



Filip Křepelka, Anna Richterová (eds.)

COFOLA 2024

část 5

**Dopravní a přepravní
právo v mezinárodním
a evropském rozměru**

Sborník z konference

**MASARYKOVA
UNIVERZITA**

ACTA UNIVERSITATIS BRUNENSIS IURIDICA
EDITIO SCIENTIA

MUNI
PRESS

MUNI
LAW

COFOLA 2024

**Sborník příspěvků mladých právníků, doktorandů
a právních vědců**

**Část 5 – Dopravní a přepravní právo v mezinárodním
a evropském rozměru**

Filip Křepelka, Anna Richterová (eds.)



**Masarykova univerzita
Brno 2024**

Tato publikace vznikla na Masarykově univerzitě v rámci projektu „COFOLA 2024“ MUNI/B/1385/2023 podpořeného z prostředků účelové podpory na specifický vysokoškolský výzkum, kterou poskytlo MŠMT v roce 2024.

Příspěvky jsou publikovány v rámci licenčních podmínek Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY-4.0).

© 2024 Masarykova univerzita

ISBN 978-80-280-0660-0 (online ; pdf)

Recenzent

- doc. JUDr. Lukáš Potěšil, Ph.D.

Odborní garanti

- prof. JUDr. Filip Křepelka, Ph.D.
- JUDr. Anna Richterová, Ph.D. (roz. Chamráthová)

Organizační výbor konference

- doc. JUDr. Michal Janovec, Ph.D.
- Mgr. Bc. David Texl, LL.M.
- Mgr. Jakub Slavík
- Mgr. Radka Špačková
- Mgr. Bc. et Bc. Michaela Trtková, Ph.D.
- Mgr. Adam Janeček

OBSAH

Problematika kontrolního vážení v České republice	9
<i>Ondřej Bečvář</i>	
Trestání přestupků v dopravě v evropském rozměru	23
<i>Jan Ferfecký</i>	
Zajištění dostatečné dopravní obslužnosti	36
<i>Anna Chamráthová Richterová</i>	
Elektromobily jako údajné bezpečnostní riziko v parkovacích domech. Má právo nějak reagovat?	52
<i>Adam Janeček</i>	
Výzvy AI v oblasti silniční dopravy	74
<i>Barbora Košinárová</i>	

PROBLEMATIKA KONTROLNÍHO VÁŽENÍ V ČESKÉ REPUBLICE

Ondřej Bečvář

Právnická fakulta, Masarykova univerzita, Česká republika

Abstract in original language

Příspěvek se věnuje problematice kontrolního vážení nákladních vozidel nebo jízdních souprav tvořených nákladními vozidly v České republice. Cílem příspěvku je poukázat na aktuální právní a faktickou problematiku kontrolního vážení nákladních vozidel včetně současné judikatury správních soudů. Dále představit chystané novelizace v oblasti pokutování dopravců nákladních vozidel za přetížení vozidel. V neposlední řadě se pokusit nastínit možnou právní úpravu *de lege ferenda*.

Keywords in original language

Kontrolní vážení; vysokorychlostní vážení; nízkorychlostní vážení; stanovené měřidlo; opatření obecné povahy.

Abstract

The contribution deals with the issue of WIM weighing of trucks or combinations of trucks in the Czech Republic. The aim of the contribution is to highlight the current legal and factual issues of checkweighing of trucks, including the current case law of administrative courts. Furthermore, the forthcoming amendments in the field of fining of freight carriers for overloading of vehicles will be presented. Last but not least, an attempt is made to outline possible *de lege ferenda* legislation.

Keywords

WIM (Weight in Motion); High-speed Weighing; Low-speed Weighing; Fixed Gauge; Measure of General Nature.

1 Úvod

Česká právní úprava kontrolního vážení vychází z práva Evropského společenství a později Evropské unie, především ze směrnice 96/53/ES ze dne 25. 7. 1996 a směrnice 2015/719 ze dne 29. 4. 2015 a je obecně upravena v § 38a a násl. zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále „zákon č. 13/1997 Sb.“). Vedle zákona č. 13/1997 Sb. obsahuje bližší úpravu kontrolního vážení vyhláška Ministerstva dopravy č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (dále „vyhláška č. 104/1997 Sb.“).

Česká republika je tranzitní zemí uprostřed Evropy s jednou s nejhustších dálničních sítí. Nákladní doprava je v současnosti jedna z nejvyužívanějších způsobů přepravy věcí. Zároveň se však dlouhodobě kritizuje přetíženost nákladních vozidel, která má za následek degradaci povrchu vozovek a nutnost nákladních oprav. Za účelem boje s přetíženou nákladní dopravou chce Ministerstvo dopravy investovat desítky milionů korun do rozšíření sítě kontrolních vah na dálnicích a zároveň se chystá zásadní novelizační změna pokutování za přetížení vozidel.¹

2 Kontrolní vážení

Co se rozumí kontrolním vážením vozidel? Odpověď s přesnou definicí pojmu kontrolního vážení v českém právním prostředí nenalezneme. Podle § 38a odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, rozlišujeme dvojí způsob kontrolního vážení. Za prvé, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu (tzv. „vysokorychlostní vážení“ viz dále). Za druhé, při kterém dochází k odklonění vozidla z provozu (tzv. „nízkorychlostní vážení“ viz dále).

Obecně se jedná o proces, při kterém se za pomoci měřidla měří nebo váží celková hmotnost nákladního vozidla² či jízdní soupravy, zatížení jednotlivých náprav nebo skupiny náprav vozidla či jízdní soupravy, rozměry vozidla

¹ SVOBODA, T., MACHOVÁ, M. Pokutování přetížených aut nefunguje. Stát chce přesto nové váhy za miliony. *Seznam Zprávy* [online]. 7. 12. 2023 [cit. 18. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/domaci-zivot-v-cesku-pokutovani-pretizenych-aut-nefunguje-stat-chce-presto-nove-vahy-za-miliony-241107>

² Podle § 38a odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. vozidla spadající do kategorie M2, M3, N1, N2, N3, T, C, O, R, S nebo S8 podle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

a jízdní soupravy a dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravě (souhrnně budu dále v textu měřeně/váženě proměnné označovat jako „rozměry vozidla“).³

Požadavek na zavedení právních nástrojů kontroly dodržování nejvyšších přípustných rozměrů vozidel pro členské státy Evropského společenství a později Evropské unie obsahuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719 ze dne 29. 4. 2015, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. 7. 1996 (dále „směrnice 2015/719“). Podle odst. 13 preambule směrnice 2015/719 měly členské státy do 27. 5. 2021 přijmout zvláštní opatření pro identifikaci vozidel nebo souprav vozidel v provozu, které pravděpodobně překročily maximální přípustnou hmotnost, a u nichž by měla být provedena kontrola dodržení povolených rozměrů.

Směrnice 2015/719 v článku 10d odst. 1 dává členským státům na výběr, zda kontrolu budou provádět pomocí automatických systémů zřízených v silniční infrastruktuře (systém vysokorychlostního kontrolního vážení používaný v České republice) nebo pomocí palubního zařízení pro zjišťování hmotnosti instalovaného přímo ve vozidle. Pro případ použití automatických systémů směrnice 2015/719 dodává, že pokud by se používaly pro zjišťování porušení a následné ukládání sankcí, musí být certifikovány. Pro účely pouhé identifikace vozidla, které pravděpodobně překročilo povolené hodnoty rozměrů, není certifikace nutná.

Z uvedeného článku 10d odst. 1 směrnice 2015/719 lze vyčíst, že členské státy mohou, za splnění podmínky certifikace, na základě měření provedeného automatickým systémem ukládat sankce. Na straně druhé lze poukázat na výše zmíněný text odst. 13 preambule směrnice 2015/719 „... *přijmout zvláštní opatření pro identifikaci vozidel nebo souprav vozidel v provozu, v jejichž případě pravděpodobně došlo k překročení příslušných omezení hmotnosti, a u nichž by tudíž měla být provedena kontrola.*“

Z citovaného textu naopak nabývám dojmu, že smyslem automatických systémů nebo palubních zařízení by měla být spíše předběžná identifikace vozidla, u kterého má být provedena následná kontrola. Přesto bylo v České republice přistoupeno k modelu přímého sankcionování na základě provedeného měření/vážení.

³ Srov. § 51a odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb.

Není bez zajímavosti, že dle podkladů⁴ Mezinárodní společnosti pro vysokorychlostní vážení je přímé ukládání pokut na základě údajů získaných z automatického systému v rámci Evropské unie ojedinělé. Z porovnávaných zemí je Česká republika jedinou, která tak činí bez dalšího. Z členských zemí Evropské unie vedle České republiky přímé pokuty ukládá pouze Maďarsko. U zbylých zemí, ve kterých jsou zavedeny automatické systémy, by měly sloužit výsledky měření/vážení pouze jako předvýběr kontrolováných vozidel.

3 Nízorkychlostní kontrolní vážení

Nízorkychlostní kontrolní vážení upravuje zákon č. 13/1997 Sb. především v § 38a odst. 2 písm. b) ve spojení s třetím odstavcem § 38a a dále v § 38b a § 38c. Rozsah a způsob provádění nízorkychlostního vážení jsou rozebrány v § 51a a § 51b vyhlášky č. 104/1997 Sb. Lze zmínit, že do účinnosti novelizačního zákona č. 347/2009 Sb. k 1. 1. 2010 bylo nízorkychlostní vážení jediným možným způsobem kontrolního měření/vážení rozměrů vozidel.

Při provádění nízorkychlostního vážení dochází k odklonění vozidla z provozu na vážní místo. Zajíždka k vážnímu místu nesmí být včetně cesty zpět delší jak 16 km.⁵ Zákon č. 13/1997 Sb. umožňuje provádět nízorkychlostní kontrolní vážení přenosnými nebo nepřenosnými vahami. Standardně je nízorkychlostní vážení prováděno přenosnými vahami. Výjimkou je kupříkladu nízorkychlostní měřicí zařízení umístěné na silnici I/50 u Starého Hrozenkova, které je zabudováno ve vozovce, a po kterém odkloněná vozidla v nízké rychlosti přejíždějí.

Nízorkychlostní vážení zajišťuje vlastník pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba v součinnosti s Policií České republiky nebo s celními úřady, pokud se jedná o zařízení nepřenosné – zabudované ve vozovce. U přenosných zařízení provádí nízorkychlostní vážení Policie České republiky nebo celní úřad samostatně.

Z provedeného nízorkychlostního vážení je pořizován doklad o provedeném kontrolním vážení, který následně slouží (často jako jediný) důkaz

⁴ Dostupné z: https://www.is-wim.org/doc/workshop_enf130227_vanloo_jacob.pdf

⁵ Srov. § 38b odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb.

o spáchaném přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb. Obsahové náležitosti dokladu jsou upraveny v § 51b vyhlášky č. 104/1997 Sb. Podle judikatury Nejvyššího správního soudu je doklad o provedeném kontrolním vážení veřejnou listinou s presumpcí obsahové správnosti, čímž je zásadně zjednodušena povinnost správního orgánu k naplnění zásady materiální pravdy.⁶⁷

3.1 Nízkorychlostní váhy jako stanovené měřidlo a neexistence opatření obecné povahy

Vzhledem k tomu, že v České republice jsou výsledky kontrolního vážení používány k zahájení přestupkových řízení, musí být kontrolní váhy tzv. stanoveným měřidlem podle § 3 odst. 3 písm. b) zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii (dále „zákon č. 505/1990 Sb.“). Ve smyslu písm. b) položky č. 2.1.3 přílohy vyhlášky č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu (dále „vyhláška č. 345/2002 Sb.“), jsou váhy pro nízkorychlostní kontrolní vážení podle zákona č. 13/1997 Sb. stanoveným měřidlem podléhajícím povinnému schvalování a ověřování.

Schvalování a ověřování stanovených měřidel provádí podle zákona č. 505/1990 Sb. Český metrologický institut. Dle § 6 odst. 2 zákona č. 505/1990 Sb. Český metrologický institut při schvalování měřidla zjišťuje, zda bude dané měřidlo schopno plnit funkci, pro kterou je určeno. Jaké se dále uvádí: „*Tento požadavek se považuje za splněný, pokud má měřidlo požadované metrologické a technické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy. Opatření obecné povahy kromě požadovaných metrologických a technických vlastností stanoveného měřidla stanoví i zkoušky při schvalování typu.*“

Ověřováním se podle § 9 odst. 1 zákona č. 505/1990 Sb. pravidelně potvrzuje, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti. Totožně jako u schvalování, se dle § 9 odst. 1 věta druhá a třetí zákona č. 505/1990 Sb.: „*Tento požadavek se považuje za splněný, pokud má měřidlo požadované metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy. Opatření obecné povahy kromě požadovaných metrologických vlastností stanoveného měřidla stanoví i zkoušky při jeho ověřování.*“

⁶ Viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 1. 2019, č. j. 1 As 299/2018-31.

⁷ Srov. znění § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

Přes zákonný požadavek na zakotvení metrologických a technických vlastností a průběh zkoušek v opatření obecné povahy, nebylo doposud ve vztahu k nízkorychlostním váhám žádné vydáno. K neexistenci opatření obecné povahy se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 5. 9. 2023, č. j. 1 As 7/2023 tak, že její nevydání nezpůsobuje nezákonnost. K tomu dále Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 21. 11. 2023, č. j. 31 A 91/2022-76 dodává, že „[j]eho absence však nemá a nemůže mít za následek nerespektování závěrů Českého metrologického institutu jakožto autorizované osoby, která opakovaně a kontinuálně (při každoročním ověřování) dospívá k závěru, že měřidlo požadované metrologické vlastnosti vykazuje. Jinými slovy – nebylo-li po novele zákona o metrologii provedené zákonem č. 481/2008 Sb. Českým metrologickým institutem vydáno opatření obecné povahy, pak to bez dalšího neznamená, že výsledků měření ze stanovených měřidel nelze využívat [...] Citované ustanovení zakotvuje pouze nevyvratitelnou právní domněnku splnění požadavků na funkčnost a požadované metrologické vlastnosti. Jedná se zjevně o preferovaný způsob posuzování splnění těchto požadavků, rozhodně však není zakotven jako jediný možný. Také proto absence opatření obecné povahy nemohla mít žádný vliv na použitelnost výsledku měření měřidlem, které bylo řádně schváleno a ověřeno.“

K citovanému názoru Krajského soudu v Brně je vhodné doplnit, že dle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu je veřejnou listinou (vedle dokladu o provedeném kontrolním vážení viz výše) rozhodnutí o schválení, ověřovací list i potvrzení o ověření.⁸ V současnosti jsou tedy správní soudy toho názoru, že presumpce správnosti veřejné listiny převládá nad neexistencí opatření obecné povahy.

Osobně s tímto názorem nesouzním. Požadavek na vydání opatření obecné povahy a zakotvení technických a metrologických požadavků včetně zkoušek byl do zákona č. 505/1990 Sb. zaveden novelizačním zákonem č. 481/2008 Sb. kterým se mění zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon č. 481/2008 Sb.“), s účinností od 1. 1. 2009. Úmysl zákonodárce při zavedení institutu opatření obecné povahy pro schvalování typu měřidla a ověřování stanovených měřidel do zákona o metrologii lze

⁸ Viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2008, č. j. 5 Afs 5/2007-63.

nejlépe ilustrovat důvodovou zprávou k zákonu č. 481/2008 Sb.⁹ Dle jejího obsahu (s. 5) „[n]ově je v navrhované novele zmocnění pro Český metrologický institut k vydávání opatření obecné povahy, kterým se budou stanovovat technické požadavky na stanovená měřidla. Na každé měřidlo bude vydáváno samostatné opatření obecné povahy. Institut opatření obecné povahy byl zvolen z důvodu rychlé a pružné reakce na požadavky podnikatelů i státních institucí. [...] V současné době jsou metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla a v některých případech metody zkoušení při schvalování typu stanoveny v několika málo případech vyhláškami Ministerstva průmyslu a obchodu, v některých dalších případech technickými normami, zpravidla evropskými, které nejsou právně závazné a v dalších případech dokumenty mezinárodních metrologických organizací, které nemají právní závaznost, tedy způsobem roztržitým a nesyستمovým, jehož důsledkem je v některých případech i zpochybňování úrovně českých výrobků na evropském trhu při aplikaci principu vzájemného uznávání zkoušek.“

Pokud bych předně vycházel z teologického výkladu a zkoumal důvody zákonodárce¹⁰ k přijetí zákona č. 481/2008 Sb. tak jsem přesvědčen o tom, že smyslem novelizace bylo nastavení situace, kdy všechna stanovená měřidla budou mít své technické a metrologické požadavky obsahově upraveny v opatření obecné povahy, které zároveň upraví i postup zkoušek. Zároveň chtěl tímto krokem legislativec odstranit tehdejší nevyhovující stav, kdy požadavky na stanovená měřidla byly nejednotně obsaženy v různých pramenech, mnohdy právně nezávazného charakteru. Tento nechtěný stav však panuje dodnes, kdy lze například odkázat na již zmíněné vážné místo ve Starém Hrozenkově. Nízkorychlostní váha je na tomto místě Českým metrologickým institutem stále ověřována dle nenormativních mezinárodních doporučení.

Vedle důvodové zprávy k zákonu č. 481/2008 Sb. lze odkázat na přechodná ustanovení k tomuto zákonu. Cituji: „Schvalování typu měřidla a ověřování stanoveného měřidla, zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se dokončí podle zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto

⁹ Důvodová zpráva k zákonu č. 481/2008 Sb. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=30400&pdf=1>

¹⁰ Ve shodě s MELZER, F. *Metodologie nalézáni práva. Úvod do právní argumentace*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 162.

zákonu.“¹¹ Použitím logického argumentem *a contrario sensu* z přechodného ustanovení zákona č. 481/2008 Sb. vyplývá, že schvalování typu měřidla a ověřování stanovených měřidel zahájená po 1. 1. 2009 musí splňovat podmínky zákona č. 481/2008 Sb. Respektive na všechna schvalování typu měřidla a ověřování stanoveného měřidla zahájená po 1. 1. 2009 se uplatní úprava zákona č. 505/1990 Sb. novelizovaná zákonem č. 481/2008 Sb.

S vydáním opatření obecné povahy je počítáno i na jiných místech zákona č. 505/1990 Sb. Užívá se při přezkoušení stanoveného měřidla, které je zakotveno v § 11a. Dle tohoto ustanovení uživatel stanoveného měřidla je povinen na žádost osoby, která může být dotčena jeho nesprávným měřením, provést přezkoušení stanoveného měřidla. Zároveň platí, že stanovené měřidlo se považuje za vyhovující, pokud má při přezkoušení metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy. Opatření obecné povahy kromě požadovaných metrologických vlastností stanoveného měřidla stanoví i zkoušky při přezkoušení, pokud jsou odlišné od zkoušek při ověřování.

Pro úplnost lze doplnit, že institut přezkoušení stanoveného měřidla byl do zákona č. 505/1990 Sb. zakotven zákonem č. 85/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 505/1990 Sb. (dále „zákon č. 85/2015 Sb.“), s účinností od 1. 4. 2015. Dle důvodové zprávy¹² k zákonu č. 85/2015 Sb. na s. 8: „*Konkrétní pravidla (postupy) provádění zkoušek, resp. maximální povolené chyby měřidel v provozu však není s ohledem na jejich specifickou a technickou povahu vhodné definovat přímo v zákoně; za tímto účelem tedy bude Český metrologický institut vydávat opatření obecné povahy.*“

Jak je patrné ze všech shora uvedených novelizací zákona č. 505/1990 Sb. a jejich důvodových zpráv, smyslem a cílem zákonodárce bylo nastavení systému, ve kterém budou veškeré technické a metrologické požadavky na stanovená měřidla a průběh jejich zkoušek obsažena ve vydaném opatření obecné povahy.

¹¹ Dále dle důvodové zprávy k zákonu č. 481/2008 Sb. na s. 25: „*Přechodné ustanovení řeší situaci schvalování typu měřidla a ověřování stanoveného měřidla, jež byly započaty před účinností tohoto zákona. Řízení bude dokončeno podle původní úpravy.*“

¹² Důvodová zpráva k zákonu č. 85/2015 Sb. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?id=110887>

3.2 Ověřovací list, certifikát, potvrzení o ověření stanoveného měřidla a délka platnosti ověření

Jak bylo uvedeno výše, při ověřování stanoveného měřidla se pravidelně zjišťuje, zda splňuje požadované technické a metrologické parametry. O provedeném ověření stanoveného měřidla se dle § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření (dále „vyhláška č. 262/2000 Sb.“) vystavuje ověřovací list nebo certifikát anebo potvrzení o ověření stanoveného měřidla.

Zásadním rozdílem mezi ověřovacím listem/certifikátem a potvrzením o ověření stanoveného měřidla je počátek běhu platnosti ověření. Dle § 7 odst. věta první vyhlášky č. 262/2000 Sb. se doba platnosti počítá od začátku kalendářního roku následujícího po roce, v němž došlo k ověření měřidla. U ověřovacího listu/certifikátu ovšem se počátek běhu platnosti počítá od okamžiku vydání ověřovacího listu nebo certifikátu. Zásadním nedostatkem současné právní úpravy je, že není upraven seznam stanovených měřidel, na která se vystavuje ověřovací list či certifikát, a u kterých se pouze vydává potvrzení o ověření stanovených měřidel.¹³

V případě kontrolních vah vydává Český metrologický institut potvrzení o ověření, přičemž dle bodu 2.1.3 přílohy k vyhlášce č. 345/2002 Sb. činí délka platnosti ověření 1 rok. Ve spojení s postupem počítání délky platnosti ověření dle § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb. to znamená, že pakliže je potvrzení o ověření stanoveného měřidla vydáno dne 1. 1. 2023 platí jeden rok až od začátku následujícího kalendářního roku, tj. do 31. 12. 2024. Nutno podotknout, že takto upravený počátek běhu lhůty je v českém právním prostředí zcela ojedinělý.¹⁴ Ostatně sami správní soudy v některých

¹³ K okamžiku zpracování tohoto článku byla v legislativním procesu novelizace vyhlášky č. 345/2002 Sb., která zavádí jmenný seznam stanovených měřidel, u kterých bude vydáván ověřovací list. Nově bude ověřovací list vydáván u vah kontrolního vážení, čímž dojde ke zkrácení doby platnosti ověření na jeden kalendářní rok. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/veklep/material/KORNCVEB36NX/>

¹⁴ Srov. pravidla počítání běhu lhůty v § 605 zákona č. 89/2012 Sb., § 57 zákona č. 99/1963 Sb., § 60 zákona č. 141/1961 Sb., § 33 zákona č. 280/2009 Sb., § 40 zákona č. 150/2002 Sb., § 40 zákona č. 500/2004 Sb.

svých rozhodnutích délku platnosti ověření kontrolních vah počítají standardní způsobem.¹⁵

4 Vysokorychlostní kontrolní vážení

Vysokorychlostní kontrolní vážení je od 1. 1. 2010 druhým způsobem kontrolního vážení. Upraveno je v § 38a odst. 2 písm. a) a § 38d zákona č. 13/1997 Sb. a dále v § 51d a § 51c vyhlášky č. 104/1997 Sb. Jedná se o kontrolní vážení nepřenosnými vahami, u kterého nedochází k odklonění vozidla za provozu.¹⁶ Zajišťuje jej vlastník pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba.¹⁷ O provedeném vysokorychlostním vážení se vyhotovuje doklad o provedeném kontrolní vážení a dále vážní lístek, jejichž obsahové náležitosti jsou upraveny v § 51c a § 51d vyhlášky č. 104/1997 Sb. Z praktického hlediska vzbuzuje vysokorychlostní vážení diskuse ohledně přesnosti naměřených hodnot rozměrů vozidel. Měřená vozidla po vysokorychlostních vahách projíždí za provozu vysokými rychlostmi a fyzikálně na ně působí dynamické síly způsobené akcelerací, brzděním či změnou směru jízdy. Například dle podkladů¹⁸ Mezinárodní společnosti pro vysokorychlostní vážení neodpovídalo 30 % až 35 % z celkem 600 provedených měření skutečným hodnotám zatížení vozidla.

Na rozdíl od nízkorychlostních vah vydal Český metrologický institut pro váhy vysokorychlostní v souladu s § 6 odst. 2, § 9 odst. 1 a § 11a zákona

¹⁵ Srov. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 26. 4. 2018, č. j. 30 A 153/2016-76: „*obsahem správního spisu je Potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 26. 10. 2015 vydané Českým metrologickým institutem. Dle tohoto potvrzení bylo dne 25. 9. 2015 provedeno ověření předmětného měřidla pro vysokorychlostní kontrolní vážení, přičemž doba platnosti tohoto ověření je vyhláškou č. 345/2002 Sb., stanovená na jeden rok (tj. do 26. 9. 2016)*“.

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 21. 11. 2023, č. j. 31 A 91/2022-76: „*K ověřování měřidla, jímž se zjišťuje, zda má stanovené měřidlo požadované metrologické vlastnosti, dochází v souladu s položkou 2. 1. 3 písm. b) přílohy k vyhlášce č. 345/2002 Sb. jednou ročně (doba platnosti ověření činí 1 rok). Měřidlo bylo ověřeno dne 29. 10. 2020 s platností do 29. 10. 2021*“.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53: „*takovou chybu vylučuje také ‚Potvrzení o ověření předmětného měřidla‘ ze dne 26. 10. 2015, vydané Českým metrologickým institutem, ze kterého vyplývá, že dne 25. 9. 2015 bylo provedeno ověření použitého měřidla pro vysokorychlostní vážení společnosti Cross Zlín, zařízení CROSSWIM 1. 0. 1. 0., výrobního čísla 122015, přičemž doba platnosti tohoto ověření je vyhláškou č. 345/2002 Sb., stanovená na jeden rok (tj. do 25. 9. 2016)*“.

¹⁶ Srov. § 38a odst. 2 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb.

¹⁷ Srov. § 38a odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb.

¹⁸ DOUPAL, E. *HS WIM direct enforcement*. Dostupné z: http://www.is-wim.org/doc/workshop_cnf140326_doupal.pdf [cit. 18. 4. 2024].

č. 505/1990 Sb. opatření obecné povahy. S účinností od 28. 2. 2024 upravuje problematiku technických a metrologických požadavků a zkoušek opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-24 (dále „opatření obecné povahy“).¹⁹ Metrologické požadavky jsou obsaženy v čl. 2. Technické požadavky jsou předmětem čl. 3. Zkoušky schvalování a ověření měřidla jsou upraveny v čl. 5 až 9.

Zajímavostí je, že oproti předchozí verzi opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15²⁰ došlo v současném znění k navýšení největších povolených chyb měření v provozu u celkové hmotnosti vozidla z 5 % na 7 % a u zatížení na nápravu z 11 % na 15 %. Z pohledu metodologie nemá bližší význam rozlišování odchylek měření separátně na nápravy a celkovou hmotnost vozidla, neboť celková hmotnost vozidla je součtem zatížení na jednotlivé nápravy. V této souvislosti lze zmínit jedno z posledních vyjádření ministra dopravy Mgr. Martina Kupky pro Český rozhlas – Radiožurnál, dle kterého bude v budoucnu jediným ukazatelem přetížení vozidel překročení celkové hmotnosti vozidla.²¹

Zásadní problém však v současnosti vidím v čl. 3 opatření obecné povahy věnovaného technickým požadavkům a jeho výkladu ze strany Nejvyššího správního soudu. V článku 3.15 nazvaného Instalace vah a čl. 3.15.2 Geometrie vozovky jsou řešeny technické požadavky na úsek vozovky před a za váhou (například příčný sklon, podélný sklon, hloubka vyjetých kolejí). V rozsudku ze dne 26. 5. 2023, č. j. 7 As 406/2021-45 Nejvyšší správní soud dovozuje, že podmínky geometrie vozovky se týkají pouze okamžiku instalace vážního zařízení a nepředepisují podmínky při jejím provozu.²²

¹⁹ Dostupné z: https://www.cmi.cz/sites/all/files/public/download/Uredni_deska/OOP/OOP-10-24_vysokorychlostn%C3%AD_v%C3%A1hy.pdf

²⁰ Dostupné z: https://www.cmi.cz/sites/all/files/public/download/Uredni_deska/OOP/111-OOP-C010-15.pdf

²¹ S účinností od 1. 7. 2024 došlo novelizačním zákonem č. 194/2024 Sb. ke změně textu § 51c odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 104/1997 Sb., dle kterého se nově vysokorychlostním kontrolním vážením provádí kontrola hmotnosti vozidla nebo hmotnosti jízdní soupravy. Do 30. 6. 2024 bylo možné dle § 51c odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 104/1997 Sb. provádět vysokorychlostním vážením i kontrolu rozložení hmotnosti na nápravy nebo skupiny náprav.

²² Srov. „Stěžovatelé lze tudíž přisvědčit v tom, že OOP v žádném ze svých ustanovení nepředepisuje připustnou hloubku kolejí, která by měla platit při provozu vah následujícím po jejich instalaci. Kontrola geometrie vozovky ve smyslu ověření splnění požadavků dle bodu 3.15.2 písm. e) OOP není ani součástí jakéhokoliv následného ověřování vah. Tato kontrola se v souladu s OOP provádí pouze při instalaci vah, jak vyplývá z bodu 5.4.5 OOP.“

Osobně považuji tento výklad za neudržitelný a nelogický. Pakliže musí být splněny podmínky čl. 3.15 opatření obecné povahy při instalaci váhy, o to více musí být argumentem *a maiori ad minus* dodrženy při jejím provozu, z jehož výsledků měření²³ jsou následně zahajována přestupková řízení. Navíc Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku zcela pomíjí skutečnost, že opatření obecné povahy v čl. 3.1 obsahuje požadavek na stálost metrologických parametrů. Ačkoliv opatření obecné povahy rozlišuje mezi metrologickými a technickými požadavky, mám s ohledem na to, že požadavek na stálost metrologických parametrů je obsažen v článku věnovanému technickým požadavkům, myslí se v této širší souvislosti metrologickými požadavky i technické podle čl. 3 opatření obecné povahy.

Proces prvotního schvalování a pravidelného ověřování stanoveného měřidla upravuje čl. 6 a násl. opatření obecné povahy. Schválení typu měřidla a potvrzení o ověření platnosti měřidla vydává Český metrologický institut. Jak bylo uvedeno výše, vydané schválení typu měřidla a potvrzení o ověření stanoveného měřidla je veřejnou listinou se silnou důkazní silou. S ohledem na tuto skutečnost a všeobecný požadavek na transparentnost veřejné správy jsem přesvědčen o tom, že o průběhu zkoušek při schválení či ověření stanoveného měřidla by měl být pořizován úřední protokol obsahující přesný popis zkoušek včetně jeho výsledků. Tento protokol by měl být následně přiložen k vydanému schválení nebo ověření stanoveného měřidla. Pokud chce v současnosti obviněný z přestupku podle § 42a odst. 1 písm. r) nebo § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb. v přestupkovém řízení po správním orgánu předložit protokol o provedené kontrole při ověření nebo schválení stanoveného měřidla bývá mu zpravidla odpovězeno, že tímto správní orgán vyřizující přestupek nedisponuje.

5 Závěr

Kontrolní vážení vozidel je v současnosti velmi diskutovaným tématem z pohledu odborné a laické veřejnosti. Zároveň se jedná o problematiku, která zažívá časté legislativní úpravy. V této souvislosti lze mimochodem poukázat na změny, které od 1. 3. 2024 přinesl novelizační zákon č. 349/2023,

²³ Které jsou, jak bylo uvedeno v předchozí části příspěvku, dle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu veřejnou listinou se značnou důkazní silou.

kterým se mění některé zákony v souvislosti s konsolidací veřejných rozpočtů. Nově činí podle § 43 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. výměra pokuty ukládaná v příkazním řízení 1/2 standardní sazby 9 000 Kč za každou započatou tunu přetížení. Dále došlo ke změně rozpočtového určení výnosů z vybraných pokut za přestupky podle § 42a odst. 1 písm. r) nebo § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb. Pro rozpočet obce, jakožto orgán projednávající podle § 43 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. některé dopravní přestupky, včetně překročení hodnot nejvyššího zatížení a rozměrů nákladních vozidel, je nyní navýšena sazba výnosu z 15 % na 30 %.

Cílem článku bylo poukázat na některá právní a faktická úskalí, která jsou s kontrolním vážením aktuálně spjata. Není bez zajímavosti, že tyto nezažívají pouze řidiči nebo provozovatelé nákladních vozidel, ale i obce projednávající přestupky. Dle kritiky obcí²⁴ je s přestupkovými řízeními navazujícími na kontrolní vážení spojena značná administrativní zátěž²⁵. Obce nejsou *de facto* schopny u vysokorychlostního vážení pokutovat zahraniční dopravce, jelikož podle § 125j odst. 1 písm. a) a b) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, není překročení největší přípustné hmotnosti vozidla důvodem pro vstup do systému výměny informací EUCARIS za účelem zjištění provozovatele/vlastníka vozidla. V neposlední řadě obcím ztěžuje vyřizování přestupků nedostatečná digitalizace veřejné správy a nepropojenost centrálních registrů.

Aktuálně tak visí nad kontrolním vážením vícero otazníků než odpovědí a s ohledem na plánované rozšíření sítě vysokorychlostních vah, můžeme očekávat, že diskuse na toto téma bude nadále živá.

References

- DOUPAL, E. *HS WIM direct enforcement*. Dostupné z: http://www.is-wim.org/doc/workshop_enf140326_doupal.pdf [cit. 18. 4. 2024].
- KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2021, 479 s.

²⁴ SVOBODA, MACHOVÁ, op. cit.

²⁵ V rámci úvah o automatizování/robotizování správních řízení za pomoci umělé inteligence lze poukázat na to, že přestupková řízení navazující na kontrolní vážení jsou zpravidla skutkově jednoduchá a již v současnosti se hojně při jejich vedení využívají šablonovitá rozhodnutí.

LOO, H. van, JACOB, B. *Weigh-in – Motion for Enforcement in Europe*. Dostupné z: https://www.is-wim.org/doc/workshop_enf130227_vanloo_jacob.pdf [cit. 18. 4. 2024].

MELZER, F. *Metodologie nalézáni práva. Úvod do právní argumentace*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 162.

SVOBODA, T., MACHOVÁ, M. Pokutování přetížených aut nefunguje. Stát chce přesto nové váhy za miliony. *Seznam Zprávy* [online]. 7. 12. 2023 [cit. 18. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/domaci-zivot-v-cesku-pokutovani-pretizenych-aut-nefunguje-stat-chce-presto-nove-vahy-za-miliony-241107>

Důvodová zpráva k zákonu č. 481/2008 Sb. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=30400&pdf=1>

Důvodová zpráva k zákonu č. 85/2015 Sb. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=110887>

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2008, č. j. 5 Afs 5/2007-63.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 1. 2019, č. j. 1 As 299/2018-31.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 9. 2023, č. j. 1 As 7/2023.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 5. 2023, č. j. 7 As 406/2021-45.

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 26. 4. 2018, č. j. 30 A 153/2016-76.

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 21. 11. 2023, č. j. 31 A 91/2022-76.

Contact – e-mail

info@ak-bečvar.cz

TRESTÁNÍ PŘESTUPKŮ V DOPRAVĚ V EVROPSKÉM ROZMĚRU

Jan Ferfecký

Právnická fakulta, Masarykova univerzita, Česká republika

Abstract in original language

V zamýšleném příspěvku bych se rád zabýval tématem odhalování a stíhání přestupků v dopravě napříč členskými státy Evropské unie, jakož i následnému přeshraničnímu vymáhání sankcí. Budu se stručně věnovat jak popisu a analýze relevantní právní úpravy, zejména pokud jde o Směrnici (EU) 2015/413, fungování systému EUCARIS, výměně informací mezi členskými státy a konečně i způsobu a formě vymáhání sankcí. Vedle teoretických východisek a úvah stran právní úpravy či soudní judikatury, chci stručně ukázat i praktické fungování celého systému, jeho efektivitu a případné problémy – samozřejmě se zaměřením na Českou republiku.

Věnovat se chci také podobě a funkčnosti výměny informací mezi státy a význam automatizace (od odhalení přestupků, identifikaci zahraničního řidiče, po jeho kontaktování a vymáhání sankce). Stejně tak se chci zaměřit na garance práv jednotlivců. Ať už z pohledu ochrany osobních údajů, tak procesních práv, tj. nároků na informování „přestupců“ v jiném členském státě o spáchání přestupku či možnost efektivní obrany v případném následném řízení.

Keywords in original language

doplnit prosím

Abstract

In this paper, I would like to deal with the topic of detecting and prosecuting offenses in transport across the member states of the European Union, as well as the subsequent cross-border enforcement of sanctions.

I will briefly focus on both the description and analysis of the relevant legislation, especially regarding Directive (EU) 2015/413, the functioning of the EUCARIS system, the exchange of information between member states and, finally, the method and form of enforcement of sanctions. In addition to the theoretical starting points and considerations of legal regulation or court jurisprudence, I also want to briefly illustrate the practical functioning of the entire system, its effectiveness, and potential problems – with a focus on the Czech Republic.

I would also like to deal with the form and functionality of the exchange of information between states and the importance of automation (from the detection of offences, the identification of a foreign driver, to contacting him and enforcing a penalty). I also want to focus on guaranteeing the rights of individuals. Both from the point of view of personal data protection and procedural rights, i.e. the right to inform “offenders” in another Member State about the commission of an offense or the possibility of an effective defence in any subsequent proceedings.

Keywords

doplnit prosím

1 Úvod

Stalo se to už řadě z nás, drobné či větší překročení rychlosti, najetí na dálnici bez dálniční známky apod. Standardně nás může „chytnout“ policie, roste ale také počet kamer či radarů. Může se tedy stát, že se na nás policie či správní úřady obrátí až zpětně a v poštovní schránce na nás bude čekat nevíтанá obsílka. A to nejen z České republiky, ale i z jiných členských států Evropské unie (EU).

S rozvojem automatizovaných systémů, ale také častější cestováním a přeshraniční dopravou, se ukazovaly rovněž nedostatky v přeshraničním stíhání pachatelů přestupků a vymáhání sankcí. To je dáno odděleností jednotlivých systémů členských států a jejich jurisdikcí, vhodným nástrojem se proto stala unijní spolupráce a sdílení informací.

Předkládaný příspěvek ovšem nemá být jen jakousi praktickou příručkou, ale analýzou unijní a národní úpravy týkající se postihování dopravních přestupků a vymáhání sankcí napříč členskými státy. Vývoji samotné právní úpravy se věnuji spíše stručně – jakkoli není celá oblast v české odborné literatuře více zpracována, lze odkázat například i na kvalifikační práce, které se danou problematikou rovněž zabývaly.¹ Mým cílem je zaměřit se především na procesní garance podezřelého, pokud obdrží výzvu od orgánu jiného státu, jak efektivní jsou možnosti jeho obrany, jakým způsobem je v rámci výměny informací zajištěna ochrana osobních údajů a jestli a jakým způsobem mohou uvedené do budoucna ovlivnit automatické formy rozhodování (dnes tolik populární umělá inteligence), které se v souvislosti s užíváním záznamových prostředků logicky nabízí.

2 Úprava na unijní úrovni

Klíčovým předpisem napomáhajícím přeshraniční spolupráci při stíhání dopravních přestupků je Směrnice 2015/413². Právě to byl i její základní cíl: zajištění vysoké úrovně ochrany všech účastníků silničního provozu v Unii usnadněním přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu.³ Ze směrnice (jejího recitálu) je zřejmé, že ta navazuje na dřívější, nedostatečné pokusy o posílení spolupráce v rámci stíhání dopravních přestupků napříč členskými státy. Nejprve se jednalo o doporučení Komise 2004/345/ES, o prosazování práva v oblasti bezpečnosti silničního provozu⁴, právně nezávazné. Svou relevanci pak i Rozhodnutí Rady 2008/615/SVV⁵,

¹ Např. MROZEK, J. *Vymáhání pokut za dopravní přestupky v jiném členském státě Evropské unie*. Diplomová práce. Brno: Masarykova univerzita, 2020.

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. 3. 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 8. 4. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015L0413>

³ Čl. 1 směrnice.

⁴ Doporučení Komise 2004/345/ES ze dne 21. 10. 2003, o prosazování práva v oblasti bezpečnosti silničního provozu. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 8. 4. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004H0345&qid=1712762811215>

⁵ Rozhodnutí Rady 2008/615/SVV ze dne 23. 6. 2008 o posílení přeshraniční spolupráce, zejména v boji proti terorismu a přeshraniční trestné činnosti. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 8. 4. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008D0615>

které upravuje některé technické aspekty spolupráce mezi členskými státy – výměny informací. Z jejího názvu je zřejmé, že dopadá na širší okruh případů a dopravní přestupky nejsou nijak přímo akcentovány, v čl. 12 je toliko upraveno automatizované vyhledávání údajů o registraci vozidla. Rozhodnutí míří na předání informací pro předcházení nejen trestných činů, ale projednávání jiných protiprávních činů, které ovšem spadají do působnosti soudů/státních zastupitelství ve vyhledávacím státě, jakož i pro zachování veřejné bezpečnosti. Poskytnou se údaje o vlastnících nebo provozovateli a o vozidlech. Předmětné rozhodnutí je pak blíže provedeno Rozhodnutím Rady 2008/616/SVV⁶. Na tato rozhodnutí odkazuje i směrnice 2015/413, která samá technické otázky blíže neupravuje.

Dříve, než byla tato směrnice přijata, učinila Komise pokus se směrnicí 2011/82/EU⁷, která byla zrušena Soudním dvorem Evropské unie (SDEU) z důvodu chybného právního základu. Teprve v roce 2015 tak byla přijata základní rámcová úprava zaměřující se explicitně na problematiku výměny informací o dopravních přestupcích.

Směrnice 2015/413 v prvé řadě vymezuje konkrétní dopravní přestupky, na něž se vztahuje; nejde tedy o všeobecný nástroj, ale jen o ty zpravidla nejzávažnější případy ohrožující bezpečnost silničního provozu: překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nepoužití bezpečnostních pásů, jízda na červenou, řízení pod vlivem či telefonování za jízdy.⁸

Dále unijní normotvůrce upravil vlastní proces výměny informací mezi členskými státy. Podle čl. 4 odst. 1 se národním kontaktním místům členského státu umožní přístup k vnitrostátním údajům o registraci vozidla, a to s oprávněním provádět automatizované vyhledávání údajů o vozidle a jeho vlastníkovi.⁹

⁶ Rozhodnutí Rady 2008/616/SVV ze dne 23. 6. 2008 o provádění rozhodnutí 2008/615/SVV o posílení přeshraniční spolupráce, zejména v boji proti terorismu a přeshraniční trestné činnosti. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 8. 4. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008D0616>

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/82/EU ze dne 25. 10. 2011 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. In: *EUR-Lex* [právní informační systém] – Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 8. 4. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32011L0082>

⁸ Čl. 2 směrnice.

⁹ Jednotlivé nezbytné údaje pak přesně specifikuje v příloze I.

Na základě toho pak členský stát deliktu získané údaje použije pro zjištění toho, kdo je osobně zodpovědný za dopravní delikty – směrnice tedy výslovně předpokládá, že by je neměl použít za žádným jiným účelem. V čl. 4 odst. 4 dále směrnice specifikuje, že výměna informací má být prováděna interoperabilními elektronickými prostředky a netýkat údajů z žádných dalších databází s tím, že samozřejmě musí být zajištěna bezpečnost a ochrana předávaných údajů prostřednictvím existujících softwarových aplikací, které umožní výměnu informací on-line v reálném čase. Směrnice zde odkazuje na rozhodnutí 2008/616/SVV, v bodě 12 recitálu směrnice je pak výslovně zmíněn Evropský informační systém vozidel a řidičských oprávnění (Eucaris), kterému se věnuji níže.

Vedle vlastní výměny informací je klíčové, že směrnice upravuje i způsob kontaktování dotčeného řidiče – vlastníka vozidla. Označuje to za informační dopis: rozhodne-li se členský stát deliktu takové řízení zahájit, informuje o tom v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy vlastníka/držitele vozidla nebo zjištěnou osobu podezřelou ze spáchání deliktu.¹⁰ Směrnice předpokládá i základní procesní garance, jednak, že dopis musí obsahovat právní důsledky, které má tento delikt na území členského státu deliktu a dále informace o něm – povahu deliktu, místo, den a čas jeho spáchání, název porušeného vnitrostátního právního předpisu a sankci, a případně i údaje o zařízení, jehož bylo ke zjištění deliktu použito (k tomu může, ale tedy nemusí, použít vzor). Dopis by měl být zaslán v jazyce dokladů o registraci vozidla, jsou-li k dispozici, nebo v jednom z úředních jazyků členského státu registrace. Podle bodu 15 recitálu směrnice by měl být zvolen jazyk, jemuž dotyčná osoba s největší pravděpodobností rozumí, nejlépe pak cestou doporučené zásilky, aby se se dotčené osobě umožnilo reagovat (žádostí o další informace, uhrazením pokuty nebo tím, že uplatní své právo na obhajobu). Na další postupy se použijí platné právní nástroje, včetně nástrojů o vzájemné právní pomoci a vzájemném uznávání, například rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV.

Směrnice 2015/413 je do českého právního řádu provedena zejména § 125j zákona o silničním provozu¹¹, který pro případ, že je podezřelým z přestupku

¹⁰ Čl. 5 odst. 1 směrnice.

¹¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

osoba s bydlištěm v jiném členském státě, stanoví, že obecní úřad obce s rozšířenou působností zašle této osobě spolu s oznámením o zahájení řízení informační formulář v úředním jazyce členského státu Evropské unie¹², ve kterém má podezřelý bydliště. Ten musí obsahovat popis skutku, označení přestupku, vymezení správních trestů. V případě, že jde o skutek zjištěný prostřednictvím automatizovaného technického prostředku, musí informační formulář obsahovat identifikační údaje o tomto prostředku.

Rovnou na tomto místě je třeba zmínit, že směrnici 2015/413, a tudíž i národní úpravu, čeká revize. Komise totiž připravila novelu, která je nyní v legislativním procesu. Chystá se rovněž vzájemné uznávání dalších sankcí – nejen peněžitých, ale též zákazů řízení (viz níže).

3 Praktické fungování a systém EUCARIS

Jak jsem uvedl výše, nástrojem výměny informací mezi členskými státy je systém EUCARIS; v rámci systému jde o konkrétní modul (CBE), který zajišťuje zprostředkování odpovědi z jiného členského státu. EUCARIS přitom není jakýmsi centrálním registrem, ale prostředkem, kterým si příslušné orgány členských států zpřístupňují požadované údaje.¹³ V předmětné části se pak systém rozvíjel postupně a v různých členských státech různě. Zpráva Komise o implementaci směrnice 2015/413 k tomu uvádí, že systém v r. 2016 užívalo jen 23 z 28 členských států (přesto jen v roce 2015 bylo provedeno přibližně 2 miliony vyhledávání). Jako cíl Komise označila vyřízení všech automaticky zjištěných deliktů.¹⁴

Také Česká republika se k systému EUCARIS připojila se zpožděním, teprve v roce 2017 k němu získaly přístup jednotlivé správní orgány. Z tehdejšího vyjádření Ministerstva dopravy vyplývá, že byl současně zprovozněn i software, který dokáže zpracovat záznamy z kamer, vyhodnotit je a získat

¹² Vzor stanoví prováděcí předpis – viz § 18b vyhlášky č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů.

¹³ *European car and driving license information system* [cit. 31. 5. 2024]. Dostupné z: <https://www.eucaris.net/>

¹⁴ Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. 29. 11. 2016. COM(2016) 744 final. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 30. 5. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0744&from=LT>

údaje o zahraničním provozovateli vozidla.¹⁵ V případě tranzitní země, jako je Česká republika, bylo jakékoliv zdržení nepříjemné, podle citovaného článku Ministerstvo dopravy jen v r. 2017 evidovalo až 47 800 cizích státních příslušníků, kteří se dopustili přestupku započítávaného do bodového hodnocení (10 % celkového počtu).

Výše citovaná zpráva Komise se pak věnuje i stavu a východiskům automatického vymáhání pravidel. Především poukazuje na to, že nebyly zaznamenány případy neuznání důkazů pořízených automatickým způsobem (patrně hlavně radary u měření rychlosti), předpokládá ovšem do budoucna určitá harmonizovaná pravidla kalibrace systémů apod.

4 Vymáhání sankcí a jeho limity

Sama výměna informací samozřejmě nestačí. Je nutné vědět nejen kdo (čí vozidlo) se přestupku dopustil, aby byl celý systém skutečně efektivní, je nutné rovněž zajistit přeshraniční vymáhání sankcí. Zde nebyla přijatá žádná specifická úprava – vymáhání vychází z Rámcového rozhodnutí Rady 2005/214/SVV¹⁶, jež se obecně týká vymáhání peněžitých trestů za trestné činy, nikoli jmenovitě dopravní přestupky. Vymáhání se tak týká i deliktů v dopravě, nerozhodno, jestli přestupků či trestných činů. Princip Rozhodnutí vychází z toho, že „trestní“ rozhodnutí se spolu s osvědčením předá přímo příslušnému orgánu členského státu, ve kterém má identifikovaná osoba majetek nebo příjmy nebo ve kterém má obvyklé bydliště/sídlo. Úřady vykonávajícího státu jsou potom zásadně povinny bez dalších formalit takové rozhodnutí předat a neprodleně přijmou veškerá opatření nezbytná pro jeho výkon.

Pokud tedy pokuta není k výzvě zahraničních úřadů zaplacená dobrovolně, řidič (provozovatel vozidla) se sankci nutně nevyhne. Naopak se vystavuje vyšším nákladům vzhledem k vedení standardního řízení a po něm uložení

¹⁵ Miliony navíc. Úřady konečně mohou pokutovat zahraniční řidiče. *Euro.cz* [online]. 20. 9. 2017. [cit. 30. 5. 2024]. Dostupné z: <https://www.euro.cz/clanky/miliony-navic-urady-konecne-mohou-pokutovat-zahranicni-ridice-1373018/>

¹⁶ Rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV ze dne 24. 2. 2005 o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut. In: *EUR-lex* [právní informační systém] – Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 25. 5. 2024]. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32005F0214>

pokuty (zpravidla vyšší), zná unijní právo nástroje, pokud nebude ani tato pokuta uhrazena. Hovoříme ovšem jen o peněžitých sankcích, rozhodnutí se nijak nedotýká sankcí jiných, jako je typicky zákaz řízení.

Na to zareagovala i Komise, která představila legislativu jdoucí výrazně dále a řešící též uznávání zákazů řízení v případě přestupků i trestných činů. Zákaz řízení tak fakticky bude mít celounijní účinek. Předmětný návrh směrnice č. COM(2023) 128 final prošel prvním čtením v Evropském parlamentu, prozatím tedy nebyl přijat.¹⁷ Návrh se ovšem netýká všech deliktů, ale jen vybraných (těch nejzávažnějších), jako je například řízení pod vlivem či významné překročení rychlosti.¹⁸

5 Procesní garance a výhled od budoucna

Výše popsaná unijní úprava je logická a poměrně efektivní, přesto je vhodné zastavit se též u samotného řidiče, resp. provozovatele vozidla. Je dostatečně informován? Není fakticky nucen radši výzvě vyhovět, než riskovat zvýšené náklady v případě standardního řízení?

Předně, informační dopis (výzva) by měla být zaslána v jazyce státu bydliště. Problém ovšem může být již se samotným překladem – lze například akceptovat strojový překlad, který adresátovi nemusí být zcela srozumitelný? Jakým způsobem by mělo být řidiči vysvětleno, čeho se dopustil, jaké právní předpisy tak porušil a co mu případně hrozí? Současná unijní úprava, rozvedená výše, poskytuje určité garance, po mém soudu je však nedostatečná. Dostatečně důkladně nevymezuje, co vše a jak konkrétně by řidiči mělo být sděleno a zejména neupravuje následky, které budou nedostatky výzvy mít.

Již zmiňovaná novela směrnice 2015/413 se snaží na některé tyto nedostatky reagovat.¹⁹ Poslední dostupná informace hovoří o tom, že se nachází

¹⁷ Stav projednávání návrhu. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 31. 5. 2024]. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2023_55

¹⁸ Evropská komise. Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o celounijním účinku některých zákazů řízení In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 31. 5. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0128&qid=1712875723394>

¹⁹ Návrh Komise z 1. 3. 2023, č. COM(2023) 126 final In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 31. 5. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0126>

v prvním čtení v Evropském parlamentu.²⁰ Novela jednak rozšiřuje dopad celé úpravy, jelikož dále přidává další přestupky, i ty méně závažné (nebezpečné parkování, jízda v protisměru...). Ve výše uvedené souvislosti ale především navrhuje podrobnější nároky na obsah informačního dopisu – mj. poučení podezřelého o uplatnění práva na obhajobu, kde Komise v návrhu výslovně reaguje na údajně množství stížností zejména na nejasné či chybějící informace o uplatnění opravných prostředků.

Má proto dojít k úpravě znění čl. 5 směrnice, upřesnění požadavků na údaje o spáchaném deliktu, podrobné informace o právní kvalifikaci a použitelných sankcích a jiných právních důsledcích, včetně informací týkajících se zákazu řízení motorových vozidel (včetně trestných bodů nebo jiných omezení práva řídit) a především informace o tom, kde a jak uplatnit právo na obhajobu nebo podat opravný prostředek proti rozhodnutí o stíhání dopravního deliktu, včetně požadavků na přípustnost takového opravného prostředku a lhůty pro jeho podání, a o tom, zda a za jakých podmínek se uplatní řízení v nepřítomnosti, v souladu s vnitrostátním právem členského státu deliktu. Dopis by měl obsahovat i detailní informace čísla účtu pro úhradu pokuty, o lhůtě splatnosti a o alternativních platebních metodách a také informace o pravidlech ochrany údajů. Lhůty by se měly odvíjet od okamžiku obdržení informačního dopisu. Návrh zároveň požaduje, aby členské státy zajistily na žádost domněle odpovědné osoby přístup ke všem podstatným informacím, patrně tedy nejčastěji půjde o výstup z měřicího zařízení či záznam kamery.

Tento legislativní návrh považuji za krok správným směrem, povede k posílení informovanosti domnělých přestupců a zajistí lepší ochranu jejich procesních práv. Ti by tak měli přesněji vědět, resp. si představit, jaký způsobem by případně přestupkové řízení dále probíhalo a jakým překážkám a nákladům by dále čelili. V konečném důsledku ale vždy platí, že přestupce bude (ať už pro neznalost právní úpravy, procesu či i jen jazykovou bariéru) ve slabším postavení, než ve svém domovském státě, tj. motivován požadovanou částku raději zaplatit. Podstatné ovšem je, aby existoval určitý jednotný „mustr“, který bude toto znevýhodnění rozumně vyrovnávat.

²⁰ Viz informace o stavu projednání, procedura č. 2023/0052/COD. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 31. 5. 224]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=celex:52023PC0126>

Krok správným směrem – tentokrát z pohledu efektivního zjištění a kontaktování přestupce – je také navržená úprava další elektronizace. Jednak, doručování informačního dopisu se má dít doporučeně (poštou) nebo obdobným způsobem elektronicky, tedy doručování s elektronickým zaručeným podpisem; podobně zřejmě bude možné, prostřednictvím domovského státu, doručovat i podle nástrojů tohoto státu, v českém případě tedy do datové schránky.²¹

Pokud jde o spolupráci při zjišťování totožnosti, kdy podle navrženého čl. 4a odst. 3 může jeden členský stát požádat stát registrace, aby s *přiměřenou mírou jistoty* potvrdil totožnost osoby zachycené na vizuálním záznamu jako vlastníka či provozovatele vozidla, popř. jaká osoba je osobou podezřelou. Opět ale bude záležet i na praktické realizaci v jednotlivých členských státech a na zajištění bezpečnosti takové komunikace a vyhovění předpisům na ochranu osobních údajů. Je například otázkou, zdali bude možné podobnou osobu vyhledávat automaticky, pomocí softwaru či umělé inteligence. V této souvislosti lze konečně poukázat i na související problematiku umělé inteligence v dopravě, resp. autonomizaci řízení dopravy v budoucnu. Obecná regulace v podobě Aktu o umělé inteligenci již byla přijata.²² Ta přitom pamtuje i na systémy v dopravě, jež řadí mezi vysoce rizikové (čl. 6 a příloha III rizikové (prozatím tedy předpokládá povinnost lidského dohledu ve smyslu čl. 14 tohoto aktu)²³. Do budoucna samozřejmě bude nutné i v případě přeshraničního zjišťování pachatelů dopravních přestupků zohlednit i případný další vývoj v oblasti autonomního řízení, zejména pokud jde o uplatňování odpovědnosti za porušení dopravních předpisů. Je nabitelní, že by Evropská unie měla přijít s efektivní a hlavně jednotnou regulací.

6 Závěr

V příspěvku jsem se pokusil jednak představit aktuální úpravu odhalování a zjišťování dopravních přestupků, především pak unijní rozměr a příslušné

²¹ Čl. 5a odst. 1 a 3 návrhu.

²² Akt o umělé inteligenci (AI): Rada s konečnou platností schválila celosvětově první pravidla pro AI. *Rada Evropské unie* [online]. 21. 5. 2024 [cit. 31. 5. 2024]. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/05/21/artificial-intelligence-ai-act-council-gives-final-green-light-to-the-first-worldwide-rules-on-ai/>

²³ Ibid.

směrnice. Poukázal jsem také na praktické fungování jeho případné nedostatky. Mám za to, že spolupráce mezi členskými státy funguje, jakkoli má určité rezervy. Jako nedostatečné hodnotím současné nastavení minimálních procesních garancí (především informovanost) a kvituji chystanou novelizaci na unijní úrovni. Pokud se podaří navrženou úpravu skutečně schválit, povede to jednak k vyšší efektivitě spolupráce, jednak k posílání informovanosti potenciálních přestupců, kteří by se měli lépe dozvědět, za jakých podmínek dojde k vyřízení celé věci a jak se případně mohou bránit. Celé téma ovšem do budoucna nabízí další výzvy, ať už z pohledu zkoumání dalšího posilování spolupráce rozšiřování okruhu dotčených přestupků či uznávání dalších druhů sankcí, tak pro rozvoj autonomní dopravy.

References

MROZEK, J. *Vymáhání pokut za dopravní přestupky v jiném členském státě Evropské unie*. Diplomová práce. Brno: Masarykova univerzita, 2020.

Akt o umělé inteligenci (AI): Rada s konečnou platností schválila celosvětově první pravidla pro AI. *Rada Evropské unie* [online]. 21. 5. 2024 [cit. 31. 5. 2024]. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/05/21/artificial-intelligence-ai-act-council-gives-final-green-light-to-the-first-worldwide-rules-on-ai/>

European car and driving license information system [cit. 31. 5. 2024]. Dostupné z: <https://www.eucaris.net/>

Miliony navíc. Úřady konečně mohou pokutovat zahraniční řidiče. *Euro.cz* [online]. 20. 9. 2017 [cit. 30. 5. 2024]. Dostupné z: <https://www.euro.cz/clanky/miliony-navic-urady-konecne-mohou-pokutovat-zahranicni-ridice-1373018/>

Doporučení Komise 2004/345/ES ze dne 21. 10. 2003, o prosazování práva v oblasti bezpečnosti silničního provozu. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 8. 4. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004H0345&qid=1712762811215>

Informace o stavu projednání, procedura č. 2023/0052/COD. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 31. 5. 224]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=celex:52023PC0126>

Návrh Komise z 1. 3. 2023, č. COM(2023) 126 final In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 31. 5. 224]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0126>

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o celounijním účinku některých zákazů řízení In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 31. 5. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0128&qid=1712875723394>

Rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV ze dne 24. února 2005 o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut. In: *EUR-Lex* [právní informační systém] – Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 25. 5. 2024]. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32005F0214>

Rozhodnutí Rady 2008/615/SVV ze dne 23. června 2008 o posílení přeshraniční spolupráce, zejména v boji proti terorismu a přeshraniční trestné činnosti. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 8. 4. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008D0615>

Rozhodnutí Rady 2008/616/SVV ze dne 23. června 2008 o provádění rozhodnutí 2008/615/SVV o posílení přeshraniční spolupráce, zejména v boji proti terorismu a přeshraniční trestné činnosti. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 8. 4. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008D0616>

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/82/EU ze dne 25. října 2011 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. In: *EUR-Lex* [právní informační systém] – Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 8. 4. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32011L0082>

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 8. 4. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015L0413>

Stav projednávání návrhu. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 31. 5. 2024]. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2023_55

Vyhláška č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů.

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

Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. 29. 11. 2016. COM(2016) 744 final. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 30. 5. 2024]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0744&from=LT>

Contact – e-mail

348229@mail.muni.cz

ZAJIŠTĚNÍ DOSTATEČNÉ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Anna Chamráthová Richterová

Právnická Fakulta, Masarykova univerzita, Česká republika

Abstract in original language

Cílem příspěvku je představit zajišťování dopravní obslužnosti státem, kraji a obcemi jakožto jejich povinnost vykonávanou ve prospěch a pro uspokojování potřeb členů veřejnosti. Soustředí se na dosud nedostatečně probadanou oblast toho, jaká dopravní obslužnost je dostatečná a jaký mohou mít na její zajištění vliv členové veřejnosti. V první části příspěvek stručně představí institut dopravní obslužnosti a základní povinnosti státu, krajů a obcí v této oblasti. Následně se bude zabývat tím, jak určit, zda je zajištění dopravní obslužnosti dostatečné či nikoli. Ve třetí části příspěvek analyzuje možnosti, které mohou využít členové veřejnosti, pokud mají za to, že dostatečná není.

Keywords in original language

Dopravní obslužnost; soudní ochrana ve správním soudnictví; nezákonný zásah; vrchnostenská veřejná správa; veřejná subjektivní práva.

Abstract

The paper will address the remedies for public transport accessibility by public authorities. It is concerned with the issues in which the scope of public transport accessibility can be regarded as sufficient and how the public can affect its securing. The first part of the paper briefly presents public transport accessibility and the relevant duties of public bodies. The second part deals with the issue of how to decide whether public transport accessibility is sufficient or not. The third part analyses the remedies available to the general public when public transport is insufficient.

Keywords

Public Transport; Judicial Protection in Administrative Justice; Unlawful Interference; Authoritative Public Administration; Public Subjective Rights.

1 Úvod

S problematikou dopravní obslužnosti, tedy zajištění dopravy k institucím potřebným či dokonce nutným pro běžný život a zpět¹ se členové veřejnosti setkávají každodenně. Jejich zájem o ni se pak projevuje v kontextech spíše negativních, kdy mají za to, že není zajišťována dostatečně, což bývá představováno např. rušením dopravních spojení či jejich návaznosti. Tento zájem široké veřejnosti o zajišťování dopravní obslužnosti však není odrážen v právní teorii, které předmětné téma pomíjí a dosud není probádáno to, jakou dopravní obslužnost lze považovat za dostatečnou a jaké mají členové veřejnosti právní nástroje v případě, kdy ji za dostatečnou nepovažují.

Kromě komentáře² k zákonu o veřejných službách v přepravě cestujících³ o této problematice nalezneme jen stručné zmínky, kdy se většina dostupných zdrojů soustředí spíše na popis toho, jak zajišťování dopravní obslužnosti v praxi probíhá, s důrazem na problematiku veřejných zakázek a smluv o veřejných službách v přepravě cestujících.

Cílem příspěvku proto je představit zajišťování dopravní obslužnosti státem, kraji a obcemi jakožto jejich povinnost vykonávanou ve prospěch a pro uspokojování potřeb členů veřejnosti. V první části příspěvek stručně představí institut dopravní obslužnosti a základní povinnosti státu, kraje a obcí v této oblasti. Následně se bude zabývat tím, jak určit, zda je zajištění dopravní obslužnosti dostatečné či nikoli.

Ve třetí části příspěvek analyzuje možnosti, které mohou využít členové veřejnosti, pokud mají za to, že dostatečná není. Využívá k tomu mj. aktuální judikaturu, především rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 5. 2023,

¹ S tímto pojmem se lze setkat i v jiných kontextech, např. dopravní obslužnost pozemků a staveb.

² KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících: komentář*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, xii, 223 s.

³ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále „zákon o veřejných službách v přepravě cestujících“).

č. j. 6 As 285/2022-83,⁴ a ze dne 31. 5. 2023, č. j. 4 As 40/2023-69,⁵ a zamýšlí se nad aplikovatelností jejich závěrů v praxi.

2 Vymezení dopravní obslužnosti

2.1 Právní zakotvení

Dopravní obslužnost je definována v § 2 zákona o veřejných službách v přepravě cestujících, a to jako zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. Tato zákonná definice je natolik jednoznačná a podrobná, že už není potřeba ji dále odbornou literaturou ani judikaturou nadále rozvíjet a ani se tak nečiní.

Předpokládá se, že zajišťována bude primárně drážní dopravou a veřejnou linkovou dopravou, i když vyloučeno není ani zajišťování vnitrozemskou plavbou. Lze však předpokládat, že vzhledem k podmínkám České republiky poslední jmenovaná možnost nebude příliš využitelná. Sám zákon o veřejných službách v přepravě cestujících upravuje jen podmínky při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou s tím, že při zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících ve vnitrozemské plavbě se použije přiměřeně.

Původně byla dopravní obslužnost definována v § 19a zákona o silniční dopravě⁶ a § 39b zákona o drahách⁷, a to nejprve jako doprava do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět.⁸ Následně byla tato definice pozměněna na zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale ušnosnému rozvoji územního obvodu.

⁴ Dále jen rozsudek 6 As 285/2022-83.

⁵ Dále jen rozsudek 4 As 40/2023-69.

⁶ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění účinném do dne 30. 6. 2010.

⁷ Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění účinném do dne 30. 6. 2010.

⁸ § 19a zákona o silniční dopravě ve znění účinném do dne 30. 6. 2000.

Tato původní úprava však byla z obou uvedených zákonů vypuštěna v návaznosti na přijetí nařízení o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici,⁹ které sice neoperuje přímo s pojmem dopravní obslužnost, ale stanoví podmínky pro zásahy státu do veřejné přepravy cestujících za účelem zajištění poskytování služeb obecného zájmu, které jsou mimo jiné četnější, bezpečnější, kvalitnější nebo levnější než služby, které by mohly nabídnout samotné tržní mechanismy. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících poté jednak stanovil podmínky zásahů veřejných orgánů do veřejné přepravy cestujících, jednak podmínky pro zajištění dopravní obslužnosti státu, krajů a obcí veřejnými službami.¹⁰

Původní definice dopravní obslužnosti se tedy postupem času rozšiřovala a nyní nemá být zajišťována jen k zákonem výslovně určeným účelům, ale je užíván jejich demonstrativní výčet. Další velkou změnou, kterou je potřeba hodnotit velmi kladně, je uložení povinnosti, aby byla dopravní obslužnost zajištěna i k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb. Mám však za to, že mohlo být ponecháno zdůraznění původní definice, že zajišťování dopravní obslužnosti se děje z důvodu veřejného zájmu.

2.2 Základní povinnosti veřejné správy

Zajišťování dopravní obslužnosti je úkolem veřejné správy, konkrétně státu a územních samosprávných celků v jejich samostatné působnosti. Územní samosprávné celky zajišťování provádí veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením, stát veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.

Prvotním úkolem veřejné správy v předmětné oblasti je dopravní plánování, tvořené koncepcí veřejné dopravy a plány dopravní obslužnosti území. Důraz je při něm kladen na hospodárné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti.¹¹ Koncepce veřejné dopravy je pořizována Ministerstvem dopravy a schvalována vládou

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. 10. 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici.

¹⁰ KOVALČÍKOVÁ, ŠTANDERA, op. cit., s. 1.

¹¹ Ibid., s. 7.

na dobu minimálně pěti let. Obsahuje hlavní cíle a priority státu v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících pro zajištění udržitelného rozvoje území, ochrany životního prostředí a životních potřeb obyvatel se zvláštním přihlédnutím k jejich věku, zdravotnímu stavu a sociální situaci, hlavní páteřní osy poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících a rozmístění hlavních přestupních uzlů na celostátní úrovni, základní rámec pro spolupráci státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti a nástroje pro její realizaci. Návrh je projednáván s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže, ministerstvy, kraji, sdruženími obcí s celostátní působností a zástupci dopravců.

Plány dopravní obslužnosti na koncepci veřejné dopravy navazují a musí s ní být v souladu. Pořizuje je stát, kraj a obec, která zajišťuje nebo hodlá zajišťovat dopravní obslužnost, opět na dobu minimálně pěti let. Obsahují zejména popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících a způsob, jak budou tyto služby zajištěny.

Co se týče faktického zajišťování dopravní obslužnosti, stát a územní samosprávné celky je mají zajišťovat uzavíráním smluv o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci nebo, v případě územních samosprávných celků, mohou poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících samy. Poskytované veřejné služby musí být v souladu s pořízeným plánem dopravní obslužnosti území. V opačném případě se jedná o přestupek, za který lze uložit pokutu do 10 000 000 Kč.

Zákon nestanoví orgánům veřejné správy přesný rozsah zajišťované dopravní obslužnosti, jako např. počet linek či četnost spojů, je však nutné dodržet kritéria předepsaná v § 2, tj. zabezpečit dopravu po všechny dny v týdnu za účely v zákoně vyjmenovanými.¹² Jiné předpisy však mohou stanovit konkrétnější kritéria, kdy např. školský zákon¹³ v § 178 odst. 5 stanoví, že v rámci dopravní obslužnosti území kraje je kraj povinen zajistit dopravu do spádové školy a ze spádové školy, pokud vzdálenost spádové školy od místa trvalého pobytu žáka přesáhne 4 km.

¹² Srov. analogicky KATZOVÁ, P. *Školský zákon: komentář*. Praha: ASPI, 2008, s. 705, či rozsudek 6 As 285/2022-83.

¹³ Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání.

Pro účely tohoto příspěvku je dále podstatné zmínit, že zajišťování dopravní obslužnosti státem a územními samosprávnými celky je obecně považováno za pečovatelskou veřejnou správu.¹⁴ Nejvyšší správní soud nicméně v loňském roce konstatoval, že se při něm projevuje i řada prvků, které lze označit za vrchnostenskou veřejnou správu.¹⁵ Zdůraznil, že orgány veřejné správy při ní vystupují jako výluční nositelé určité zákonem stanovené kompetence. Při dopravním plánování nejednají s jinými jako rovnoprávný účastník právních vztahů a jsou ve své činnosti omezeni zákonným vymezením pojmu dopravní obslužnost. Při vlastním zajišťování dopravní obslužnosti vůči jiným subjektům než dopravcům i v této fázi vystupují jako nositelé veřejnoprávní pravomoci, neboť stále plní veřejnoprávní povinnost zajišťovat dopravní obslužnost v zákonem stanoveném rozsahu, ani v této rovině tedy nejsou přítomny žádné soukromoprávní prvky. Shrnul, že zajišťování dopravní obslužnosti je činností, která spadá do oblasti veřejné správy ve smyslu § 4 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního.¹⁶

3 Dostatečnost zajištění dopravní obslužnosti

Co se týče rozsahu zajištění dopravní obslužnosti, již bylo uvedeno, že není přesně stanoven, je však nutné dodržet kritéria v zákoně určená. Ani tato kritéria však nejsou stanovena jednoznačně. Konstatovat lze, že doprava musí být zabezpečena k institucím zajišťujícím základní životní a společenské potřeby po všechny dny v týdnu a zpět, absolutní minimum jsou tedy alespoň dva spoje denně – tam a zpět. Cokoli nad tento rámec už může být otevřeno k diskusi, zda to ještě je potřebné k dodržení minimálních zákoných kritérií či zda je to přesahuje. Jak jsem již uvedla, úvahami v tomto směru se odborná literatura dosud nezabývala, a jak bude také ukázáno dále, judikatura rovněž ne.

Napomoci si nelze ani analogicky jinou zákonnou úpravou ukládající orgánům veřejné moci zajistit dostupnost určitých služeb, jako je např. dostupnost sociálních služeb či dostupnost vzdělávání a školských služeb. I v těchto případech totiž zákony stanoví jen povinnost dostupnost zajistit a uvádí

¹⁴ Usnesení zvláštního senátu ze dne 21. 5. 2008, č. j. Konf 31/2007-82.

¹⁵ Rozsudek 6 As 285/2022-83 a rozsudek 4 As 40/2023-69.

¹⁶ Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

velmi obecná rámcová kritéria, která musí být splněna. P. Katzová v komentáři ke školskému zákonu uvádí, že funkční formulace podrobných kritérií dostupnosti je velmi složitá až nemožná.¹⁷ O. Moravec k tomuto dodává, že naplňování kritérií dostupnosti služeb územním samosprávným celkem je primárně odpovědností politickou.¹⁸ Jeho názorem tedy evidentně je, že hodnocení, zda jsou veřejné služby zajišťovány dostatečně, není úkolem veřejné moci, která by pro toto stanovila podrobnější kritéria, ale úkolem členů veřejnosti, kteří následně mohou na základě svých subjektivních pocitů využít nástroje popsané v následující kapitole.

Základní dopravní obsluha území veřejnou dopravou se považuje za součást základních sociálních práv občana Evropské unie, lze tak uvažovat o kritériích pro hodnocení, zda jsou sociální práva občanů Evropské unie naplňována dostatečně, ani ta však nedávají konkrétní odpovědi na to, jaká dopravní obsluha je dostačující a jaká nikoli. Z dokumentů Evropské unie plyne, že se klade důraz na to, aby veřejná doprava byla dostupná jako taková, nikoli na to, v jakém rozsahu by měla být poskytována.¹⁹

Orgány veřejné správy tedy mají při zajišťování dopravní obslužnosti velmi širokou míru uvážení, kdy bude panovat shoda na tom, že ji nezajišťují dostatečně, jen ve zcela markantních případech.

4 Právní nástroje členů veřejnosti

Nástroje, které mají k dispozici členové veřejnosti, pokud mají za to, že orgány veřejné moci nedostatečně zajišťují dopravní obslužnost, jsou rozmanité. Mnohé z nich přísluší specificky občanům územního samosprávného celku, což je logické, jelikož tyto osoby mají na činnosti územního samosprávného celku v pojednáváné oblasti eminentní zájem. Územní samosprávné celky v ní také hrají největší roli, jelikož zajištění dopravní obslužnosti potřebné pro každodenní život spočívá především na nich a úloha státu je spíše doplňková a zastřešující.

¹⁷ KATZOVÁ, op. cit., s. 705.

¹⁸ MORAVEC, O. § 177 [Působnost územních samosprávných celků]. In RIGEL, F. a kol. *Školský zákon: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 774.

¹⁹ Access to transport for all. *European Commission* [online]. [cit. 31. 5. 2024]. Dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/social-issues/access-transport-all_en

4.1 Nástroje kontroly činnosti veřejné správy

Občané územního samosprávného celku obecně mohou vyjadřovat na zasedání zastupitelstva územního samosprávného celku svá stanoviska k projednávaným věcem, požadovat projednání určité záležitosti v oblasti samostatné působnosti radou nebo zastupitelstvem (je-li žádost podepsána určitým počtem občanů územního samosprávného celku, musí být projednána) a podávat orgánům územního samosprávného celku návrhy, připomínky a podněty, které musí být vyřízeny.²⁰

Efektivita těchto nástrojů odvisí pouze od toho, jak moc je územní samosprávný celek ochoten občanům vyhovět, jelikož tento typ nástrojů neumožňuje autoritativně vynucovat, aby územní samosprávný celek přijal určité řešení nebo napravil situaci, která se občanům nezamlouvá. Uvedené nástroje tak mohou posloužit pouze jako významný ukazatel představ občanů o dostatečném zajišťování dopravní obslužnosti územním samosprávným celkem. I když si ale odmyslíme ideální stav, kdy zastupitelé budou občanům chtít vyhovět z toho důvodu, že tyto občany reprezentují a mají tedy respektovat jejich přání, mají občané jeden významný nástroj, kterým mohou územní samosprávný celek jistým způsobem přinutit jednat určitým způsobem nebo jej „sankcionovat“, když tak nejedná, a to jsou volby do zastupitelstev.

Např. V. Sládeček²¹ považuje volby za primární způsob kontroly činnosti územního samosprávného celku v samostatné působnosti. Na druhou stranu, L. Fojtík²² považuje kontrolu prostřednictvím voleb do zastupitelstev za zbytečnou a postrádá typ občanské kontroly, který by umožnil občanům svou vůli projevit přímo. Dle něj je možnost kontroly jedné konkrétní situace až za (často) několik let společně s velkým množstvím situací jiných zcela nedostatečná.

Osobně se v obecné rovině se domnívám, že ačkoli nelze zpochybňovat to, že mezi chováním zastupitelů během volebního období a následným výsledkem voleb často není velká souvislost, L. Fojtík snad až příliš podceňuje přirozenou

²⁰ § 16 zákona č. 128/2000 Sb., zákon o obcích (obecní zřízení), § 12 zákona č. 129/2000 Sb., zákon o krajích (krajské zřízení) a § 7 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze.

²¹ SLÁDEČEK, V. Veřejný ochránce práv de (constitutione et) lege ferenda: několik poznámek. In: HORÁKOVÁ M. (ed.). *Contemporary Administrative Law Studies 3/2008* [online]. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2008, s. 174.

²² FOJTÍK, L. *Kontrola rozhodování a nakládání s obecním majetkem*. Wolters Kluwer ČR.

touhu zastupitelů po znovuzvolení. Volby tak mohou být velmi účinným nástrojem občanů, záleží jen na tom, jakým způsobem jej uplatní. Je však potřeba připustit, že nespokojenost se zajišťováním dopravní obslužnosti může mít mnoho příčin, od až „systémového“ nezajišťování po zrušení jedné konkrétní linky z mnoha. Volby tak mohou být účinné spíše ohledně rozsáhlejších příčin nespokojenosti. Lze si totiž obtížně představit, že by občan nespokojený například se zrušením večerní autobusové linky považoval toto za zásadní při jeho úvahách, komu má v komunitních volbách za tři roky dát svůj hlas.

Totéž samozřejmě platí pro volby do Parlamentu, které také mají potenciál být nástrojem členů veřejnosti (zde bez vazby na občanství územního samosprávného celku) pro zajištění dopravní obslužnosti. Zde však mám za to, že s přihlédnutím ke skutečnosti, že stát nehraje při zajišťování dopravní obslužnosti páteřní úlohu a veřejnost při parlamentních volbách považuje za palčivá jiná témata, se nebude jednat o příliš účinný či využívaný nástroj.

Dalším potenciálně mocným, ale v praxi s ohledem na požadavky jeho úspěšnosti příliš nevyužívaným nástrojem může být místní či krajské referendum.²³ I když v referendu lze rozhodovat jen o věcech patřících do samostatné působnosti územního samosprávného celku a je vyloučeno rozhodování o některých otázkách, jako je např. rozpočet územního samosprávného celku, nic nebrání tomu, aby v něm občané rozhodli, zda by se určitý způsob zajišťování dopravní obslužnosti měl či neměl realizovat.²⁴ Rozhodnutí v referendu se může stát závazným pro orgány územního samosprávného celku, ovšem za podmínky poměrně vysoké účasti a počtu oprávněných osob hlasujících pro toto rozhodnutí.²⁵ Při splnění této podmínky se však může oproti volbám jednat o velmi efektivní nástroj, jak přimět veřejnou správu ke zcela konkrétním úkonům při zajišťování dopravní obslužnosti.

²³ V textu nadále používám slovo referendum pro označení zároveň místního referenda dle zákona č. 22/2004 Sb., o místním referendu i krajského referenda dle zákona č. 118/2010 Sb., o krajském referendu.

²⁴ Viz například dvě referenda o poloze brněnského hlavního nádraží. Referendum o poloze hlavního nádraží v Brně. *Wikipedie* [online]. [cit. 7. 4. 2024]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Referendum_o_poloze_hlavn%C3%ADho_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD_v_Brn%C4%9B_\(2016\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Referendum_o_poloze_hlavn%C3%ADho_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD_v_Brn%C4%9B_(2016))

²⁵ K platnosti referenda je třeba účast alespoň 35% oprávněných osob a k závaznosti rozhodnutí v něm pro něj musí hlasovat nadpoloviční většina oprávněných osob, které se referenda zúčastnily, a alespoň 25 % oprávněných osob. Viz § 48 zákona o místním referendu a § 48 zákona o krajském referendu.

Jako další nástroje členů veřejnosti lze uvést petice²⁶ a individuální stížnosti²⁷. S určitými výhradami se o nich dá říci totéž, co o výše pojednaných specifických právech občanů územního samosprávného celku, tedy to, že mají pouze takovou sílu, jakou jim příslušné osoby a orgány, jimž jsou adresovány, přisoudí.

Dále se mohou členové veřejnosti obrátit na orgány příslušné ke kontrole činnosti orgánů veřejné správy, kdy pro účely zajištění dopravní obslužnosti považují za nejzásadnější Ministerstvo vnitra příslušné provádět kontrolu činnosti územních samosprávných celků v samostatné působnosti a veřejného ochránce práv.

Ministerstvo vnitra provádí dozor nad akty obcí, hlavního města Prahy a krajů vydávaných v samostatné působnosti, který umožňuje vynutit nápravu nedostatků. Provádí také obecnou kontrolu výkonu samostatné působnosti a její výsledky starosta, primátor či hejtman předkládají zastupitelstvu, společně s případnými opatřeními k nápravě. Ačkoli má územní samosprávný celek povinnost zajistit nápravu zjištěných nedostatků, zákon neuvádí způsob, jak toto splnění vynutit.

Na základě vymezení působnosti veřejného ochránce práv podle § 1 zákona o veřejném ochránci práv²⁸ se na první pohled může zdát, že jeho kontrolní činnost se na pojednávanou oblast z velké části neuplatní, jelikož tato je na samostatnou působnost územních samosprávných celků obecně vyloučena. Ochránce má ovšem možnost iniciovat úkony dozoru nad výkonem samostatné působnosti.²⁹ Může tak nejen kontrolovat činnost státu při zajišťování dopravní obslužnosti, ale skrze kontrolu činnosti Ministerstva vnitra přeneseně i činnost územních samosprávných celků v tomto směru. Ochránce je také schopen členům veřejnosti poskytovat metodickou pomoc a nic mu nebrání i mimo svou kontrolní pravomoc činit vůči územním samosprávným celkům v samostatné působnosti různá doporučení.³⁰

²⁶ Upraveno zákonem č. 85/1999 Sb., o právu petičním.

²⁷ Obecně upraveno v § 175 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

²⁸ Zákon č. 349/1999 Sb., o Veřejném ochránci práv.

²⁹ SLÁDEČEK, op. cit., s. 174.

³⁰ Toto například učinil ohledně zmiňované dostupnosti sociálních služeb. Doporučení veřejné ochránkyně práv ze dne 18. 9. 2018, sp. zn. 45/2018/OZP/VV.

Účinnost kontroly vykonávané ochráncem je stavěna především na jeho morální autoritě, tj. na tom, jakou sílu přikládají příslušné orgány jeho názoru. Ačkoliv jeho mínění obecně bývá respektováno, je nutno říci, že ochránce nemá faktickou možnost vynutit nápravu jím zjištěných nedostatků nebo zahájení jiných úkonů dozoru či kontroly.

Obecně lze říci, že tyto dva nástroje členů veřejnosti si nejenže nemohou vynutit konkrétní výsledek, ale i samotná jejich iniciace závisí na uvážení příslušného kontrolního orgánu.

4.2 Nezajištění dostatečné dopravní obslužnosti jako nezákonný zásah

Vzhledem k citované nedávné judikatuře Nejvyššího správního soudu (rozsudky 4 As 40/2023-69 a 6 As 285/2022-83) konstatující, že zajišťování dopravní obslužnosti orgány veřejné správy je nejen jejich oprávněním, ale i povinností, která nadto představuje výkon vrchnostenské veřejné správy spadající pod § 4 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, lze uvažovat, zda je možné se domáhat zajištění dopravní obslužnosti v rámci správního soudnictví, konkrétně ochranou před nezákonným zásahem, pokynem či donucením správního orgánu.

Předmětná judikatura vychází ze situace, kdy Středočeský kraj významně omezil zajišťovanou dopravní obslužnost v Kladně. Proti tomuto podali žalobu proti nezákonnému zásahu jak statutární město Kladno (6 As 285/2022-83), tak jeden z občanů Prahy (4 As 40/2023-69). Kladno prohlašovalo, že došlo k zásahu do práva na samosprávu především v podobě autonomního nakládání s finančními prostředky alokovanými v obecním rozpočtu, neboť výsledkem zásahu kraje byla nutnost hradit výdaje na zajištění dopravní obslužnosti, které mají být v souladu se zákonem vynakládány z rozpočtu kraje. Občan Prahy uvedl, že bylo zasaženo do jeho veřejného subjektivního práva, jelikož základní dopravní obsluha území veřejnou dopravou se považuje za součást základních sociálních práv občana Evropské unie. Oba žalobci uvedli, že i při výkonu pečovatelské veřejné správy, kterou zajišťování dopravní obslužnosti je, mohou vznikat veřejná subjektivní práva.³¹

³¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 6. 2018, č. j. 8 As 152/2016–47.

Nejvyšší správní soud dovodil, že při zajišťování dopravní obslužnosti skutečně mohou vznikat veřejná subjektivní práva a že ačkoli zákon o veřejných službách v přepravě cestujících je primárně kompetenční normou upravující zásahy orgánů veřejné moci do oblasti veřejné dopravy, ukládá orgánům veřejné správy povinnost dopravní obslužnost zajistit, a to v intencích § 2 zákona o veřejných službách v přepravě cestujících. Není tedy sice dle něj podrobněji stanoveno, jaký rozsah má zajišťovaná dopravní obslužnost mít, musí však naplňovat zákonná kritéria a nelze připustit, aby orgány veřejné správy tuto svou povinnost nesplnily.

Potvrdil také argumentaci Kladna ohledně zásahu do jeho veřejného subjektivního práva na samosprávu, neztotožnil se však s argumentací občana Prahy. V jeho případě uvedl, že ze zákona o veřejných službách v přepravě cestujících nevyplývá žádný jeho byt' zcela obecně formulovaný nárok na využívání veřejné dopravy prostřednictvím zajištění dopravní obslužnosti, a to v jím preferované podobě. Přisvědčil sice, že mezi práva občanů Evropské unie patří zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou dopravou, k zásahu do tohoto práva však dle něj může dojít až v případě, kdy by dopravní obslužnost nebyla zajišťována vůbec. Žalobce dále odkázal na politické nástroje ovlivňování činnosti územních samosprávných celků. Tento názor potvrdil i Ústavní soud.³²

Z předmětné judikatury tedy lze vyvodit, že při zajišťování dopravní obslužnosti sice mohou vznikat veřejná subjektivní práva a její nezajišťování sice může v obecné rovině představovat nezákonný zásah ve smyslu soudního řádu správního, zajištění dopravní obslužnosti určitým způsobem či v určité kvalitě samo o sobě veřejným subjektivním právem není. Tuto argumentaci však považuji za spíše alibistickou, kterou se Nejvyšší správní soud vyhnul řešení množství sporů, v nichž by se členové veřejnosti domáhali ochrany před rušením či omezováním zcela konkrétních linek a spojů. On sám totiž připustil, že určitá kvalita zajištění dopravní obslužnosti nutná je, protože musí splňovat rámec daný § 2 zákona o veřejných službách v přepravě cestujících, aby následně uvedl, že fakticky zajišťovaný rozsah přezkoumávat nehodlá. Odkazuje pouze na nástroje popsane v předchozí podkapitole, o jejichž účinnosti lze mít pochybnosti.

³² Usnesení Ústavního soudu ze dne 1. 6. 2023, sp. zn. II.ÚS 1198/23.

Lze také uvažovat v intencích toho, že zajišťování dopravní obslužnosti je povinností veřejné moci, povinnosti veřejné moci však neexistují samy pro sebe. Veřejná moc je totiž službou občanům a pokud má stanoveno plnění určitého úkolu, lze předpokládat, že tento úkol plní v zájmu občanů a nikoli samoúčelně. Deklarovat tedy, že povinnosti veřejné moci zajistit určitou službu neodpovídá subjektivní právo jednotlivce z plnění této povinnosti profitovat, proto nemám za správný směr úvahy Nejvyššího správního soudu.

Doufat nicméně lze v přehodnocení názoru Nejvyššího správního soudu na základě nové pečlivé argumentace, k čemuž by zde uvedené výhrady k němu mohly být nápomocné. Za pozitivní zprávu však považuji, že pokud se však žalobci podaří při nedostatečném zajišťování dopravní obslužnosti prokázat zásah do nějakého jeho veřejného subjektivního práva, soudní ochrana v rámci správního soudnictví je i za aktuálního stavu judikatury možná.

4.3 Nástroje soukromého práva

Na závěr dodávám, že určité nástroje k zajištění dopravní obslužnosti by mohlo dát členům veřejnosti i soukromé právo, ovšem jen ve vztahu ke konkrétním dopravcům, kteří dopravní obslužnost fakticky zajišťují. Podotýkám, že tato oblast je zcela neprozkoumána v jak v rovině teoretické, tak i praktické, považuji však za potřebné vznést v tomto směru alespoň základní úvahy.

Členové veřejnosti jsou v rámci využívání dopravní obslužnosti často držiteli dlouhodobých předplatných časových jízdenek, které si zakupují za určité situace stran množství a četnosti spojů poskytovaných dopravcem. V některých případech plánují při zakoupení předplatní časové jízdenky využívat zcela konkrétní spoje. Pokud tedy následně dojde k rušení linek a omezování četnosti spojů, plnění nabízené dopravcem v okamžiku zakoupení předplatní jízdenky může *de facto* významně snížit svou hodnotu, aniž by členovi veřejnosti byla poskytnuta nějaká sleva.

5 Závěr

Ačkoli na zajišťování dopravní obslužnosti mají členové veřejnosti eminentní zájem, právo tuto otázku spíše pomíjí, a to jak v rovině doktrinární,

tak praktické. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících předmětný pojem sice definuje a stanoví základní kritéria rozsahu, jak má být dopravní obslužnost zajišťována, tato kritéria jsou však velmi vágní a kromě naprosto zřetelných situací nelze určit, zda je zajišťovaná dopravní obslužnost dostatečná.

Panuje shoda na tom, že se jedná především o úlohu územních samosprávných celků v samostatné působnosti, které přitom vykonávají své právo na samosprávu. Jejich činnost v této oblasti je tedy primárně činností politikou s odpovídajícími nástroji ovlivňování této činnosti.

Členové veřejnosti tak sice mají možnost, jak uplatňovat svůj vliv na tuto oblast, jedná se však o vliv omezený a mající efekt opět spíše ve zcela markantních situacích. Tyto nástroje jsou totiž představovány především obecnými nástroji kontroly ze strany veřejnosti ohledně činnosti územních samosprávných celků. Předmětné nástroje však často nejsou vhodné pro řešení zcela konkrétních situací, se kterými členové veřejnosti nejsou spokojeni, protože cílí spíše na vyjádření nespokojenosti v širším měřítku, nebo se jejich význam odvíjí od váhy, kterou jim sám přisoudí orgán, kterému jsou adresovány.

Ačkoli se mohlo jevit, že dojde k průlomů, který zcela konkrétní kroky orgánů při zajišťování dopravní obslužnosti umožní hodnotit jako nezákonný zásah umožňující obranu ve správním soudnictví, bylo nakonec judikaturou konstatováno, že by bylo nutné prokázat existenci veřejného subjektivního práva, do kterého bylo zasaženo, přičemž zajištění dopravní obslužnosti určitým způsobem či v určité kvalitě samo o sobě veřejným subjektivním právem není.

Potenciál by však mohla nést obrana v rámci soukromého práva, jedná se však o dosud zcela neprobádanou a tak spíše hypotetickou otázku.

References

- FOJTÍK, L. *Kontrola rozhodování o nakládání s obecním majetkem*. Wolters Kluwer.
- KATZOVÁ, P. *Školský zákon: komentář*. Praha: ASPI, 2008, 772 s. ISBN 978-80-7357-412-3.

KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících: komentář*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, 223 s. ISBN 978-80-7357-662-2.

MORAVEC, O. § 177 [Působnost územních samosprávných celků]. In: RIGEL, F. a kol. *Školský zákon: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 769–774. ISBN 978-80-7400-550-3

SLÁDEČEK, V. Veřejný ochránce práv de (constitutione et) lege ferenda: několik poznámek. In: HORÁKOVÁ, M. (ed.). *Contemporary Administrative Law Studies 3/2008* [online]. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2008, s. 167–176. ISBN 978-80-903400-8-4. Dostupné z: <http://cals.upol.cz/wp-content/uploads/2011/10/CALS-3.pdf>

Access to transport for all. *European Commission* [online]. [cit. 31. 5. 2024]. Dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/social-issues/access-transport-all_en

Referendum o poloze hlavního nádraží v Brně [online]. Wikipedie [cit. 7. 4. 2024]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Referendum_o_poloze_hlavn%C3%ADho_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD_v_Brn%C4%9B_\(2016\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Referendum_o_poloze_hlavn%C3%ADho_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD_v_Brn%C4%9B_(2016))

Doporučení veřejné ochránkyň práva ze dne 18. 9. 2018, sp. zn. 45/2018/OZP/VV.

Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. 10. 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. In *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32007R1370>

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 6. 2018, č. j. 8 As 152/2016–47.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 4. 2023, č. j. 4 As 40/2023–69.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 5. 2023, č. j. 6 As 285/2022–83.

Usnesení zvláštního senátu ze dne 21. 5. 2008, č. j. Konf 31/2007–82.

Usnesení Ústavního soudu ze dne 1. 6. 2023, sp. zn. II.ÚS 1198/23.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění účinném do dne 30. 6. 2010.

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění účinném do dne 30. 6. 2010.

Zákon č. 85/1999 Sb., o právu petičním.

Zákon č. 349/1999 Sb., o Veřejném ochránci práv.

Zákon č. 128/2000 Sb., zákon o obcích (obecní zřízení).

Zákon č. 129/2000 Sb., zákon o krajích (krajské zřízení).

Zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze.

Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

Zákon č. 22/2004 Sb., o místním referendu.

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.

Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání.

Zákon č. 108/2006 Sb., o sociálních službách.

Zákon č. 118/2010 Sb., o krajském referendu.

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Zákon č. 424/2023 Sb., o požadavcích na přístupnost některých výrobků a služeb.

Contact – e-mail

anna.chamrathova@mail.muni.cz

ELEKTROMOBILY JAKO ÚDAJNÉ BEZPEČNOSTNÍ RIZIKO V PARKOVACÍCH DOMECH. MÁ PRÁVO NĚJAK REAGOVAT?

Adam Janeček

Právnická fakulta, Masarykova univerzita, Česká republika

Abstract in original language

Vývoj a popularita elektromobility je jasně na vzestupu a v provozu vidáme elektrických aut stále více a více. Část veřejnosti v tomto typu vozidel však vidí riziko, patrně mimo jiné v důsledku klamavých článků a šíření falešných zpráv. Hojně se diskutuje o údajném vyšším riziku hoření elektromobilů a v souvislosti s tím o případném omezování jejich vjezdu do parkovacích domů a podzemních garáží. Příspěvek se zabývá omezováním vjezdu vozidel s alternativním pohonem (zejména elektromobilů), platnou právní úpravou, a pojednává o tom, jaké a zda vůbec by případné změny právní úpravy měly být. Reflektuje faktická zjištění a pokouší se o zasazení též do mezinárodního kontextu.

Keywords in original language

Elektromobilita; elektromobily; alternativní palivo; alternativní pohon; bezpečnost; požár elektromobilu; hromadná garáž; vjezd vozidel; omezení vjezdu.

Abstract

The development and popularity of electromobility are definitely on the rise and we can see more and more electric vehicles in the traffic. However, part of the public sees a risk in this type of vehicle, probably, among others, because of misleading articles and spread of fake news. There is a lot of discussion about the alleged higher risk of burning of electric vehicles and, in connection with this, the possible restriction of their entry into parking houses and underground garages. This contribution deals with restricting the entry of alternatively powered vehicles (especially electric vehicles), the

applicable legislation, and focuses on what and whether any possible legislative changes should be. In doing so, the contribution reflects on factual findings and attempts to perceive international context as well.

Keywords

Electromobility; Electric Vehicles; Alternative Fuel; Alternative Drive; Safety; Electric Car Fire; Parking Garage; Vehicle Entry; Entry Restrictions.

1 Úvod

Elektromobilita je stále více aktuální téma. Její vývoj ušel za poslední dekádu obrovský kus cesty, ať už jde o samotné vozy nebo nabíjecí infrastrukturu ve vyspělých zemích. Prodeje vozů s elektrickým pohonem dlouhodobě stoupají, potkat elektromobil je stále méně výjimečné a pryč jsou doby, kdy se fakticky jednalo o produkt jediné značky ze Spojených států. Důvodů vyšších prodejů může být několik, navíc se mohou lišit v jednotlivých státech. Kromě osobních preferencí, kdy zákazníka osloví jízdní a jiné vlastnosti elektromobilů, mohou být motivací ke koupi také ekonomické aspekty, jako obecně nižší náklady na provoz a servis těchto vozidel, případně politicko-ekonomické důvody, jako různá ekonomická zvýhodnění zavedená státem, pojící se s pořízením nebo provozováním vozidla. Mezi cíle tohoto příspěvku nepatří se jakkoli zabývat politickým nebo ekonomickým aspektem, který se s fenoménem elektromobility pojí, ani jakkoli hodnotit, zda elektromobilita představuje správný typ přepravy z jakéhokoli hlediska. Příspěvek v následujících řádcích pracuje s objektivně jasnou situací, že elektrické vozy jsou součástí dnešní a patrně i budoucí reality, a zabývá se jednou z otázek, které mohou ohledně jejich provozování vyvstat, a to konkrétně v souvislosti s hromadnými garážemi.

Jelikož jsou vozy na elektrický pohon svojí koncepcí výrazně odlišné od vozů spalovacích, může a patrně i vyvstává diskuze, jak na specifika vozů s alternativním pohonem reagovat v některých situacích, jako jsou například parkovací domy a podzemní garáže. Alternativním pohonem se zde míní pohon užívající jiný zdroj energie, než je princip založený na spalování benzínu a nafty. Alternativní pohon představují typicky vozy na stlačený zemní plyn (CNG), případně zkapalněný zemní plyn (LNG), dále zkapalněný ropný

plyn (LPG), vozy hybridní¹ a vozy elektrické² (elektrické vozy dále také jako „EV“), případně vozy „vodíkové“, které jsou však spíše podtypem elektromobilu.³ Uvedenému odpovídá také vymezení pojmu „alternativní palivo“ v § 2 písm. b) zákona č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách.⁴

Cílem tohoto příspěvku je přiblížit, zda a jak právní úprava reaguje, případně by měla či mohla reagovat na specifika elektrických vozů ve vztahu k jejich parkování v hromadných garážích. V příspěvku je pozornost věnována také vozům spalujícím plyn, neboť problematika potenciálního zvláštního zacházení s vozy podle typu pohonu se s nimi logicky úzce pojí.

2 Motivace ke zpracování tohoto příspěvku

Elektromobilita vzbuzuje u části veřejnosti spoustu negativních emocí. Důvodem mohou být například některé politické přístupy, které sledujeme na národní i unijní úrovni. Evropská unie se svým cílem klimatické neutrality do roku 2050, resp. iniciativou the European Green Deal⁵ a vydaným balíčkem opatření „Fit for 55“, od roku 2035 nepočítá s prodejem nových

¹ Hybridních vozidel, kombinujících spalovací a elektrický pohon, je více druhů. Tzv. klasické hybridy (HEV) kombinují spalovací motor s elektromotorem tak, že role elektromotoru je jasně sekundární vůči motoru spalovacímu, který plní hlavní roli. Součástí systému je malá baterie, kterou uživatel nenabíjí, nabíjí se pouze rekuperací samočinně za jízdy. HEV dovede po velmi omezenou dobu jet čistě elektricky. Plug-in hybridy (PHEV) obsahují větší baterii, kterou uživatel může nabíjet. PHEV dokáže pouze na el. energii ujet již desítky kilometrů a chová se v tomto režimu prakticky stejně, jako by se jednalo o elektromobil. Dalším typem jsou mild-hybridy (MHEV), které mají ještě menší baterii než HEV a nedisponují výhradně elektrickým režimem pohonu. Baterii v MHEV uživatel nenabíjí.

² Elektrickými vozidly se nejen v tomto příspěvku myslí bateriové elektrické vozy (označované jako EV nebo BEV), jež ke skladování energie používají opravdu velkou baterii, kterou musí nabíjet zejména uživatel, a jen sekundárně se baterie dobíjí také za jízdy rekuperací. Moderní velké elektromobily mají dojezd v řádu stovek kilometrů.

³ Existující vodíkové vozy ke svému pohybu též využívají elektrickou energii a elektromotor. Rozdíl oproti bateriovému elektromobilu je ve způsobu skladování energie, kdy hlavní roli zde plní vodíkové palivové články.

⁴ Zákon do demonstrativního výčtu paliv a zdrojů energie, které jsou alternativním palivem, dále řadí biopalivo nebo jiné palivo z obnovitelných zdrojů, syntetické a parafinické palivo.

⁵ V češtině Zelená dohoda pro Evropu.

vozů, které nejsou lokálně bezemisní (typicky tedy vozy spalovací).⁶ Jedná se tedy o restriktivní opatření, na které může část veřejnosti reagovat s nelibostí. Jiným důvodem negativních emocí mohou být také politické přístupy na národní úrovni, které zavádějí různá ekonomická opatření zvýhodňující vozidla s alternativním pohonem. Logicky tak mohou cítit křivdu majitelé vozidel s pohonem konvenčním, spalovacím. Vnímání elektromobility veřejností je pak navíc dlouhodobě křiveno falešnými zprávami a manipulativními články nebo příspěvky, které o tomto typu dopravy pojednávají specifickým stylem za použití spousty nepravdivých informací se zřejmým cílem čtenáře mystifikovat či zastrašit před budoucností, která naši společnost čeká. Jako dobrý příklad takové falešné zprávy, vedle mnoha jiných⁷, lze uvést poměrně nedávnou událost ze zahraničí. Když v říjnu 2023 vypukl v parkovacím domě na letišti v anglickém Lutonu masivní požár, začaly se bezprostředně poté na sociálních sítích globálně šířit falešné zprávy o tom, že původcem požáru bylo elektrické auto. Později byla tato zpráva vyvrácena představiteli hasičů i policistů s tím, že hořet začalo auto naftové.⁸

Právě některé webové články představují jednu z motivací ke zpracování tohoto příspěvku, neboť pojednávají o zákazu vjezdu elektromobilů do hromadných garáží, a to poněkud zvláštním způsobem. Jejich titulky zní následovně: „*Máte elektromobil? Do některých podzemních garáží budete mít vjezd*

⁶ Snížovat emise CO₂: Cíle a opatření EU. *Evropský parlament* [online]. 16. 4. 2018, aktualizace 21. 11. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/topics/cs/article/20180305STO99003/snizovat-emise-co2-cile-a-opatreni-eu>;

Zákaz prodeje nových benzinových a naftových aut v EU od roku 2035: Co to znamená v praxi? *Evropský parlament* [online]. 9. 11. 2022, aktualizace 21. 11. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/topics/cs/article/20221019STO44572/zakaz-prodeje-novych-benzinovych-a-naftovych-aut-od-roku-2035>

⁷ 1) <https://www.e15.cz/nazory-a-analyzy/jiri-grund-elektromobilita-je-caso-vana-bomba-1380699>; 2) <http://www.aooo.cz/komentar-jiriho-grunda-elektrickaauta-jsou-casovana-bomba/>; 3) https://trebicky.denik.cz/nazory_region/az-uviznou-v-mrazive-kolone-na-vysocine-stovky-elektromobilu-20231205.html; 4) <https://archive.ph/ijJDk>; 5) <https://archive.ph/vu3FA>; 6) <https://fb.watch/rmqZnGu3wR/>; 7) <https://zive.aktuality.sk/clanok/XPGUOTA/hoaxove-video-o-horiacom-sklade-elektromobilov-videlo-vyse-100-tisic-slovakov/>

⁸ Luton fire not caused by electric car, emergency services say. *AFP Fact Check* [online]. 13. 10. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://factcheck.afp.com/doc.afp.com.33XY4Z9>; Fire brigade says Luton Airport car park fire started in diesel vehicle. *Full Fact* [online]. 16. 10. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://fullfact.org/online/electric-hybrid-did-not-start-luton-airport-car-park-fire/>

zakázán“⁹, „*Máte elektromobil? Přibývají místa, kam máte nově zákaz vjezdu i zákaz parkování*“¹⁰, nebo „*V Česku se množí zakazy vjezdu elektromobilů i vodíkových aut. Je to z lenosti, tvrdí ministerstvo*“¹¹. Po přečtení samotných článků však lze tyto titulky bez pochyby označit za manipulativní a mystifikující. Články totiž pojednávají spíše jen o specifikách hoření a hašení elektromobilů. O tom, kde konkrétně „se začínají objevovat parkoviště, která zakazují vjezd elektrickým autům“ (citace z textu)¹², v tomto článku není jediná zmínka a problematice vjezdu je pozornost dále věnována již jen ve vztahu k vozidlům plynovým. Další článek uvádí, že „do některých podzemních garáží nebudou mít elektrická auta povolený vjezd“.¹³ Citované vyjádření i titulek článku dle mého názoru vyznívá tak, že je zde typově skupina garáží, do kterých elektromobily budou mít zakázán vjezd. Ve skutečnosti však článek uvádí jediný případ novostavby v Olomouci, kde se objevila značka zákazu vjezdu elektromobilů (společně s vozidly na CNG a LPG) a dále již nerozvádí, o co se titulek a citovaná pasáž opírá.

Titulek třetího článku hovoří dokonce o tom, že „v Česku se *množí* zakazy vjezdu elektromobilů i vodíkových aut“.¹⁴ Přichází ovšem jen s fotografií vjezdu do garáží pražského kancelářského komplexu, který byl opatřen značkou zákazu vjezdu vozidel na CNG, LPG a „na vodík“ (symbolem H₂)¹⁵. Článek uvádí, že prý podle tvrzení některých diskutujících¹⁶ současná právní úprava „elektromobily řadí mezi „plynná paliva a všechna paliva“, takže tam,

⁹ Máte elektromobil? Do některých podzemních garáží budete mít vjezd zakázán. *Auto-mania* [online]. 9. 5. 2021 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://auto-mania.cz/mate-elektromobil-do-nekterych-podzemnich-garazi-budete-mit-vjezd-zakazan/>

¹⁰ Máte elektromobil? Přibývají místa, kam máte nově zákaz vjezdu i zákaz parkování. Je to ale vůbec legální? *Auto živě* [online]. 5. 11. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.autozive.cz/zakazy-parkovani-elektromobilu-v-garazich/>

¹¹ V Česku se množí zakazy vjezdu elektromobilů i vodíkových aut. Je to z lenosti, tvrdí ministerstvo. *Autosalon* [online]. 13. 5. 2021 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.autosalon.tv/novinky/ridicuv-chleba/v-cesku-se-mnozi-zakazy-vjezdu-elektromobilu-i-vodikovych-aut-je-to-z-lenosti-tvrdi-ministerstvo>

¹² Auto živě, op. cit.

¹³ Auto-mania, op. cit.

¹⁴ Autosalon, op. cit.

¹⁵ V uvozovkách proto, že tzv. „vodíková auta« ve skutečnosti nejedou na vodík, jak by se z takového vyjádření mohlo zdát, nýbrž na elektřinu. Vodíkové palivové články slouží ke skladování energie, z vodíku se následně vyrábí elektřina, ze které čerpá energii elektromotor pohánějící vozidlo.

¹⁶ Na sociální síti Facebook, kde daná fotografie prý byla zveřejněna.

kde je zákaz pro LPG a CNG vozy, je logicky zákaz i pro elektrické vozy“. Nutno dodat, že stejný článek pak tuto tezi sám vyvrací vyjádřením tehdejšího mluvčího ministerstva pro místní rozvoj Viléma Frčka. Je potom zarážející, když daná média píší zavádějícím způsobem o množení garáží se zákazem vjezdu pro elektromobily, jestliže takové tvrzení vlastně není pravdivé. Zvláště, když se jedná o média obecně velmi populární s širokým dosahem.

3 Vývoj a aktuální stav právní úpravy

Uvedeným článkům, zdánlivě pojednávajícím o vzrůstajícím počtu hromadných garáží se zákazem vjezdu elektromobilů, lze dát za pravdu v tom, že se při probírání této problematiky vyloženě nabízí srovnání s vozy na LPG a CNG. Značné množství veřejných garáží totiž těmto vozidlům vjezd skutečně zakazuje. I v tomto příspěvku proto bude pozornost věnována nejdříve právní úpravě vjezdu vozidel na plyn a až poté problematice novějšího trendu, tedy elektrovozidlům.

3.1 Vjezd jiných vozidel s alternativním pohonem (LPG a CNG)

Vozidlům s pohonem na zkapalněný ropný plyn a stlačený zemní plyn zabráňuje ve vjezdu do některých hromadných garáží zákazová značka. Je nasnadě otázka, z jakého titulu je na daném místě takové opatření užito. Jako první lze hledat příčinu v platné právní úpravě. Ta historicky vozidlům na LPG a CNG vjezd skutečně obecně zakazovala, konkrétně se jedná o § 19 odst. 1 písm. e) dnes již neúčinné vyhlášky č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích: „*Při provozu a obsluze vozidel poháněných zkapalněným ropným plynem (dále „LPG“) nebo stlačeným zemním plynem (dále „CNG“) musí provozovatelé dodržovat tyto podmínky: e) je zakázáno vjíždět do uzavřených skladovacích, garážních a obdobných prostorů, u nichž není výslovně povolen vjezd vozidel poháněných LPG nebo CNG.*“ Vyhláška a citované ustanovení byly účinné do 31. 12. 2014. S účinností od 1. 1. 2015 tuto vyhlášku nahradila vyhláška č. 341/2014 Sb. (dnes už také neúčinná), která již vjezd vozidel na LPG a CNG do garáží takto obecně neomezovala. Ani dnešní vyhláška Ministerstva dopravy

vydaná pod č. 153/2023 Sb., účinná od 24. 6. 2023, kdy nahradila vyhlášku č. 341/2014 Sb., v tomto ohledu není jiná. Stav, kdy zákaz vjezdu vozidel na LPG a CNG do hromadných garáží stanovovala přímo právní úprava, je tedy více než 9 let překonaný.

3.1.1 Požadavky na vybavení stavby garáže

Důvod, proč i přesto mají uvedené typy vozidel i dnes vjezd do mnoha garáží zakázán, pramení nikoli z vyhlášky o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, nýbrž z vlastností dané stavby, ve které je hromadná garáž situována. Respektive z toho, zda stavba garáže splňuje požadavky na specifické vybavení. Konkrétně se jedná o požadavky kladené vyhláškou Ministerstva vnitra č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb účinnou od 1. 7. 2008. Dle § 21 odst. 2 uvedené vyhlášky: „*Garáž, která slouží i pro parkování vozidel s pohonem na plynná paliva, musí být vybavena detektory úniku plynu a účinným větráním v souladu s českou technickou normou uvedenou v příloze č. 1 části 1 bodu 2 a části 17.*“

Skutečnost, že se u vjezdu do některých garáží nachází zákazová značka adresovaná vozidlům s pohonem na plynná paliva, je tedy způsobena tím, že daná stavba nesplňuje požadavek kladený výše citovaným ustanovením. Geneze tohoto stavu může být například taková, že stavebník nehodlal vynaložit náklady navíc na to, aby stavba byla vybavena v souladu s § 21 odst. 2 vyhlášky č. 23/2008 Sb. Aby se provozovatel garáže vyhnul odpovědnosti za porušení uvedeného ustanovení, raději vjezd opatřil zákazovou značkou, aby se nejednalo o „*garáž, která slouží i pro parkování vozidel s pohonem na plynná paliva*“. Autorem zákazu tedy není přímo právní úprava, ale provozovatel konkrétní hromadné garáže. Lze říci, že právní úprava omezuje provoz plyných vozidel nepřímo.

3.2 Aplikovatelnost přístupu k LPG/CNG na elektrické vozy

Jelikož elektrický pohon představuje pohon alternativní, podobně jako pohon na plyn, lze při hledání odpovědi na otázku, zda má být elektrickým vozům zakázán či omezen vjezd do hromadných garáží, uvažovat o užití analogie. Jak rozebráno výše, důvodem umístění značek zakazujících vjezd vozidel na LPG/CNG je skutečnost, že daná stavba není vybavena detektory úniku

plynu a účinným větráním, jak stanovuje vyhláška č. 23/2008 Sb. Je proto očividné, že v tomto případě nebude analogie příliš aplikovatelná, neboť ustanovení vcelku zřejmě reaguje na specifické vlastnosti plyných vozidel, tedy výskyt plynu v nádržích s potenciálním rizikem úniku. Tuto vlastnost elektromobil logicky nemá a předmětné ustanovení tak není vhodné přímo analogicky použít.

Na tomto místě je potom vhodné se ještě vrátit ke zmíněnému úryvku z článku o tom, že dle někoho z diskutujících pod příspěvkem na sociální síti prý současná právní úprava řadí elektromobily mezi plyná paliva. Domněnka tohoto typu může být pravděpodobně způsobena více vlivy najednou. Byť elektrovozy zdaleka nejsou zbrusu novým vynálezem¹⁷, jedná se samozřejmě o fenomén, který je pro širokou veřejnost stále nový, neznámý, výjimečný. Z toho důvodu mohou někteří patrně nabýt dojmu, že jelikož se jedná o věc natolik novou, právní řád na ni nejspíše ještě nestihl nijak zareagovat a elektrický pohon jako samostatný druh pohonu nezná. Tento dojem stačí spojit naopak se znalostí o tom, že právní řád pamatuje například na plyná vozidla, představující alternativu k vozidlům benzinovým a naftovým, a zřejmě může snadno dojít ke zcela mylnému závěru, že právní úprava obecně pohlíží na elektrické vozy stejně, jako na vozy například plyné. Zákon č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách, přitom hned v úvodním ustanovení § 2 vymezuje řadu pojmů souvisejících výhradně s elektromobily.¹⁸ Dle písm. e) se elektrickým vozidlem rozumí „motorové vozidlo s pohonem zahrnujícím alespoň jedno neperiferní elektrické zařízení jako měnič energie s elektricky dobíjeným systémem ukládání energie, který je možno dobíjet externě“. V písm. n)–r) dle aktuálního znění potom zákon poměrně podrobně rozlišuje mezi dobíjecí stanicí, dobíjecím bodem, běžným dobíjecím bodem, vysoce výkonným dobíjecím bodem a veřejně přístupnou dobíjecí stanicí.

¹⁷ Známy je příběh Ferdinanda Porsche, zakladatele stejnojmenné značky, který vytvořil svůj první elektromobil již na počátku své konstruktérské kariéry v roce 1898. Můžeme říci, že začátky historie značky Porsche jsou spojeny právě s elektrickým pohonem. Srov. Nejstarší dochovaný vůz Ferdinanda Porscheho v muzeu značky připomíná její elektrickou historii. *Auto.cz* [online]. 26. 2. 2022 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/nejstarsi-dochovany-vuz-ferdinanda-porscheho-v-muzeu-znacky-pripomina-jeji-elektrickou-historii-142829>

The history of Porsche begins electrically. *Porsche* [online]. 13. 9. 2019 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://newsroom.porsche.com/en/products/taycan/history-18563.html>

¹⁸ Ve znění účinném od 6. 6. 2017.

3.3 Zakazuje právní úprava elektromobilům vjezd do hromadných garáží?

Odpověď na tuto otázku je jednoduchá – **nikoli**. V případě vozidel plyných však může být jejich vjezd omezen z důvodu, že daný objekt nesplňuje požadavky, které na stavby garáží klade podzákonná úprava¹⁹, jak uvedeno výše, a sice požadavky na vybavenost detektorem úniku plynu a účinným větráním v souladu s technickou normou. Pro elektromobily však ani žádné takové nepřímé omezení obdobně neplatí. Uvedené potvrdil v květnu 2021 také tiskový mluvčí Ministerstva dopravy: „Aktuálně neexistuje žádná právní úprava, která by limitovala či stanovovala podmínky pro vjezd vozidel s elektrickým pohonem do hromadných podzemních garáží.“²⁰ Od té doby se předmětná úprava ve vztahu ke vjezdu elektromobilů nezměnila.

Pro úplnost lze uvést, že dle normy ČSN 736058 je **hromadnou garáží** „*objekt, popřípadě oddělený prostor, který slouží k odstavení nebo parkování silničních vozidel a má více než 3 stání; stání jsou řazena buď u vnitřní komunikace, nebo v řadách za sebou na celé ploše podlaží nebo ve více podlažích*“.²¹

Jestliže právní úprava vjezd elektromobilů nijak (ani nepřímo) neomezuje, neměl by jejich vjezd omezovat, resp. zakazovat, ani provozovatel hromadné garáže. V jednom z výše citovaných článků se sice píše, že: „*Pokud je garáž v majetku soukromého subjektu, ten stanovuje pravidla, respektive provozní řád. A pokud v rámci toho není umožněn vjezd určitého vozidla, není to v rozporu se zákonem. Jakkoli by uražené biomačky, příliš zelení ekologové a ekofašističtí fanatci nesouhlasili,*“²² nicméně v případě zakázání vjezdu elektromobilů lze dle mého názoru uvažovat o kvalifikaci takového jednání jako diskriminační a o označení citovaného úryvku za nepravdivý. Antidiskriminační zákon sice stanovuje, ve kterých případech se o nepřímou diskriminaci nejedná, byť dané ustanovení, kritérium, nebo praxe se jako diskriminační může

¹⁹ Konkrétně § 21 odst. 2 vyhlášky č. 23/2008 Sb o technických podmínkách požární ochrany staveb.

²⁰ Autosalon, op. cit.

²¹ DOLEŽELOVÁ, M. *Garáž v platné právní úpravě*. Bakalářská práce. Brno: Masarykova univerzita, Právnická fakulta, 2012, s. 7. Dostupné z: <https://is.muni.cz/th/icgs7/TEXT.pdf>

Poslední aktualizace normy proběhla v září 2011. Dostupné z: <https://www.technicke-normy-csn.cz/csn-73-6058-736058-223682.html>

²² Auto živě, op. cit.

jevit, nicméně domnívám se, že na zakázání vjezdu elektromobilů provozatelem garáže tuto výjimku aplikovat nelze. Dle § 3 odst. 1 věty druhé: „*Nepřímou diskriminací není, pokud toto ustanovení, kritérium nebo praxe je objektivně odůvodněno legitimním cílem a prostředky k jeho dosažení jsou přiměřené a nezbytné.*“ Umístění zákazové značky pro elektrické vozy tuto kvalitu dle mého názoru nenaplnuje (viz dále).

4 „Má právo nějak reagovat?“ Možné důvody

Účelem omezování vjezdu některých vozidel, konkrétně plyných, je samozřejmě zajištění bezpečnosti. V případě elektrických vozů lze jako potenciální bezpečnostní riziko uvést hojně diskutovanou problematiku hoření elektromobilů. O jiných rizicích jako třeba úniku paliva zde pochopitelně hovořit nelze. Požární problematiku lze rozdělit na hledisko kvantitativní a kvalitativní. Z hlediska kvantitativního je zde míněna četnost požárů, z hlediska kvalitativního pak charakter hoření, resp. hasicího procesu.

4.1 Četnost požárů elektromobilů

Z relevantních zdrojů vyplývá, že elektrické vozy nehoří častěji než vozy se spalovacím motorem. Ba naopak, zjištěné statistiky hovoří v tomto ohledu v jejich prospěch. Dokument *Aktuální poznatky z elektromobility pro potřeby HZS ČR* z roku 2020²³, zpracovaný Generálním ředitelstvím Hasičského záchranného sboru ČR, došel při zhodnocení dvou studií²⁴ k závěru, že **„lze tedy konstatovat, že nebezpečí požáru elektrovozidel je menší než u běžných vozidel“**. Při studii provedené společností Dekra²⁵, provedené formou crash testů²⁶, nedošlo ani v jednom případě k požáru. Navíc

²³ Aktuální poznatky z elektromobility pro potřeby HZS ČR. *Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru* [online]. 2020, s. 10 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: https://www.hasici-vzdelavani.cz/sites/default/files/download/soubory/201007%20Komentovaný%20výklad%20k%20MU%20s%20EV-H_0_0.pdf

²⁴ Jedna zkoumající pravděpodobnost vzniku požáru v případě nárazu, druhá statistiku počtu požárů.

²⁵ Dokument v seznamu zdrojů odkazuje na: Brutální crash test prověřil bezpečnost elektromobilů. *Garáž.cz* [online]. 22. 11. 2019 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/brutalni-crash-test-proveril-bezpecnost-elektromobilu-21002951>

²⁶ Boční a čelní náraz při 75 a 84 km/h, nárazová plocha: ocelový sloup. Standardní testy dle Euro NCAP: 50 km/h proti překážce o větší ploše (desce). Při testech Dekra tedy dosaženo násobně většího tlaku. Stáří vozidel 5–8 let.

ve všech 4 případech došlo k automatickému odpojení sítě s vysokým napětím. Druhá studie porovnávala statistiku požárů mezi elektromobily značky Tesla²⁷ a vozidly na běžné pohonné hmoty (benzin, nafta) ve vztahu k počtu najetým kilometrům, resp. mil.²⁸

„Podle prohlášení firmy Tesla, jejich 300 tisíc vozidel ujelo v součtu vzdálenost 7,5 miliardy mil. Během toho u nich došlo k cca 40 požárům. Při přepočtu na 1 miliardu ujetých mil došlo k cca 5 požárům elektrovozidel Tesla.“ „Pro vozidla se spalovacími motory je uváděna četnost 55 požárů na 1 miliardu ujetých mil.“²⁹

„Z prostého porovnání počtu požárů elektrovozidel a vozidel se spalovacími motory vztažených na 1 miliardu ujetých mil vyplynulo, že četnost požárů elektrovozidel je podstatně menší (více než 10x) než v případě vozidel s běžným pohonem.“

V závěru dokument GRH HZS uvádí: „Niméně, pokud k požáru dojde, je uhašení elektrovozidla obtížnější než v případě běžného vozidla.“ O tom viz dále.

Je spravedlivé uvést, že byť uvedená statistika vyplývá z dat velkého množství najetých mil velkého množství elektrovozidel ve Spojených státech, je třeba zejména v kontextu českého prostředí zachovávat u některých statistik kritický přístup. V České republice jezdí osobních eklektických vozidel stále poměrně nízký počet – ke konci září 2023 se uvádí zhruba 20 tisíc registrovaných³⁰, ke konci roku 2023 pak přibližně 22,5 tisíc³¹. Jelikož se jedná v porovnání s vozidly spalovacími o výrazně menší vzorek, je třeba některé „požární“ statistiky pracující s čísly z českého prostředí, byť mají pozitivní výsledky, brát s určitou rezervou. Kritický přístup má své opodstatnění také

²⁷ Nejrozšířenější značka elektromobilů na trhu.

²⁸ Dokument v seznamu zdrojů uvádí dnes již nefunkční odkaz <https://money.cnn.com/2018/05/17/news/companies/electric-car-fire-risk/index.html>

²⁹ Jako zdroj této statistiky je uváděna Národní asociace požární ochrany (NFPA).

³⁰ Počet elektromobilů v Česku za tři čtvrtletí stoupl o 45 % na více než 20 tisíc. *oEnergetice.cz* [online]. 20. 10. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://oenergetice.cz/elektromobilita/pocet-elektromobilu-v-cesku-za-tri-ctvrtleti-stoupl-o-45-na-vice-nez-20-tisic>; Počet elektromobilů v Česku roste. Evropu ale doháníme těžko. *Solární magazín* [online]. 28. 1. 2024 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://solarnimagazin.cz/pocet-elektromobilu-v-cesku-roste-evropu-ale-dohanime-tezko/>

³¹ Elektromobilita v Česku? Zatím asi 22,5 tisíce vozů a přes 4600 dobíjecích stanic. *BusinessInfo.cz* [online]. 31. 1. 2024 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/clanky/elektromobilita-v-cesku-zatim-asi-225-tisice-vozu-a-pres-4-600-dobijecich-panic/>

z toho důvodu, že prakticky všechny elektromobily jsou nízkého stáří.³² Ve statistikách požárů spalovacích vozů figuruje také množství aut vyššího stáří, které jsou obecně k požárům náchylnější než modely nové.

K problematice menšího vzorku zkoumaných aut a otázky, zda bude statistika jiná v budoucnu při vzorku větším, lze uvést studii, kterou ve zpravodaji *Čistá doprava* uvedlo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV)³³: „*Požáry elektrických aut jsou méně časté než u spalovacích motorů. Švédská společnost MSB zpracovala statistiky požárů aut za rok 2022. Podle jejich dat je až 19krát pravděpodobnější, že vzplane auto se spalovacím motorem. Za poslední tři roky se počty požárů elektroaut drží na stejné úrovni, přestože došlo ke dvojnásobnému zvýšení jejich počtu.*“^{34,35}

V této části lze uzavřít, že není důvodné, aby docházelo ke změně právní úpravy vjezdu do hromadných garáží na základě pravděpodobnosti požáru elektromobilů. A podobně, nejví se jako důvodné, aby vlastníci či provozovatelé hromadných garáží omezovali či zakazovali vjezd elektromobilů na základě pravděpodobnosti požáru tohoto typu vozidel, jestliže z dosavadního poznání vyplývá, že tato pravděpodobnost je násobně nižší než u vozidel se spalovacím motorem, která jsou obecně přijímána.

Otázka, zda je vlastník nebo provozovatel k případnému omezení vjezdu vozidel na základě druhu pohonu oprávněn, resp. zda by se nejednalo o nedůvodnou diskriminaci, již přesahuje rámec tohoto příspěvku.

4.2 Charakter požáru elektromobilů

Druhým hlediskem, jak k otázce rizika požáru elektromobilů přistupovat, je charakter požáru. Samotné hoření je též společným tématem článků citovaných v úvodu tohoto příspěvku a také různých vyjádření zástupců hasičů. Jak již zmíněno, samo GR HZS ve svém dokumentu o aktuálních

³² Pro příklad, přelomový elektromobil Tesla Model S, který lze považovat za iniciátora moderní éry elektromobility, se začal ve Spojených státech prodávat v roce 2012. Největší prodeje EV jsou však záležitostí let pozdějších.

³³ CDV je veřejná výzkumná instituce, zřízená podle zákona 341/2005 Sb., v působnosti Ministerstva dopravy.

³⁴ Zpravodaj Čistá doprava. *Centrum dopravního výzkumu* [online]. 2023, s. 10 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.cistadoprava.cz/files/zpravodaj-3.pdf>

³⁵ Odkazováno je na Electric cars catch fire less often than fossil fuel cars. *Warp News* [online]. 10. 5. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.warpnews.org/transportation/electric-cars-catch-fire-less-often-than-fossil-fuel-cars/>

poznatcích z elektromobility uvádí, že uhašení elektrovozidla je obtížnější než v případě běžného vozidla.³⁶ Současně však uvádí, že „zdlouhý požár elektrického vozidla se v mnohém shoduje s požárem konvenčního vozidla a že je možné ho zvládnout běžně používanými prostředky“, je ovšem třeba počítat s některými specifiky.³⁷

Za nejprobíranější aspekt lze označit možnost samovznícení či opětovného samovznícování trakční baterie po požáru. K tomu může dojít i po uplynutí několika hodin nebo dní od požáru vozidla. V baterii totiž i po uhašení požáru mohou probíhat chemické reakce mající za následek vznik tepla. Je proto nutné baterii elektromobilů³⁸ i po uhašení požáru kontrolovat a případně chladit. Mezi metody chlazení baterie patří také ochlazování ponořením zejména spodní části vozidla do vodní lázně.³⁹ V případě požáru elektromobilu v uzavřených hromadných garážích s omezeným přístupem lze k transportu vozidla ke kontejneru s vodní lázní použít speciálně vyvinuté vozíky s nosností 1000 kg, které se umísťují pod každé kolo.⁴⁰

Z dostupných materiálů hasičů⁴¹, vyjádření představitelů hasičů^{42,43} a usku- tečňovaných výcviků hasičů^{44,45} vyplývá, že hasiči jsou na samotný požární zásah připraveni. Nejen s výcviky, ale také s reálným zásahem měl konkrétně HZS hl. města Prahy zkušenost v květnu 2023 v hromadné garáži administrativní budovy. Tomuto zásahu se věnovala přednáška ředitele HZS hlavního města Prahy brig. Gen. Ing. Ludka Prudila v rámci konference Požární

³⁶ Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru, op. cit., s. 10.

³⁷ Ibid., s. 17.

³⁸ Resp. též některých hybridních vozidel, typicky plug-in hybridů, které mají k EV nejbližší.

³⁹ Ovšem nikoli nutně. „Její využití by tedy mělo být opodstatněno nemožností efektivního chlazení baterií jiným způsobem. Využití ji lze i v případě, že škody na vozidle způsobené požárem jsou totálního charakteru.“ ibid., s. 21.

⁴⁰ Ibid., s. 29.

⁴¹ Ibid.

⁴² Požár elektromobilu: Mluvili jsme přímo s hasiči a zjistili, jak se věci skutečně mají. Opravdu je to takový průšvih? *Garáž.cz* [online]. 5. 5. 2023 [cit 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/s-hasici-otevrene-o-elektromobilech-je-to-prusvih-21005165>

⁴³ PRUDIL, L. Požár elektromobilu v podzemních garážích. In: *Požární bezpečnost staveb 2023* [online]. Konference, 2023 [cit 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://estav.tv/v/pozar-elektromobilu-analyza-prvniho-realneho-zasahu-hasicu-v-hromadnych-garazich-v-cr/>

⁴⁴ Elektro transportní vozíky cz verze. *YouTube* [online]. 27. 5. 2021 [cit 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=bhR9ZmHRUOQ>

⁴⁵ Hašení elektromobilu Tesla v Táboře – výcvik. *YouTube* [online]. 5. 3. 2023 [cit 22. 4. 2024]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=E_3msyCRRkk

bezpečnost staveb 2023⁴⁶, který též velkou pozornost věnoval zejména procesu po uhašení požáru, tj. transportu vozidla z podzemní garáže ven a umístění do speciálního kontejneru s lázní. Zásah ve smyslu uhašení požáru označil ve své přednášce celkově za úspěšný, neboť proběhl rychle a bez vážných komplikací. K tomuto hodnocení však dodal, že na celkovém hodnocení výsledku má velký podíl také aspekt štěstí, neboť díky svému rychlému příjezdu a faktu, že požár elektromobilu byl teprve v zárodku, měly jednotky hasičů možnost se v objektu zorientovat ještě za bezproblémové viditelnosti. Brig. Gen. Luděk Prudil současně vyjádřil obavu, že opravdu ne vždy obdobné případy dopadnou takto úspěšně.

Zásah byl doprovázen také negativními vlivy spočívajícími spíše ve vlastnostech dané budovy (výtahový systém jako jediná přístupová cesta do nižších podlaží, nedostatečná šířka výtahové kabiny v úrovni kol – nevhodná pro použití transportních vozíků, problémy s nouzovým ovládním výtahů) a dále spočívajícími třeba v kontaminaci prostředí kontaminovanou hasební vodou. Na základě zkušeností s tímto zásahem by bylo možné diskutovat o návrzích vhodných požadavků na vlastnosti objektů hromadných garáží, a to mnohdy bez ohledu typ pohonu, který je ve vozidlech využíván.

Lze dojít k závěru, že požár elektromobilu sice představuje pro hasiče komplikovanější zásah, nicméně komplikace navíc spojené s elektrickým pohonem, resp. přesněji baterií⁴⁷, spočívají spíše v procesu až po uhašení požáru, nikoli se samotným požárem a zásahem hasičů. Dle zjištěných informací jsou hasiči na hašení elektromobilů připraveni.⁴⁸ Samotný požár elektromobilu by pravděpodobně neměl představovat větší bezpečnostní riziko než požár vozidel s tradičním pohonem na ropná paliva jako benzin a nafta, která jsou obecně přijímána. Ze zjištěných skutečností lze uzavřít, že se nejví jako důvodné, aby docházelo ke změně právní úpravy vjezdu do hromadných garáží na základě charakteru požáru elektromobilů. A podobně, nejví

⁴⁶ PRUDIL, op. cit.

⁴⁷ Pokud nehoří baterie, požár elektromobilu se od požáru konvenčního vozu zásadně neliší.

⁴⁸ Je ovšem vhodné dodat, že reálných případů požáru elektromobilů se zatím stalo relativně málo a také pro samotné hasiče jde o typ zásahu, jehož reálný průběh je předmětem poznání.

se jako důvodné, aby vlastníci či provozovatelé hromadných garáží omezovali či zakazovali vjezd elektromobilů na základě charakteru požáru tohoto typu vozidel.

5 Možné výzvy právní úpravy hromadných garáží

Jak rozebráno výše, četnost ani povaha samotného požáru elektromobilů („EV“) by neměly být argumentem pro reakci právní úpravy ve smyslu omezení vjezdu tohoto typu vozidel do hromadných garáží. Ostatně, opačný závěr by byl dosti problematický, uvážíme-li, že elektromobilita je nejspíše opravdu mobilitou budoucnosti, jak vyplývá z poměrně jasného trendu, kterým se tento typ přepravy v tuzemském, evropském i globálním měřítku ubírá. Jestliže podíl EV na prodeji všech nových vozů soustavně stoupá, měla by právní úprava jít spíše v souladu se společenským jevem a jejich provoz by neměla bez objektivního důvodu omezovat. Čím více budou vozidla na elektrický pohon v provozu zastoupena, tím větší bude poptávka také po jejich parkování v hromadných garážích. Podobně se vyjádřil také mluvčí Ministerstva dopravy, který sdělil, že „*vzhledem k rozvoji elektromobility je nemyslitelné, aby minimálně u nově realizovaných projektů staveb platil jakýkoliv zákaz vjezdu elektromobilů*“.⁴⁹

Ve vztahu k požární bezpečnosti vidí situaci podobně také ředitel odboru prevence GŘ HZS ČR plk. Ing. Michal Valouch, dle jehož vyjádření se „*hasiči snaží nastavovat podmínky tak, aby do hromadných garáží mohla vjíždět vozidla s jakýmkoli pohonem, ať už jde o vozidla plyná, bateriová nebo vodíková*“.⁵⁰ Debata je vedena v kontextu připravované novely vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb. Problematika souvisí také s technickými normami, kdy nově připravovaná norma ČSN 73 0838, jejíž předmětem je požární bezpečnost staveb – garáží, počítá s tím, že „*obecně budou nové garáže navrhovány pro vozidla se všemi druhy paliv a pohonu (kapalná paliva, plyná paliva, elektro, hybridní, ostatní alternativní paliva)*“.⁵¹

⁴⁹ Autosalon, op. cit.

⁵⁰ Hašení elektromobilů a prevence | z ředitelství hasičů | Electro Dad # 553. YouTube [online]. 14. 10. 2023, čas 51:36 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=Dn6xx4q4cys>

⁵¹ TOMAN, S. Požární větrání hromadných garáží [online]. In: *Požární bezpečnost staveb 2023. Konference, 2023* [cit. 22. 4. 2024]. čas 07:45. Dostupné z: <https://estav.tv/v/pozarni-vetrani-hromadnych-garazi/>

Právě stavby mohou představovat oblast, ve které by se právní úprava mohla vyvíjet takovým směrem, aby provozu elektromobilů vyhovovala co nejvíce. Již nyní však jde tuzemská stavební právní úprava elektromobility naproti – vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby zakotvila od 1. 10. 2021 v § 48b **požadavky na vybavení staveb dobíjecími stanicemi**. V § 48b odst. 1 stanovila pro nové stavby a změny dokončené stavby, které mají více než 10 parkovacích stání, vyjma staveb pro bydlení, povinnou vybavenost alespoň jednou dobíjecí stanicí a kabelovody pro pozdější instalaci dobíjecí stanice pro elektrická vozidla pro každé páté parkovací místo. V případě nových staveb pro bydlení, resp. změn dokončené stavby pro bydlení, které mají více než 10 parkovacích stání, byla stanovena povinnost instalace kabelovodů pro každé parkovací místo pro pozdější instalaci dobíjecí stanice.

Přestože je vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby formálně dnes již neúčinná⁵², dle § 332a nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb. se do doby vydání nových prováděcích právních předpisů postupuje podle prováděcích právních předpisů k zákonu č. 183/2006 Sb., tedy také podle právě uvedené vyhlášky. Ohledně nové vyhlášky o požadavcích na výstavbu aktuálně probíhá legislativní proces ve fázi notifikace Evropskou komisí předtím, než bude vyhláška zveřejněna ve Sbírce zákonů.⁵³

5.1 Inspirace reálným případem

Přestože ze zatím dostupných informací nevyplývá, že by elektromobily měly představovat bezpečnostní riziko, které hasiči neumí řešit, mohou být jejich podněty a zkušenosti výzvou pro budoucí změny v právní úpravě, zejména ve vztahu ke stavbám s hromadnými garážemi.⁵⁴ Zmínit lze požadavek na bezproblémové ovládání výtahového systému, pakliže je jedinou přístupovou cestou pro automobily do nižších pater, požadavek na větší šířku výtahové kabiny, dále také požadavek na větší šířku parkovacích stání

⁵² Vyhláška byla účinná do 31. 12. 2023, zrušena byla novým stavebním zákonem č. 238/2021.

⁵³ Jaká bude nová vyhláška o požadavcích na výstavbu. *Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě* [online]. 20. 2. 2024 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://zpravy.ckait.cz/vydani/2024-01/jaka-bude-nova-vyhlaska-o-pozadavcich-na-vystavbu/>

⁵⁴ Dále uvedené výzvy čerpají PRUDIL, op. cit.

(lepší přístup k vozidlu), v nově stavěných objektech požadavek na instalaci zařízení pro odvod kouře a tepla (ZOKT) a instalaci stabilního hasicího zařízení (SHZ⁵⁵). Tyto záležitosti lze přitom vztáhnout na problematiku hasebních zásahů v hromadných garážích obecně, bez ohledu na typ pohonu automobilů.

Ohledně specifík souvisejících s EV lze zmínit požadavek na umístění možnosti odpojení na přístupném místě ve vhodné vzdálenosti od dobíjeného vozidla, v případě nově stavěných objektů by bylo vhodné pro garáže projektovat napojení odpadních vod na odlučovač ropných a jiných chemických látek s dostatečnou kapacitou. Druhý zmíněný požadavek reaguje na jev, který doprovází hoření baterie elektromobilu, a sice výtok chemických kapalin z baterie během jejího hoření. Jinými slovy, **lze doporučit, aby právní úprava při svém vývoji reflektovala připomínky na základě reálných zkušeností a upravila takové požadavky, aby podmínky prostředí mohly zásah hasičů během a po požáru baterie EV co nejvíce ulehčit** (zejm. v hromadných garážích).

5.2 Způsob nabíjení vozidla

Dalším tématem, které je při debatě o právní úpravě diskutováno, je způsob nabíjení elektromobilů. Zaznívá názor⁵⁶, že v hromadných garážích by jako povinný způsob nabíjení mohlo být stanoveno nabíjení prostřednictvím tzv. wallboxu (inteligentní nabíjecí zařízení), a nikoli pomocí běžné vysokonapěťové zásuvky a běžného kabelu. Wallbox⁵⁷ představuje bezpečnostní prvek, neboť dokáže vyhodnocovat průběh nabíjení, stav kontaktů a kabelů, a případně na něj reagovat, resp. je také možné jeho prostřednictvím nabíjení inteligentně řídit.⁵⁸ Instalace wallboxu zahrnuje ochranné prvky jako vlastní jistič, samotné zařízení pak disponuje různými druhy ochrany apod. Podle mého názoru je to představa určitě legitimní, protože kromě veřejných nabíjecích stanic představuje wallbox jistě vyšší standard nabíjení než běžná vysokonapěťová zásuvka, případně domácí zásuvka na 230 V. A kde

⁵⁵ Funkce SHZ je automatický hasební zásah v případě požáru, zejm. v jeho zárodku.

⁵⁶ YouTube, 14. 10. 2023, op. cit. čas 29:39 a dále.

⁵⁷ Od důvěryhodného, nikoli pochybného, výrobce.

⁵⁸ Samotný elektromobil dokáže nabíjení vyhodnocovat a moderovat také. Wallbox představuje opatření navíc, aby byl celý proces podchycen na více místech nezávisle.

jinde než v hromadných garážích dbát na co nejvyšší míru zabezpečení nabíjení. Vzhledem k potenciálním komplikacím spojeným s transportem EV (např. výtok chemikálií) po požáru vzniklém během nabíjení, lze dále doporučit, aby nabíjecí body byly umístovány co nejblíže výjezdu z hromadných garáží – opět s cílem zásah hasičů co nejvíce ulehčit.

Rizikem např. v garážích bytových domů (popřípadě u venkovních parkovišť) může být, pokud by uživatel chtěl svůj vůz nabíjet z běžné domácí zásuvky prostřednictvím prodlužovacího kabelu. Takový postup je sice fyzicky možný, ale je výrobcí nabíjecích kabelů dodávaných k vozu důrazně nedoporučován. Nekvalitní prodlužovací kabel v kombinaci s relativně vysokým nabíjecím výkonem po dobu několika hodin může představovat bezpečnostní riziko. K tomuto tématu lze uzavřít, že je žádoucí, aby byla co nejvíce vyloučena rizika plynoucí z amatérského zacházení s nabíjením. Právní úprava by tedy mohla na fenomén elektrovozů reagovat tak, že jejich nabíjení v hromadných garážích umožní jen za použití wallboxu, resp. samozřejmě také za použití nabíjecích stanic představujících zařízení ještě komplexnější.

Podrobnější pojednání o právním rozměru aspektů uvedených v této kapitole již ovšem přesahuje rámec tohoto příspěvku i rámec sekce, do které je tento příspěvek zařazen.

6 Závěr

Na základě informací zjištěných k tématu tohoto příspěvku dospívám k závěru, že pokud jde o bezpečnostní riziko elektromobilů (EV) v podobě jejich požáru, nepředstavuje pravděpodobnost ani charakter požáru EV důvod pro to, aby právní úprava omezila či zakázala jejich vjezd do hromadných garáží. Do tvrzení zahrnuji charakter požáru EV v tom smyslu, že se podle dostupných informací nejedná o požár, který by hasiči nebyli schopni svým zásahem zvládnout. Pokud jde o samotné hoření, je možné ho zvládnout hasiči běžně používanými prostředky.

Problematickým specifickým hoření elektrovozů (jejich baterie) je zejména proces po zásahu, a to jejich transport ven z garáže, potřeba následného dlouhodobého chlazení baterie a odstranění kontaminovaných kapalin

z prostoru garáže. V reakci na hoření EV lze shledat důvody spíše ke změnám požadavků na nové stavby než k restrikci vjezdu EV z důvodu nebezpečí požáru. Jako příklad lze uvést požadavek na vhodné umístění možnosti odpojení vozidla a požadavek na napojení odpadních vod na odlučovač ropných a jiných chemických látek v souvislosti s výtokem chemických kapalin z baterie.

Tématem k diskuzi je také možné zavedení povinného způsobu nabíjení elektromobilů v hromadných garážích (popřípadě na venkovních parkovištích), a to prostřednictvím tzv. wallboxu (či nabíjecí stanice). Ohledně nabíjecích bodů lze dále doporučit, aby byly umístěovány co nejbližší výjezdu z hromadné garáže.

Ve vztahu k bezpečnosti hromadných garáží lze ovšem shledat také řadu aspektů, které by bylo vhodné změnit, resp. zavést, i bez ohledu na nové alternativní pohony. Předmětem změn může být požadavek na vlastnosti výtahových systémů, pakliže jsou pro vozy i hasiče jedinou přístupovou cestou, požadavek na větší šířku parkovacích stání a požadavek na instalaci zařízení pro odvod kouře a tepla a na instalaci stabilního hasicího zařízení.

References

- DOLEŽELOVÁ, M. *Garáž v platné právní úpravě*. Bakalářská práce. Brno: Masarykova univerzita, Právnická fakulta, 2012. Dostupné z: <https://is.muni.cz/th/icgs7/TEXT.pdf>
- PRUDIL, L. Požár elektromobilu v podzemních garážích. In: *Požární bezpečnost staveb 2023* [online]. Konference, 2023 [cit 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://estav.tv/v/pozar-elektromobilu-analyza-prvniho-realneho-zasahu-hasicu-v-hromadnych-garazich-v-cr/>
- TOMAN, S. Požární větrání hromadných garáží. In: *Požární bezpečnost staveb 2023* [online]. Konference, 2023 [cit 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://estav.tv/v/pozarni-vetrani-hromadnych-garazi/>
- Brutální crash test prověřil bezpečnost elektromobilů. *Garáž.cz* [online]. 22. 11. 2019 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/brutalni-crash-test-proveril-bezpecnost-elektromobilu-21002951>

- Electric cars catch fire less often than fossil fuel cars. *Warp news* [online]. 10. 5. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.warpnews.org/transportation/electric-cars-catch-fire-less-often-than-fossil-fuel-cars/>
- Elektromobilita v Česku? Zatím asi 22,5 tisíce vozů a přes 4600 dobíjecích stanic. *Business info* [online]. 31. 1. 2024 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/clanky/elektromobilita-v-cesku-zatim-asi-225-tisice-vozu-a-pres-4-600-dobijecich-stanic/>
- Elektrotransportní vozíky.cz verze. *YouTube* [online]. 27. 5. 2021 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=bhR9ZmHRUOQ>
- Fire brigade says Luton Airport car park fire started in diesel vehicle. *Full Fact* [online]. 16. 10. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://fullfact.org/online/electric-hybrid-did-not-start-luton-airport-car-park-fire/>
- Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru. *Aktuální poznatky z elektromobility pro potřeby HZS ČR*. [online]. Praha: 2020 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: https://www.hasici-vzdelavani.cz/sites/default/files/download/soubory/201007%20Komentovaný%20výklad%20k%20MU%20s%20EV-H_0_0.pdf
- Hašení elektromobilů a prevence | z ředitelství hasičů | Electro Dad # 553. *YouTube* [online]. 14. 10. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=Dn6xx4q4cys>
- Hašení elektromobilu Tesla v Táboře – výcvik. *YouTube* [online]. 5. 3. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=E_3msyCRRkk
- Jaká bude nová vyhláška o požadavcích na výstavbu. *Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě* [online]. 20. 2. 2024 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://zpravy.ckait.cz/vydani/2024-01/jaka-bude-nova-vyhlaska-o-pozadavcich-na-vystavbu/>
- Luton fire not caused by electric car, emergency services say. *AFP Fact check* [online]. 13. 10. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://factcheck.afp.com/doc.afp.com.33XY4Z9>

Máte elektromobil? Do některých podzemních garáží budete mít vjezd zakázán. *Auto-mania* [online]. 9. 5. 2021 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://auto-mania.cz/mate-elektromobil-do-nekterych-podzemnich-garazi-budete-mit-vjezd-zakazan/>

Máte elektromobil? Přibývají místa, kam máte nově zákaz vjezdu i zákaz parkování. Je to ale vůbec legální? *Auto žijě* [online]. 5. 11. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.autozive.cz/zakazy-parkovani-elektromobilu-v-garazich/>

Nejstarší dochovaný vůz Ferdinanda Porscheho v muzeu značky připomíná její elektrickou historii. *Auto.cz* [online]. 26. 2. 2022 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/nejstarsi-dochovany-vuz-ferdinanda-porscheho-v-muzeu-znacky-pripomina-jeji-elektrickou-historii-142829>

Počet elektromobilů v Česku roste. Evropu ale doháníme těžko. *Solární magazín* [online]. 28. 1. 2024 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://solarnimagazin.cz/pocet-elektromobilu-v-cesku-roste-evropu-ale-dohanime-tezko/>

Počet elektromobilů v Česku za tři čtvrtletí stoupl o 45 % na více než 20 tisíc. *eEnergetice.cz* [online]. 20. 10. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://eenergetice.cz/elektromobilita/pocet-elektromobilu-v-cesku-za-tri-ctvrtleti-stoupl-o-45-na-vice-nez-20-tisic>

Požár elektromobilu: Mluvili jsme přímo s hasiči a zjistili, jak se věci skutečně mají. Opravdu je to takový průšvih? *Garáž.cz* [online]. 5. 5. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/s-hasici-otevrene-o-elektromobilech-je-to-prusvih-21005165>

Snižovat emise CO₂: Cíle a opatření EU. *Evropský parlament* [online]. 16. 4. 2018, aktualizace 21. 11. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/topics/cs/article/20180305STO99003/snizovat-emise-co2-cile-a-opatreni-eu>

The history of Porsche begins electrically. *Porsche* [online]. 13. 9. 2019 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://newsroom.porsche.com/en/products/taycan/history-18563.html>

V Česku se množí zakazy vjezdu elektromobilů i vodíkových aut. Je to z lenosti, tvrdí ministerstvo. *Autosalon* [online]. 13. 5. 2021 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.autosalon.tv/novinky/ridicuvchleba/v-cesku-se-mnozi-zakazy-vjezdu-elektromobilu-i-vodikovych-aut-je-to-z-lenosti-tvrdi-ministerstvo>

Zákaz prodeje nových benzinových a naftových aut v EU od roku 2035: Co to znamená v praxi? *Evropský parlament* [online]. 9. 11. 2022, aktualizace 21. 11. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/topics/cs/article/20221019STO44572/zakaz-prodeje-novych-benzinovych-a-naftovych-aut-od-roku-2035>

Zpravodaj Čistá doprava. *Centrum dopravního výzkumu* [online]. 2023 [cit. 22. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.cistadoprava.cz/files/zpravodaj-3.pdf>

Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Vyhláška č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb

Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby.

Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Vyhláška č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

Zákon č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách).

Zákon č. 198/2009 Sb., o rovném zacházení a o právních prostředcích ochrany před diskriminací a o změně některých zákonů (antidiskriminační zákon).

Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon.

Contact – e-mail

480274@mail.muni.cz

VÝZVY AI V OBLASTI SILNIČNÍ DOPRAVY

Barbora Košinárová

CEVRO Institut, Česká republika

Abstract in original language

Umělá inteligence je téma aktuálně rezonující nejen odbornou právní veřejností, ale celou společností. Lze důvodně předpokládat, že využití umělé inteligence se bude více a více prosazovat i v oblasti automobilového průmyslu a tedy i osobní přepravy. S tím samozřejmě souvisí mnoho otázek. Například dopravní nehody jsou běžnou každodenní realitou. Bude-li se v oblasti osobní přepravy užívat umělá inteligence, jak se vypořádat s případnou odpovědností za náhradu škody? Tématem příspěvku tedy budou relevantní úvahy *de lege ferenda* nad legislativní regulací užití AI v silniční přepravě, a to za použití inspirace z případných zahraničních právních úprav.

Keywords in original language

AI; umělá inteligence; doprava; dopravní nehody; silniční provoz; autonomní řízení.

Abstract

Artificial intelligence is a topic currently resonating not only with the professional legal community, but with society as a whole. It can be reasonably assumed that the use of artificial intelligence will be more and more promoted in the field of the automotive industry and therefore also in passenger transport. Of course, there are many questions related to this. For example, traffic accidents are a common everyday reality. If artificial intelligence is to be used in passenger transport, how will potential liability for damages be dealt with? The topic of the contribution will therefore be relevant *de lege ferenda* considerations on the legislative regulation of the use of AI in road transport, using inspiration from possible foreign legal regulations.

Keywords

AI; Artificial Intelligence; Transport; Traffic Accidents; Road Traffic; Autonomous Driving.

1 Úvod

Umělá inteligence přináší nové výzvy v mnoha oblastech lidského života. Na tyto výzvy je třeba účinně legislativně reagovat. Důkazem snah o legislativní podchycení systémů umělé inteligence bez bližšího věcného zaměření je nedávno Evropským parlamentem schválený akt o umělé inteligenci.¹

Jednou z nejdiskutovanějších oblastí využít umělé inteligence je silniční doprava. V konkrétní rovině se jedná o oblast autonomní mobility či spíše autonomního řízení. Přínosy i úskalí rozvoje této oblasti jsou v hledáčku Ministerstva dopravy České republiky již nějakou dobu, o čemž svědčí dokument Vize rozvoje autonomní mobility schválený vládou v roce 2017.²

Česká odborná literatura se zabývá autonomní mobilitou zejména pohledem problematiky odpovědnosti za náhradu škody, tedy pohledem soukromoprávním ve smyslu zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.³

Věřejnoprávní aspekty autonomní mobility bývají upozadřovány. Jde zejména o zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o silničním provozu“). Přitom je to právě veřejnoprávní regulace, která by vůbec měla umožňovat provozování autonomních vozidel v České republice. Bez aproby tohoto druhu provozu příslušnými veřejnoprávními normami nemůže být tento provoz realizován. Bez jeho realizace jsou bezpředmětné úvahy nad problematikou náhrady škody.

¹ Návrh NAŘÍZENÍ Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví harmonizovaná pravidla pro umělou inteligenci (akt o umělé inteligenci) a mění určité legislativní akty unie. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A52021PC0206>

² Vize rozvoje autonomní mobility. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 5. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Uzitecne-odkazy/Autonomni-mobilita>

³ KOLÁŘIKOVÁ, L., HORÁK, F. *Umělá inteligence & Právo*. Praha: Wolters Kluwer, 2020, 216 s. ISBN 978-80-7598-783-9.

MIKEŠ, S. Vybrané otázky odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním vozidlem. *Právní rozhledy*, 2018, roč. 26, č. 13–14, s. 471–480.

Tento příspěvek se snaží alespoň v základní rovině zmapovat, zda jsou vize autonomní mobility kompatibilní s českou veřejnoprávní regulací silničního provozu.

2 Evropská východiska

Neustálá expanze systémů umělé inteligence do téměř všech oblastí společenského života nutně vede k legislativní regulaci. Dne 13. 3. 2024 Evropský parlament schválil návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví harmonizovaná pravidla pro umělou inteligenci a mění určité legislativní akty unie (dále „akt o umělé inteligenci“). Podstata aktu o umělé inteligenci vychází z posouzení rizik, které tyto systémy přináší do lidské společnosti a podle tohoto posouzení určité postupy či prakticky rovnou proklamuje jako zakázané nebo jako vysoce rizikové. Zákaz určitých praktik vychází z jejich mimořádné škodlivosti a tedy nekompatibility se základními hodnotami unie, jako je ochrana základních lidských práv.

Co do vysoce rizikových systémů umělé inteligence akt zavádí poměrně přísnou metodiku řízení rizik, tak aby jejich použití bylo bezpečné, v souladu se základními principy ochrany lidských práv v Evropské unii a jejich použití vždy podléhalo lidskému dozoru. Pehlivan uvádí, že se předpokládá, že, akt o umělé inteligenci se stane vzorem pro řízení umělé inteligence po celém světě, a to podobným způsobem, jakým obecné nařízení o ochraně osobních údajů (GDPR) ovlivnilo regulaci ochrany údajů za hranicemi Evropy.⁴

Především je třeba si říci, co vlastně tento akt rozumí pod pojmem systém umělé inteligence: Je jím jakýkoliv software, vyvinutý pomocí některé z technik uvedených v první příloze aktu, a který může za určitým cílem, který definuje člověk, generovat výstupy jako je obsah, predikce, doporučení nebo rozhodnutí, která ovlivňují prostředí, se kterým tento systém komunikuje.

Regulace navrhovaná aktem o umělé inteligenci předně stanovuje seznam zakázaných postupů umělé inteligence. Tyto praktiky jsou považovány za nepřijatelné pro rozpor se základními hodnotami Evropské unie, zejména pro porušování základních lidských práv.

⁴ PEHLIVAN, C. N. The EU Artificial Intelligence (AI) Act: An Introduction. *Global Privacy Law Review*. 2024, roč. 5, č. 31–42. DOI: <https://doi.org/10.54648/GPLR2024004>

Zákazy se týkají postupů, které mohou manipulovat s fyzickými osobami prostřednictvím podprahových technik bez jejich vědomí. Případně zneužívají zranitelnosti konkrétních zranitelných skupin, jako jsou děti nebo osoby se zdravotním postižením, s cílem ovlivnit jejich chování způsobem, který by mohl jim nebo jiné osobě způsobit psychickou nebo fyzickou újmu. Návrh rovněž zakazuje přidělování sociálního kreditu na základě umělé inteligence pro účely orgánů veřejné moci, které by vedly k znevýhodňujícímu nebo nepříznivému zacházení s fyzickými osobami za aktem stanovených situací. A konečně je až na určité omezené výjimky zakázáno rovněž používání biometrické identifikace na dálku v reálném čase na veřejně přístupných místech pro účely prosazování práva.

Dále akt o umělé inteligenci stanovuje speciální pravidla pro systémy umělé inteligence, které představují vysoké riziko pro zdraví a bezpečnost nebo pro základní práva fyzických osob. Tyto vysoce rizikové systémy umělé inteligence akt povoluje pod podmínkou, že budou splňovat určité závazné požadavky a že bude provedeno posouzení shody ex ante neboli předem, tj. ještě před jejím použitím. Seznam vysoce rizikových systémů umělé inteligence obsahuje třetí příloha aktu. Konkrétně jde o technologie užívané v oblasti:

- kritické infrastruktury, například provozu silniční dopravy a dodávek vody, plynu, topení a elektřiny;
- vzdělávání a odborné přípravy, například určování přístupu fyzických osob ke vzdělávacím institucím nebo hodnocení studentů vzdělávacích institucí;
- zaměstnanosti, správy pracovníků a přístupu k samostatné výdělečné činnosti, například nábor pracovníků nebo rozhodování o postupu v zaměstnání;
- přístupu k základním soukromým a veřejným službám a dávkám, například úvěrové hodnocení;
- vymáhání práva, například technologie jako detektory lži a obdobné nástroje, nebo za účelem zjišťování emočního stavu fyzické osoby, dále použití tzv. deep fakes, hodnocení spolehlivosti důkazů, odhalování, vyšetřování nebo stíhání trestných činů;

- migrace, azylu a správy hraničních kontrol, například rizika nedovoleného přistěhovalectví, ověřování pravosti cestovních dokladů nebo odhalování falešných dokladů; a
- správy soudnictví a demokratických procesů, jako jsou technologie určené na pomoc soudním orgánům při zkoumání a výkladu a práva.

Zásadní ovšem je, že akt o umělé inteligenci u použití všech vysoce rizikových systémů ukládá povinnost lidského dohledu. Lidský dohled je zaměřen na prevenci nebo minimalizaci rizik pro zdraví, bezpečnost nebo základní práva, která mohou vzniknout při používání vysoce rizikového systému umělé inteligence v souladu s jeho účelem nebo za podmínek důvodně předvídatelného nesprávného použití. Konkrétně to znamená, že všechny technologie využívající umělou inteligenci, které akt řadí mezi vysoce rizikové musí být navrženy a vyvinuty takovým způsobem a za pomoci vhodných nástrojů při rozhraní člověk – stroj, aby na ni v situacích, kdy je umělá inteligence využívána, mohli účinně dohlížet fyzické osoby. Ale jak vysvětluje Kalodanis et al. je třeba vzít v potaz rozdíl mezi navrhovanými požadavky a dostupnými bezpečnostními protiopatřeními umělé inteligence.⁵

Konečně akt o umělé inteligenci zřizuje Evropskou radu pro umělou inteligenci. Ta by se měla skládat z vnitrostátních dozorových orgánů jednotlivých členských států reprezentovaných úředníkem daného úřadu a evropským inspektorem ochrany údajů. Jejím posláním by mělo být poskytování poradenství Komisi v oblasti umělé inteligence, tedy konkrétně shromažďování a sdílení odborných znalostí a osvědčených postupů mezi členskými státy a rovněž přispívání k jednotné správní praxi v členských státech vydáváním stanovisek, doporučení a jiných podkladů vztahující se k realizaci Aktu o umělé inteligenci.

3 AI a silniční doprava

Provoz silniční dopravy tedy AI Act řadí mezi vysoce rizikový systém. V oblasti posuzování odpovědnosti za škodu, lze zásadní výzvy AI rozdělit

⁵ KALODANIS, K., RIZOMILIOTIS, P., ANAGNOSTOPOULOS, D. European Artificial Intelligence Act: An AI security approach. *Information and Computer Security*. 2023, Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. DOI: <https://doi.org/10.1108/ICS-10-2022-0165>

do dvou skupin. Odpovědnost, která vznikne v provozu samostatném a odpovědnost, která vznikne v důsledku řízení provozu. V obou těchto oblastech se používání AI neustále rozrůstá. V oblasti provozu samotného jsou to nebezpečí spojená zejména s užíváním autonomně řízených vozidel. V oblasti řízení silničního provozu jsou to rizika spojená s řízením provozu, tedy využívání inteligentních dopravních systémů. Tento příspěvek se zabývá první z uvedených oblastí.

3.1 Provoz na pozemních komunikacích

V souvislosti s výzvami AI na úseku provozu na pozemních komunikacích si lze nejčastěji představit problematiku autonomních vozidel. Ve větší nové představě jakýchsi vozidel samostatně řízených zabudovaným softwarem. Autonomní řízení vozidel však neznamena pouhé samostatné řízení vozidla počítačovým systémem. Existuje stupnice automatizace, autonomie vozidel vytvořená organizací SAE (International Society of Automotive Engineering), která rozlišuje celkem pět stupňů autonomního řízení, od řízení vykonávaného pouze řidičem po plně autonomní vozidlo, které je schopno samostatného řízení za všech podmínek.⁶ Některé prvky autonomního řízení jako adaptivní tempomat, kontrola jízdy v jízdních pruzích jsou dnes již zcela běžně využívány.

Na druhou stranu stupnice autonomie vozidle dle SAE jako stupeň 3 definuje situaci, kdy řízení nemusí být vykonáváno řidičem po celou dobu jízdy, avšak řízení vozidla musí být převzato řidičem, pokud ho k tomu systém vyzve. Systémy samy za určitých podmínek, například v dopravní zácpě, vozidlo řídí. Pod stupněm 4 je popsána autonomie spočívající v tom, že řízení nemusí být vykonáváno řidičem a software po něm nevyžaduje, aby převzal kontrolu. Taková vozidla nemusí mít pedály nebo volat a mohou být využívána například jako místní taxi. Pod 5 stupeň je zařazeno autonomní vozidlo, které je schopno samostatného řízení za všech podmínek.

⁶ MATEJKA, J., FIALOVÁ, E., ŽOLNERČÍKOVÁ PŘIBÁŇ, V., KRAUSOVÁ SOLARCZYK, A., KYNCL, L. Certifikovaná metodika pro posouzení odpovědnosti za škodu způsobenou provozem autonomním vozidel. *Ústav státu a práva* [online]. [cit. 5. 4. 2024]. Dostupné z: <https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Veda-a-vyzkum/Certifikovane-metodiky/Silnicni-metodiky/Metodika-pro-posouzeni-odpovednosti-za-skodu-zpuso/Certifikovana-metodika.pdf.aspx>

Už jen z tohoto členění autonomie vozidel je zřejmé, že od stupně 3 je taková autonomie nekompatibilní se zákonem o silničním provozu.

Současné nastavení zákona o silničním provozu v podstatě vylučuje užívání autonomních vozidel v České republice od zmíněného 3. stupně. Je tomu tak proto, že zákon o silničním provozu v § 3 stanovující základní podmínky účasti provozu na pozemních komunikacích používá pojem osoba. S ohledem § 3 odst. 2 zákona o silničním provozu, který stanovuje, že řídit vozidlo smí pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla, je bezpochyby, že se jedná o fyzickou osobu. Jednotlivé stupně autonomního řízení nejsou odrazem technické vyspělosti vozidla. Spíše odpovídají míře zapojení řidiče a autonomie.⁷ Zákon o silniční dopravě oproti tomu předpokládá plné zapojení řidiče.

Nadto s ohledem na princip odpovědnosti je třeba pamatovat na § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu stanovující povinnosti řidiče, mezi které patří mj. povinnost věnovat se plně řízení vozidla nebo jízde na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.

Podmínky tohoto ustanovení a jejich porušení jsou odbornou literaturou⁸ posisovány jako situace, kdy řidič manipuluje s předměty ve vozidle nebo obvládání nejrozumnějších přístrojů či zařízení nesouvisících s vozidlem, rušivá interakce s přepravovanými osobami, sledování mobilního telefonu apod.

Vyjmenované jsou tradiční rušivé aspekty při řízení vozidla. Předmětné ustanovení ponechává prostor pro individualizovaný výklad reagující na nové technické výzvy. To je ostatně účelem takto formulovaných ustanovení.⁹

Proto vzhledem k dynamice práva a právních norem, které musí reagovat na společenskou situaci, lze de lege ferenda uvažovat nad tím, že mezi porušení povinnosti řidiče plně se věnovat řízení vozidla a sledovat situaci v provozu by mohlo být předání řízení softwaru vozidla ve smyslu stupně 3.

⁷ KRIEBITZ, A., MAX, R., LÜTGE, C. The German Act on Autonomous Driving: Why Ethics Still Matters. *Philosophy & Technology* [online]. [cit. 5. 4. 2024]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/359725563_The_German_Act_on_Autonomous_Driving_Why_Ethics_Still_Matters

⁸ NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu (č. 361/2000 Sb.). Komentář*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7676494-1.

⁹ Nález Ústavního soudu ze dne 13. 3. 2024, sp. zn. PL. ÚS 27/23.

Ne nadarmo AI Act řadí provoz na pozemní komunikaci mezi vysoce rizikové systémy umělé inteligence. Jejich porucha nebo chybné fungování může ohrozit život a zdraví osob ve velkém rozsahu, typicky v případech dopravních nehod. Z tohoto důvodu akt o umělé inteligenci ve vztahu k vysoce rizikovým systémům zavádí v čl. 9 systém řízení rizik, který by měl být realizován po celou dobu celého životního cyklu systému umělé inteligence. A zejména čl. 14 stanovující povinnost lidského dohledu právě v důsledku prevence nebo minimalizace rizik pro zdraví, bezpečnost nebo základní práva, která mohou vzniknout při používání vysoce rizikového systému umělé inteligence.

4 Závěr

Česká republika se aktivně věnuje otázce autonomního řízení vozidel. Ministerstvo dopravy s ohledem na vydané dokumenty intenzivně pracuje na potřebě bezpečného, postupného a odpovědného přechodu k autonomní dopravě. Doporučení adresovaná státní správě, vývojářům a výrobcům autonomních vozidel či jejich uživatelům obsahují návrhy opatření, která mají přispět k férovému a eticky korektnímu provozu samořízených vozidel a spravedlivému sdílení všech výhod, které autonomní mobilita nabízí.

Z těchto informací je patrné, že Česká republika se snaží vytvořit podmínky pro testování a vývoj autonomního řízení. Na druhou stranu s odkazem na zákon o silničním provozu je patrné, že česká legislativa dosud není na nástup autonomního řízení vozidel připravena. Koncept řízení vozidel v České republice stále stojí na plném zapojení řidiče s tím, že veškeré autonomní systémy řízení vozidla mají pouze podpůrný charakter a nezbavují řidiče povinnosti věnovat se plně řízení vozidla.

Vzhledem k tomu, že neexistují konkrétní právní předpisy nebo soudní rozhodnutí týkající se autonomního řízení vozidel v České republice, nelze jednoznačně vyslovit, zda a za jakých podmínek je autonomní řízení vozidel v České republice povoleno. Je však zřejmé, že Česká republika se aktivně zabývá přípravou na příchod autonomní mobility a snaží se pro ni vytvořit vhodné podmínky.

References

- KALODANIS, K., RIZOMILIOTIS, P., ANAGNOSTOPOULOS, D. (2023). European Artificial Intelligence Act: An AI security approach. *Information and Computer Security*. Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. DOI: <https://doi.org/10.1108/ICS-10-2022-0165>
- KOLAŘÍKOVÁ, L., HORÁK, F. *Umělá inteligence & Právo*. Praha: Wolters Kluwer, 2020, 216 s. ISBN 978-80-7598-783-9.
- KRIEBITZ, A., MAX, R., LÜTGE, C. The German Act on Autonomous Driving: Why Ethics Still Matters. *Philosophy & Technology* [online]. [cit. 5. 4. 2024]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/359725563_The_German_Act_on_Autonomous_Driving_Why_Ethics_Still_Matters
- MATEJKA, J., FIALOVÁ, E., ŽOLNERČÍKOVÁ PŘIBÁŇ, V., KRAUSOVÁ SOLARCZYK, A., KYNCL, L. Certifikovaná metodika pro posouzení odpovědnosti za škodu způsobenou provozem autonomním vozidlem. *Ústav státu a práva* [online]. [cit. 5. 4. 2024]. Dostupné z: <https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Veda-a-vyzkum/Certifikovane-metodiky/Silnicni-metodiky/Methodika-pro-posouzeni-odpovednosti-za-skodu-zpuso/Certifikovana-metodika.pdf.aspx>
- MIKEŠ, S. Vybrané otázky odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním vozidlem. *Právní rozhledy*. 2018, roč. 26, č. 13–14, s. 471–480.
- NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu (č. 361/2000 Sb.). Komentář*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7676494-1.
- PEHLIVAN, Ceyhun Necati. The EU Artificial Intelligence (AI) Act: An Introduction. *Global Privacy Law Review*. 2024, roč. 5, s. 31–42. Dostupné z: <https://doi.org/10.54648/GPLR2024004>
- Nález Ústavního soudu ze dne 13. 3. 2024, sp. zn. PL. ÚS 27/23.
- Návrh NAŘÍZENÍ Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví harmonizovaná pravidla pro umělou inteligenci (akt o umělé inteligenci) a mění určité legislativní akty unie. In: *EUR-Lex* [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A52021PC0206>

Vize rozvoje autonomní mobility. *Ministerstvo dopravy* [online].
[5. 4. 2024]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Uzitecne-odkazy/Autonomni-mobilita>

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

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

Contact – e-mail

barbora.kosinarova@vsci.cz

Vědecká redakce MU

prof. PhDr. Jiří Hanuš, Ph.D. (předseda);
doc. Ing. Pavel Bobál, CSc.; doc. Mgr. Pavel Caha, Ph.D.;
Mgr. Michaela Hanousková; prof. PhDr. Vít Hloušek, Ph.D.;
doc. RNDr. Petr Holub, Ph.D.; prof. MUDr. Lydie Izakovičová Hollá, Ph.D.;
prof. PhDr. Tomáš Janík, Ph.D., M.Ed.; prof. PhDr. Tomáš Kubíček, Ph.D.;
PhDr. Alena Mizerová; doc. Mgr. Markéta Munzarová, Dr. rer. nat.;
doc. RNDr. Lubomír Popelínský, Ph.D.; Ing. Zuzana Sajdlová, Ph.D.;
Mgr. Kateřina Sedláčková, Ph.D.; prof. RNDr. Ondřej Slabý, Ph.D.;
doc. Ing. Rostislav Staněk, Ph.D.; prof. PhDr. Jiří Trávníček, M.A.;
doc. JUDr. PhDr. Robert Zbíral, Ph.D.

Ediční rada PrF MU

doc. JUDr. PhDr. Robert Zbíral, Ph.D. (předseda);
Mgr. Bc. Luboš Brim, Ph.D.; Mgr. David Čep, Ph.D.;
JUDr. Mgr. Jakub Harašta, Ph.D.; doc. JUDr. Michal Janovec, Ph.D.;
JUDr. Bc. Terezie Smejkalová, Ph.D.; doc. JUDr. Ing. Josef Šilhán, Ph.D.;
JUDr. Dominik Židek, Ph.D.

COFOLA 2024

část 5 – Dopravní a přepravní právo v mezinárodním a evropském rozměru
Sborník příspěvků mladých právníků, doktorandů a právních vědců

prof. JUDr. Filip Křepelka, Ph.D.,
JUDr. Anna Richterová, Ph.D. (roz. Chamráthová) (eds.)

Vydala Masarykova univerzita
Žerotínovo nám. 617/9, 601 77 Brno
v roce 2024

Spisy Právnické fakulty Masarykovy univerzity
Edice Scientia, sv. č. 762

1., elektronické vydání, 2024

ISBN 978-80-280-0660-0 (online ; pdf)
www.law.muni.cz

MUNI
PRESS

MUNI
LAW



ISBN 978-80-280-0660-0

