



## AUTOKLUB ČESKÉ REPUBLIKY

Opletalova 29, 110 00 Praha 1

tel. 602 363 032

e-mail: [spicka@autoklub.cz](mailto:spicka@autoklub.cz), [www.autoklub.cz](http://www.autoklub.cz)



MÍSTO TZV. OSOBY BLÍZKÉ OBJEKTIVNÍ ODPOVĚDNOST PROVOZOVATELE:

### **EFEKTIVITA OBJEKTIVNÍ ODPOVĚDNOSTI PROVOZOVATELE MÁ SVÉ MEZE**

S účinností od 19. ledna 2013 byla v České republice po letech diskuzí zavedena objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za vybrané delikty v silničním provozu. Stalo se tak novelou zákona o silničním provozu, obsaženou v zákoně č. 297/2011 Sb. Na vhodnost zavedení principů objektivní odpovědnosti do českého právního řádu upozorňoval Autoklub ČR již řadu let,<sup>1</sup> a to na základě pozitivních zkušeností z jiných států, z nichž jedním z posledních, který objektivní odpovědnost zavedl, bylo od poloviny r. 2012 Slovensko.

Sluší se však podotknout, že ani objektivní odpovědnost provozovatele není samospasitelným řešením, které samo o sobě eliminuje silniční piráty či obecně porušování pravidel silničního provozu. Budou-li totiž chybně nastaveny mechanismy výkonu dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu, může objektivní odpovědnost naopak selhávat a vést zejména u rizikových skupin řidičů k tomu, že budou spoléhat na možnost vyhnout se dopadům bodového systému či riziku zákazu činnosti.

Podstata objektivní odpovědnosti provozovatele totiž spočívá v tom, že provozovatel není postihován za porušení pravidel silničního provozu, což je typické pro postihy řidičů – např. za rychlou jízdu, nýbrž za to, že jako provozovatel vozidla porušení pravidel silničního provozu – např. rychlé jízdě – nezabránil. Z toho důvodu se provozovateli vozidla vždy ukládá výlučně pokuta, na rozdíl od řidiče tedy nemůže dojít k záznamu bodů do bodového hodnocení ani k uložení zákazu činnosti řízení motorových vozidel, neboť se vychází z toho, že provozovatel sám vozidlo neřídil, resp. mu nebylo prokázáno, že by jej řídil. Proto také vždy Autoklub České republiky vnímal nově zaváděnou objektivní odpovědnost jako pouze jedno z komplexní řady řešení, která jsou k vyšší bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nezbytná. **Základem bezpečnosti silničního provozu však vždy musí primárně zůstat efektivní dohled založený na fyzické přítomnosti policie v provozu, která bezprostředně projednává dopravní delikty, o nichž se v reálném čase dozví.** Tomu odpovídá i řada zahraničních úprav, které omezují možnost postihnout provozovatele vozidla právě pouze na ty případy, kdy policie přímo v silničním provozu nemohla zjistit totožnost řidiče, s nímž by se daný přestupek dal projednat. Ze stejné logiky ostatně vycházel i český zákonodárce, když v zákoně o silničním provozu stanovil, že provozovatele vozidla lze v rámci objektivní odpovědnosti postihnout pokutou pouze tehdy, je-li porušení pravidel provozu s jeho vozidlem zjištěno automatizovaným technickým systémem používaným bez obsluhy, nebo k němuž došlo nedovoleným (zastavením nebo) státním vozidlem, neboť právě v těchto situacích typicky nebude možné totožnost řidiče ihned zjistit.

<sup>1</sup> Viz [http://old.autoklub.cz/acr/informacezakony/zakony/2010/informace\\_pro\\_motoristy/pdf/0721/osoba\\_blizka.pdf](http://old.autoklub.cz/acr/informacezakony/zakony/2010/informace_pro_motoristy/pdf/0721/osoba_blizka.pdf).

Krátce poté, co nová úprava objektivní odpovědnosti nabyla účinnosti, se však objevuje reálná obava, že díky objektivní odpovědnosti bude Policie ČR rezignovat na své hlavní poslání v silničním provozu, a to na dohlížení na bezpečnost provozu přímo na silnicích, s čímž je z povahy věci spojeno i okamžité postihování zjištěných přestupků či alespoň ztotožnění jejich pachatelů pro pozdější správní řízení. Takovéto chybné rozhodnutí přitom může vést, jak již bylo výše uvedeno, ke zhoršení bezpečnostní situace na našich silnicích, neboť zejména majetnější řidiči, kteří jezdí v rychlých vozech, mohou získat pocit, že se jako provozovatelé vozidla snadno vykoupi, aniž by jim jako řidičům hrozilo, že přijdou o řidičský průkaz, což právě tato skupina řidičů pocituje jako nejcitelnější sankci.

Obavu podtrhuje i nedávno vydaná metodika Policejního prezidia ČR ze dne 9. ledna 2013, která za automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy považuje mj. i radar namontovaný v policejním vozidle, pokud jej policista nechá pracovat v tzv. automatickém režimu, tj. pokud jej v danou chvíli přímo neobsluhuje. Právě zde lze spatřovat velké riziko, neboť tento výklad jednoduše bude svádět policisty k tomu, že vozidlo s radarem odstaví na krajnici a budou v automatickém režimu fotit jedno auto za druhým, aniž by současně bylo vytvořeno „likvidační“ stanoviště, na němž radarem změřená vozidla budou jinou hlídkou zastavována a jejich řidiči ztotožňováni a případně hned pokutováni. Domníváme se, že toto nebylo záměrem zákonodárce, který se, alespoň podle mnoha vyjádření, opíral o úpravu platnou v Nizozemsku, a kde je podobný „pohodlný“ postup policie považován za nepřipustný a neumožňující následné uplatnění objektivní odpovědnosti proti provozovateli vozidla.

Objektivní odpovědnost může podle přesvědčení Autoklubu ČR fungovat jen tehdy, bude-li „pouhým“ doplňkem klasických policejních postupů, a ani případný rozvoj automatizovaných radarů, k němuž díky objektivní odpovědnosti bezesporu poměrně záhy dojde, nemůže ospravedlnit to, aby policie začala delikty přehlížet či dokonce ze silnic v tichosti odešla.