozovatele velký význam, jelikož by většina osob mohla přepsat vozidlo na vlastní děti a objektivní odpovědnosti se tak úplně zbavit.⁴⁸

Dále bylo potřeba se zabývat otázkou, zda forma, jakou je tento delikt konstruován, není protiústavní. Touto otázkou se v nálezu ze dne 16. 5. 2018 zabýval Ústavní soud. Nález se sp. zn.: Pl. ÚS 15/16 rozhodl, že objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za správní delikt není v rozporu s ústavním pořádkem, konkrétně s čl. 2 odst. 3, čl. 4 odst. 1, čl. 11 odst. 1 a 3, čl. 37 odst. 1 a čl. 40 odst. 2 Listiny základních práv a svobod a čl. 6 odst. 1 a 2 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod.

Ústavní soud v otázce ústavní konformity víceméně převzal názor Nejvyššího správního soudu, který například v rozsudku ze dne 16. 6. 2016 sp. zn.: 6 As 73/2016-40 judikoval, že § 10 a § 125f zákona o silničním provozu není v rozporu s čl. 6 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod, resp. s čl. 39 a čl. 40 Listiny základních práv a svobod. Nejvyšší správní soud zde také posuzoval, zda v tomto případě nejsou narušeny ústavně garantované principy, konkrétně presumpce nevin, zákaz být nucen k sebeobviňování a právo odepřít výpověď.⁴⁹

Dále se Ústavní soud zabýval otázkou, zda je odpovědnost provozovatele vozidla věcně opodstatněna. Odpovědnost provozovatele neslouží k potrestání řidiče, ale působí na něj pouze preventivně, aby se v budoucnu vyvaroval porušování těchto povinností. Provozovatel vozidla má z podstaty věci velký podíl na tom, kdo a za jakých podmínek bude vozidlo užívat. Jak již bylo zmíněno, nezávisí zde na zavinění, a tak je primárním záměrem potrestat právě provozovatele, který nedohlédl na dodržení již zmíněných povinností.⁵⁰

⁴⁸ KOČÍ, Roman. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: s poznámkami a vzory rozhodnutí a jiných správních aktů : podle právního stavu k 1.7.2017. Glosátor. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-207-3.

⁴⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 6. 2016, sp. zn./č. j.: 6 As 73/2016-40: K souladu odpovědnosti provozovatele vozidla s ústavním pořádkem. In: . 2016.

⁵⁰ Nález Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn./č. j.: Pl. ÚS 15/16-1: Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za porušení povinností řidiče. In: . 2018.

Než došel Ústavní soud ke konečnému nálezu, změnil se § 125f a to tím, že skutková podstata deliktu správního byla nahrazena přestupkem. Ústavní soud přesto v řízení pokračoval, jelikož tato otázka měla velký vliv na zakotvení objektivní odpovědnosti obecně. Při posuzování vhodnosti zavedení objektivní odpovědnosti vycházel Ústavní soud z úvahy, že pokud je dána provozovateli vozidla možnost zajistit splnitelnost uložené povinnosti, je tato odpovědnost v pořádku.

Ústavní soud vyslovil názor, že provozovatel má učinit taková opatření, která jsou maximem toho, co v dané situaci může učinit. Taková opatření, již z podstaty věci, nemohou zcela zamezit porušení povinností řidiče respektive pravidel silničního provozu. Ústavní soud byl také postaven před otázkou, zda projde testem proporcionality, jelikož objektivní odpovědnost, která zahrnuje i nepodnikající fyzické osoby, je ojedinělá výjimka. Přestupkový zákon v § 15 odst. 1 vyžaduje zavinění, aby fyzická osoba mohla být za přestupek odpovědná. Objektivní odpovědnost se zde objevuje velmi ojediněle.⁵¹

Objektivní odpovědnost má ústavněprávní základ, který vyplývá z čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod, jelikož vlastnictví zavazuje. I přesto tento princip prolamuje princip správního trestání tím, že obecně je fyzická osoba odpovědná za zaviněné jednání. V ústavním pořádku České republiky není výslovně uvedeno, že správní trestání musí být postaveno jen na odpovědnosti subjektivní, která spočívá právě v zavinění.⁵²

3. 1. Aplikační úskalí

3. 1. 1. Převod

Aplikace objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla skrývá jistá úskalí, která její správné užití komplikují. Prvním z takových překážek může být stav, kdy v době spáchání přestupku mělo vozidlo jiného majitele popřípadě provozovatele, než který byl uveden v registru silničních vozidel.

⁵¹ MATES, Pavel. Přestupek provozovatele motorového vozidla. Bulletin advokacie. 2018, roč. 2018, č. 7-8, s. 24-27. ISSN 1210-6348.

⁵² KORÍNEK, Štěpán. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za dodržování povinností řidiče a pravidel silničního provozu - materiální báze a aplikační úskalí. Správní právo. 2022, roč. 2022, č. 55, s. 423-441. ISSN 0139-6005.

Tato situace není ojedinělá a může nastat velmi snadno. Majitel, který je zároveň provozovatelem zapsaným v registru silničních vozidel, vozidlo prodá a nový majitel spáchá přestupek, ještě než se zapíše do registru silničních vozidel jako „nový“ majitel.⁵³

Dodržování povinností řidiče je v zájmu provozovatele, a proto by měl na řidiče působit tak, aby se porušování povinností nestávalo nebo neopakovalo. Jednou z možností provozovatele je neumožnění řidiči další užívání vozidla. Provozovatelé vozidel se často domnívají, že se svojí odpovědností zbavují, pokud vozidlo prodají či pronajmou. Tato úvaha je chybná, jelikož zákon o silničním provozu nepovažuje soukromoprávní tituly za liberační důvody.⁵⁴

Jak již bylo zmíněno, k určení osoby provozovatele vozidla se užije evidenčního principu. Na základě tohoto principu je za spáchaný přestupek odpovědný provozovatel zapsaný v registru i přes to, že vozidlo již fakticky nevlastní a to až do doby, než bude podána žádost o změnu v registru silničních vozidel.⁵⁵

Provozovatel vozidla, který vozidlo prodal či pronajal, se svojí odpovědností za přestupek zbavit nemůže, ale tato skutečnost mu nebrání v následném vymáhání pokuty po reálném majiteli vozidla v rámci soukromoprávního sporu. K zamezení situací, kdy původní vlastník vozidlo odhlásí, ale nový vlastník vozidlo nepřihlásí, tzv. polopřevodů došlo zákonem č. 239/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, který nabyl účinnosti 1. 1. 2015.⁵⁶

⁵³ KORÍNEK, Štěpán. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za dodržování povinností řidiče a pravidel silničního provozu - materiální báze a aplikační úskalí. Správní právo. 2022, roč. 2022, č. 55, s. 423-441. ISSN 0139-6005.

⁵⁴ MATES, Pavel. Liberace v odpovědnosti za přestupky. AUC IURIDICA. 2020, (2), 159-165. ISSN 0323-0619.

⁵⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000. § 125f odst. 6

⁵⁶ Zákon č. 239/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění

Dle této úpravy se původní vlastník a nový vlastník musejí v zákonné lhůtě 10 dnů, kdy počátek běhu lhůty je stanoven okamžikem změny vlastnictví, dostavit na příslušný úřad společně. Mohou ovšem společně zplnomocnit třetí osobu, samostatně udělit jinému plnou moc nebo udělit si plnou moc mezi sebou navzájem.⁵⁷

Další pozitivní změnu ve zrychlení a zjednodušení změny vlastníka v registru silničních vozidel přinesl zákon č. 432/2022 Sb., kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, která zakotvila možnost žádat o změnu vlastníka nebo provozovatele v elektronické podobě.⁵⁸ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích je dále novelizován konkrétně zákonem č. 432/2022Sb., který nabyl účinnosti 1. 1. 2024, dále zákonem č. 349/2023Sb., účinným od 1. 3. 2024 a zákonem č. 326/2023 Sb., účinného od 1. 7. 2024, který je zatím poslední změnou tohoto zákona.

3. 1. 2. Odpor

Správní řízení o přestupku provozovatele vozidla bývá nejčastěji zahájeno vydáním příkazu. Zde je velmi důležité, aby správní orgán příkaz dostatečně odůvodnil, jelikož možnost správného pochopení provozovatelem vozidla je pro jeho další postup stěžejní. Provozovatel často může využít svého zákonného práva podat odpor, ale ve většině případů neuspěje a situaci pro sebe zhorší.

odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: 2013

⁵⁷ ADAMEC, Martin. Změna vlastníka motorového vozidla? Od letošního roku značně komplikovaný proces. Online. 2015. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/spravni-pravo/zmena-vlastnika-motoroveho-vozidla-od-letosniho-roku-znacne-komplikovany-proces>. [cit. 2023-12-21].

⁵⁸ Zákon č. 432/2022: kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: . 2022.

Pokud je podán odpor neplatí zde zákaz roformatio in peius neboli zákaz změny k horšímu, díky tomu může provozovatel, který si plně neuvědomuje podstatu objektivní odpovědnosti, svoje postavení zhoršit tím, že riskuje vyšší pokutu a povinnost uhradit náklady řízení. Objektivní odpovědnost totiž nastupuje, až pokud nelze zajistit odpovědnost subjektivní. Je zde opomenuta situace, kdy provozovatel podá odpor nesplňující zákonné náležitosti, tímto provozovatel pouze oddaluje nevyhnutelné. Odpor samozřejmě může být i úspěšný a ve správním řízení může být rozhodnuto ve prospěch provozovatele.⁵⁹

3. 1. 3. Uhrazení výzvy

Zákon o silničním provozu stanoví, že pokud jsou kumulativně splněny důvody v §125h odst. 1, bezodkladně po zjištění či oznámení přestupku vyzve provozovatele vozidla, kterým byl spáchán přestupek, k uhrazení určené částky. Aby mohlo k této výzvě dojít, musí být kumulativně splněny podmínky podle § 125f odst. 2 tohoto zákona. Není známa totožnost řidiče vozidla nebo není zřejmá z podkladu pro zahájení řízení o přestupku a toto porušení je možno projednat příkazem na místě. Obecní úřad s rozšířenou působností stanoví výši určené částky tak, že výše této částky se rovná jedné polovině dolní hranice sazby pokuty, kterou lze uložit příkazem na místě za přestupek, který vykazuje znaky porušení povinností řidiče či pravidel provozu na pozemních komunikacích. Pokud znaky tohoto přestupku vykazují znaky přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k, bude určená částka stanovena do 750 Kč. Obecní úřad s rozšířenou působností také při stanovení této částky přihlédne k závažnosti porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích.⁶⁰

Určená částka je splatná 30 dní od doručení této výzvy. Pokud je tato částka uhrazena nejpozději v poslední den splatnosti, obecní úřad obce s rozšířenou působností věc odloží, ale pokud k tomuto nedoručí, pokračuje v šetření přestupku.

⁵⁹ KORÍNEK, Štěpán. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za dodržování povinností řidiče a pravidel silničního provozu - materiální báze a aplikační úskalí. Správní právo. 2022, roč. 2022, č. 55, s. 423-441. ISSN 0139-6005.

⁶⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000. § 125h odst. 1 a odst. 2

Dalším možným postupem při nezaplacení této určené částky, je výzva obecního úřadu obce s rozšířenou působností ke sdělení totožnosti řidiče v době spáchání přestupku a to do 30 dnů. Toto sdělení se následně považuje za podání vysvětlení a určená částka je příjmem obecního rozpočtu. Zákon také stanovuje, že tato částka může být uhrazena také v cizí měně.⁶¹

Pokud se ovšem provozovatel vozidla zpozdí s platbou, byť jen o jediný den, nemůže správní orgán tuto platbu započítat jako zaplacení určené částky. Z této uhrazené sumy se stává přeplatek, který správní orgán musí vrátit do 1 roku ode dne jejího vzniku. Dalšími případy, kdy se z platby stane přeplatek, jsou uhrazení vyšší sumy, než je požadována nebo naopak nižší suma než je požadována. Pokud je suma nižší, je lhůta pro vrácení stejná jako v případě pozdního splacení, tedy 1 rok. V případě, že je zde přeplatek, musí správní orgán tuto sumu vrátit do 2 měsíců ode dne jeho vzniku. Správní orgán uhradí přeplatek na účet, ze kterého byla částka poskytnuta. Pokud nebyl uhrazen bezhotovostně, vyzve správní orgán ke sdělení účtu, na který má peníze poskytnout. Marné uplynutí lhůty, která v tomto případě nesmí být kratší než 30 dnů, je jedním z důvodů pro nenavrácení této částky. Přeplatek se také nevrací, pokud částka nepřevyšuje 200 Kč.⁶²

Provozovatelé často nevěnují této výzvě dostatečnou pozornost, především povinnosti, aby tato částka byla uhrazena v souladu se zákonem. Problémem je, že zpožděním byť jen o jediný den, vznikne správnímu orgánu povinnost pokračovat v šetření přestupku, který provozovatel uhrazením této určené částky již potvrdil. Vzniká zde zbytečně další náklad na další průběh správního řízení a také povinnost správního orgánu tyto částku vrátit.⁶³

⁶¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000. § 125h odst. 3, odst. 5, odst. 6 a odst. 7

⁶² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000. § 125h odst. 9, odst. 10, odst. 11 a odst. 12

⁶³ KORÍNEK, Štěpán. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za dodržování povinností řidiče a pravidel silničního provozu - materiální báze a aplikační úskalí. Správní právo. 2022, roč. 2022, č. 55, s. 423-441. ISSN 0139-6005.

3. 2. Postup správního orgánu

Správní orgán, v tomto případě obecní úřad obce s rozšířenou působností, může zahájit řízení o přestupku provozovatele vozidla pouze tehdy, pokud předtím učinil veškeré nezbytné kroky ke zjištění skutečného pachatele. Z konstantní judikatury vyplývá, že objektivní odpovědnost je nutno využít subsidiárně k odpovědnosti subjektivní. Pokud správní orgán učinil nezbytné kroky ke zjištění skutečného pachatele, a přesto řízení nezahájil a odložil, jelikož se mu nepodařilo zjistit skutečnou totožnost pachatele nebo zjistil totožnost obviněného, ale nepodařilo se mu prokázat spáchání skutku, zahájí správní orgán řízení o přestupku vedené proti provozovateli vozidla.⁶⁴

3. 2. 1. Postup před zahájením řízení

Pokud jsou splněny podmínky stanovené v § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu, vyzve správní orgán, ještě před zahájením řízení, provozovatele vozidla o uhrazení určité částky. Pokud je řádně a včas tato částka uhrazena správní orgán věc odloží. Nedojde-li k zaplacení určité částky nebo provozovatel vozidla sdělí správnímu orgánu totožnost řidiče, správní orgán bude pokračovat v šetření přestupku. Následně bude zahájeno řízení o přestupku řidiče, pokud se podaří zjistit jeho totožnost nebo řízení o přestupku provozovatele vozidla.⁶⁵

3. 2. 2. Zahájení řízení

K řádnému zahájení a vedení správního řízení je zapotřebí splnění zákonem stanovených podmínek. Správní orgán zahájí řízení o přestupku provozovatele vozidla až tehdy, pokud učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku a nezahájil řízení o tomto přestupku a věc odložil, jelikož skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě nebo osobě, která byla z přestupku obviněna, nebylo spáchání skutku prokázáno a správní orgán řízení zastaví.⁶⁶

⁶⁴ KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. Online. Komentátor. Praha: Leges, 2008-. ISBN 978-80-7502-292-9. Dostupné z: https://next.codexis.cz/legislativa/CR5462_2024_01_01?vyraz=&souvisejici=CR5462&dokumentVyraz=&souvisejiciCast=paragraf125f&pravyPanel=komentar&typSouvislosti=ALL&datovyZdroj=komentare&jenNejnovejsi=true&souvisejiciTema=&limit=10&idKomentare=LIBERIS154647&hash=paragraf125f#paragraf125f. [cit. 2024-01-06].

⁶⁵ Ministerstvo dopravy, Komplexní metodické stanovisko k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla dle ust. § 125f a násl. zákona č. 361/2000 Sb.: ze dne 8. 2. 2017, č. j.: 25/2017-160-OST. In: . 2017

⁶⁶ Zákon č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000. § 125f odst. 5

Jelikož zákon nezbytné kroky ke zjištění pachatele nedefinuje, vychází tento procesní postup z judikatury. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 22. 10. 2015 sp. zn.: 8 As 110/2015 konstatoval, že po správních orgánech nelze požadovat, aby činily rozsáhlé kroky ke zjištění totožnosti pachatele přestupku, pokud nemají pro toto zjištění potřebné indicie. Pokud však správní orgán bude mít reálnou šanci pachatele přestupku vypátrat, musí se o to pokusit. Jestliže provozovatel vozidla označí konkrétní osobu řidiče, je toto sdělení provozovatele považováno za podání vysvětlení a správní orgán se musí tímto vysvětlením zabývat. Správní orgán by měl vyzvat osobu údajného řidiče k podání vysvětlení, popřípadě s ním zahájit řízení o přestupku a to i pokud byla provozovatelem označena osoba žijící v zahraničí. V případě že se osoba, která byla provozovatelem označena, nepodařila správnímu orgánu dohledat nebo se jí nedaří doručovat nebo tato osoba využije svého práva výpověď odeprít, anebo jedná-li se o řetězení označených osob, bude podmínka učinění nezbytných kroků naplněna.⁶⁷

Jestliže je provozovatelem vozidla zapsaném v registru silničních vozidel právnická osoba a označí za skutečného provozovatele vozidla jinou právnickou osobu, což doloží například smlouvou, je nutné označenou právnickou osobu zkontaktovat a požadovat vysvětlení, jehož účelem je zjištění totožnosti řidiče. Pokud správní orgán skutečnou totožnost řidiče nezjistí, vrací se zpět k provozovateli, který je uveden v registru silničních vozidel. Další řetězení osob je vyloučené.⁶⁸

K zajištění podmínky učinění dostatečných kroků ze strany správního orgánu, postačuje také výzva k uhrazení určité částky, na kterou provozovatel vozidla nereaguje. V této výzvě je provozovatel vozidla zároveň vyzýván ke sdělení skutečné totožnosti řidiče. Pokud provozovatel na základě této výzvy totožnost řidiče neuvede, nelze po správním orgánu požadovat, aby provozovatel vozidla znovu vyzýval, jelikož by toto bylo proti smyslu právní úpravy.⁶⁹

⁶⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 10. 2015, sp. zn./č. j.: 8 As 110/2015-46: Podmínka učinění kroků k zjištění řidiče vozidla k odpovědnosti provozovatele vozidla. In: . 2015.

⁶⁸ Ministerstvo dopravy, Komplexní metodické stanovisko k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla dle ust. § 125f a násl. zákona č. 361/2000 Sb.: ze dne 8. 2. 2017, č. j.: 25/2017-160-OST. In: . 2017

⁶⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 6. 2016, sp. zn./č. j.: 2 As 26/2016-45. In: 2016.

K naplnění nezbytných kroků nedochází, pokud správní orgán doručí pouze jediné předvolání k podání vysvětlení, na které osoba nereaguje. Provozovatel vozidla označil osobu řidiče a tvrdil, že tato osoba mohla dané vozidlo řídit a sdělil o ní dostatečné údaje, má správní orgán dostatečné informace k tomu, aby se pokusil nalézt pachatele přestupku. Dle názoru Nejvyššího správního soudu musí v takovém případě správní orgán učinit další smysluplný úkon, který povede ke zjištění pachatele přestupku. Takovým úkonem může být například ověření adresy osoby, která je uvedena v registrech nebo její předvedení. Pokud tento další úkon správní orgán neučiní, nemůže věc odložit a zahájit přestupkové řízení proti provozovateli vozidla. Nejvyšší správní soud nedefinuje pojem smysluplného úkonu. K takovému úkonu je potřeba přihlížet individuálně, jelikož okolnosti případu, postup správního orgánu a samotné správní řízení se budou od sebe navzájem lišit.⁷⁰

Pokud provozovatel sdělí veškeré dostupné informace o řidiči a tomu se podaří doručit, neznamená to, že by se automaticky zahájilo řízení proti tomuto řidiči. V rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 6. 2019 sp. zn.: 2 As 158/2018 je konstatováno, že označení konkrétní osoby řidiče a její následné mlčení vede ke stejnému právnímu důsledku.

Správní orgán zpravidla nemůže zjistit skutečnosti, které by odůvodňovaly zahájení řízení o přestupku proti určenému řidiči vozidla. Tato procesní pasivita vede k tomu, že provozovatel, i přesto že dodržel zákonem stanovenou povinnost, kdy znal totožnost konkrétní osoby a sdělil ji správnímu orgánu, nebude neodpovědný.⁷¹

V této konkrétní věci si autor dovoluje se závěrem Nejvyššího správního soudu nesouhlasit a domnívá se, že pokud by tento případ byl řešen o necelý rok později, nesplnil by správní orgán judikovanou podmínku dalšího smysluplného úkonu. V daném případě se řidiči označenému provozovatelkou vozidla, v tomto případě stěžovatelkou, podařilo doručit prostřednictvím datové schránky. Následná účelová neaktivita ho ale nezbujuje jeho subjektivní odpovědnosti za přestupek.

⁷⁰ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 1. 2020, sp. zn./č. j.: 9 As 260/2018-21. In: . 2020.

⁷¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 6. 2019, sp. zn./č. j.: 2 As 158/2018-40. In: . 2019.

Dle názoru autora měl správní orgán vyvinout větší úsilí při snaze zjistit skutečného pachatele přestupku. Autor se domnívá, že správní orgán mohl využít některé z pořádkových opatření nebo si od stěžovatelky vyžádat další důkazy, které by doložily totožnost řidiče a fakt, že tento přestupek skutečně spáchal on. Správní orgán nepředvolal stěžovatelku k podání vysvětlení, která by mohla správnímu orgánu sdělit další informace, které by byly dostatečné minimálně k zahájení řízení o přestupku řidiče vozidla. Dle názoru autora by tato kasační stížnost byla důvodná a byla sporná již v době vydání tohoto rozsudku. Po vydání výše popsaného rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 1. 2020, sp. zn.: 9 As 260/2018 by nejspíše stěžovatelka uspěla, jelikož zde nebyla splněna podmínka dalšího smysluplného úkonu, který měl správní orgán učinit.

Je v nejlepším zájmu, aby správní orgány činily nezbytné kroky ke zjištění totožnosti řidiče, jelikož dle § 125g odst. 1 zákona o silničním provozu zahájí správní orgán řízení ve věci přestupku provozovatele vozidla, nemůže ve stejné věci zahájit řízení proti řidiči vozidla. Pokud tedy již správní orgán vedl řízení proti provozovateli vozidla, vzniká zde překážka rei iudicata a to bez ohledu na výsledek tohoto řízení. Správní řízení, které bylo zastaveno z důvodu nesprávného postupu správního orgánu v prvotní fázi, nelze ve stejné věci opětovně posuzovat nebo zahájit přestupkové řízení proti řidiči vozidla. Správní orgány tak musejí postupovat velmi pečlivě, a to v souladu se zákonem tak s judikaturou. Výjimkou z tohoto pravidla jsou případy, kdy se provozovatel vozidla zproští odpovědnosti za přestupek podle § 125f odst. 6 zákona o silničním provozu.⁷²

3. 2. 3. Vedení řízení

Správní orgán, který vede řízení o přestupku provozovatele vozidla, postupuje v souladu s přestupkovým zákonem a správním řádem, kdy v této fázi je již totožnost řidiče popřípadě její sdělení zcela irrelevantní. Správní orgán provede dokazování, které bude většinou velmi snadné. Ve většině případů bude postačovat jediný důkaz, jelikož jak již bylo popsáno výše, u objektivní odpovědnosti není nutné prokazovat zavinění konkrétní osoby a ani přestupce nebude sporný.

⁷² Ministerstvo dopravy, Komplexní metodické stanovisko k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla dle ust. § 125f a násl. zákona č. 361/2000 Sb.: ze dne 8. 2. 2017, č. j.: 25/2017-160-OST. In: . 2017

Osoba provozovatele vozidla je uvedena v registru silničních vozidel a tak k dostatečnému prokázání spáchání přestupku bude ve většině případů postačovat jediný důkaz. Pokud se bude jednat o nedovolené stání či zastavení bude k provedení dostatečného dokazování postačovat zjištění policie České republiky či Městské policie. Toto je uvedeno například v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 2. 2018 sp. zn.: 1 As 222/2017. Cituji: „... že jako provozovatel vozidla tovární značky Volkswagen Passat, registrační značky vozidla X, v rozporu s § 10 zákona o silničním provozu nezajistila, ... Konkrétně že neznámý řidič tohoto vozidla stál na stezce pro chodce v rozporu se svislou dopravní značkou C7a "Stezka pro chodce" v ulici Závodu Míru v Karlových Varech dne 1. 4. 2015, v době od 9:10 hod. do 9:20 hod.“ Jelikož ani jedna z prokazovaných skutečností není sporná, dokazování je zde dostatečné.⁷³

Obdobná bude situace, kdy byl tento přestupek zjištěn za pomoci ATP. V takovém případě může být toto zjištění jediným podkladem pro vydání rozhodnutí a dokazování přesto bude dostatečné. Příklad takového zjištění můžeme najít například v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 11. 2018 sp. zn.: 5 As 182/2016. Cituji: „... neboť automatizovaným technickým prostředkem bez obsluhy bylo zjištěno, že: dne 25. 11. 2013 v 9:41 hod. v Židlochovicích, na ulici Žerotínovo nábřeží, blíže neustanovený řidič vozidla r. z. X překročil nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h, kdy v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h, jel rychlostí 66 km/h, resp. 63 km/h dle toleranční odchylky.“ Opět zde nebude žádná ze skutečností sporná, a proto toto zjištění postačuje k prokázání spáchání přestupku.⁷⁴

3. 2. 4. Uložení sankce

Za přestupek provozovatele vozidla se uloží pokuta, která je jedinou možnou sankcí, která lze za tento přestupek uložit. Výše této pokuty vychází z rozmezí, které zákon stanovil pro přestupek, jehož znaky porušení povinnosti řidiče či pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje. Pokuta však nesmí překročit hranici 10 000 Kč.

⁷³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 2. 2018, sp. zn./č. j.: 1 As 222/2017-45. In: . 2018.

⁷⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 11. 2018, sp. zn./č. j.: 5 As 182/2016-30. In: . 2018.

Pokud je pokuta ukládána za více přestupků, které byly projednány ve společném řízení, horní hranice sazby pokuty, kterou lze uložit za přestupek nejpřísněji trestný, se zvyšuje na pětinásobek. Jestliže je pokuta uložena příkazem na místě nesmí převýšit 10 000 Kč.⁷⁵

Správní orgán přihlédne k závažnosti správního deliktu, především ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a dále také k okolnostem, za kterých byl přestupek spáchán. Pokud se pachatel bude těchto přestupků dopouštět opakovaně, správní orgán musí rozlišit, zda se těchto přestupků opakovaně bude dopouštět fyzická osoba či právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba. Fyzická osoba se může v rámci své svobodné volby rozhodnout, komu své vozidlo půjčí a zamezit tak opakování přestupků. Pokud vozidlo bude provozovat právnická osoba či podnikající fyzická osoba, může k zamezení opakování přestupků využít nástroje, které má jeho postavení vůči zaměstnancům a vynutit jimi dodržování zákonných povinností.⁷⁶

Do 1. 1. 2024 bylo možné za přestupek provozovatele vozidla uložit i jiný správní trest než pouze pokutu. Zákon o silničním provozu stanovil, že za přestupek provozovatele vozidla „lze uložit pokutu“, zatímco novelou, která nabyla účinnosti 1. 1. 2024, byl text § 125f odst. 4 změněn, kdy zákon o silničním provozu stanoví, že za přestupek provozovatele vozidla „se uloží pokuta“. Tato zdánlivě drobná změna vylučuje jakýkoliv jiný druh správního trestu. Před účinností této novely bylo možné uložit jakýkoliv správní trest uvedený v § 35 přestupkového zákona. Správní orgán tak mohl uložit napomenutí, pokutu, zákaz činnosti, propadnutí věci náhradní hodnoty nebo zveřejnit rozhodnutí o přestupku.⁷⁷

⁷⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000. § 125f odst. 4

⁷⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 6. 2016, sp. zn./č. j.: 6 As 73/2016-40: K souladu odpovědnosti provozovatele vozidla s ústavním pořádkem. In: . 2016.

⁷⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 6. 2020, sp. zn./č. j.: 4 As 104/2020-38. In: . 2020.

3. 3. Obstrukční jednání

Obstrukční jednání obecně směřuje k maření nějakého jednání, v tomto případě v jednání správního orgánu, jehož cílem je uložení pokuty za přešupek provozovatele vozidla. Právo obstrukční jednání přesně nedefinuje a je tak na posouzení správního orgánu, zda se o obstrukce jedná či nikoliv. Cílem tohoto obstrukčního jednání ze strany účastníka řízení je maření průběhu přešupkového řízení, prodloužení doby trvání onoho řízení nebo snaha, aby správní orgán díky těmto obstrukcím rozhodl ve prospěch účastníka. Přešupkové řízení, jelikož jej vede „jen“ správní orgán nikoliv soud, je pro obstrukce ze strany účastníku řízení vhodné, protože znalost v oblasti zneužívání práva a obstrukčních praktik bude u správního orgánu nižší než v řízení před soudem.⁷⁸

Nejčastějším cílem obstrukčního jednání je prodloužení přešupkového řízení tak, aby za tento přešupek nebylo možné uložit správní trest. Obecně činí u přešupku délka promlčecí doby 1 rok, ale pokud horní hranice sazby pokuty dosahuje výše alespoň 100 000 Kč, promlčecí doba je stanovena na 3 roky. Oznámením o zahájení řízení o přešupku se promlčecí doba přerušuje a počíná běžet nová promlčecí doba. Odpovědnost za přešupek, jehož promlčecí doba činila 1 rok, zaniká nejpozději 3 roky od jeho spáchání a 5 let od jeho spáchání, pokud zákon stanovil horní hranici sazby pokuty alespoň 100 000 Kč. Díky této skutečnosti se přešupce může obstrukcemi vyhnout odpovědnosti za přešupek.⁷⁹

Obstrukční uplatňování procesních práv lze rozlišit podle intenzity negativních dopadů na řízení o přešupcích, konkrétně na uplatňování odpovědnosti za přešupky a tím sledovanou ochranu veřejného zájmu. Obstrukce můžeme rozdělit na ty, které jsou zneužitím práva a které nejsou. Obstrukční jednání, které je zneužitím práva lze definovat jako nedovolený výkon procesních práv, který sleduje jednostranně zájem jednajícího a trpí nedostatkem právem chráněného zájmu. Takové jednání je právně zakázané a může vést k negování subjektivního procesního práva, jež bylo zneužito. Správní orgán například k návrhu nepřihlédne či nevyhoví žádosti.

⁷⁸ SKULOVÁ, Soňa; HEJČ, David; POTĚŠIL, Lukáš; SCHEUER, Jan a IBRMAJEROVÁ, Klára. Obstrukce v řízení o dopravních přešupcích. Právní rozhledy. 2019, roč. 2019, č. 11, s. s. 393-397. ISSN 1210-6410.

⁷⁹ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich. In: . 2016. § 30, § 32 odst. 2 a odst. 3

Častěji se setkáme s obstrukcemi, které nedosahují intenzity zneužití práva, ale přesto je zřejmé, že subjektivní procesní právo je uplatněno s cílem zmařit či ztížit řádný postup v přestupkovém řízení. Na rozdíl od zneužití práva, tyto jednání vyvolávají příslušné právní účinky, se kterými se správní orgán musí vypořádat. Takové jednání není zakázané, ale lze ho chápat, jako nemorální či společensky nežádoucí, jelikož ohrožuje právem chráněný zájem.⁸⁰

3. 3. 1. Doručováním

Jednou z oblastí správního řízení, která je k případným obstrukcím velmi náchylná, je problematika doručování. Doručování představuje nezbytný komunikační kanál mezi účastníkem řízení a správním orgánem, kdy správní orgán musí dbát na to, aby byl dodržen zákonný postup, ať už při způsobu a formě doručení a také na to, aby na tomto základě k doručení došlo.

K obstrukcím je využívána zákonem umožněná volba obviněného, na jakou adresu mu má správní orgán písemnosti doručovat. Obstrukčně může obviněný jednat již samotnou jazykovou formulací v podání, kterým správnímu orgánu adresu pro doručování sděluje. Účastník může např. v podání uvést adresu pro doručení a doufat, že správní orgán zmate tím, jestli je tato adresa zvolena jen pro doručení konkrétní písemnosti či je zvolena pro celé správní řízení.⁸¹

Další obstrukční taktika, která směřuje ke zmatení správního orgánu, je případ, kdy účastník sdělí správnímu orgánu elektronickou adresu, která obsahuje diakritiku. V tomto případě bude účastník spoléhat na to, že správní orgán netuší, že v některých případech lze e-mail zřídit i za pomoci diakritiky. Správní orgán může odmítnout doručovat na sdělenou elektronickou adresu, pokud k tomu nejsou dány důvody a v takovém případě správní orgán doručuje stejným způsobem, jako kdyby účastník tuto adresu nesdělil za předpokladu, že tuto skutečnost účastníkovi správní orgán sdělil a to včetně důvodů proč tak učinil. Jestliže se správní orgán rozhodne elektronickou adresu akceptovat, musí pak správní orgán doručovat na přesně uvedenou adresu.⁸²

⁸⁰ SKULOVÁ, Soňa; HEJČ, David; POTĚŠIL, Lukáš; SCHEUER, Jan a IBRMAJEROVÁ, Klára. Obstrukce v řízení o dopravních přestupcích. Právní rozhledy. 2019, roč. 2019, č. 11, s. s. 393-397. ISSN 1210-6410.

⁸¹ POTĚŠIL, Lukáš a HEJČ, David. Oblasti obstrukcí (nejen) v řízení o dopravních přestupcích. Právní rozhledy. 2020, roč. 2020, č. 1, s. s. 17-19. ISSN 1210-6410.

⁸² Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 10. 2017, sp. zn./č. j.: 9 As 31/2017-28: Doručování na konkrétní elektronickou adresu. In: . 2017.

Dalším případem využití obstrukcí je zřízení datové schránky až v průběhu řízení. Pokud toto správní orgán nezaregistruje a na zřízenou datovou schránku nebude doručovat, dojde k porušení zákona, jelikož doručení do datové schránky je preferovanou formou doručování. Rozhodující je zdali má příjemce zřízenou a zpřístupněnou datovou schránku k okamžiku vypravení doručované písemnosti.⁸³

3. 3. 2. Řetězení označených osob

Hojně využívanou obstrukční taktikou bylo řetězení označených osob, kdy osoba kterou provozovatel označil jako řidiče, označí jako řidiče další osobu a ta označí další osobu atd. Tomuto jednání již konstantní judikaturou zamezil Nejvyšší správní soud, který konstatoval, že pokud se označené osobě nedaří doručovat nebo dochází k řetězení označených osob, je podmínka splnění nezbytných kroků ze strany správního orgánu ve smyslu §125 odst. 5 zákona o silničním provozu splněna. Problematika splnění podmínky učinění nezbytných kroků je popsána výše v této kapitole.⁸⁴

K posouzení, zda byl postup správního orgánu dostatečný, musí být zohledněny další skutkové okolnosti. Je nutné rozlišovat situace, kdy postup provozovatele vozidla popřípadě jeho zástupce prokazatelně obstrukční a od případů, kdy k zneužití práva nedochází. Jestliže správní orgán důvodně dospěje k závěru, že provozovatel označil konkrétní osobu řidiče pouze k procesní obstrukci bez reálného obsahu, správní orgán nemusí činit další procesní úkony, které by v tomto případě byly bezúčelné, neefektivní a nevhodné.

K posouzení, zda se jedná o obstrukční jednání či nikoliv, může správní orgán rovněž využít zkušenosti správních orgánů s konkrétním provozovatelem. Je zjevné, že někteří provozovatelé mohou z povahy svého podnikání hojně využívat tuto obstrukční taktiku.⁸⁵

⁸³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 3. 2017, sp. zn./č. j.: 6 As 5/2017-22: Doručování do datové schránky. In: . 2017.

⁸⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 10. 2017, sp. zn./č. j.: 8 As 146/2016-29: Správní delikt provozovatele vozidla. Obstrukce. In: . 2017.

⁸⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 5. 2021, sp. zn./č. j.: 6 As 49/2021-20: Přestupek provozovatele vozidla. Určení totožnosti přestupce. Označení řidiče provozovatelem vozidla. Provedení nezbytných kroků. Procesní obstrukce. Doručení jediné výzvy k podání vysvětlení. Zastupování společnosti s ručením omezeným ve správním soudnictví. Jednatel. In: . 2021.

3. 3. 3. Označení osoby pobývající v zahraničí

Označení osoby, která pobývá v zahraničí, je hojně využívána obstrukční taktika. V rámci této taktiky označí provozovatel osobu, která pobývá v zahraničí s cílem zbrzdít postup správního orgánu a přesvědčit jej, že přestupek skutečně spáchala označená osoba a vyhnout se tak potrestání. Je na individuálním posouzení správního orgánu, zda se v konkrétním případě jedná o obstrukční taktiku či nikoliv.

Jedná-li se o obstrukční taktiku a nelze-li osobu dohledat či kontaktovat, nemá správní orgán povinnost pokračovat dalšími úkony, které by v daném případě byly naprosto zbytečné. Oproti tomu se o obstrukční jednání nemusí jednat a v takovém případě musí správní orgán učinit alespoň základní úkony a pokusit se označenou osobu kontaktovat.⁸⁶

Jedním z určovacích znaků, zdali se jedná o obstrukční jednání či nikoliv, by mohla být skutečnost, kdy v jedné skupině případů bude možné totožnost řidiče vozidla ověřit z nějaké objektivní skutečnosti, zatímco v druhé skupině případů bude jako jediný důkaz tvrzení provozovatele vozidla. Objektivní skutečnost v tomto konkrétním případě bude například smlouva o pronájmu či smlouvu o operativním leasingu. Pokud provozovatel vozidla sdělí správnímu orgánu nezbytné údaje, přičemž označená zahraniční osoba nereaguje, měl by správní orgán využít další údaje, které jsou nad rámec zákonného sdělení provozovatele, ale z jím přiložené smlouvy zřejmé. Z této smlouvy může správní orgán využít například elektronickou adresu nebo telefonní číslo a díky tomu učinit další nezbytné úkony ke kontaktování označené osoby.

Pokud si půjčí vozidlo pár turistů a osoba, která je uvedena ve smlouvě, nereaguje na výzvu, měl by správní orgán zvážit vyzvání provozovatele o sdělení totožnosti této další osoby. Osoba se sice mohla ve smlouvě zavázat, že bude řídit pouze ona, ale z tohoto nelze vyloučit, že došlo k porušení této soukromoprávní povinnosti a byla pachatelem přestupku ona druhá osoba.⁸⁷

⁸⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 11. 2021, sp. zn./č. j.: 5 As 141/2019-22: Správní delikt provozovatele vozidla. Nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. Povinnost sdělit správnímu orgánu údaje o pachateli přestupku. Označení osoby pobývající v zahraničí. Nemožnost ověřit adresu v evidenci. Znalost data narození přestupce. In: . 2021.

⁸⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 5. 2020, sp. zn./č. j.: 2 As 293/2018-25: Přestupky. In: . 2020.

Ani v prvním případě se nemusí vždy jednat o obstrukční taktiku provozovatele, ale vzhledem k prokazování skutečnosti, že ona označená zahraniční osoba mohla přestupek spáchat, bude prokázání těžší než ve druhém případě. Obzvláště v případě, že označená osoba nereaguje či provozovatel nezná veškeré údaje o této osobě. Pokud například provozovatel vozidla nezná či nemá, jak zjistit datum narození označené osoby, nemusí se nutně jednat o obstrukční jednání.

V takové situaci sice správní orgán nemůže jednoznačně identifikovat osobu údajného řidiče, ale správní orgán musí učinit alespoň základní úkony, které by vedly k identifikaci řidiče. Mezi tyto úkony může patřit například dohledání údajů v dostupných databázích, pokud je to možné nebo se pokusit o kontaktování údajného přestupce na základě údajů, které poskytl provozovatel vozidla.⁸⁸

3. 3. 4. Označení zemřelé či nekontaktní osoby

Další obstrukční taktikou, která je velmi často využívána, bývá označení osoby zemřelé, nekontaktní nebo pro správní orgány nedostupné. Provozovatel vozidla účelově označí osobu, o které ví, že v mezidobí od spáchání přestupku zemřela nebo je mu zřejmé, že správnímu orgánu se ji nepovede kontaktovat a pokud ano, tak tato osoba nebude reagovat. Tyto účelové výmluvy provozovatele jdou proti smyslu a účelu právní úpravy.

Pokud by tato taktika nebyla judikaturou Nejvyššího správního soudu odhalena, měla by tato situace za následek pouze změnu taktiky přestupců. Před zavedením objektivní odpovědnosti byla hojně využívána taktika spojená s označením osoby blízké a tato by byla pouze zaměněna za označování zemřelé či nekontaktní osoby ze strany provozovatele.⁸⁹

⁸⁸ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 11. 2021, sp. zn./č. j.: 5 As 141/2019-22: Správní delikt provozovatele vozidla. Nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. Povinnost sdělit správnímu orgánu údaje o pachateli přestupku. Označení osoby pobývající v zahraničí. Nemožnost ověřit adresu v evidenci. Znalost data narození přestupce. In: . 2021.

⁸⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 8. 2016, sp. zn./č. j.: 4 As 123/2016-24: Obstrukce v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla. In: . 2016.

4. Liberační důvody podle zákona o silničním provozu

Jak již bylo popsáno výše, objektivní odpovědnost není koncipována jako odpovědnost absolutní. Za splnění určitých liberačních důvodů, je možné, zbavit se odpovědnosti za přestupek, který je stanoven na principu objektivní odpovědnosti. Zákon o silničním provozu tyto liberační důvody stanovuje v § 125f odst. 6. Cituji: „*Provozovatel vozidla za přestupek podle odstavce 1 neodpovídá, jestliže prokáže, že v době před porušením povinnosti řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích bylo vozidlo, jehož je provozovatelem, odcizeno nebo byla odcizena jeho tabulka s přidělenou registrační značkou, nebo podal žádost o zápis změny provozovatele vozidla v registru silničních vozidel, již bylo následně vyhověno.*“⁹⁰

Obecné liberační důvody nelze v těchto případech uplatnit, jelikož tato speciální právní úprava taxativně a alternativně stanoví pouze tyto dva důvody, které vedou ke zproštění odpovědnosti za přestupek provozovatele vozidla. Provozovatel vozidla nemůže v rámci liberačních důvodů požadovat zproštění odpovědnosti a argumentovat například tím, že vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránil. Pokud je provozovatelem podnikající fyzická osoba nebo právnická osoba, nelze v těchto případech využít jako liberační důvod ani fakt, že zaměstnavatel provádí pravidelné školení zaměstnanců nebo obdobné interní opatření, která směřují k předcházení porušování pravidel silničního provozu.⁹¹

Z dikce § 125f odst. 6 zákona o silničním provozu vyplývá, že důkazní břemeno leží na straně provozovatele vozidla. Zákon stanoví nutnost provozovatele vozidla jeden z uvedených liberačních důvodů prokázat a to nejen existenci liberačního důvodu, ale také jeho existenci v době před porušení povinností řidiče nebo pravidel silničního provozu.⁹²

⁹⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000. § 125f odst. 6

⁹¹ VALC, Jakub. Právní odpovědnost provozovatele vozidla za přestupky spáchané neznámým řidičem. Právní rozhledy. 2022, č. 20, s. s. 687-696. ISSN 1210-6410.

⁹² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000. § 125f odst. 6

Pokud chce provozovatel vozidla uplatnit první liberační důvod a díky němu se zprostit odpovědnosti za přestupek, musí prokázat, že v době před porušením povinností řidiče či pravidel silničního provozu bylo vozidlo, případně jeho registrační značka, odcizena. Jelikož důkazní břemeno leží na straně provozovatele, je pro něj vhodné, pokud chce zvýšit svoji šanci na úspěšné uplatnění tohoto liberačního důvodu, aby dodržel a včas splnil své povinnosti podle zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jestliže dojde k odcizení, ztrátě nebo zničení tabulky s přidělenou registrační značkou, je vlastník nebo provozovatel vozidla povinen tuto skutečnost neprodleně oznámit obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. Pokud bylo silničnímu vozidlu vydáno více tabulek s přidělenou registrační značkou, je provozovatel či vlastník vozidla povinen odevzdat tyto zbylé tabulky spolu s tímto oznámením.⁹³

Vyhláška Ministerstva dopravy ze dne 19. prosince 2014 č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel (dále jen „vyhláška o registraci vozidel“) stanovuje vzor pro toto oznámení. V tomto formuláři se uvede registrační značka, druh a identifikační číslo vozidla, dále pak jméno, příjmení, adresa a rodné číslo vlastníka, pokud je vlastníkem fyzická osoba. Jestliže je vlastníkem právnická osoba uvede se zde obchodní firma či název právnické osoby. Dále se uvedou totožné údaje o provozovateli vozidla, ale pouze v případě, je-li tato osoba odlišná od vlastníka. Důležité také je označení, zdali došlo ke ztrátě, odcizení nebo zničení a uvedení data, kdy k tomu došlo. Tento datum je poté důležitý v rámci uplatnění prvního zmíněného liberačního důvodu, neboť musí dojít k odcizení před porušením povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích. V neposlední řadě se do formuláře uvede znění tabulky s registrační značkou a kolik kusů bylo zničeno, odcizeno či ztraceno.⁹⁴

Obdobně tomu bude i v případě, že dojde k odcizení vozidla. Vlastník silničního vozidla požádá o jeho vyřazení z provozu a to bez zbytečného odkladu od okamžiku, kdy se o odcizení vozidla dozvěděl. K žádosti, kterou upravuje vyhláška o registraci vozidel, také přiloží policejní protokol.

⁹³ Zákon č. 56/2001 Sb.: o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: . 2001 § 7e odst. 1 a 2

⁹⁴ Vyhláška Ministerstva dopravy ze dne 19. prosince 2014 č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel. In: . 2014. Příloha č. 18

Vlastník dále k žádosti přiloží osvědčení o registraci silničního vozidla a všechny vydané tabulky s přidělenou registrační značkou za předpokladu, že je má k dispozici.⁹⁵ Do žádosti uvede, jako v předešlém případě, základní informace o sobě a o silničním vozidle a požádá o vyřazení vozidla z provozu.⁹⁶

Další liberační důvod spočívá v podání žádosti o zápis změny provozovatele vozidla v registru silničních vozidel, kterému bylo následně vyhověno. Žádost o zápis změny vlastníka silničního vozidla může být podána společně. Společnou žádost podává dosavadní vlastník a nový vlastník silničního vozidla a nový provozovatel silničního vozidla, pokud není totožný s novým vlastníkem silničního vozidla. Žádost se podává do 10 pracovních dnů ode dne převodu vlastnického práva k silničnímu vozidlu nebo přechodu vlastnického práva k silničnímu vozidlu nebo nabytí právní moci rozhodnutí soudu v dědickém řízení. Společnou žádost nemusejí podat oba žadatelé současně, jedinou podmínkou je podání u téhož obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Novinkou, která nabyla účinnosti 1. 9. 2023, je možnost podat žádost v elektronické podobě. Tato změna výrazně ulehčila podání této žádosti.⁹⁷

Zákonodárce pamatoval i na situace, kdy dosavadní nebo nový vlastník neposkytl potřebnou součinnost pro podání společné žádosti. V takových případech provede obecní úřad obce s rozšířenou působností zápis také na žádost dosavadního nebo nového vlastníka. Tento postup však nelze provést bez vědomí dosavadního nebo nového vlastníka, jelikož po doručení žádosti vyrozumí úřad obce s rozšířenou působností bez zbytečného odkladu nového nebo dosavadního vlastníka, který se ke společné žádosti nepřipojil a umožní mu se k žádosti vyjádřit.⁹⁸

⁹⁵ Zákon č. 56/2001 Sb.: o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: . 2001 § 12 odst. 5

⁹⁶ Vyhláška Ministerstva dopravy ze dne 19. prosince 2014 č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel. In: . 2014. Příloha č. 28

⁹⁷ Zákon č. 56/2001 Sb.: o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: . 2001 § 8 odst. 1, 2, 6 a 7

⁹⁸ Zákon č. 56/2001 Sb.: o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: . 2001 § 8a

Kromě vlastníka vozidla lze požádat o zápis změny provozovatele vozidla a to opět na základě společné žádosti vlastníka silničního vozidla a nového provozovatele silničního vozidla nebo samostatné žádosti vlastníka či provozovatele, ale jen za předpokladu, že novým provozovatelem má být vlastník vozidla. Ani zde není u společné žádosti podmínka společného podání, ale postačí, když se společné podání provede u stejného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. I v tomto případě lze tuto žádost podat elektronicky a náležitosti žádosti upravuje vyhláška o registraci vozidel v příloze č. 3.⁹⁹

Pro uplatnění tohoto liberačního důvodu postačuje již pouhé podání žádosti o zápis změny provozovatele vozidla v registru silničních vozidel. U již podané žádosti hraje obrovskou roli to, zda jí bude vyhověno. Tento dovětek je pro uplatnění liberace velice důležitý. Pokud nebude žádosti z jakéhokoliv důvodu vyhověno, nelze se zprostit objektivní odpovědnosti za přestupek provozovatele vozidla. Zde je patrný záměr zákonodárce předejít účelově podaným žádostem, které by vlastník nebo provozovatel podával obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností vždy, když by se domníval, že spáchá přestupek provozovatele vozidla. Došlo by nejen k zahlcení správních úřadů, ale také by to šlo proti smyslu objektivní odpovědnosti.

Dále zde není důležité ono soukromoprávní jednání v podobě například prodej či darování silničního vozidla, ale veřejnoprávní jednání vedoucí ke změně osoby zapsané v registru silničních vozidel. Jelikož, jak již bylo popsáno výše, je v těchto případech uplatněn evidenční princip, není zde podstatné, kdo bude v době spáchání přestupku skutečným vlastníkem, ale kdo je zapsán v registru silničních vozidel jako provozovatel. Nelze se tedy v rámci liberace odkazovat například na platně uzavřenou kupní smlouvu v době před spácháním přestupku ani na fakt, že silniční vozidlo je již fakticky ovládáno jinou osobou a zapsaný provozovatel nemá na jeho užívání již žádný vliv.

Jelikož má liberace takto striktní pravidla, dochází k jejímu uplatnění výjimečně a to i z toho důvodu, že důkazní břemeno leží na straně provozovatele. V případě liberace podmíněné podáním žádosti nebude pro provozovatele možné její uplatnění bez podané žádosti.

⁹⁹ Zákon č. 56/2001 Sb.: o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: . 2001 § 9

Díky tomuto bude v těchto případech pro správní orgán dokazování jednoduché a provozovatel nebude mít pro uplatnění liberace žádnou šanci. V případě, kdy je liberace podmíněna odcizením silničního vozidla či tabulky s registrační značkou, je situace pro provozovatele příznivější. V rámci dokazování může prokázat, že vozidlo či tabulka s registrační značkou byla před spácháním přestupku odcizena, ale on nesdělil či ani nemohl včas tuto skutečnost oznámit obecnímu úřadu s rozšířenou působností.

Zákon stanovuje, že provozovatel vozidla musí odcizení nejen tvrdit, ale také prokázat. Nejvyšší správní soud se také zabýval otázkou dočasného odcizení, tedy situace, kdy provozovateli skutečný pachatel vozidlo odcizí, ale po spáchání přestupku jej opět navrátí. Provozovatel vozidla musí prokázat, že k odcizení skutečně došlo, a tím se zbavit odpovědnosti za přestupek. Tato situace může nastat, ale ve většině případů se autor domnívá, že se bude jednat jen o procesní taktiku provozovatele, kterou se bude chtít zbavit odpovědnosti za přestupek. Provozovatel bude v takovém případě doufat, že se mu podaří prokázat a přesvědčit správní úřad, že k odcizení skutečně došlo. Pokud k odcizení skutečně došlo, například hostem či členem domácnosti, bude mít provozovatel vozidla problém tyto skutečnosti prokázat.¹⁰⁰

Krajský soud v Plzni v rozsudku ze dne 20. 2. 2023 sp. zn.: 62 A 1/2023 vyslovil zajímavý názor, kdy tyto liberační důvody vyložil extenzivně a díky tomu je rozšířil. Neznámému řidiči byla dne 28. 1. 2022 za pomoci ATP naměřena rychlost o 14 km/hod. vyšší, než obecná úprava stanovila. Žalobce již ve správním řízení namítal, že předmětné vozidlo bylo dne 24. 9. 2021 vydraženo v elektronické dražbě movité věci s odkazem na rozhodnutí Finančního úřadu o příklepu. Vydražitel správnímu orgánu potvrdil, že předmětné vozidlo vydražil. Dále potvrdil, že je jeho vlastníkem, ale že z legislativních důvodů změna vlastnictví ještě není dosud uvedena v registru silničních vozidel. Prvoinstanční správní orgán následně 7. 9. 2022 vydal rozhodnutí, kterým uznal žalobce, jakožto provozovatele tohoto vozidla vinným ze spáchání přestupku provozovatele vozidla dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu a uložil mu pokutu ve výši 1500 Kč. Odvolací správní orgán zamítl včas podané odvolání a rozhodnutí prvoinstančního správního orgánu potvrdil.

¹⁰⁰ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 7. 2022, sp. zn./č. j.: 9 As 56/2022-26: Přestupky. In: . 2022.

Odvolací správní orgán své rozhodnutí odůvodnil takto. Citují: „*Odvolací správní orgán (ani správní orgán I. stupně) nerozporuje, že vozidlo bylo odvolateli odebráno a v daňové exekuci vydraženo, a tedy novým faktickým vlastníkem vozidla se stal vydražitel, jenž s vozidlem nakládá, nicméně v centrální evidenci vozidel ke dni spáchání přestupku je uveden jako provozovatel předmětného vozidla právě odvolatel a dle ust. § 125f zákona o silničním provozu se přestupku dopustí provozovatel, jež je v tomto zákoně v ust. § 2 odst. b) definován evidenčním stavem, nikoliv stavem skutečným.*“

Žalobce argumentoval tím, že nemohl žádným způsobem zajistit, aby při užívání vozidla byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích. Ve správním řízení bylo prokázáno, že žalobce není vlastníkem ani provozovatelem vozidla, a že na rozdíl od judikaturou řešených věcí nic neopomenul ani nezanedbal. Žalobce k předmětnému vozidlu nepřevodil vlastnické právo smlouvou, ale k přechodu vlastnického práva došlo na základě daňové dražby, kterou realizoval finanční úřad. Žalobce nemohl činit žádné úkony, které by vedly ke změně vlastníka či provozovatele v registru silničních vozidel, jelikož vzhledem k právní úpravě ochrany osobních údajů neznal totožnost nového vlastníka. Tuto změnu tak mohl iniciovat pouze nový vlastník nebo finanční úřad, který dražbu nařídil.

Soud konstatoval, že vzhledem k tomu, jak zákon striktně odděluje podmínky zápisu, pokud k zápisu dojde na základě převodu práva nebo pokud k němu dojde na základě přechodu práva, neměl žalobce prostředky, jak změny v registru silničních vozidel docílit. Vlastnické právo v tomto případě přešlo na nového majitele a na základě toho může ke změně provozovatele či majitele vozidla v registru silničních vozidel dojít pouze na žádost nového majitele vozidla či oznámení Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových, přešlo-li vlastnictví k silničnímu vozidlu na stát odúmrť, zabavením nebo propadnutím věci. Podání žádosti o změnu majitele či provozovatele v evidenci silničních vozidel tedy bylo čistě v rukou nového majitele.

Soud také při posuzování tohoto případu převzal východisko Ústavního soudu, které vyslovil v nálezu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16.¹⁰¹ V tomto nálezu Ústavní soud konstatoval, že nikomu nelze uložit nesplnitelnou povinnost, neboť by taková povinnost byla v rozporu s Listinou základních práv a svobod. Soud je také toho názoru, že nelze liberační důvody vykládat izolovaně bez přihlídnutí k jejich smyslu.

Soud v tomto případě došel k závěru, že žalobce za přešůpek neodpovídá dle § 125f odst. 6 zákona o silničním provozu. Žalobce neporušil žádnou zákonem stanovenou povinnost a nebylo v jeho silách jakkoliv docílit zamezení přešůpku. Nemohl, jak bylo popsáno výše, ani podat žádost o změnu vlastníka či provozovatele. Soud došel k závěru, že odcizení a příklep v dražbě vedou ke stejné situaci, tedy ke ztrátě práva původního vlastníka s věcí disponovat. Podobu s odcizením má příklep v dražbě také ve způsobu přechodu tohoto práva, jelikož v obou případech se takto neděje na základě volního jednání původního vlastníka. Zákon tedy neumožnil původnímu vlastníkovi jakkoliv naplnit stanovené liberační důvody. Soud je tedy toho názoru, že pod liberační důvod podle § 125f odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu musí spadat i případ provozovatele vozidla, který prokáže, že v době před porušením povinnosti řidiče pozbyl vlastnictví vozidla v důsledku přechodu vlastnického práva. Na základě těchto skutečností bylo žalobě vyhověno a soud předmětné rozhodnutí zrušil a věc vrátil správnímu orgánu, který musí jeho právní názor respektovat.¹⁰²

Autor se s názorem Krajského soudu v Plzni zcela ztotožňuje. Bylo by proti smyslu zákona a objektivní odpovědnosti jako takové, trestat někoho kdo dodržel všechny své povinnosti. Pokud by krajský soud žalobě nevyhověl, jednalo by se o přehnanou tvrdost zákona. Odvolací správní orgán ve své pozici také nepochybil, jelikož striktně vycházel z textu zákona a není v jeho moci zákon vykládat tak, jak to mohl udělat krajský soud.

¹⁰¹ Nález Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn./č. j.: Pl. ÚS 15/16-1: Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za porušení povinností řidiče. In: . 2018.

¹⁰² Rozsudek Krajského soudu v Plzni, ze dne 20. 2. 2023 sp. zn./č. j.: 62 A 1/2023-26. In: . 2023.

5. Zahraniční komparace - Rakousko

Koncept objektivní odpovědnosti provozovatele tak, jak ho známe z českého právního řádu, zde neexistuje, ale to neznamená, že pokud nelze odhalit pachatele přestupku, nebude nikdo potrestán. Odpovědnost provozovatele vozidla nevychází z odpovědnosti za přestupek jako takové. Provozovatel vozidla je povinen na písemnou výzvu správního orgánu do dvou týdnů sdělit jméno a bydliště osoby, která daný přestupek spáchala. Provozovatel v tomto případě je osoba, která je držitelem registračního průkazu k danému silničnímu vozidlu. Jestliže provozovatel vozidla není schopen sdělit totožnost osoby, která vozidlo v inkriminovanou dobu ovládala vozidlo nebo ho zaparkovala na určitém místě, je povinen označit osobu, která je povinna totožnost této osoby správnímu úřadu sdělit. Tyto poskytnuté informace nezabavují správní úřad, který řízení o přestupku vede, povinnosti ověřit tyto údaje, jelikož je možné, že provozovatel označí osobu, která s přestupkem nemá nic společného.¹⁰³ V případech, kdy provozovatel vozidla tuto informaci nesdělí, a tím poruší svoji zákonem stanovenou povinnost, bude mu udělena pokuta až do výše 10 000 eur. Pokud není provozovatel vozidla schopen tuto částku zaplatit, bude mu uložen trest odnětí svobody, a to až na šest týdnů.¹⁰⁴

Toto nesdělení požadovaných informací si může správní orgán vykládat tak, že pachatelem přestupku je přímo provozovatel vozidla. Provozovatel vozidla, pokud údaje o řidiči nesdělí, by měl ve vlastním zájmu co nejpřesněji popsat důvody, díky kterým tyto informace nemůže poskytnout a také doložit, proč právě on není a ani nemohl být řidičem vozidla při spáchání přestupku. Odpovědnost provozovatele vozidla a řidiče, který přestupek spáchal, se nevyklučují.

¹⁰³ Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Kraftfahrgesetz 1967, Fassung vom 05.03.2024. Online.Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384>. [cit. 2024-03-05]. § 103 odst. 2

¹⁰⁴ Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Kraftfahrgesetz 1967, Fassung vom 05.03.2024. Online.Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384>. [cit. 2024-03-05]. § 134 odst. 1

Provozovatel vozidla je trestán pouze za neposkytnutí informací, nikoliv za přestupek samotný a za samotný přestupek má být stále potrestán řidič, který ho svým jednáním spáchal. V rámci této úpravy bude tedy možné, aby byl potrestán jak provozovatel vozidla, tak přestupce. Správní orgán, který vede přestupkové řízení a od provozovatele nedostane požadované informace, bude velmi těžko zjišťovat a následně prokazovat, kdo byl v době spáchání přestupku řidičem vozidla či osobou, která vozidlo zaparkovala na určité místo. Správní orgán je tak postaven do situace, kdy je ve značné důkazní nouzi a zpravidla přestupce nebude vypátrán. V praxi bude většinou potrestán pouze provozovatel vozidla.¹⁰⁵

Jelikož, jak již z výše uvedeného vyplývá, úprava problematiky objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla se v jednotlivých státech liší, ať již ve světě či v rámci Evropské unie. Touto problematikou se v rámci řízení o předběžné otázce zabýval Soudní dvůr Evropské Unie. Okresní soud v Maďarsku požádal v rámci řízení o předběžné otázce Soudní dvůr Evropské Unie o upřesnění, v jakém rozsahu může odmítnout uznat a vykonat rozhodnutí o peněžitém trestu nebo pokutě vydané v jiném členském státě. V tomto řízení bylo také potřeba rozhodnout, jestli neposkytnutí informace provozovatelem vozidla správnímu orgánu, lze zařadit pod „jednání, které porušuje pravidla silničního provozu“. Rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV ze dne 24. února 2005 o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut (dále jen „rámcové rozhodnutí o uplatňování pokut a trestů“) v čl. 5 odst. 1 stanoví, které trestné činy a přestupky jsou podkladem k uznání a výkonu rozhodnutí bez ověření oboustranné trestnosti. Do této kategorie spadá jednání, které porušuje pravidla silničního provozu, včetně porušení pravidel, kterými se řídí doba řízení a odpočinku a pravidel o nebezpečném zboží.¹⁰⁶

Generální advokát ve svém stanovisku žádal, aby bylo dále určeno, v jakém rozsahu může příslušný orgán vykonávajícího státu ověřit žádost o uznání a výkon peněžitého trestu nebo pokuty, má-li za to, že tato žádost zaslaná orgány vydávajícího státu je stížena vadou.

¹⁰⁵ NISSEN, Michael. In BECK, Wolf-Dieter a kol. OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht mit OWi-Verfahren im Ausland. 6. vydání. Heidelberg, München, Landsberg, Frechen, Hamburg: C.F. Müller, 2012

¹⁰⁶ Rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV ze dne 24. února 2005: o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut "konsolidované znění." In: . 2005.

Je zde namítáno, že tento druh přestupku, tedy neposkytnutí informací provozovatelem vozidla, nelze podřadit pod jednání, která porušují pravidla silničního provozu. Sankce byla uložena občance Maďarska, která na žádost rakouských úřadů neposkytla informace o řidiči vozidla, který přestupek spáchal. Na základě toho požadoval příslušný rakouský orgán, aby došlo k uznání a výkonu rozhodnutí o pokutě maďarskými úřady. Nejdůležitější otázkou, kterou se Soudní dvůr Evropské Unie musel zabývat, byla otázka výkladu ustanovení čl. 5 odst. 1 vydávajícím státem. Dojde-li orgán vydávajícího státu k závěru, že jednání spadá do kategorie jednání uvedených v čl. 5 odst. 1, má vykonávací stát prostor pro posouzení, které mu umožňuje odmítnout výkon rozhodnutí či musí k výkonu přistoupit.¹⁰⁷

Soudní dvůr Evropské Unie v tomto případě jednoznačně rozhodnul, že vykonávací stát nemohl odmítnout uznat a vykonat předmětné rozhodnutí. Postačuje zde fakt, že uvedený přestupek nebo trestný čin je vydávajícím státem kvalifikován, jako jednání uvedené v čl. 5 odst. 1 konkrétně v tomto případě, jako jednání, které porušuje pravidla silničního provozu. V takovém případě je vykonávací stát povinen bez dalšího takové rozhodnutí uznat a vykonat. Tento závěr byl podpořen analýzou kontextu tohoto rámcového rozhodnutí.¹⁰⁸

Autor si dovoluje se závěrem soudu nesouhlasit, a to konkrétně se závěrem, že neposkytnutí informace o řidiči provozovatelem vozidla je jednání spadající do kategorie porušení pravidel silničního provozu. Z konstrukce rakouského zákona sice tento přestupek spadá do zákona o provozu na pozemních komunikacích, ale dle názoru autora se daleko více, než o přestupek spadající pod provoz na pozemních komunikacích, jedná o přestupek spočívající v neuposlechnutí výzvy správního orgánu. Na základě tohoto by autor nesubsumoval toto jednání pod ani jeden z přestupků či trestných činů uvedených v čl. 5 odst. 1 rámcového rozhodnutí o uplatňování pokut a trestů.

¹⁰⁷ Stanovisko Soudního dvora ze dne 20. května 2021 Věc C-136/20: Stanovisko generálního advokáta J. Richarda de la Tour přednesené dne 20. května 2021. LU. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Zalaegerszegi Járásbíróság. In: . 2021.

¹⁰⁸ Rozsudek Soudního dvora (první senát) ze dne 6. října 2021, Věc C-136/20: Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 6. října 2021. LU. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Zalaegerszegi Járásbíróság. In: . 2021.

Autor si je vědom problémů, které by takové rozhodnutí způsobilo, jako například úplnou neodpovědnost zahraničních provozovatelů, ale i přesto se domnívá, že by mělo dojít ke změně dikce rakouského zákona, aby tento přešůpek byl spolehlivě podřazen pod jednání porušující pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Z výše uvedeného je zcela evidentní, že rakouská a česká úprava této problematiky je naprosto odlišná. První rozdíl, který můžeme spatřit, je úplně jiná právní konstrukce, která objektivní odpovědnost provozovatele vozidla zakládá. Česká právní úprava zakládá odpovědnost provozovatele až po neúspěšné snaze správního orgánu vypátrat přešůpce, zatímco rakouská právní úprava trestá provozovatele za to, že nesdělil údaje, které po něm správní orgán požadoval. Dle názoru autora je tak provozovatel trestán nikoliv za přešůpek porušující pravidla provozu na pozemních komunikacích či povinnosti řidiče, nýbrž za nesdělení informací požadovaných správním orgánem. Nejedná se tedy o dopravní přešůpek, ale přešůpek směřující proti postupu správního orgánu. Rakouská právní úprava narušuje právo provozovatele vozidla odepřít výpověď. Není překvapením, že úprava využívající tuto právní konstrukci nevyklučuje odpovědnost jak přešůpce, tak provozovatele vozidla. Česká právní úprava striktně stanovuje, že objektivní odpovědnost provozovatele vozidla je až sekundární, přičemž primárním cílem správního orgánu má být potrestání skutečného pachatele přešůpku.

Rakouská úprava nezakládá mnoho sporných momentů, ať už v rámci objektivní odpovědnosti jako takové, tak i v rámci liberace a jejího uplatnění. Provozovatel vozidla dosáhne liberace pouze tím, že sdělí požadované informace o řidiči, který přešůpek spáchal. Správní orgán nemusí provádět dokazování, jelikož jak již bylo popsáno výše, provozovatel vozidla je potrestán za neposkytnutí informací, nikoliv za přešůpek jako takový. Úskalím této úpravy může být právě snaha správního orgánu při dokazování. Správní orgán peněžitý trest vymůže vždy, i když nevyvine dostatečné úsilí k prokázání totožnosti přešůpce, jelikož buď provozovatel vozidla sdělí informace, které povedou k dopadení pachatele přešůpku nebo správní orgán udělí pokutu provozovateli za to, že informace nesdělil.

Tento postup by mohl vést k převážnému trestání provozovatelů, kteří nebudou moci či nebudou chtít sdělit informace, které by vedly ke ztotožnění osoby přestupce. V hypotetickém příkladu by tento postup mohl být likvidační například pro autopůjčovnu, kdy provozovatel sice sdělí informace o údajném řidiči, ale ten prokáže, že neřídil a neposkytne informace o osobě, která skutečně řídila. Tímto mohl řidič sice porušit svoji soukromoprávní povinnost vyplývající ze smlouvy, ale to na veřejnoprávní povinnost prokázat přestupek, nebude mít vliv. Tyto případy by vyžadovaly hlubší šetření správních orgánů, které ale nemusí přijít, jelikož pokuta bude zaplácena vždy.

Dalším diametrálním rozdílem je výše pokuty. V obou případech bude maximální výše pokuty 10 000, ale v případě české právní úpravy se bude jednat o částku uvedenou v českých korunách, zatímco v rakouské úpravě o eura. Tento rozdíl může být způsoben jak rozdílnou výší průměrného příjmu, tak faktem, že Rakousko má v udělování vyšších sankcí určitou tradici.

Dle názoru autora nelze jednoznačně určit, která právní úprava by byla obecně lepší. Rakouská úprava bude mít za následek rychlejší průběh správního řízení, které bude i díky malému dokazování i hospodárnější, ale výměnou za omezení některých práv provozovatele vozidla. Česká právní úprava bude sice přinášet více sporných situací a správní řízení bude nákladnější a delší, ale práva provozovatele zůstanou zachována. Autor se přiklání k úpravě české, která vede primárně k potrestání skutečného pachatele přestupku, což pokládá za hlavní účel přestupkového řízení.

6. Obcházení objektivní odpovědnosti

I přes zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, která směřuje právě k tomu, aby přestupek nezůstal nepotrestán, pokoušejí se někteří provozovatelé i tuto odpovědnost obejít a vyhnout se tak potrestání. Tímto obcházením je myšleno vyhnout se odpovědnosti jinak, než to zákonodárce zamýšlel. Zákonodárce ponechal provozovateli možnosti, jak se z odpovědnosti vyvinit, jak již bylo popsáno výše, ale někteří provozovatelé se odpovědnosti snaží vyhnout i jinými způsoby, které stojí na hraně zákona či přímo za ní. V kapitole č. 3. 3. již byly některé zdržovací taktiky provozovatelů popsány, ale jedná se pouze o taktiky, které lze využívat v již zahájeném přestupkovém řízení. Cílem těchto obstrukčních taktik je natahování správního řízení s cílem dosáhnout promlčení daného přestupku. Obstrukce jsou jedním z pokusů o obcházení objektivní odpovědnosti.

Jednou z nejznámějších firem, která se specializovala na obcházení odpovědnosti jak řidiče, tak provozovatele, byla Motoristická vzájemná pojišťovna. Toto družstvo svým klientům za paušální poplatek slibovalo, že za ně vyřeší veškeré dopravní přestupky v rámci tzv. „pojištění na pokuty“. Motoristická vzájemná pojišťovna vznikla již dne 8. října 2013 a fungovala až do 29. 11. 2023, kdy nabyl právní moci rozsudek Městského soudu v Praze, z téhož dne, sp. zn. 5 To 251/2023, kterým bylo družstvo Motoristická vzájemná pojišťovna zrušeno s likvidací.¹⁰⁹ Tato pojišťovna byla známá využíváním veškerých metod, které mohly vést k dosažení jimi stanoveného cíle. Mimo již popsaných obstrukčních taktik používali například taktiku, kdy je podáno blanketní odvolání či učinění podání, které je účelově nepodepsané. Jednou z až kuriózních taktik, která byla soudem popsána, je namítnutí chybění určitého podání ve spise a následná se snaha prokázat tuto absenci za pomoci print screenu obrazovky počítače.

¹⁰⁹ Veřejný rejstřík a Sbirka listin. Online. Or.justice.cz. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=720260&typ=PLATNY>. [cit. 2024-03-21].

Stěžovatel se na základě této námitky argumentoval tím, že správní orgán na toto podání nereagoval a rozhodnutí je tak nesprávné. Nejvyšší správní soud následně vytkl krajskému soudu, že se v rozhodnutí s touto námitkou nevypořádal a označil to za vadu řízení, která však neměla vliv na zákonnost řízení ve věci samé.¹¹⁰ Na základě těchto skutečností, ve svém rozsudku Nejvyšší správní soud konstatoval, že uzavření „smlouvy o pojištění proti pokutám“ lze považovat za přitěžující okolnost. Dále konstatoval, že v těchto případech se dá mluvit o zneužití práva, jelikož možnost zneužití práva se vztahuje jak k právu hmotnému, tak i k právu procesnímu.¹¹¹

Nejvýznamnější osoba, která je s fungováním této pojišťovny a jí podobným firmám spojena, je Petr Kocourek, který byl nakonec odsouzen za neoprávněné podnikání. V rámci firem, ve kterých právě Petr Kocourek figuroval, docházelo také k vinklaření neboli pokoutnictví. Právní služby byly poskytovány osobami, které neměly dostatečné právní vzdělání, přesto právní služby za úplatu poskytovaly. Není divu, že ve stále fungující firmě, která nabízí služby v podobě obcházení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, figuroval nebo stále figuruje Petr Kocourek. Ve firmě Virtuální provozovatel, z. s. působil jako předseda správní rady a to od 16. března 2020, kdy došlo k založení firmy, až do 6. října 2022.¹¹²

Tato firma se následně přejmenovala na VP RIP, z. s. a předsedou správní rady se stal pan Zdeněk Šimon. Jak již z názvu firmy vyplývá, firma figuruje jako provozovatel namísto skutečného provozovatele. Klient této firmy zaplatí paušální roční poplatek a nechá zapsat tuto firmu jako provozovatele vozidla. Tento zápis splňuje veškeré zákonné náležitosti a je právně zcela v pořádku. Klient firmy, který je skutečným provozovatelem vozidla, spáchá přestupek provozovatele vozidla spočívající například v podobě špatného parkování, ale díky tomu, že již není provozovatelem vozidla, nemůže být za přestupek odpovědný.

¹¹⁰ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 11. 2019, sp. zn./č. j.: 1 As 39/2019-29: Pojištění proti pokutám. Absence podání ve správním spise. Důkaz print screenem obrazovky. In: . 2019.

¹¹¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 8. 2018, sp. zn./č. j.: 6 As 125/2018-32: Zneužití práva. Pojištění proti pokutám. In: . 2018.

¹¹² Veřejný rejstřík a Sbirka listin. Online. Or.justice.cz. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=1081312&typ=UPLNY>. [cit. 2024-03-21].

Přestupkové řízení je vedeno proti novému fiktivnímu provozovateli, tedy firmě VP RIP, z. s. Model podnikání této firmy je prostý a její zisk je závislý na dvou skutečnostech. První skutečností je důvěra v to, že klienti této firmy spáchají minimum přestupků a roční paušál bude vyšší než výše pokut, které za klienta bude muset firma uhradit. Druhou skutečností je snaha zvrátit výsledek přestupkového řízení a vyhnout se tak potrestání nebo v rámci společného řízení minimalizovat náklady a díky tomu stále profitovat. Tento postup sice není ze strany provozovatele nijak protiprávní, ale jde přímo proti záměru zákonodárce.¹¹³

Pokud by autor práce chtěl obejít objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, navrhoval by následující postup. První možností je zapsat jako provozovatele vozidla jinou fyzickou osobu, která tak bude za tyto přestupky odpovědná. Proti této fyzické osobě následně budou vedena přestupková řízení v rámci přestupků provozovatele vozidla. Tento postup je velmi amorální, jelikož fyzická osoba by musela tyto pokuty zaplatit, a pokud by tak neučinila, byla by na ni postupně uvalena exekuce a díky tomu by bylo nutné využít „bílého koně“, tedy osobu, která se pod nátlakem či za úplatu nechá zapsat jako provozovatel vozidla. Tento „bílý kůň“ bude sloužit jako nárazník mezi skutečným provozovatelem vozidla a správním orgánem. Tento postup by byl pravděpodobně velmi účinný, ale stejně tak velmi nemorální. Využití „bílého koně“ není nutností, ale autor si nedovede představit osobu, která by dobrovolně platila pokuty za někoho jiného.

Druhým způsobem, který je méně nemorální, je založení společnosti s ručením omezením a následně ji nechat zapsat jako provozovatele vozidla. Skutečný provozovatel uzavře se společností s ručením omezením smlouvu o pronájmu vozidla, kterou bude dokládat skutečnost, že tato společnost je reálným provozovatelem vozidla. Jediným účelem této společnosti bude pokrýt co nejvíce přestupků spáchaných skutečným provozovatelem, než na ni bude uvalena exekuce. Tato firma nebude mít žádný majetek a v ideálním případě v ní nebude reálný provozovatel nijak figurovat. Až firma vyčerpá svůj potenciál, bude na ni vyhlášena exekuce a následně spadne do insolvence.

¹¹³ Virtuální Provozovatel. Online. Dostupné z: <https://virtualniprovozovatel.cz/>. [cit. 2024-03-22].

Správní orgán se v insolvenčním řízení sice jako věřitel přihlásí, ale jelikož firma nemá žádný majetek, dluhy nezaplatí a správnímu orgánu se tak nepovede pokuty vymoci. Firma bude zrušena s likvidací bez právního nástupce a následně zanikne.

Díky těmto krokům se skutečný provozovatel vyhne jakékoliv odpovědnosti za tyto přestupky. Jelikož nejčastěji je provozovatel a vlastník vozidla stejná osoba, nemusí se provozovatel, který je zároveň i vlastník vozidla obávat, že domnělý provozovatel bude moci s vozidlem jakkoliv nakládat. Vlastník vozidla může dále s vozidlem nakládat, jezdit, prodat jej či změnit provozovatele. Zákonodárce při tvorbě této úpravy směřoval k potrestání skutečného provozovatele, který může jednání přestupců ovlivnit, a tyto způsoby obcházení jdou přímo proti jeho záměru. Právní úprava ovšem nemůže pokrýt všechny situace, neboť nelze spravedlivě odlišit, kdy se skutečně jedná o nového reálného provozovatele a kdy se jedná pouze za provozovatele domnělého.

Závěr

Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla je jedním z nejzajímavějších právních institutů, který byl v posledních letech implementován do českého právního řádu. Vyplnila se tím tak mezera, která v rámci přestupků v dopravě vznikala. Díky zavedení tohoto institutu došlo k nárůstu potrestaných přestupků, čehož chtěl zákonodárce dosáhnout. Diplomová práce si kládla za cíl rozebrat a přiblížit tuto problematiku jak odborné, tak laické veřejnosti. Provozovatel vozidla, který se v problematice objektivní odpovědnosti neorientoval, získá po přečtení této práce přehled o možných problémech a jejich řešeních, která jsou s tímto institutem spojena. Jsou mu také objasněny veškeré základní pojmy, které jsou potřebné k úplnému pochopení a porozumění objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Elementární znalost těchto pojmů je stěžejní pro každého provozovatele vozidla.

Dále je zde nastíněn postup správních orgánů v přestupovém řízení, jež bude proti provozovateli vozidla vedené. Díky těmto informacím se provozovatel vozidla, který je nadán těmito znalostmi, může na průběh přestupkového řízení připravit. Z práce si provozovatel vozidla může také odnést obstrukční taktiky, které může provozovatel využít, i když to jde přímo proti záměru zákonodárce, ale jedná se o legitimní taktiky provozovatelů.

Provozovatel vozidla může, dle názoru autora nejvíce získat ze 4. kapitoly, díky které pochopí, jaké jsou podmínky liberace, a jak ji správně využít. Tyto informace jsou pro provozovatele vozidla stěžejní, jelikož jsou tyto důvody jediným možným zákonným důvodem, jak se z objektivní odpovědnosti provozovatele vyvinut. Uvedená judikatura mu umožní získat aktuální náhled na věc z pohledu soudů. Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 20. 2. 2023 sp. zn.: 62 A 1/2023 může provozovateli velmi pomoci, jelikož liberační důvody rozšiřuje. Tento rozsudek tak může provozovateli pomoci vyvinut se z objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla.

V následující kapitole se dozvěděl, jak bude probíhat přestupkové řízení v rámci objektivní odpovědnosti provozovatel vozidla v sousedním Rakousku. Tyto informace mu mohou pomoci se vyhnout velmi vysoké pokutě, která v Rakousku hrozí. Poslední kapitola dává provozovateli vhled do některých praktik, které byly či jsou směřovány k obcházení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Některé tyto taktiky již soud odhalil a neměly by být již provozovateli využívány.

Díky těmto informacím se autor domnívá, že práce své vytyčené cíle splnila. Jedná se o ucelený pohled na celou problematiku, kterou po přečtení práce pochopí i laická veřejnost. Jelikož provozovatelé vozidel jsou velmi široká skupina, je na místě, aby co nejvíce osob patřících do této skupiny tuto problematiku dobře znaly a pochopily.

Seznam použitých zdrojů

Literatura

VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4

GRYGAR, Tomáš. Zproštění odpovědnosti právnické osoby za přestupek. Bulletin advokacie. 2019, (11), 53-56. ISSN 1210-6348.

BRÁZDA, Jan. Základy odpovědnosti v přestupkovém zákoně: praktická příručka. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. Pro praxi. ISBN 978-80-7380-664-4.

MATES, Pavel. Liberace v odpovědnosti za přestupky. AUC IURIDICA. 2020, (2), 159-165. ISSN 0323-0619.

LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. Objektivní odpovědnost v českém deliktním právu. 1. Beckova edice právní instituty. V Praze: C.H. Beck, 2021. ISBN 978-80-7400-841-2.

KOČÍ, Roman. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: s poznámkami a vzory rozhodnutí a jiných správních aktů: podle právního stavu k 1.7.2017. Glosátor. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-207-3.

MATES, Pavel. Přestupek provozovatele motorového vozidla. Bulletin advokacie. 2018, roč. 2018, č. 7-8, s. 24-27. ISSN 1210-6348.

KOŘÍNEK, Štěpán. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za dodržování povinností řidiče a pravidel silničního provozu - materiální báze a aplikační úskalí. Správní právo. 2022, roč. 2022, č. 55, s. 423-441. ISSN 0139-6005.

SKULOVÁ, Soňa; HEJČ, David; POTĚŠIL, Lukáš; SCHEUER, Jan a IBRMAJEROVÁ, Klára. Obstrukce v řízení o dopravních přestupcích. Právní rozhledy. 2019, roč. 2019, č. 11, s. s. 393-397. ISSN 1210-6410.

POTĚŠIL, Lukáš a HEJČ, David. Oblasti obstrukcí (nejen) v řízení o dopravních přestupcích. Právní rozhledy. 2020, roč. 2020, č. 1, s. s. 17-19. ISSN 1210-6410.

VALC, Jakub. Právní odpovědnost provozovatele vozidla za přestupky spáchané neznámým řidičem. Právní rozhledy. 2022, č. 20, s. s. 687-696. ISSN 1210-6410.

NISSEN, Michael. In BECK, Wolf-Dieter a kol. OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht mit OWi-Verfahren im Ausland. 6. vydání. Heidelberg, München, Landsberg, Frechen, Hamburg: C.F. Müller, 2012

Právní předpisy

Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: . 2005

Zákon č. 500/2004 Sb.,: správní řád. In: . 2004

Zákon č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ze dne 6. září 2011. In: . 2011.

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: . 2016.

Zákon č. 361/2000 Sb.,: o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: . 2000.

Zákon č. 56/2001 Sb.: o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: . 2001.

Zákon č. 89/2012 Sb., ze dne 3. února 2012: občanský zákoník. In: . 2012.

Zákon č. 239/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: 2013

Zákon č. 432/2022: kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: . 2022.

Vyhláška č. 294/2015 Sb.: Ministerstva dopravy ze dne 27. října 2015, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: . 2015.

Vyhláška Ministerstva dopravy ze dne 19. prosince 2014 č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel. In: . 2014.

Judikatura

Rozsudek Nejvyššího správního soudu, ze dne 22. 4. 2004 sp. zn./č. j.: 2 As 3/2004-70: Správní trestání: odpovědnost za přestupek. In: . 2004.

Rozsudek Nejvyššího soudu, ze dne 25. 4. 2002 sp. zn./č. j.: 25 Cdo 972/2000: Provoz zvlášť nebezpečný a náhrada škody. In: . 2002.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu, ze dne 21. 10. 2021 sp. zn./č. j.: 2 As 352/2020-55: Liberační důvod u přestupku. In: . 2021.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu, ze dne 6. 12. 2019 sp. zn./č. j.: 5 Afs 186/2019-26: Odpovědnost za správní delikt s možností liberace. In: . 2021.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne ze dne 23. 7. 2019, sp. zn./č. j.: 1 As 318/2018-41: Správní trestání: odpovědnost provozovatele vozidla za správní delikt. In: . 2019.

Nález Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn./č. j.: Pl. ÚS 15/16-1: Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za porušení povinností řidiče. In: . 2018.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 6. 2016, sp. zn./č. j.: 6 As 73/2016-40: K souladu odpovědnosti provozovatele vozidla s ústavním pořádkem. In: . 2016.

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 29. 9. 2016, sp. zn./č. j.: 31 A 3/2015-37. In: . 2016.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 10. 2015, sp. zn./č. j.: 8 As 110/2015-46: Podmínka učinění kroků k zjištění řidiče vozidla k odpovědnosti provozovatele vozidla. In: . 2015.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 1. 2020, sp. zn./č. j.: 9 As 260/2018-21. In: . 2020.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 2. 2018, sp. zn./č. j.: 1 As 222/2017-45. In: . 2018.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 6. 2020, sp. zn./č. j.: 4 As 104/2020-38. In: . 2020.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 10. 2017, sp. zn./č. j.: 9 As 31/2017-28: Doručování na konkrétní elektronickou adresu. In: . 2017.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 10. 2017, sp. zn./č. j.: 8 As 146/2016-29: Správní delikt provozovatele vozidla. Obstrukce. In: . 2017.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 5. 2021, sp. zn./č. j.: 6 As 49/2021-20: Přestupek provozovatele vozidla. Určení totožnosti přestupce. Označení řidiče provozovatelem vozidla. Provedení nezbytných kroků. Procesní obstrukce. Doručení jediné výzvy k podání vysvětlení. Zastupování společnosti s ručením omezeným ve správním soudnictví. Jednatel. In: . 2021.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 3. 2017, sp. zn./č. j.: 6 As 5/2017-22: Doručování do datové schránky. In: . 2017.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 11. 2021, sp. zn./č. j.: 5 As 141/2019-22: Správní delikt provozovatele vozidla. Nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. Povinnost sdělit správnímu orgánu údaje o pachateli přestupku. Označení osoby pobývajícím v zahraničí. Nemožnost ověřit adresu v evidenci. Znalost data narození přestupce. In: . 2021.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 5. 2020, sp. zn./č. j.: 2 As 293/2018-25: Přestupky. In: . 2020.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 8. 2016, sp. zn./č. j.: 4 As 123/2016-24: Obstrukce v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla. In: . 2016.

Rozsudek Soudního dvora (první senát) ze dne 6. října 2021, Věc C-136/20: Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 6. října 2021. LU. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Zalaegerszegi Járásbíróság. In: . 2021.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 11. 2019, sp. zn./č. j.: 1 As 39/2019-29: Pojištění proti pokutám. Absence podání ve správním spise. Důkaz print screenem obrazovky. In: . 2019.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 10. 2018, sp. zn./č. j.: 4 As 278/2018-92: Uplatnění liberace podle zákona o potravinách. In: . 2018.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu, ze dne 13. 10. 2010, sp. zn./č. j.: 1 As 51/2010-214: Správní řízení: rozsah poučovací povinnosti správního orgánu. In: . 2010.

Internetové zdroje

ŠERÁ, Michaela. K poslední novele zákona o silničním provozu aneb konec tzv. výmluv na osobu blízkou. Online. 2012. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/k-posledni-novele-zakona-o-silnicnim-provozu-aneb-konec-tzv-vymluv-na-osobu-blizkou-85197.html?mail>. [cit. 2023-12-03].

ADAMEC, Martin. Změna vlastníka motorového vozidla? Od letošního roku značně komplikovaný proces. Online. 2015. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/spravni-pravo/zmena-vlastnika-motoroveho-vozidla-od-letosniho-roku-znacne-komplikovany-proces>. [cit. 2023-12-21].

KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. Online. Komentátor. Praha: Leges, 2008-. ISBN 978-80-7502-292-9. Dostupné z: https://next.codexis.cz/legislativa/CR5462_2024_01_01?vyraz=&souvisejici=CR5462&dokumentVyraz=&souvisejiciCast=paragraf125f&pravyPanel=komentar&typSouvislosti=ALL&datovyZdroj=komentare&jenNejnovejsi=true&souvisejiciTema=&limit=10&idKomentare=LIBERIS154647&hash=paragraf125f#paragraf125f. [cit. 2024-01-06].

Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Kraftfahrzeuggesetz 1967, Fassung vom 05.03.2024. Online. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384>. [cit. 2024-03-05].

Veřejný rejstřík a Sběrka listin. Online. Or.justice.cz. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=720260&typ=PLATNY>. [cit. 2024-03-21].

Veřejný rejstřík a Sběrka listin. Online. Or.justice.cz. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=1081312&typ=UPLNY>. [cit. 2024-03-21].

Virtuální Provozovatel. Online. Dostupné z: <https://virtualniprovozovatel.cz/>. [cit. 2024-03-22].

Další

Důvodová zpráva: k návrhu zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (vydán pod č. 361/2000 Sb. v částce 98/2000 Sb. dne 19.10.2000). In: . 1999.

Stanovisko Ministerstva dopravy: ze dne 29. 5. 2013, č. j.: 102/2013-160-OST/4. In: . 2013.

Stanovisko Ministerstva dopravy: ze dne 4. 2. 2016, č. j.: 22/2016-160-OST/7. In: . 2016

Stanovisko Ministerstva dopravy: ze dne 9. 3. 2016, č. j.: 44/2016-160-OST/1. In: . 2016.

Ministerstvo dopravy, Komplexní metodické stanovisko k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla dle ust. § 125f a násl. zákona č. 361/2000 Sb.: ze dne 8. 2. 2017, č. j.: 25/2017-160-OST. In: . 2017.

Rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV ze dne 24. února 2005: o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut "konsolidované znění." In: . 2005.

Stanovisko Soudního dvora ze dne 20. května 2021 Věc C-136/20: Stanovisko generálního advokáta J. Richarda de la Tour přednesené dne 20. května 2021. LU. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Zalaegerszegi Járásbíróság. In: . 2021.

Resumé

This thesis focuses on the legal institutes related to the strict liability of the vehicle operator, which is associated with the offences of vehicle operators. The thesis defines the history, systematics and purpose of the objective liability of the vehicle operator. It also defines the fundamental concepts that are associated with this legal institute and are central to its understanding. The thesis discusses the application problems that affect this institute and the procedure of the administrative authorities conducting the offence proceedings. It also describes the obstructive tactics used by operators in these proceedings.

At the heart of the work is the issue of liberation, which is central to this legal institute for operators. The operator will learn under what conditions liberation can be used and what are the conditions for its successful application. The vehicle operator bears the burden of proof and this information is the most important in the context of the infringement proceedings against him. In the following, the Czech legislation is analysed and compared with the Austrian legislation, which are similar and yet different. Last but not least, some of the methods used to circumvent the objective liability of the vehicle operator are analysed.