

**KOMPLEXNÍ METODICKÉ STANOVISKO
K OBJEKTIVNÍ ODPOVĚDNOSTI PROVOZOVATELE VOZIDLA
DLE UST. § 125f A NÁSL. ZÁKONA Č. 361/2000 Sb.**

Zákonem č. 297/2011 Sb. ze dne 6. září 2011, se změnil mimo jiné i zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoSP“), kterým byla založena nová skutková podstata správního deliktu, z něhož lze za splnění zákonných podmínek shledat odpovědným provozovatele vozidla bez ohledu na osobu řidiče.

Od uvedené skutečnosti uplynula již značná doba, kdy praxe ukázala mnohé nesrovnalosti či problémy v procesních postupech správních orgánů při posuzování nejen protiprávního jednání v silničním provozu, nýbrž i v samotném správním řízení při jednotlivých procesních úkonech. Z toho důvodu Ministerstvo dopravy vydává komplexní metodické stanovisko v dané problematice, které si klade za cíl poskytnout správním orgánům obecný základ pro řešení níže nastíněných situací, přičemž nelze postihnout veškeré situace, jež se v konkrétních případech vyskytnou. Současně reflektuje i judikaturu spadající do dané problematiky, neboť jen soudy jsou oprávněny vykládat právní předpisy.

Ministerstvo dopravy zároveň vyjadřuje poděkování všem pracovníkům správních orgánů, jakož i zástupcům Policie České republiky, kteří se svými odbornými názory podíleli na přípravě této metodiky.

1. PROCESNÍ POSTUP SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ

1.1. Místní příslušnost správního orgánu

Místně příslušným správním orgánem k projednání správního deliktu provozovatele vozidla je obecní úřad obce s rozšířenou působností **podle místní příslušnosti k řízení o projednávaném přestupku** (viz ustanovení § 125e odst. 4 ve spojení s ust. § 124 odst. 5 písm. j) ZoSP). Totéž platí i pro místní příslušnost k učinění výzvy k uhrazení určené částky.

1.2. Postup před zahájením řízení o správním deliktu provozovatele vozidla

Správního deliktu dle ust. § 125f odst. 1 ZoSP se dopustí právnická nebo fyzická osoba tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s ust. § 10 odst. 3 ZoSP nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Před tím, než však správní orgán zahájí a dále povede správní řízení, je nutné po zjištění či oznámení přestupku (viz § 125h ZoSP) správním orgánem vyzvat provozovatele vozidla (**vlastník nebo jiná osoba, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel nebo obdobné evidenci jiného státu**), s nímž došlo ke spáchání přestupku, k uhrazení určené částky, za těchto podmínek:

- porušení pravidel bylo **zjištěno prostřednictvím** automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy (dále jen „ATP“) nebo se jedná o **neoprávněné zastavení nebo stání**,
- toto jednání **vykazuje znaky přestupku** podle ZoSP,
- přitom **nedošlo k dopravní nehodě**,
- **totožnost řidiče není známa** nebo není zřejmá z podkladů pro zahájení řízení o přestupku, a
- porušení pravidel **je možné projednat uložením blokové pokuty**.

Výzva provozovateli vozidla musí obsahovat popis skutku s označením místa a času jeho spáchání, označení přestupku, jehož znaky skutek vykazuje, výši určené částky, datum splatnosti určené částky a další úkony nezbytné pro provedení platby. Současně musí výzva obsahovat poučení o tom, že provozovatel vozidla je oprávněn v určené lhůtě 15 dnů od jejího doručení sdělit údaje o totožnosti řidiče (s tím, že jím zasláné sdělení se považuje za podání vysvětlení), že pokud provozovatel neuhradí určenou částku nejpozději v den splatnosti, pokračuje správní orgán v šetření přestupku, a že v případě pozdní úhrady určené částky bude

tato částka obratem vrácena a opět se bude pokračovat v šetření přestupku. Dále musí výzva obsahovat poučení o platbě určené částky – způsob úhrady, lhůta, fakt, že rozhodným okamžikem pro dodržení lhůty k zaplacení je den připsání částky na účet nebo den jejího složení na pokladně správního orgánu.

Určená částka se stanoví ve stejné **výši jako pokuta, již je možno uložit v blokovém řízení**. Při stanovení její výše správní orgán vždy přihlédne k závažnosti porušení povinnosti řidiče nebo pravidel silničního provozu, zváží okolnosti stanovené v ust. § 12 odst. 1 a 2 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**ZoPř**“), i skutečnost, že účelem takového postupu je vést „řízení“ co nejjednodušším a rychlým způsobem. Současně se doporučuje její výši stanovit **v ¼ až ½ zákonného rozpětí**.

Je-li určená částka nejpozději v den splatnosti uhrazena, správní orgán věc dle ust. 125h odst. 5 ZoSP odloží¹. Věcí, která se v tomto případě odloží, je přestupek neznámého pachatele, přičemž ZoSP jen stanoví další důvod pro odložení oznámeného přestupku oproti obecné úpravě v ust. § 66 ZoPř. Odložení pak probíhá formou usnesení poznamenaným do spisu dle ust. § 66 odst. 4 ZoPř.

Není-li určená částka uhrazena, je uhrazena po splatnosti (a vrácena provozovateli vozidla zpět), **či provozovatel vozidla sdělí totožnost řidiče, správní orgán pokračuje v šetření přestupku**.

Následně správní orgán buď povede řízení o přestupku (za podmínky, že byl zjištěn pachatel přestupku, tj. řidič), nebo povede řízení o správním deliktu provozovatele vozidla dle ust. § 125f ZoSP.

(Výše nastíněný postup však neplatí, pokud přestupek, jehož znaky porušení pravidel silničního provozu vykazuje, nelze vyřešit v blokovém řízení, typicky například překročení nejvyšší dovolené rychlosti ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 ZoSP.)

1.3.Zahájení řízení o správním deliktu provozovatele vozidla

Aby bylo možné zahájit a vést správní řízení, je nutné splnit několik zákonem stanovených procesních podmínek:

- **obecní úřad obce s rozšířenou působností, tj. správní orgán I. stupně, je povinen učinit nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku a**

¹ Podle ust. § 33 odst. 4 daňového řádu platí, že připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. S tím je nutné počítat. Podle ust. § 166 daňového řádu se za den platby považuje den, kdy byla částka připsána na účet správce daně.

- nezahájí řízení o přestupku (vůči řidiči) a **věc odloží** podle ust. § 66 odst. 3 písm. g) ZoPř, neboť nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě,
- nebo **řízení o přestupku zastaví** podle ust. § 76 odst. 1 písm. c) ZoPř, protože obviněnému z přestupku (řidiči) nebylo spáchání skutku prokázáno.

K prokázání skutečnosti, že správní orgán I. stupně učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku (řidiče), se již několikrát vyjádřil i NSS. Z toho důvodu je nutné postupovat v intencích daného právního názoru: *„Šlo by proti smyslu úpravy správního deliktu provozovatele vozidla, vyžadovat po správních orgánech rozsáhlé kroky směřující k určení totožnosti přestupce, nemají-li pro takové zjištění potřebné indicie a případné označení řidiče provozovatelem vozidla podle § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu zjevně nevede, resp. nemůže vést k nalezení a usvědčení pachatele přestupku. Budou-li mít správní orgány (...) reálnou příležitost zjistit přestupce, musí se o to pokusit. ... Naopak pokud provozovatel vozidla k výzvě správního orgánu označí za řidiče osobu, která odepře podání vysvětlení z důvodu podle § 60 odst. 1 věty za středníkem zákona o přestupcích (...), nebo dochází-li k řetězení označených osob (...), je podmínka učinění nezbytných kroků ve smyslu § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu naplněna a správní orgán po odložení či zastavení řízení o přestupku projedná správní delikt,“* (viz rozsudek NSS č.j.: 8 As 110/2015-46). Z uvedeného zcela jasně vyplývá, že pokud **provozovatel vozidla označí** správnímu orgánu I. stupně konkrétní **osobu údajného řidiče** (ve smyslu ust. § 125f odst. 2 ZoSP), je nutné, aby se tímto vysvětlením (kdy sdělení provozovatele vozidla je považováno za podání vysvětlení) správní orgán I. stupně zabýval, tj. **vyzval tuto osobu k podání vysvětlení, případně** (většinou za podpory jiných podkladů, např. úřední záznam policie) **s takovou osobou zahájil řízení o přestupku**. Toto platí i v případě, že označená osoba žije v zahraničí. Nicméně pokud je správnímu orgánu z úřední činnosti známo, že se jedná o obstrukce ze strany provozovatele vozidla, resp. jeho zmocněnce, lze se takovým podáním vysvětlení nezabývat, což je následně nutné řádně zdůvodnit (již v odložení věci a v rozhodnutí o správním deliktu). Obdobně to platí i u tzv. zesnulých osob (viz např. rozsudek NSS č.j.: 4 As 123/2016 – 24). Zároveň je Ministerstvo dopravy toho názoru, že **pokud je provozovatelem vozidla dle registru silničních vozidel právnická osoba, jež označí jinou právnickou osobu jako „reálného“ provozovatele vozidla** (což zpravidla podloží i smlouvou), je nutné ji zkontaktovat a **požadovat** po takto označené právnické osobě **vysvětlení za účelem zjištění řidiče** (např. autopůjčovny). **Další řetězení osob je vyloučené**, a pokud správní orgán I. stupně ani

takto řidiče nezjistí, vrací se zpět k provozovateli vozidla evidovanému v registru silničních vozidel. Ministerstvo dopravy doplňuje, že **pokud provozovatel vozidla nereaguje na výzvu k uhrazení určené částky, v níž je zároveň vyzván ke sdělení totožnosti řidiče, tj. k podání vysvětlení, tento postup dle současné judikatury postačuje** – viz rozsudek NSS č.j.: 2 As 26/2016-45 („v projednávaném případě je třeba uvést, že stěžovatelka byla k podání vysvětlení vyzvána (v souladu s § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu) právě již výzvou k úhradě podle § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu ze dne 7. 5. 2014. Na tuto výzvu však nereagovala, resp. nesdělila údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku. Požadovat pokračování za takového stavu po správním orgánu, aby provozovatele vozidla znovu a opakovaně vyzýval k podání vysvětlení, jak dovozuje v kasační stížnosti stěžovatelka, popř. aby činil další rozsáhlé kroky, by bylo proti smyslu dotčené právní úpravy.“)

V případě, že správní orgán zjistí řidiče vozidla, zahájí a vede řízení o přestupku, přičemž pokud se obviněnému spáchání skutku neprokáže, řízení o přestupku zastaví (viz výše) a zahájí řízení o správním deliktu provozovatele vozidla (lze i příkazem o uložení pokuty).

V případě, že správní orgán řidiče nezjistí, věc přestupku odloží a zahájí řízení o správním deliktu provozovatele vozidla.

Dle ust. § 125g odst. 1 ZoSP platí, že **pokud je zahájeno řízení o správním deliktu, nelze již zahájit řízení o přestupku pro stejné porušení povinností řidiče nebo pravidel silničního provozu.** Z toho vyplývá, že pokud bylo již vedeno správní řízení, bez ohledu na jeho výsledek, je nutné postupovat v souladu s obecnou zásadou *res iudicata* (překážka věci pravomocně rozhodnuté), nelze tedy po zastavení správního řízení například z toho důvodu, že správní orgán nepostupoval v prvotní fázi řádně (například neprovedl nezbytné šetření za účelem zjištění pachatele přestupku), věc opětovně posuzovat, případně zahájit řízení o přestupku. Apelujeme tedy na správní orgány I. stupně, aby šetření osoby pachatele bylo vždy dostačující v intencích dopadající judikatury, protože jakékoli pochybení již po zahájení řízení o správním deliktu provozovatele vozidla nelze zhojit. **Výjimku z tohoto pravidla tvoří situace, kdy se provozovatel vozidla zproští odpovědnosti za správní delikt dle ust. § 125f odst. 5 ZoSP.**

1.4.Vedení řízení o správním deliktu provozovatele vozidla

V samotném správním řízení dále správní orgán postupuje v souladu se správním řádem, kdy **sdělení totožnosti řidiče je již v této fázi pro věc irelevantní (viz ust. § 125g odst. 1 ZoSP).**

Rozpor, zda vést ústní jednání ve správním řízení či nikoli, již odstranil NSS například v rozsudku č.j.: 9 As 139/2015-30, cit.: „...*správní řízení je obecně ovládáno zásadou písemnosti. Tento závěr nevyplývá z § 49 odst. 1 správního řádu, ale z § 15 odst. 1 správního řádu. Správní řád v případech, kdy nevyžaduje obligatorní konání ústního jednání, ponechává správním orgánům prostor k úvaze, zda je ústní jednání nezbytné ke splnění účelu řízení a k uplatnění práv účastníků řízení. Prostor pro takovou úvahu však není dán při dokazování, neboť požadavek, aby při dokazování byla účastníkům řízení přítomnost umožněna, vyplývá dle soudu přímo z § 51 odst. 2 správního řádu.*“ Nicméně je vhodné upozornit i na rozsudek NSS č.j.: 6 As 73/2016-40, cit.: „*Stěžovatelce lze zčásti přisvědčit v tom, že magistrát pochybil, když ve věci prováděl dokazování listinami mimo ústní jednání, aniž by ji o tom předem vyrozuměl a aniž by o tom pořídil protokol. ... Ve správním soudnictví je nicméně vždy nutno posoudit, zda zjištěná procesní vada mohla mít vliv na zákonnost výsledného rozhodnutí (...). V tomto případě Nejvyšší správní soud takový vliv neshledal a ani z tvrzení stěžovatelky žádný možný vliv uvedené procesní vady na zákonnost výsledného rozhodnutí nevyplývá. Stěžovatelka měla možnost se s veškerými důkazními prostředky shromážděnými ve spise seznámit a vyjádřit se k nim na základě výzvy magistrátu ze dne 6. listopadu 2014, avšak neučinila tak.*“ Z uvedeného je zřejmé, že **správní orgán není povinen vést ve správním řízení ústní jednání, avšak je povinen provést dokazování a učinit o něm protokol, přičemž by účastník řízení měl být o této skutečnosti předem vyrozuměn.**

1.5.Ukládání sankce za správní delikt provozovatele vozidla

Při vydání rozhodnutí, resp. určení výše uložené pokuty, která se použije v rozmezí pokuty pro přešůpek, jehož znaky porušení pravidel silničního provozu vykazuje, a která nesmí převýšit 10 000,- Kč, správní orgán přihlédne k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl správní delikt spáchán (viz ust. § 125e odst. 2 a 5 ZoSP). K případnému užití je možné se inspirovat i rozsudkem NSS č.j.: 6 As 73/2016-40, cit.: „*Recidivní jednání obecně je přitom nutno chápat jako závažný protispolečenský jev, neboť z opakovaného protiprávního jednání lze soudit, že předchozí postih svůj účel nesplnil a odpovědnou osobu od spáchání deliktu nového neodradil. Nutno*

*konstatovat, že je zcela v moci žalobkyně rozhodnout, komu svoje vozidlo svěří a jak zajistí svoji povinnost provozovatele vozidla stanovenou zmíněným ustanovením § 10 zákona o silničním provozu.“ Námitka stěžovatelky o tom, že u firemních vozidel je jejich půjčování zaměstnancům nutné, je čistou spekulací a nemá žádný odraz ve skutkových okolnostech nyní řešeného případu. Stěžovatelka neprovozuje své vozidlo jako „firemní“. Lze tak jen dodat, že **zatímco fyzická osoba se na základě předchozích zkušeností může svobodně rozhodnout, komu své vozidlo půjčí, zaměstnavatel má z titulu svého postavení vůči zaměstnancům k dispozici nástroje umožňující mu vynucovat dodržování jejich zákonných povinností.**“*

Dopustil-li se provozovatel vozidla více správních deliktů, o kterých je příslušný vést řízení též správní orgán, vede se **společné řízení, přičemž se uloží výše pokuty za nejpřísněji postižitelný přestupek**, jehož znaky porušení pravidel silničního provozu vykazuje.

1.6.Zproštění a zánik odpovědnosti provozovatele vozidla za správní delikt

Provozovatel vozidla za správní delikt **neodpovídá**, pokud prokáže, že v době před projednávaným skutkem **bylo vozidlo**, jehož je provozovatelem, **odcizeno nebo byla odcizena jeho tabulka s přidělenou registrační značkou nebo podal žádost o zápis změny provozovatele, resp. vlastníka v registru silničních vozidel**. 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 (dále jen „**ZoPPV**“), byl novelizován v procesu zápisu změny provozovatele, resp. vlastníka vozidla, zákonem č. 239/2013 Sb. s účinností ode dne 1. ledna 2015, kdy „nově“ dle ust. § 9 ZoPPV platí, že žádost o zápis změny provozovatele vozidla podává společně vlastník a nový provozovatel (nebo pouze provozovatel, má-li být novým provozovatelem jeho vlastník), a dle ust. § 8 ZoPPV platí, že žádost o zápis změny vlastníka vozidla v případě převodu vlastnického práva podává společně dosavadní a nový vlastník a nový provozovatel, není-li totožný s dosavadním nebo novým vlastníkem. **S ohledem na uvedené byl ukončen tzv. polopřevod, a tudíž pro zápis změny není rozhodné, zda žádost podal pouze původní provozovatel. Pro posouzení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla je však dle názoru Ministerstva dopravy tato skutečnost důležitá.** Pokud správní orgán zjistí, že původní provozovatel, resp. vlastník, **není schopen podat společnou žádost z důvodu nečinnosti nového vlastníka, a příslušný správní orgán o této skutečnosti informoval**, resp. podal žádost o zápis změny sám, **není možné s ním vést řízení**

o správním deliktu dle ust. § 125f ZoSP, pokud byl skutek spáchán po učinění takového úkonu. **Obdobně** je nutné posuzovat i případy, kdy je dle ZoPPV povinnost předmětnou společnou **žádost podat do 10 pracovních dnů** od doby, kdy změna nastala, resp. kdy byl učiněn převod vlastnického práva. Reálně tedy může nastat situace, kdy s vozidlem po dobu předmětných 10 pracovních dnů jezdí v silničním provozu již nový vlastník, který však ještě není zapsán v registru silničních vozidel, což nelze vyhodnotit jako protiprávní jednání.

Na tomto místě je nutné zdůraznit, že ust. § 125f odst. 5 ZoSP obsahuje speciální právní úpravu liberace, a proto se ust. § 125e odst. 1 ZoSP nepoužije.

Co se týče zániku odpovědnosti za správní delikt, dle ust. § 125e odst. 4 a 5 ZoSP platí, že **odpovědnost zaniká, jestliže o něm příslušný orgán ne zahájil řízení do 2 let ode dne, kdy se o něm dozvěděl, nejpozději však do 4 let ode dne, kdy byl spáchán.** Uvedené je nutné analogicky použít i pro správní delikty, k nimž došlo do účinnosti zákona č. 230/2014 Sb., tedy do dne 6. 11. 2014, neboť ZoSP výslovně zánik odpovědnosti v daném případě neupravoval. Tímto Ministerstvo dopravy koriguje svůj předchozí názor o nutnosti použít lhůtu dle ust. § 20 ZoPř.

2. POJMY

2.1. Automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy

Předně Ministerstvo dopravy konstatuje, že se již objevily první právní názory na institut ATP v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla ze strany soudů, konkrétně Krajského soudu v Brně. V rozsudku č.j.: 31A 3/2015-37 dospěl krajský soud k závěru, že cit.: „Pro posouzení toho, zda se jedná o automatizovaný technický prostředek, je zcela nerozhodné to, že se jedná o rychloměr, který lze používat pouze v souladu s návodem k obsluze (**u každého přístroje je nutno při nastavení, resp. uvedení do provozu dbát na dodržení podmínek výrobcem uvedených v návodu k obsluze**), a to, že dle záznamu o měření byl předmětný rychloměr **nastaven konkrétní osobou**, jejíž jméno je v záznamu uvedeno (**neboť každý silniční radar někdo musí nastavit bez ohledu na to, zda je umístěn na mýtné bráně, pevném, stálém stanovišti u silnice, nebo je umístován ad hoc**). **Podstatné je pouze to, zda je rychloměr schopen fungovat samostatně**, tedy automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti toho kterého konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy. ... Podle názoru zdejšího soudu nelze rozlišovat mezi automatizovanými technickými prostředky na základě toho, zda jsou nastaveny jen jednou a následně se stále nachází na jediném místě nebo jsou opakovaně nastavovány a umístovány na rozličných stanovištích. Jediným dělicím kritériem je režim měření, tedy automatický, kdy jsou snímána veškerá projíždějící vozidla a zaznamenávána jejich rychlost, a manuální, kdy výběr měřeného vozu a měření rychlosti provádí obsluha rychloměru. ... Zároveň soud nutně musí poukázat na to, že **samotný „stativ“, na kterém je radar umístěn, je nepodstatný**. Stejný rychloměr typu Ramer AD9 může být umístěn v pevné „budce“ u silnice, na mýtné bráně, na trojnožce, nebo v zavazadlovém prostoru služebního vozidla. **Nic z toho ale nevypovídá o tom, jak tento rychloměr měří, a je holým nesmyslem rozlišovat při definici automatizovaného technického prostředku např. mezi stejnými rychloměry typu Ramer AD9 podle toho, jak jsou nainstalovány.**“

Vzhledem k uvedeným závěrům je zřejmé, že pod pojem ATP zcela jasně spadají všechny radary a kamerové systémy napevno nainstalované a zabudované na předem určených místech, které nevyžadují přítomnost obsluhy, jedná se tedy o všechna stacionární bezobslužná zařízení a případy úsekových měření rychlosti, o čemž nebylo dosud pochyb.

Nicméně za ATP, v rámci dovětku „používaného bez obsluhy“, je důvodné shledat **i případy, kdy je technické zařízení (např. právě typu Ramer) zabudované v policejním**

vozidle, kdy policista je tím, kdo vozidlo pouze zastaví na určeném stanovišti a manuálně jej nastaví a zapne. Je však **nutné vyloučit jakoukoli průběžnou či operativní obsluhu** takového zařízení v určeném čase a místě, tedy jakýkoliv zásah do samotného výběru vozidel, s nímž je pácháno protiprávní jednání v silničním provozu. Z toho důvodu případy, kdy policista zastaví policejní vozidlo na stanovenou dobu, po kterou nechá zařízení samostatně zachycovat všechny projíždějící vozidla, a následně zařízení vypne, je dle názoru Ministerstva dopravy možné. Tudíž i mobilní technická zařízení je možné, za splnění daných podmínek, považovat za ATP. **Rozhodující podmínkou pro statut ATP je tedy skutečnost, že po uvedení technického zařízení do činnosti, vyhodnocuje toto zařízení jízdu všech vozidel.** Oznámení takových vozidel pak tvoří nepřerušovanou řadu ve stanoveném čase. Nezbytnou podmínkou zůstává skutečnost, že **identita skutečného řidiče není v daný okamžik zjištělná**, jinými slovy, že v daném místě a čase není organizováno kontrolní stanoviště za účelem zastavení kontrolovaného vozidla a zjištění jeho řidiče.

Dle názoru Ministerstva dopravy by se mělo jednat pouze o **předem dohodnuté bezpečnostní akce na rizikových místech, kde z objektivních příčin není možné reálně zjistit řidiče vozidla** (kontrolní stanoviště není možné s ohledem na určené místo ustavit) a kde je ohrožen život a zdraví, jakož i majetek ostatních osob, nejen účastníků silničního provozu (např. pozemní komunikace přímo u školy, školky a míst se zvýšeným pohybem osob). Nicméně je Ministerstvo dopravy toho názoru, že v rámci koordinace postupu, součinnosti, zajištění efektivity a vůbec smyslu institutu objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, je nutné tento institut posuzovat v intencích jednodušnosti a ucelenosti činností veškerých orgánů veřejné moci, **resp. účelem je zdárně vyřešit zjištěná protiprávní jednání, nikoli zahltit dotčené správní orgány a zmařit tak od počátku danou činnost.** Z toho důvodu Ministerstvo dopravy doporučuje, aby se jednalo o **předem, neformálním způsobem** (nicméně tak, aby byl proveden alespoň **zápis z předmětné porady** pro případné doplnění do spisových dokumentací) **dohodnutou akci** (jak se již na mnoha místech v ČR v současné době děje) **mezi policií a dotčenými správními orgány (tj. nejen správním orgánem I. stupně, ale i odvolacím správním orgánem,** který je nedílnou součástí řízení o správním deliktu provozovatele vozidla, přičemž je nutné brát v potaz skutečnost, že z původně zamýšleného jednoduchého a rychlého správního řízení se během času stal složitý a dlouhotrvající proces). Je tedy nutné, aby technické zařízení umožňovalo činnost v automatickém režimu a výsledná data ukládalo pro pozdější zpracování (která budou použita výlučně pro vyřízení věci podle ust. § 125f a násl. ZoSP). Příslušný správní orgán pak v rámci dokazování ve správním řízení může

po policii požadovat písemné vyjádření obsahující potvrzení o nastavení technického zařízení do režimu ATP na předmětném místě a v předmětné době.

Na základě uvedeného je nutné odmítnout situace, kdy je prováděn dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu ze strany policie a kontrolovaná vozidla jsou zastavována, tedy řidiči jsou zjištěni, avšak některá vozidla se z různých důvodů nepodaří zastavit (kontrolní stanoviště jsou plně obsazena či vozidla změnila svůj směr jízdy a ke kontrolnímu stanovišti nedojedou). **Pokud je ze strany policie uskutečňována kontrola projetých vozidel na místě, nejedná se již o bezobslužnost zařízení,** naopak jeho užití je ovlivněno následnou obsluhou, resp. na „změření rychlosti projíždějícího vozidla aktivně participovala konkrétní osoba“. Takový postup je v rozporu s institutem objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla v tom smyslu, že **již samotný účel, kdy je předem rozhodnuto o tom, že se vozidla budou na místě fakticky kontrolovat, jej vylučuje subsumovat pod pojem ATP.** Uvedené podporuje i rozsudek NSS č.j.: 6 As 128/2015, cit.: *„ESLP nejdříve připomněl, že presumpce nevinny a povinnost toho, kdo rozhoduje o trestním obvinění, nést důkazní břemeno nejsou absolutní, neboť právní a faktické domněnky existují v každém systému trestního práva a nejsou principiálně v rozporu s Úmluvou, pokud smluvní státy zůstanou v rozumných mezích, přičemž vezmou v potaz, co je v sázce, a práva obviněného. Jinými slovy, smluvní státy jsou povinny zajistit, aby prostředky k dosažení legitimního cíle byly ve vztahu k tomuto cíli proporcionální. V tomto případě byla legitimním cílem bezpečnost silničního provozu, jež má být zajištěna tím, že dopravní přestupky detekované technickým nebo jiným způsobem, spáchané řidičem, jehož identita v dané době nebyla zjištěna, nezůstanou nepotrestány, přičemž vyšetřování a následné trestání těchto přestupků nebude představovat nepřijatelnou zátěž pro orgány veřejné moci. Navíc nizozemská úprava dává provozovateli možnost nechat pokutu přezkoumat v soudním řízení v plné jurisdikci, v němž může vznést argument, že policie měla reálnou šanci vozidlo zastavit a zjistit totožnost řidiče.“*

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

2.2. Neoprávněné zastavení a stání

Dle ust. § 125f odst. 2 ZoSP provozovatel vozidla odpovídá za správní delikt, pokud porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím ATP při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení a stání. O neoprávněné zastavení a stání se jedná v těchto případech, při porušení:

- ust. § 25 odst. 1, 3 a 4 a § 27 odst. 1 až 4 ZoSP – **obecná pravidla pro zastavení a stání**,
- ust. § 36 odst. 1 písm. a) ZoSP – **stání a zastavení na dálnici**,
- ust. § 39 odst. 5 ZoSP – **stání v obytné a pěší zóně** (dopravní značky č. IZ 5a a IZ 6a)
- ust. § 39a odst. 4 ZoSP – **stání v cyklistické zóně** (dopravní značka č. IZ 9a),
- ust. § 53 odst. 2 ZoSP, ve spojení s ust. § 2 písm. m) a n) ZoSP – užití chodníku motorovým vozidlem formou zastavení a stání
- **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“**.

Výše uvedené platí i pro **zóny s dopravním omezením** (zákaz zastavení, zákaz stání apod.) označené dopravní značkou č. IZ 8a.

2.3. Odpovědnost provozovatele administrativně zaniklého vozidla

Při posouzení provozu administrativně zaniklého vozidla na pozemních komunikacích je nutné posuzovat účinky takového zániku – vozidlo se stává technicky nezpůsobilým k provozu na pozemních komunikacích.

Bezpochyby se jedná o **přestupek řidiče podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) ZoSP**, který spočívá v porušení ustanovení § 6 odst. 7 písm. b), ale také § 5 odst. 1 písm. a) ZoSP (řidič je povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky dle ZoPPV), neboť **zánikem vozidlo ztratilo technickou způsobilost**. Pokud by však zaniklé vozidlo bylo technicky nezpůsobilé

tak závažným způsobem, že by bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky silničního provozu, bylo by možné takové jednání postihnout jako **přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 ZoSP.**

Co se týče pojištění odpovědnosti z provozu vozidel dle zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů, platí, že pokud se ukázalo, že vozidlo zaniklo (a řidič byl zastaven v době již zaniklého vozidla), pak **zánikem je pozbyto i pojištění z provozu vozidla. Tudíž z logiky věci nelze po řidiči požadovat, aby pojistil zaniklé vozidlo, neboť to není reálně možné.** Přestupek dle zákona č. 168/1999 Sb. by tedy neměl přicházet v úvahu.

Provozovatele vozidla podle ZoPPV pak postihnout nelze, neboť ust. § 83 odst. 1 písm. a) tohoto zákona se vztahuje pouze na situace, kdy vozidlo vůbec neprochází ani neprocházelo registrem silničních vozidel. Dle Ministerstva dopravy nelze využít ani ust. § 83 odst. 1 písm. i) ZoPPV, neboť subjektem tohoto přestupku je "provozovatel silničního vozidla", který je definován v ust. § 2 odst. 15 ZoPPV, kdy provozovatelem je osoba, která je v registru silničních vozidel zapsána jako vlastník, není-li zapsána jako provozovatel jiná osoba. Provozovatelem je tedy osoba zapsána v registru silničních vozidel. V případě „převodu“ vozidla však taková osoba v registru silničních vozidel fakticky zapsána nebyla. Uvedené se tak vztahuje i na správní delikt provozovatele vozidla podle ZoSP.

Obsah

1. PROCESNÍ POSTUP SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ.....	2
1.1. Místní příslušnost správního orgánu.....	2
1.2. Postup před zahájením řízení o správním deliktu provozovatele vozidla	2
1.3. Zahájení řízení o správním deliktu provozovatele vozidla.....	3
1.4. Vedení řízení o správním deliktu provozovatele vozidla	6
1.5. Ukládání sankce za správní delikt provozovatele vozidla.....	6
1.6. Zproštění a zánik odpovědnosti provozovatele vozidla za správní delikt	7
2. POJMY	9
2.1. Automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy	9
2.2. Neoprávněné zastavení a stání.....	12
2.3. Odpovědnost provozovatele zaniklého vozidla.....	12

Použité zkratky

ATP – automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy

policie – v dokumentu je pod pojmem policie zahrnuta jak Policie ČR, tak obecní policie

ZoPPV – 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

ZoPř – Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

ZoSP – Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

08. 02. 2017