



**Kancelária Národnej rady Slovenskej republiky
Odbor Parlamentný inštitút**

**Edícia: Prehľady
2/2025**

Objektívna zodpovednosť v cestnej doprave

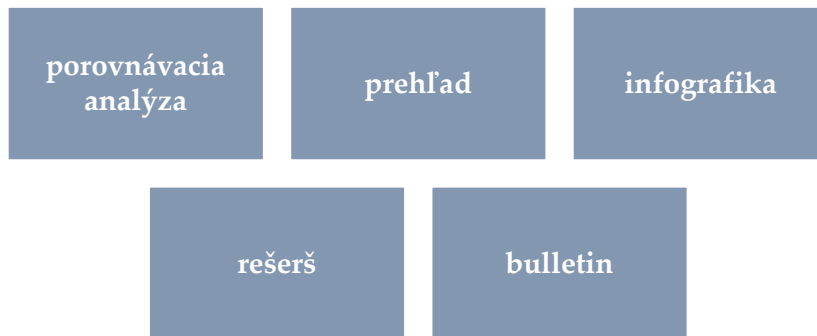
Dana Bušíková

**Bratislava
február 2025**



Postavenie odboru Parlamentný inštitút definuje § 144 zákona NR SR č. 350/1996 Z. z. o rokovacom poriadku Národnej rady Slovenskej republiky, podľa ktorého Parlamentný inštitút plní informačné, vzdelávacie a dokumentačné úlohy súvisiace s činnosťou NR SR a jej poslancov. Súčasťou odboru je aj oddelenie Parlamentná knižnica a oddelenie Parlamentný archív.

V rámci informačnej činnosti odbor Parlamentný inštitút vydáva spravidla tieto informačno-analytické materiály:



V oblasti vzdelávania Parlamentný inštitút zastrešuje úvodné inštruktážne semináre najmä pre novozvolených poslancov, účasť Kancelárie NR SR na parlamentnej rozvojovej spolupráci určenej pre zahraničné parlamenty, stážový program pre študentov vysokých škôl, ako aj ďalšiu vzdelávaciu, prednáškovú a publikačnú činnosť.



Objektívna zodpovednosť v cestnej doprave

Anotácia

Prehľad sa venuje legislatívnej úprave objektívnej zodpovednosti najmä za prekročenie povolenej rýchlosti v obciach a mestách štátov V4, v Rakúsku a Nemecku. Dotýka sa jej fungovania v praxi, vymáhaní pokút za priestupok a spôsobu rozdelenia príjmov z pokút. V prehľade sa tiež uvádzajú typy technických zariadení používaných na meranie rýchlosti v jednotlivých krajinách.

Kľúčové slová

doprava, cestná premávka, objektívna zodpovednosť, pokuty za rýchlosť, vymáhanie pokút, typy technických zariadení na meranie rýchlosti

Strict liability in road transport

Annotation

The overview addresses the legislative framework of strict liability for exceeding the speed limit in towns and cities of the V4 states, then Austria, and Germany. It focuses particularly on the practical implementation of strict liability, the enforcement of fines for offenses, and the distribution of the proceeds from fines. The overview also provides the types of technical devices used for speed measurement in each country.

Keywords

road transport, strict liability, speed fines, fine enforcement, types of technical devices for speed measurement

Vypracovala: JUDr. Dana Bušíková, odbor Parlamentný inštitút

Schválila: PhDr. Natália Petranská Rolková, PhD., riaditeľka PI

Materiál slúži najmä pre poslancov Národnej rady Slovenskej republiky a zamestnancov Kancelárie NR SR a nemôže v plnej miere nahrádzať právne alebo iné odborné poradenstvo v danej oblasti. Zverejňovanie materiálu je možné iba so súhlasom odboru Parlamentný inštitút a autorov. Údaje, použité v materiáli, sú aktuálne k dátumu jeho zverejnenia. Materiál neprešiel jazykovou úpravou.

Obsah

Úvod	5
Prehľad vo vybraných štátoch	6
1. Slovenská republika	6
2. Česká republika	8
3. Maďarsko	11
4. Poľsko	14
5. Rakúsko.....	16
6. Nemecko	20
Záver	24
Zdroje	26



Úvod

Inštitút objektívnej zodpovednosti patrí medzi efektívne nástroje štátu na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky. Tento mechanizmus núti vodičov dôsledne dodržiavať pravidlá cestnej premávky, pričom osobitná pozornosť sa venuje prevencii prekračovania povolenej rýchlosti, jazdy na červenú či neoprávneného parkovania. Svojím represívno-preventívnym charakterom má pôsobiť odstrašujúco a motivovať účastníkov cestnej premávky k zodpovednému správaniu.

Požiadavky Európskej únie smerovali k tomu, aby členské štáty prijímali opatrenia, ktoré výrazne znížia nehodovosť na cestách. Plán na obdobie 2011 – 2020 mal za cieľ znížiť počet smrteľných následkov dopravných nehôd o 50 % v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi. Podľa dostupných štatistík sa tento počet medzi rokmi 2010 a 2020 znížil o 36 %, čo predstavuje pozitívny trend v oblasti bezpečnosti na cestách.¹

Slovenská republika nadviazala na tieto iniciatívy prijatím Národnej stratégie pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030, ktorej hlavným cieľom je znížiť počet úmrtí pri dopravných nehodách do roku 2030 o 50 % v porovnaní s rokom 2020. V tomto roku zahynulo pri dopravných nehodách 224 osôb, pričom stratégia si kladie znížiť tento počet na maximálne 112 usmrtených.²

Predkladaný prehľad sa zaoberá právnou úpravou a fungovaním objektívnej zodpovednosti za prekročenie povolenej rýchlosti v štátoch V4, v Rakúsku a Nemecku. Materiál sa venuje spôsobom vymáhania pokút za dopravné priestupky a rozdeľovaniu výnosov z týchto pokút. Taktiež sa v ňom uvádza prehľad technických zariadení používaných na meranie rýchlosti v uvedených krajinách.

¹ Bezpečnosť na cestách v EÚ. Dostupné na:

<https://www.europarl.europa.eu/topics/sk/article/20190410STO36615/bezpecnost-na-cestach-v-eu-infografika>

² Národná stratégia SR pre BECEP na roky 2021-2030. Dostupná na:

https://www.ssc.sk/files/documents/becep/narodna_strategia_becep_2021_2030.pdf

Prehľad vo vybraných štátoch

1. Slovenská republika

Objektívna zodpovednosť na území Slovenska bola zavedená 1. júla 2012 novelou zákona o cestnej premávke (zákon č. 68/2012 Z. z.), ktorou sa menil a dopĺňal [zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov](#) (ďalej ZoCP).

Objektívna zodpovednosť predstavuje povinnosť držiteľa vozidla zabezpečiť dodržiavanie vybraných pravidiel cestnej premávky vodičovi, ktorému vozidlo zveril. Za protiprávne konanie spáchané s jeho vozidlom nesie zodpovednosť držiteľ vozidla bez ohľadu na to, kto vozidlo v danom čase riadil.

Podľa § 6a ZoCP je držiteľ vozidla povinný dohliadať na dodržiavanie pravidiel cestnej premávky, ktoré zahŕňajú: zákaz predchádzania; dodržanie povolenej rýchlosti; povinnosť zastaviť vozidlo na značkách ako „Stoj!“ alebo „Stoj, daj prednosť v jazde!“; zákaz otáčania, cúvania; zákaz vjazdu a ďalšie.

Objektívna zodpovednosť však nenahrádza subjektívnu zodpovednosť vodičov, preto policajti aj naďalej kontrolujú dodržiavanie pravidiel cestnej premávky priamo na cestách.

Medzi výhody objektívnej zodpovednosti patrí absencia sankcií, ako je zákaz činnosti viest motorové vozidlá, či zápis priestupku do evidencie vodičov. Tým sa držiteľ vozidla vyhýba ďalším povinnostiam, ako je preskúšanie odbornej, zdravotnej či psychickej spôsobilosti podľa § 91 ZoCP.³ Nevýhodou je však nízka úroveň automatizácie a digitalizácie procesov. Podpredseda Najvyššieho kontrolného úradu J. Ivančo zdôraznil, že: „Princíp objektívnej zodpovednosti môže byť účinný len vtedy, ak jednotlivé procesy budú plne automatizované a vďaka moderným informačným systémom a digitálnym technológiám bude fungovať bez potreby zapájať do jednotlivých krokov fyzické osoby, policajtov či pracovníkov polície. Tento systém musí fungovať nezávisle a nepretržite 24 hodín denne a 365 dní v roku.“⁴

V prípade porušenia maximálnej povolenej rýchlosti nie je potrebné, aby polícia vodiča priamo zastavila. Certifikované zariadenia zaznamenajú porušenie, nasnímajú registračnú značku a údaje odošlú do systému, ktorý identifikuje držiteľa vozidla a zašle mu pokutu. Problémom je, že manuálne spracovanie spisovej dokumentácie a pokút stále brzdí efektívnosť tohto procesu.

Ak je správny delikt preukázateľne spáchaný konkrétnym vozidlom, držiteľovi vozidla je uložená pokuta rozkazom. Spolu s rozkazom je mu zaslaná aj fotografia deliktu. Rozkaz obsahuje výrok, odôvodnenie a poučenie o odvolaní. Zákonodarcia zaviedol „zľavu“ z výšky pokuty za promptné jednanie. Ak držiteľ uhradí 2/3 z pokuty do 15 dní od doručenia rozkazu, tak sa pokuta považuje

³ Dôvodová správa k zákonu č. 68/2012 Z. z. Dostupná na: najpravo.sk/dovodove-spravy/rok-2012/68-2012-z-z.html?print=1

⁴ TopSpeed.sk: Prichytili aj vás? Problém pre automatické pokuty poštou, na Slovensku sa dajú obchádzať. Dostupné na: https://www.topspeed.sk/novinky/prichytili-aj-vas-problem-pre-automaticke-pokuty-postou-na-slovensku-sa-daju-obchadzat/24365#google_vignette

za zaplatenú v plnej výške, ak je aj v tejto lehote pripísaná na účet štátu. Pokutu možno uložiť do dvoch rokov od spáchania deliktu. V prípade nezaplatenia pokuty, neplatiči čelia exekučnému konaniu.

Správny delikt držiteľa vozidla možno prerokovať len vtedy, ak je zaznamenaný technickými prostriedkami, ktoré používa Policajný zbor. Na konanie o správnom delikte sa nevzťahuje ani subsidiárne zákon o priestupkoch, t. j. záväzný je len všeobecný predpis o správnom konaní, [zákon č. 71/1967 Zb. s správnom konaní \(správny poriadok\)](#). Po doručení pokuty má držiteľ vozidla dve možnosti: buď akceptovať pokutu alebo podať odpor do 15 dní.

Ustanovenie § 139d ods. 7 ZoCP ponúka držiteľovi vozidla možnosť vyvinúť sa z objektívnej zodpovednosti. Je to možné len v prípade, že v odpore uvedie konkrétneho vodiča, ktorý porušil pravidlá cestnej premávky jeho vozidlom. Následne sa voči vodičovi vyvodí subjektívna zodpovednosť podľa zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch. Ak sa spáchanie priestupku vodičovi nepreukáže, vec sa postúpi orgánu Policajného zboru, ktorý bude pokračovať vo vyvodzovaní objektívnej zodpovednosti voči držiteľovi vozidla. Inak sa musí toto konanie zastaviť rozhodnutím, proti ktorému sa už nie je možné odvolať (§ 139d ods. 7 ZoCP). V plnom rozsahu sa tu uplatňuje princíp „ne bis in dem,“ nie dvakrát o tej istej veci, čo znamená, že v žiadnom prípade nie je možné za to isté porušenie sankcionovať držiteľa vozidla a zároveň aj vodiča, ktorý bol označený, že viedol vozidlo v čase porušenia povinnosti.

Pre účely objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla bol vytvorený osobitný informačný systém Policajného zboru s názvom Evidencia správnych deliktov držiteľov vozidiel. Zaznamenávajú sa v ňom údaje o držiteľovi vozidla, ktorý porušil zákonom stanovené povinnosti, údaje o motorovom vozidle, mieste a dátum spáchania priestupku, foto/video dokumentácia a ďalšie. Tento systém je úzko prepojený so systémom CESDaP (Centrálne evidencie správnych deliktov a priestupkov), ktorý je učný na spracovanie všetkých druhov správnych deliktov v rámci rôznych oblastí, nielen cestnej premávky.

Vyberanie pokút za prekročenie rýchlosti patrí do kompetencie Policajného zboru a výnosy z týchto pokút sú príjmom štátneho rozpočtu. Obce a mestá momentálne nemajú právomoc vyberať pokuty za prekročenie rýchlosti, hoci sa vedú diskusie o možnosti rozšírenia ich kompetencií v tejto oblasti. Výnimkou je oblasť nesprávneho parkovania, v rámci ktorej môžu samosprávy ukladať pokuty na základe objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla. Táto právomoc bola prijatá do ZoCP novelou z 31. marca 2021.

Policajný zbor používa na meranie rýchlosti radary Ramer 7 CCDU, Ramer AD 9, Ramer AD10C a Ramer 7 M-M. a Multaradar CD z dielne nemeckej spoločnosti Jenoptik. Tieto zariadenia využívajú Dopplerov efekt⁵ na meranie rýchlosti. Všetky spomínané radary sú schopné merať rýchlosť pri príjazde aj odjazde vozidla, staticky aj za jazdy. Pri zhoršených svetelných podmienkach dokážu stále merať, a to za použitia výbojkového blesku.

⁵ Ide o jav, ktorý využíva zmenu frekvencie odrazených elektromagnetických vln, ktoré sa tvoria pohybom motorového vozidla. Prostredníctvom zmien frekvencií následne vypočíta merač rýchlosť vozidla.

Druhou kategóriou sú laserové rýchlomery. Polícia používa dva typy od spoločnosti Laser Technology, konkrétne typy LTI 20/20 UltraLyte a LTI 20/20 TruCAM. Sú primárne určené na statické meranie rýchlosti, za zhoršených svetelných podmienok sa nepoužívajú. Radar UltraLyte má dosah 1 000 metrov, kdežto TruCAM 1 200 až 1 500 metrov.

Pri meraní priemernej rýchlosti na určitých úsekoch cesty využíva polícia videoradary, ako PolCam EC II a PolCam PC 2006, ktoré umožňujú meranie len v smere jazdy meraného vozidla. Na rozdiel od ručných radarov sú schopné pracovať aj za zhoršených svetelných podmienok, keďže na osvetlenie meraného vozidla slúžia predné reflektory policajného auta. Tieto prístroje fungujú na princípe kontinuálneho sledovania rýchlosti vozidla počas určitého časového úseku.⁶

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky plánuje v rámci projektu „Automatizácia systému odhaľovania porušení pravidiel cestnej premávky“ nakúpiť 279 zariadení na zlepšenie monitorovania a odhaľovanie porušení cestnej premávky. Z uvedeného počtu bude 209 meračov rýchlosti, 52 analytických kamier na zaznamenanie prejazdu na červenú a 18 analytických kamier na monitorovanie nerešpektovania dopravnej značky „STOP.“⁷ Táto modernizácia prispeje k efektívnejšiemu odhaľovaniu priestupkov a zvýši bezpečnosť na cestách.

2. Česká republika

Inštitút objektívnej zodpovednosti bol do českého právneho poriadku zavedený v roku 2013, novelou [zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů](#) (zákon o silničním provozu, ďalej len ZoSP), konkrétne zákonom č. 297/2011 Sb. Celá právna úprava pozostáva z ustanovení § 125f až § 125 h a § 125j ZoSP, ktoré upravujú správny delikt prevádzkovateľa vozidla. Tento inštitút bol vytvorený s cieľom efektívnejšieho riešenia priestupkov, ktoré sa často odkladali pre zneužívanie práva nevypovedať proti blízkej osobe. Viac ako 75 % priestupkov bolo pred zavedením objektívnej zodpovednosti odložených bez uloženia sankcie, pretože nebolo možné identifikovať vodiča.

Právo nevypovedať zostáva prevádzkovateľovi vozidla naďalej zachované, avšak v prípade jeho uplatnenia nesie plnú zodpovednosť za porušenie zákona. Stanovisko k tomu zaujal Ústavný súd ČR, ktorý vo svojom náleze uviedol, že v prípade deliktov prevádzkovateľa vozidla sú sankcie pomerne nízke, nedochádza pri nich k zaznamenávaniu bodov do evidencie vodičov a prevádzkovateľ vozidla sa zároveň môže domáhať náhrady zaplatenej čiastky u vodiča, ktorý viedol vozidlo, čím nejde o neprimerane prísnu pokutu.⁸

⁶ Autobild: Týmito typmi radarov meria slovenská polícia. Dostupné na: <https://autobild.pluska.sk/poradca/tieto-radary-pouziva-slovenska-policia> a tiež Mitro, M.: Toto sú radary slovenských policajtov. Akú techniku merania a zariadenia používajú? Dostupné na: <https://fontech.startitup.sk/toto-su-radary-slovenskych-policajtov-aku-techniku-a-zariadenia-pouzivaju/>

⁷ Ministerstvo financií SR: Automatizácia systému odhaľovania porušení pravidiel cestnej premávky. Dostupné na: https://www.mfsr.sk/files/archiv/67/UHP-Hodnotenie_ASOPPCP.pdf

⁸ Projustice: Inštitút objektívnej zodpovednosti v cestnej premávke a jeho realizácia vo vybraných krajinách EÚ I. – Česká republika, Rakúsko. Dostupné na: <https://www.projustice.sk/bezpecnostne-vedy/institut-objektivnej-zodpovednosti-v-cestnej-premavke-1>

Podľa § 125f ZoSP sa prevádzkovateľ vozidla dopustí priestupku tým, že nezabezpečí, aby pri používaní vozidla na pozemných komunikáciách boli dodržané povinnosti vodiča a pravidlá cestnej premávky stanovené zákonom.

Ustanovenie § 10 ods. 3 ZoSP obsahuje povinnosť prevádzkovateľa vozidla zabezpečiť, aby pri použití vozidla na pozemnej komunikácii boli dodržiavané povinnosti vodiča a pravidlá cestnej premávky ustanovené ZoSP. Prevádzkovateľom vozidla je vlastník vozidla alebo iná fyzická alebo právnická osoba, splnomocnená vlastníkom na prevádzkovanie vozidla vlastným menom (§ 2 ZoSP).

Zákonodarca v ČR zvolil cestu viazania objektívnej zodpovednosti na subjektívnu, čiže prioritné hľadanie páchatela priestupku v prípadoch, v ktorých to je možné. Ustanovenie § 125f ods. 2 ZoSP uvádza, že prevádzkovateľ vozidla za priestupok zodpovedá, ak:

- porušenie pravidiel bolo zistené prostredníctvom automatizovaného technického prostriedku bez obsluhy,
- porušenie povinností vodiča alebo pravidiel premávky na pozemných komunikáciách vykazuje znaky priestupku podľa ZoSP a
- porušenie pravidiel nemá za následok dopravnú nehodu.

Výška pokuty sa určuje na základe rozpätia sankcií stanovených pre priestupky, ktoré zahŕňajú porušenie povinností vodiča alebo pravidiel cestnej premávky. Zákonodarca stanovil maximálnu pokutu udelenú za priestupok prevádzkovateľa vozidla sumou 10.000,- Kč (395,35 €). Ak sa ukladá pokuta za viac priestupkov prejednaných v spoločnom konaní, horná hranica pokuty sa zvýši na pätnásobok hornej hranice pokuty za priestupok, ktorý je najprísnejšie trestaný. Výnos z určenej sumy je príjmom obce s rozšírenou pôsobnosťou, ktorej obecný úrad vyzval prevádzkovateľa vozidla na úhradu pokuty. Správa platenia tejto sumy sa riadi daňovým poriadkom, ako stanovuje § 125 h ods. 7 ZoSP.

Zodpovednosť prevádzkovateľa je vylúčená, ak preukáže, že vozidlo bolo odcudzené alebo bola odcudzená jeho tabuľka s pridelenou štátnou poznávacou značkou, alebo ak podal žiadosť o zápis zmeny prevádzkovateľa vozidla v evidencii motorových vozidiel (§ 125f ods. 6 ZoSP).

Zaujímavosťou je, že Polícia ČR v systéme objektívnej zodpovednosti prevádzkovateľa vozidla figuruje iba ako subjekt, ktorý zdokumentuje odhalené protiprávne konanie a takto zistené priestupky následne oznamuje príslušnému obecnému úradu obce s rozšírenou pôsobnosťou (v ČR je ich 205). Obecný úrad následne vyzve prevádzkovateľa vozidla na úhradu pokuty, ak sú splnené všeobecné podmienky ustanovené v § 125f ods. 2 ZoSP a nie je známa totožnosť vodiča.

Pokuta za dopravný priestupok je splatná do 30 dní odo dňa doručenia výzvy, ktorá musí obsahovať všetky zákonom stanovené náležitosti, ako sú popis skutku s označením miesta a času spáchania, jeho právnu kvalifikáciu, výšku pokuty, dátum splatnosti, spôsob platby a poučenie o následkoch nezaplatenia. Ak je suma zaplatená najneskôr v deň splatnosti, obecný úrad obce s rozšírenou pôsobnosťou prípad odloží. Ak však suma nie je uhradená včas, pokračuje v prešetrovaní priestupku. Prevádzkovateľ vozidla má možnosť uviesť údaje o totožnosti vodiča, ktorý vozidlo viedol v čase spáchania priestupku a zodpovednosť bude vyvodzovaná voči vodičovi.

Pokiaľ ide o vyvodzovanie objektívnej zodpovednosti voči zahraničným účastníkom cestnej premávky, obecny úrad s rozšírenou pôsobnosťou zasiela tzv. informačný formulár v úradnom jazyku členského štátu EÚ, v ktorom má podozrivý z priestupku trvalý pobyt (§ 125j ZoSP). Obecny úrad má priamy prístup do systému CBE (Cross-Border Exchange), ktorý umožňuje získavať informácie o priestupcoch od členských štátov EÚ.⁹ Hlavným cieľom systému je zjednodušiť identifikáciu páchatel'ov dopravných priestupkov spáchaných v zahraničí a zabezpečiť efektívne vymáhanie pokút. Tento systém je súčasťou projektu EUCARIS, zameraného na zdieľanie údajov o vozidlách a ich majiteľoch.

Novela zákona č. 418/2021 Zb. poskytla polícii a colníkom nové oprávnenie vyžadovať pri kontrole vozidla uhradenie nesplatených právoplatných pokút za dopravné priestupky. Ak pokuta nie je zaplatená na mieste, môžu zadržať tabuľky s evidenčným číslom vozidla alebo použiť technické prostriedky na zabránenie odjazdu vozidla, napr. „papučou“. Obdobné oprávnenie získali aj príslušníci obecnej polície. Toto oprávnenie sa vzťahuje na neuhradené splatné pokuty za dopravné delikty spáchané na území obce, ak pokutu uložil obecny orgán a nedoplatok nebol postúpený colnému úradu na vymáhanie. Existenciu nedoplatkov kontrolujú prostredníctvom informačného systému CEPAN (centrálnej evidencie preplatiek a nedoplatkov). Ide o efektívny nástroj, vďaka ktorému sa výrazne zvýšila možnosť účinného vymáhania pokút.

V Česku je vymáhanie pokút za dopravné priestupky súčasťou delenej správy, kde polícia pokutu ukladá a Colná správa ju vymáha. Pred touto zmenou bola táto agenda v kompetencii finančných úradov.¹⁰

Podľa ZoSP je Polícia ČR a Mestská polícia oprávnená vykonávať meranie rýchlosti vozidiel. Mestská polícia vykonáva túto činnosť výlučne na miestach určených Políciou ČR. Na účely plnenia svojich úloh je Polícia ČR a Mestská polícia oprávnená vyhotovovať zvukové, obrazové alebo iné záznamy z verejne prístupných miest. Ak sú na vyhotovovanie takýchto záznamov zriadené trvalé policajné systémy, polícia je povinná primeraným spôsobom zverejniť informácie o ich zriadení (§ 62 zákona č. 273/2008 Zb. o policajnom zbore ČR).¹¹

V Česku sú veľmi rozšírené úsekové merania a stacionárne radary v obciach. Pokuty za prekročenie rýchlosti nemôžu vyberať všetky obce, ale len tie s rozšírenou pôsobnosťou. V praxi to znamená, že radar môže byť umiestnený v malej obci, ale všetky pokuty idú do rozpočtu obce s rozšírenou pôsobnosťou.¹²

⁹ Projustice: Inštitút objektívnej zodpovednosti v cestnej premávke a jeho realizácia vo vybraných krajinách EÚ I. – Česká republika, Rakúsko. Dostupné na: <https://www.projustice.sk/bezpecnostne-vedy/institut-objektivnej-zodpovednosti-v-cestnej-premavke-1>

¹⁰ Radiožurnál: Slováci a pokuty za dopravné priestupky na českých cestách. Dostupné na: <https://radiozurnal.rozhlas.cz/slovaci-a-pokuty-za-dopravne-priestupky-na-ceskych-cestach-6301341>

¹¹ ECPRD Request No. 3712 *Traffic rules violation detected by video technical devices*. Dostupné v internej databáze po prihlásení na: <https://ecprd.secure.europarl.europa.eu/ecprd/private/request-details/338233>

¹² Genevo: Pokuty a bodový systém v ČR: Čo potrebujete vedieť a ako sa brániť. Dostupné na: <https://www.genevo.com/cz/pokuty-a-bodovy-system-v-cr/>

Najčastejšie používaným mikrovlnným radarom je Ramer (verzie 10T a 10P), ktorý umožňuje meranie rýchlosti na krátke vzdialenosti a je často využívaný na pevne umiestnených stanovištiach. Laserové pištole, ako napríklad LaserCam a TrueCam, sú vybavené digitálnou kamerou, GPS modulom a laserovým meračom. Tieto zariadenia merajú rýchlosť pomocou analýzy zmien vzdialenosti od cieľového objektu. Najčastejšie sa používajú na statívoch (trojnožkách), pričom mnohé moderné modely disponujú automatickým režimom na nepretržité zaznamenávanie údajov.

Merače GESIG, TRAVIMO a POLCAM umožňujú meranie rýchlosti počas jazdy sledovaním vozidla, pričom policajné auto musí s meraným vozidlom určitý čas udržiavať rovnaké tempo. Medzi najpresnejšie zariadenia patrí technológia Soitron MOSY m*SpeedDetV, ktorá využíva full-HD kamery umiestnené v prednej aj zadnej časti vozidla, na presné zaznamenávanie rýchlosti a ďalších údajov.¹³

3. Maďarsko

Inštitút objektívnej zodpovednosti v cestnej premávke bol v Maďarsku zavedený 1. januára 2008 a je upravený v [zákone č. 1/1988 o cestnej premávke](#). Cieľom tohto právneho inštitútu je zabezpečiť nevyhnutnosť sankcie za určité dopravné priestupky, aj keď totožnosť vodiča nie je objasnená.

Zodpovednosť je podľa ustanovenia § 21 zákona o cestnej premávke prenesená na prevádzkovateľa vozidla alebo osobu, ktorá prebrala vozidlo do užívania. Povinnosťou týchto osôb je dodržiavať:

- a) povolenú maximálnu rýchlosť,
- b) pravidlá pre prejazd železničným priecestím,
- c) signály svetelných zariadení na riadenie premávky,
- d) využívanie odstavného pruhu na rýchlostných cestách,
- e) zákaz vjazdu, obmedzené zóny, povinný smer jazdy,
- f) ochranu prírody,
- g) úhradu mýta úmerného prejdenej vzdialenosti na spoplatnených úsekoch ciest,
- h) zákaz manipulácie s výsledkami merania vykonaného v rámci Národného systému váženia náprav.

V Maďarsku funguje systém relatívnej objektívnej zodpovednosti, podľa ktorej, ak nie je možné identifikovať vodiča, ktorý spáchal priestupok, zodpovednosť prechádza na držiteľa vozidla.

Tento princíp umožňuje držiteľovi vozidla uviesť konkrétneho vodiča zodpovedného za priestupok. V prípade, že vodič nezaplatí pokutu alebo držiteľ nedokáže preukázať, kto vozidlo riadil, zodpovednosť nesie držiteľ vozidla. Systém týmto spôsobom zabezpečuje vymožitelnosť pokút aj v prípadoch, keď sa vodič vyhýba zaplateniu pokuty.

¹³ Autotrip: Měření rychlosti – jak se měří rychlost v Česku? Dostupné na: <https://autotrip.cz/mereni-rychlosti/>

Držiteľ vozidla je povinný do 8 dní poskytnúť dokumentáciu (napr. knihu jász, nákladný list), ktorá preukáže, že vozidlo bolo odovzdané inej osobe. Dokumentácia musí obsahovať údaje o vodičovi vrátane mena, dátumu a miesta narodenia, trvalého bydliska a potvrdenia o prevzatí vozidla.

Na oslobodenie od správnej pokuty musí držiteľ vozidla preukázať, že došlo k odcudzeniu vozidla. V prípade, ak vozidlo zapožičal inej osobe, má potvrdený tzv. jazdný list (§ 21/A). Maďarský Ústavný súd vo svojom rozhodnutí preskúmal ústavnosť tejto právnej úpravy a dospel k záveru, že uplatňovanie objektívnej zodpovednosti voči držiteľom vozidiel je v súlade s ústavnými právami a rešpektuje prezumpciu nevinny, keďže držiteľ vozidla má možnosť vyvinúť sa prostredníctvom predloženia listinných dôkazov, ako je napr. jazdný list.¹⁴

V prípade porušenia maximálnej povolenej rýchlosti hrozí osobe pokuta vo výške od 13 000 do 390 000 HUF (31,63 € až 948,95 €) podľa § 21 ods. 2 písm. a) zákona o cestnej premávke. Správnu pokutu možno uložiť len na základe záznamu vyhotoveného technickým zariadením. Výška pokút za jednotlivé porušenia je stanovená [Nariadením vlády č. 410/2007 o dopravných priestupkoch](#). Platné právne predpisy neumožňujú pokuty znížiť ani odpustiť.

Pri priestupkoch spadajúcich pod objektívnu zodpovednosť, nie je možné uplatniť sankciu vo forme napomenutia a tieto priestupky sa nezapisujú do Registra správnych sankcií (§ 21 ods. 7 zákona o cestnej premávke). Príslušné orgány, polícia alebo miestna samospráva, informujú držiteľa vozidla o priestupku. Rozhodnutie a priložený šek sú zaslané na adresu držiteľa vozidla podľa evidencie vozidiel. Rozhodnutie obsahuje miesto, čas, druh priestupku, výšku pokuty a príslušné právne predpisy. Pokuta musí byť uhradená do 30 dní od nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia, pričom držiteľ vozidla môže požiadať o splátkový kalendár alebo odklad platby.¹⁵ Na vedenie prvostupňového konania sú oprávnené riaditeľstvá polície v jednotlivých župách. Na vedenie druhostupňového konania má celonárodnú príslušnosť riaditeľstvo polície v Budapešti.¹⁶

V Maďarsku bol zavedený systém automatických radarov a inteligentných kamier VÉDA s cieľom zlepšiť vymáhanie dopravných predpisov a zvýšiť bezpečnosť na cestách. Tento systém zahŕňa 365 pevných a 160 mobilných kamier, ktoré umožňujú policii odhaliť vodičov prekračujúcich rýchlosť. Od roku 2019 kamery rozšírili svoje funkcie o identifikáciu nepoužívania bezpečnostných pásov na predných sedadlách, absenciu platnej technickej kontroly vozidla a neoprávnené používanie diaľnic.¹⁷

¹⁴ Projustice: Inštitút objektívnej zodpovednosti v cestnej premávke a jeho realizácia vo vybraných krajinách EÚ II. – Maďarsko, Poľsko, Taliansko. Dostupné na: <https://www.projustice.sk/bezpecnostne-vedy/institut-objektivnej-zodpovednosti-v-cestnej-premavke-2>

¹⁵ ECPRD Request No. 3712 *Traffic rules violation detected by video technical devices*. Dostupné v internej databáze po prihlásení na: <https://ecprd.secure.europarl.europa.eu/ecprd/private/request-details/338233>

¹⁶ Rendőrség: Správne pokuty. Dostupné na: <https://www.police.hu/hu/ugyintezes/kozgazgatasi-birsag>

¹⁷ OECD: Hungary: Road safety country profile, 2021. Dostupné na: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/hungary-road-safety.pdf>

V rámci boja proti zvyšujúcej sa nehodovosti polícia zaviedla novú stratégiu, ktorá zahŕňa použitie radarov umiestnených v neoznačených vozidlách. Tento krok má za cieľ minimalizovať riziko, že vodiči budú vedieť o prítomnosti radaru a prispôbia tomu svoju jazdu. Okrem toho sa ukončilo zverejňovanie polôh mobilných radarov, čo umožňuje efektívnejšie sledovanie dopravných priestupkov.

V Maďarsku sa používajú dva typy laserových zariadení na meranie rýchlosti – FÁMA III a CAM S1, ktoré majú odlišné funkcie a spôsoby použitia. Zariadenie FÁMA III dokumentuje priestupky nepretržitým nahrávaním (napr. použitie bezpečnostného pásu alebo mobilného telefónu). Je inštalované do osobných áut. CAM S1 je pevne umiestnené zariadenie, ktoré funguje len v prípade úspešného merania (napr. rozpoznanie evidenčného čísla). Splňa požiadavky na online prenos údajov do centrálného systému a ich ochranu pred úpravami.¹⁸

Od 1. mája 2023 sa v Maďarsku začalo prísnejšie pristupovať k pokutám za prekročenie rýchlosti. Systém pri spracovaní priestupkov už neuznáva žiadnu toleranciu odchýlky pri meraní rýchlosti.¹⁹

V súvislosti s nezaplatenými dopravnými pokutami sa podľa Národného policajného riaditeľstva objavuje problém s čiastočnými platbami. Ak vodič zaplatí len časť pokuty, napríklad 25 100 HUF z celkovej sumy 30 000 HUF, zvyšok pokuty nie je možné vymáhať. Zákon o priestupkoch pritom stanovuje, že po roku od právoplatnosti rozhodnutia nemožno nezaplatenú pokutu zmeniť na trest odňatia slobody (§ 24 ods. 1).²⁰

Pri inštitúte objektívnej zodpovednosti sa pokuty za priestupky musia uhradiť do 30 dní od právoplatnosti rozhodnutia a výnosy z pokút sú príjmom štátneho rozpočtu ([§ 141 ods. 1 zákona o priestupkoch](#)). Pokuty uložené správnym rozhodnutím polície, ktoré neboli zaplatené v stanovenej lehote, vymáha Národný daňový a colný úrad.²¹ Mechanizmus vymáhania je upravený v [zákone č. CLIII z roku 2017 o daňových exekučných konaniach](#).

Okrem domácich pokút sa v Maďarsku vymáhajú aj zahraničné pokuty nad 70,- Eur. Pokuty uložené v cudzej mene sa vymáhajú vo forintoch podľa aktuálneho výmenného kurzu Maďarskej národnej banky. Ak páchatel' nezaplatí pokutu dobrovoľne a má bydlisko, majetok alebo príjem v Maďarsku, možno pokutu vymáhať.²²

¹⁸ On road: Hogy mér a traffipax? Mikor kapsz csekket motorral. Dostupné na:

<https://onroad.hu/2020/05/12/hogy-mer-a-traffipax-mikor-kapsz-csekket-motorral/>

¹⁹ Business lease: Mennyi az annyi? Mennyit spórol, aki betartja a sebességhatárt. Dostupné na:

<https://www.businesslease.hu/blog/mennyi-az-annyi-mennyit-sporol-aki-betartja-a-sebességhatart>

²⁰ Gerhárt, P.: Így évül el a gyorsajtásos bírság hazánkban: kiskapu segíti a trükközőket. Dostupné na:

<https://divany.hu/lajfhekk/gyors-hajtas/>

²¹ Vezess: Kiskaput találtak a bírsággal trükköző gyorsajtók. Dostupné na:

<https://www.vezess.hu/magazin/2024/05/06/gyorsajtás-be-nem-fizetett-birsag-trukkozó-autosok/>

²² Infostart: Nincs menekvés, nagy bajban vannak a hazai gyorsajtók. Dostupné na:

<https://infostart.hu/belfold/2023/06/02/nincs-menekves-nagy-bajban-vannak-a-hazai-gyorsajtók>

4. Poľsko

V Poľsku je problematika objektívnej zodpovednosti upravená v ustanovení § 78 ods. 4 [zákona o cestnej premávke](#), v zmysle ktorého má vlastník alebo držiteľ vozidla povinnosť oznámiť na požiadanie príslušných orgánov osobu, ktorá vozidlo používala v čase spáchania priestupku. Jedinou výnimkou je situácia, keď bolo vozidlo odcudzené a používal ho neznámy páchatel.

Toto ustanovenie je možné použiť vo vzťahu k porušeniu všetkých ustanovení zákona o cestnej premávke. Najčastejšie sa využíva v situáciách, v ktorých dochádza k prekročeniu najvyššej povolenej rýchlosti zachytenej radarovým systémom. Vlastník vozidla, ktorý odmietne uviesť vodiča, ktorý v určenom čase riadil vozidlo, môže byť potrestaný peňažnou pokutou do výšky 8000,- PLN (1855,93 €).

Podľa [zákona o priestupkovom konaní](#), čl. 97 bod 3, môže príslušník dopravnej polície uložiť pokutu po zistení priestupku na základe záznamového zariadenia, ak je páchatel jednoznačne identifikovaný. Pokuty sa zasielajú poštou a je potrebné ich uhradiť do 7 dní.²³ V Poľsku platí od 1. januára 2022 nový [sadzobník pokút](#).

Kontrola rýchlosti a správa systému automatického dohľadu nad cestnou premávku je od roku 2011 v kompetencii Hlavného inšpektorátu cestnej dopravy. Tento orgán prevzal zodpovednosť za technické zariadenia (fotoradary), ktoré predtým spravoval Policajný zbor a Generálne riaditeľstvo štátnych ciest a diaľnic. Na čele inšpektorátu je hlavný inšpektor cestnej dopravy, ktorý je priamo podriadený ministrovi dopravy. Hlavnému inšpektorátu podliehajú vysunuté pracoviská po celom Poľsku, ktoré spravujú elektronický systém dohľadu nad cestnou dopravou. Okrem toho má Hlavný inšpektorát k dispozícii 16 Vojvodských inšpektorátov cestnej dopravy, ktoré riadia vojvodskí inšpektori.²⁴

Dôležitým prvkom systému je Centrum automatického dozoru nad cestnou premávkou, tzv. CANARD, ktoré vzniklo ako súčasť snahy o zvýšenie efektivity dohľadu nad dopravnými predpismi. Tento projekt zahŕňal implementáciu 358 moderných záznamových zariadení určených pre rôzne kategórie ciest a nákup kamerových systémov na meranie bodovej a úsekovej rýchlosti. Hlavnou úlohou CANARDU je zaznamenávanie porušení dopravných predpisov, ako sú prekročenie povolenej rýchlosti alebo prejazd na červenú, vedenie administratívnych konaní a správa technických zariadení na registráciu priestupkov.

Systém fungovania kontroly rýchlosti a sankcionovania priestupkov v Poľsku je založený na povinnosti držiteľa vozidla identifikovať vodiča, ktorý riadil vozidlo v čase priestupku. Ak držiteľ túto povinnosť splní, zodpovednosť za priestupok nesie konkrétny vodič. Ak odmietne uviesť totožnosť vodiča, vedie sa voči nemu správne konanie za neoznámenie používateľa vozidla. Táto

²³ ECPRD Request No. 3712 *Traffic rules violation detected by video technical devices*. Dostupné v internej databáze po prihlásení na: <https://ecprd.secure.europarl.europa.eu/ecprd/private/request-details/338233>

²⁴ Projustice: Inštitút objektívnej zodpovednosti v cestnej premávke a jeho realizácia vo vybraných krajinách EÚ II. – Maďarsko, Poľsko, Taliansko. Dostupné na: <https://www.projustice.sk/bezpecnostne-vedy/institut-objektivnej-zodpovednosti-v-cestnej-premavke-2>

prax však naráža na problémy, pretože niektorí majitelia vozidiel uvádzajú ako vodičov náhodné osoby, čím komplikujú vyšetrowanie. Tento nedostatok v systéme dohľadu nad priestupkami často spôsobuje prieťahy v konaniach a môže viesť k neuloženiu pokuty. Výrazné prieťahy vznikajú v prípadoch, keď je majiteľom vozidla právnická osoba, napr. leasingová spoločnosť. Proces identifikácie vodiča v takýchto situáciách zahŕňa opakovanú administratívnu komunikáciu medzi úradmi a právnickými osobami, čo podstatne predlžuje celé konanie, znižuje efektivitu vymáhania práva a vytvára priestor na ďalšie obštrukcie zo strany držiteľov vozidiel.

Používanie rýchlostných radarov je upravené v čl. 15 ods. 1 bod 5a [zákona o polícii](#), ktorý oprávňuje políciu na sledovanie a zaznamenávanie diania na verejných priestranstvách pomocou technických prostriedkov. Rýchlostné radary poskytujú komplexné údaje o priestupku, vrátane fotografie vozidla, evidenčného čísla, vodiča, času, miesta, povolenej a nameranej rýchlosti, čím zabezpečujú presnú dokumentáciu priestupku. Uložené údaje sa následne využívajú v správnych konaniach, počas ktorých je majiteľ vozidla vyzvaný na identifikáciu vodiča a zaplatenie pokuty. Pokiaľ vozidlo šoférovala iná osoba, majiteľ je povinný uviesť jej totožnosť. Okrem prekročenia rýchlosti dokážu radary zaznamenať aj ďalšie priestupky, ako je nepoužívanie bezpečnostných pásov, telefonovanie počas jazdy alebo nezapnuté svetlá. Rýchlostné radary sú rozmiestnené po celom území, v mestských aj mimomestských oblastiach, s cieľom zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky.

Predpisy účinné od júna 2011, zaviedli pravidlá pre umiestňovanie, označovanie a používanie záznamových zariadení. [Nariadenie ministra infraštruktúry](#) stanovilo pravidlá pre inštaláciu stacionárnych zariadení, spôsob ich označovania, vykonávanie meraní a podmienky použitia obecnou políciou. [Doplňujúce nariadenie](#) špecifikuje technické požiadavky na dopravnú značku D-51 „automatická kontrola rýchlosti,“ ktorá upozorňuje vodičov na miesta merania rýchlosti.

Zákon o cestnej premávke rozširuje pojem záznamového zariadenia na všetky technológie snímania obrazu, vrátane stacionárnych, mobilných, či zariadení inštalovaných na vozidlách alebo leteckých prostriedkoch (čl. 2, bod 59 zákona). Na základe tejto definície môžu policajti využívať aj mestský monitorovací systém na zisťovanie a dokumentovanie dopravných priestupkov.²⁵

Poľsko zavádza pokročilé technológie na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Jednou z najvýznamnejších inovácií je zavedenie radarov Poliscan FM1, ktoré využívajú technológiu LiDAR na presné skenovanie vozovky. Tieto zariadenia dokážu monitorovať rýchlosť vozidiel aj v náročných podmienkach, ako sú zákruty, tunely či iné technicky komplikované oblasti, čím výrazne prekonávajú možnosti tradičných radarov. Poliscan FM1 identifikuje vozidlá na vzdialenosť 75 m, sleduje ich pohyb a automaticky vyhodnocuje najvhodnejší moment na zaznamenanie priestupku. Tieto radary sú schopné fungovať bez batérie až desať dní bez dozoru, čo znižuje potrebu neustálej kontroly zamestnancami a prispieva k flexibilitě. Ich vysoká efektivita

²⁵ ECPRD Request No. 3712 *Traffic rules violation detected by video technical devices*. Dostupné v internej databáze po prihlásení na: <https://ecprd.secure.europarl.europa.eu/ecprd/private/request-details/338233>

sa prejavuje v schopnosti zaznamenať štyrikrát viac priestupkov v porovnaní s bežnými radarmi, pričom okrem prekročenia rýchlosti dokážu zachytiť aj prechod vozidla na červenú.²⁶

Novela Trestného zákona účinná od 14. marca 2024 sprísňuje sankcie za závažné dopravné priestupky. Jednou z nových sankcií je možnosť konfiškácie vozidla v prípade, že vodič má najmenej 1,5 promile alkoholu v krvi (alebo 0,75 mg/dm³ v dychu). Tento trest sa aplikuje aj v prípadoch, keď vodič spôsobí nehodu a má v krvi aspoň 1 promile alkoholu (alebo 0,50 mg/dm³ v dychu) alebo pri úteku z miesta nehody bez ohľadu na stav vodiča v čase úteku. Proces konfiškácie zahŕňa dočasné zaistenie vozidla políciou, následné vydanie príkazu na zaistenie prokurátorom a konečné rozhodnutie súdu. Ak vodič nie je vlastníkom vozidla, konfiškácia sa neuplatňuje, ale súd môže uložiť povinnosť zaplatiť finančnú sankciu vo výške 5 000 až 60 000 PLN do Fondu na pomoc obetiam trestných činov a pomoc pri resocializácii odsúdených.²⁷

Na zabezpečenie efektívneho vymáhania pokút a finančných sankcií uložených v správnom konaní sa uplatňuje čl. 2 ods. 1 bod 2 [zákona o exekučnom konaní v správnych veciach](#), podľa ktorého správny orgán môže v prípade nezaplatenia pokuty v stanovenej lehote začať exekučné konanie na základe exekučného titulu, ktorým je rozhodnutie ukladajúce sankciu.

5. Rakúsko

Princíp objektívnej zodpovednosti je v Rakúsku zakotvený v ustanovení § 49a [zákone o správnych deliktach z roku 1991](#), ktorý upravuje tzv. anonymný rozkaz. Tento postup umožňuje, aby príslušný orgán zaslal držiteľovi vozidla oznámenie o priestupku s presne určenou sankciou. Ak držiteľ vozidla zaplatí pokutu v stanovenom termíne do 4 týždňov, nebudú sa ďalej skúmať okolnosti priestupku, konkrétne, kto ho spôsobil. Rovnako sa v tomto prípade nevykoná záznam do evidenčnej karty vodiča. Tento spôsob riešenia priestupkov sa využíva v zanedbateľných prípadoch, ako je mierne prekročenie maximálne povolenej rýchlosti. O tom, či sa bude uplatňovať anonymné konanie voči majiteľovi vozidla alebo riadne konanie voči vodičovi, rozhoduje príslušný úrad. Účelom anonymného konania je odbremeniť správne úrady prostredníctvom zjednodušeného ukladania pokút.

V „anonymnom rozkaze“ musia byť uvedené:

- označenie správneho orgánu, ktorý rozhodnutie vydal,
- miesto a čas porušenia pravidiel cestnej premávky,
- skutok zistený prostredníctvom automatizovaných technických prostriedkov,
- označenie paragrafu, ktorý bol porušený,
- druh a výška uloženej sankcie,
- pokyny k úhrade pokuty.

²⁶ Startitup: 4-krát viac pokút pre vodičov. Nové laserové radary skoncujujú s najväčšími pirátmi. Dostupné na: <https://www.startitup.sk/4-krat-viac-pokut-pre-vodicov-nove-laserove-radary-skoncuju-s-najvacsimi-cestnymi-piratmi/>

²⁷ Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR: Info pre motoristov. Dostupné na: <https://www.mzv.sk/web/gkkrakov/cestovanie/info-pre-motoristov>

V Rakúsku je veľkou výhodou automatizované zasielanie sankcií, pričom viac ako 90 % prípadov prekročenia povolenej rýchlosti je vyriešených v skrátenej konaní. Zákon síce nešpecifikuje konkrétne druhy priestupkov, ktoré sa týmto spôsobom riešia, ale každá spolková krajina má svoj vlastný katalóg pokút, v ktorom určujú rôzne dopravné priestupky. Jediným zákonným obmedzením je maximálna výška pokuty, ktorá môže byť za priestupok uložená, a tá predstavuje sumu 365,- €.

Závažnosť priestupku rozhoduje o tom, či pokuta bude uložená priamo vodičovi alebo držiteľovi motorového vozidla. Pri podstatnom prekročení maximálnej povolenej rýchlosti je úrad povinný začať riadne konanie voči vodičovi. Ak však úrad disponuje napríklad len jednou fotografiou z radarového zariadenia, môže požiadať držiteľa vozidla, aby poskytol informáciu o osobe, ktorá vozidlo v danom čase viedla. Ak držiteľ vozidla neposkytne tieto informácie podľa § 103 ods. 2 [zákona o prevádzke motorových vozidiel](#) v stanovenej lehote dvoch týždňov, alebo ak poskytne neúplné či nesprávne údaje, bude potrestaný za neoznámenie vodiča, ale nie za konkrétny priestupok. Tento peňažný postih je často podstatne vyšší ako pôvodná pokuta za priestupok. Podľa [vykonávacieho nariadenia k zákonu o prevádzke motorových vozidiel z 1967](#) môže ísť o sankciu až do výšky 5 000,- €, pričom proti tejto sankcii nie je možné podať opravný prostriedok. Výška tejto sankcie má motivovať držiteľov vozidiel k uhradeniu pokuty alebo k označeniu osoby, ktorá vozidlo viedla. Tento systém výrazne znižuje prieťahy v správnych konaniach a administratívne zaťaženie úradov spojené s vymáhaním pokút. Anonymné rozkazy nevydáva polícia, ale príslušné správne orgány, ktorými sú v Rakúsku okresné úrady alebo správne orgány krajinského policajného riaditeľstva.

V Rakúsku sa pri menej závažných priestupkoch uplatňuje absolútna objektívna zodpovednosť, pri ktorej nesie zodpovednosť držiteľ motorového vozidla bez ohľadu na to, kto priestupok skutočne spôsobil. Okrem toho existuje aj relatívna objektívna zodpovednosť, ktorá držiteľovi vozidla umožňuje identifikovať konkrétneho vodiča. Ak však držiteľ neposkytne potrebné informácie, alebo ich odmietne uviesť, nie je sankcionovaný za samotný priestupok, ako napríklad za prekročenie rýchlosti, ale za neposkytnutie požadovaných údajov.

Inštitucionálny rámec pre ukládanie trestov v správnom konaní je definovaný [zákonom č. 52/1991 o správnych deliktoch](#). Podľa ustanovenia § 26 ods. 1 tohto zákona rozhoduje v prvom stupni orgán štátnej správy na regionálnej úrovni. V niektorých prípadoch sú na prvostupňové rozhodovanie oprávnené aj úrady spolkovej polície, a to na územiach, kde vykonávajú svoju pôsobnosť. Druhý stupeň rozhodovania zabezpečujú nezávislé správne senáty, ktoré pôsobia pri jednotlivých krajinských súdoch v deviatich spolkových krajinách Rakúska.

V Rakúsku bol v roku 2012 Ministerstvom vnútra vyvinutý program správnych pokút s názvom VStV32, ktorý predstavuje komplexný elektronický systém na spracovanie dopravných priestupkov. Tento systém je navrhnutý tak, aby pokryl celý proces od zaznamenania priestupku spolkovou políciou až po jeho spracovanie správnymi orgánmi. Program je rozdelený na dva hlavné moduly, VStV Executive a VStV Authority. Modul VStV Executive slúži na evidenciu dopravných priestupkov, ktoré sú zaznamenané spolkovou políciou. Modul VStV Authority je určený na ďalšie spracovanie týchto priestupkov príslušnými správnymi orgánmi, ktoré rozhodujú o sankciách. Tieto dva moduly sú prepojené prostredníctvom rozhrania VStV Connector, ktoré umožňuje efektívny tok informácií medzi políciou a správnymi orgánmi. Cieľom

zavedenia tohto systému bolo zefektívniť celý proces spracovania dopravných priestupkov, zvýšiť transparentnosť a znížiť administratívnu záťaž.²⁸

V Rakúsku je rozdelenie príjmov z pokút za dopravné priestupky upravené v ustanovení § 100 [zákona o cestnej premávke](#). Podľa tohto zákona 80 % príjmov z pokút patrí správcovi cesty, na ktorej bol priestupok spáchaný a 20 % miestnemu orgánu. Tento systém umožňuje, aby príjmy z pokút priamo podporovali regionálne rozpočty a prispievali k údržbe a zlepšovaniu ciest. V praxi to znamená, že ak bol priestupok spáchaný na ceste spravovanej obcou, príjem z pokuty putuje obci. Naopak, ak sa priestupok stal na ceste spravovanej spolkovou krajinou, príjem z pokuty prípadne tejto krajine. V prípadoch, kde sa na území obce nachádzajú krajské a obecné cesty, môže byť rozdelenie pokút flexibilné, tzn. že kraj a obec sa môžu dohodnúť na delení príjmov na základe dĺžky ciest, ktoré spravujú.

Príjmy z pokút sú primárne využívané na údržbu ciest a zlepšovanie infraštruktúry, ako aj na obstaranie a údržbu zariadení na monitorovanie dopravy. Tieto prostriedky sa tiež používajú na pokrytie personálnych nákladov spojených s dopravným dozorom. Po pokrytí základných prevádzkových nákladov sa zvyšné financie môžu reinvestovať do verejnej dopravy.

Dôležitou súčasťou rozdelenia príjmov z pokút je aj špecifické pravidlo pre prípady, keď priestupky rieši spolková polícia. V takýchto prípadoch 20 % príjmov z pokút pripadá územnej samospráve, ktorá nesie náklady na tieto orgány. Táto právna úprava zabezpečuje, že náklady na správu a prevádzku orgánov, ktoré vykonávajú dopravný dozor, sú pokryté príjmami z pokút. Výnimkou sú obce s menej ako 10 000 obyvateľmi, kde pokuty za priestupky na obecnej ceste nepodliehajú tomuto rozdeleniu (§ 100 ods. 10 zákona o cestnej premávke).

Podľa zákona o cestnej premávke pripadá 30 % výnosu z pokút za priestupky, ktoré v roku 2019 riešila spolková polícia na spolkových cestách, príslušnej územnej samospráve. Tieto finančné prostriedky sú účelovo viazané na financovanie dopravného dohľadu a zabezpečenie údržby monitorovacích zariadení (§ 100 ods. 11).

Ak neexistujú špecifické ustanovenia v hmotnoprávných predpisoch, uplatňuje sa všeobecné pravidlo podľa ustanovenia § 15 zákona o správnych deliktoch. Tento paragraf stanovuje, že pokuty získané z dopravných priestupkov sa vo väčšine prípadov prerozdeľujú medzi príslušnú spolkovú krajinu a združenia sociálnej starostlivosti, pokiaľ tieto existujú. V prípade, že sú pokuty vymáhané v rámci pôsobnosti krajského policajného riaditeľstva, príjmy z pokút sa odovzdávajú spolkovej vláde v súlade s vyššie uvedeným ustanovením.

Spolkové krajiny majú možnosť prijať vlastné pravidlá na využitie týchto príjmov, ktoré môžu byť odlišné od všeobecného rozdelenia príjmov podľa § 100 zákona o cestnej premávke. Príkladom môže byť spolková krajina Horné Rakúsko, kde časť týchto prostriedkov slúžila na podporu krajských organizácií sociálnej starostlivosti. V roku 2017 bolo na tento účel vyčlenených približne 40 % príjmov z pokút.²⁹

²⁸ Rechnungshof Österreich: Verkehrsstrafen. Dostupné na: <https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Verkehrsstrafen.pdf>

²⁹ Rechnungshof Österreich: Verkehrsstrafen. Dostupné na: <https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Verkehrsstrafen.pdf>

Vymáhanie pokút za dopravné priestupky je regulované ustanovením § 54b zákona o správnych deliktoch, ktoré stanovuje postup pri nezaplatení pokuty v stanovenej lehote. Ak osoba, ktorá bola potrestaná za dopravný priestupok, neuhradí pokutu v lehote, ktorá zvyčajne nepresahuje dva týždne od nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia, správny orgán je povinný vydať upomienku. Táto upomienka slúži na upozornenie osoby na neplatenie pokuty a jej vydanie môže byť spojené s účtovaním paušálneho poplatku vo výške 5 eur. Tento poplatok je zvyčajne považovaný za náhradu nákladov spojených s administratívnym spracovaním upomienky.

Od 1. marca 2024 Rakúsko zaviedlo prísnejšie pravidlá týkajúce sa prekročenia rýchlosti na cestách, ktoré sú súčasťou novely zákona o cestnej premávke. Ak vodič prekročí povolenú rýchlosť o viac ako 80 km/h v obci alebo 90 km/h mimo obce, vozidlo prepadne v prospech štátu a následne sa predá v dražbe. Podobná situácia platí aj v prípade, ak vodič v priebehu posledných štyroch rokov prišiel o vodičské oprávnenie a prekročí rýchlosť o viac ako 60 km/h v obci alebo 70 km/h mimo obce (§ 99c). Tieto nové predpisy majú za cieľ bojovať proti závažným porušeniam dopravných predpisov a majú odradiť vodičov od ďalších podobných priestupkov.³⁰

V prípade, že je vozidlo prepadnuté, výnosy z jeho predaja sa rozdeľujú medzi dva subjekty. Až 70 % týchto výnosov je pridelených Rakúskemu fondu dopravnej bezpečnosti, ktorý ich používa na zlepšenie infraštruktúry. Zvyšných 30 % výnosu pripadá územnému celku, ktorý ich využíva na financovanie činnosti úradu zodpovedného za vedenie priestupkového konania v prvej inštancii.

V poslednom období Rakúsko modernizovalo svoj systém monitorovania cestnej premávky prostredníctvom osadenia množstva stacionárnych radarových boxov, ktoré sú vybavené laserovými jednotkami. Tieto zariadenia kombinujú laserové a radarové technológie, čím umožňujú presné a spoľahlivé meranie rýchlosti. Ich schopnosť monitorovať viacero jazdných pruhov a oba smery súčasne výrazne zvyšuje efektivitu a rozsah pokrytia. Kamery sú vybavené vysokým rozlíšením, čo umožňuje jasnú identifikáciu vozidiel, dokonca aj za zhoršených svetelných podmienok, ako je tma alebo slabá viditeľnosť. Pomerne často využívané je aj úsekové meranie rýchlosti, kedy kamerové systémy odfotografujú vozidlo na začiatku a na konci meraného úseku a následne vypočítajú jeho priemernú rýchlosť. Vodiči sú o úsekoch, kde sa tieto merania vykonávajú, informovaní prostredníctvom informačných tabúl.³¹

Používanie technických prostriedkov na automatizované odhaľovanie dopravných priestupkov je v Rakúsku striktné regulované a môže sa realizovať len v prípadoch, keď je to nevyhnutné na zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ako aj na ochranu obyvateľstva a životného prostredia. Zákon v tomto prípade kladie dôraz na to, aby získané údaje neboli zneužívané a boli použité výlučne na identifikáciu vozidla, jeho vodiča a na účely správneho konania (§ 98b zákona o cestnej premávke).

³⁰ Auto Bild: Rakúsko opäť sprísňuje tresty za prekročenie rýchlosti, zadržia Vám auto a predajú ho v dražbe. Dostupné na: <https://autobild.pluska.sk/novinky/rakusko-opat-sprisnuje-tresty-prekrocenie-rychlosti-zadrzia-vam-auto-predaju-ho-drazbe>

³¹ Projustice – Inštitút objektívnej zodpovednosti v cestnej premávke a jeho realizácia vo vybraných krajinách EÚ I. – Česká republika, Rakúsko. Dostupné na: <https://www.projustice.sk/bezpecnostne-vedy/institut-objektivnej-zodpovednosti-v-cestnej-premavke-1>

6. Nemecko

Nemecký právny systém rozlišuje medzi objektívnou zodpovednosťou vlastníka motorového vozidla a zodpovednosťou vodiča. Tieto dve zodpovednosti sú jasne oddelené, pričom každá z nich pokrýva iné oblasti.

Objektívna zodpovednosť vlastníka vozidla sa týka nahradenia škody spôsobenej vozidlom, ak išlo o usmrtenie, zranenie osoby alebo poškodenie majetku, a to bez ohľadu na to, či vodič zavinil daný incident (§ 7 ods. 1 [zákona o cestnej premávke](#)). Zodpovednosť vlastníka platí aj v prípade, že vozidlo riadil iný vodič. Tento systém je nastavený tak, aby zabezpečil spravodlivú náhradu škody spôsobenú vozidlom, pričom nie je potrebné preukazovať zavinenie vlastníka.³²

Na druhej strane, zodpovednosť vodiča sa vzťahuje na priestupky, ktoré porušujú pravidlá cestnej premávky, ako napríklad prekročenie rýchlosti. V prípade, že vodič poruší predpisy, je zodpovedný za tento priestupok a môže čeliť právnym dôsledkom, ako sú pokuty alebo tresty. V Nemecku však držiteľ motorového vozidla nenesie zodpovednosť za dopravné priestupky, ktoré spácha iný vodič s jeho vozidlom, a to ani subsidiárne. Zodpovedný je iba v prípade, že priestupok spáchal osobne. Výnimočne môže byť držiteľ vozidla zodpovedný za nečinnosť, ak vedome umožní inej osobe, aby porušila zákon, ako je to upravené v § 8 [zákona o priestupkoch](#). Ak nie je možné určiť konkrétneho vodiča, môže byť držiteľ vozidla povinný viesť knihu jász, v ktorej sa zaznamenáva, kto a kedy vozidlo riadil, čo vyžaduje § 31a ods. 1 [vyhlášky o cestnej premávke](#).

V prípade, že držiteľ vozidla je obvinený ako vodič, má právo odmietnuť výpoveď, aby sa sám neusvedčil. Avšak v prípade, že je identifikácia vykonaná na základe radarovej snímky, toto právo odmietnuť výpoveď neochráni držiteľa pred uložením sankcie. Ak je držiteľ vypočúvaný ako svedok v súvislosti s priestupkom spáchaným inou osobou s jeho vozidlom, môže odmietnuť vypovedať len v prípade, že by išlo o blízkeho príbuzného. V ostatných prípadoch je povinný identifikovať vodiča. V prípade, že tak neurobí, hrozí mu uloženie pokuty alebo náhradný trest odňatia slobody.

Prekročenie rýchlosti predstavuje priestupok podľa § 24 zákona o cestnej premávke. Policajné a správne orgány (napr. v Berlíne, Brandenbursku, Brémach atď.) alebo špeciálne zriadené okresné úrady (napr. v Bavorsku, Sasku-Anhaltsku, Sársku a Sasku) sú zodpovedné za riešenie dopravných priestupkov.

Po zistení priestupku príslušníci Policajného zboru vykonajú šetrenie, a ak sú dôvody na stíhanie, tak sa spisy odovzdávajú príslušnému správne orgánu. Dotknutá osoba má právo vyjadriť sa k obvineniam podľa § 55 zákona o priestupkoch. Rozhodnutie o uložení pokuty sa stane právoplatným a vykonateľným, ak priestupca nepodá odvolanie do dvoch týždňov od jeho doručenia (§ 67 zákona o priestupkoch). V prípade podania odvolania má správny orgán možnosť

³² Verivox: Gefährdungshaftung. Dostupné na: <https://www.verivox.de/kfz-versicherung/themen/gefaehrungshaftung/>



svoje rozhodnutie zmeniť alebo odovzdať spis prokuratúre.³³ Ak zistené porušenie dopravných predpisov predstavuje trestný čin, napríklad ohrozenie cestnej premávky podľa § 315c ods. 1 bod 2d, začína sa trestné konanie.³⁴

V máji 2024 nemecký Ústavný súd rozhodnutím konštatoval, že ukladanie pokuty za nesprávne parkovanie len na základe vlastníctva vozidla bez ďalších dôkazov o tom, že vlastník vozidla v danom čase vozidlo šoféroval, je v rozpore s princípmi právneho štátu, najmä s prezumpciou neviny. Tento výrok naznačuje potrebu spravodlivého dokazovania pri uplatňovaní pokút a podčiarkuje dôležitosť dodržiavania práv jednotlivcov v rámci právneho procesu.³⁵

Pokuty a sankcie za dopravné priestupky sú upravené vo [vyhláske o udeľovaní napomenutí, štandardných sadzbách pokút a ukladaní zákazu vedenia motorových vozidiel za dopravné priestupky](#). Táto vyhláška obsahuje konkrétne sadzby pokút za rôzne priestupky, vrátane prekročenia rýchlosti.

Zákon o priestupkoch v § 90 stanovuje pravidlá pre výkon správnych rozhodnutí o uložení pokút. Ak rozhodnutie vydal spolkový správny orgán, výkon sa realizuje podľa [zákona o správnej exekúcii](#). Naopak, ak rozhodnutie vydal krajský správny orgán, jeho výkon podlieha príslušným krajským zákonom. Dôležitým aspektom je aj prerozdelenie príjmov z pokút. Pokuty uložené spolkovým orgánom sa odvádzajú do spolkovej pokladnice, zatiaľ čo pokuty uložené krajským orgánom putujú do krajskej pokladnice. Rovnaké pravidlo sa uplatňuje aj na vedľajšie finančné sankcie spojené s pokutami.

Exekučný orgán, ktorý zodpovedá za výkon rozhodnutia, je spravidla ten správny orgán, ktorý pokutu uložil. Zákon však v § 91 umožňuje, aby výkon rozhodnutia zabezpečoval iný orgán (napr. prokurátor), ak to stanovuje osobitný právny predpis alebo ak je to potrebné vzhľadom na povahu prípadu. Špecifickým opatrením je nútená väzba, ktorá môže byť použitá len ako krajný prostriedok. Tento postup prichádza do úvahy v prípade, ak dotknutá osoba odmieta zaplatiť pokutu a zároveň nepreukáže svoju platobnú neschopnosť (§ 96 zákona o priestupkoch).

Moderné riadenie správnych deliktov a dopravných priestupkov kladie dôraz na využívanie technologicky vyspelých riešení, ktoré zefektívňujú a automatizujú administratívne procesy. Jedným z takýchto nástrojov je softvérové riešenie [WiNOWiG](#), navrhnuté pre potreby okresov, obcí, polície a správcov parkovacích miest. Tento systém umožňuje komplexné spracovanie dopravných priestupkov, ako aj evidenciu policajných hlásení (napr. nehôd). Systém disponuje širokou škálou funkcií, medzi ktoré patrí import údajov z mobilných zariadení a radarových systémov, výmena informácií so Spolkovým úradom pre motorovú dopravu, generovanie a tlač korešpondencie, vrátane fotografií a záznamov. Zároveň umožňuje prístup k registru obyvateľov

³³ ECPRD Request No. 1513 *Road violations and offenders: the role of video surveillance*. Dostupné v internej databáze po prihlásení na: <https://ecprd.secure.europarl.europa.eu/ecprd/private/request-details/105950>

³⁴ ECPRD Request No. 3712 *Traffic rules violation detected by video technical devices*. Dostupné v internej databáze po prihlásení na: <https://ecprd.secure.europarl.europa.eu/ecprd/private/request-details/338233>

³⁵ BVerfG: Verteilung wegen Falschparkens nur aufgrund Haltereigenschaft verfassungswidrig. Dostupné na: <https://www.ra-kotz.de/bverfg-verurteilung-wegen-falschparkens-nur-aufgrund-haltereigenschaft-verfassungswidrig.htm>

a podporuje generovanie upomienok a žiadostí o výkon rozhodnutia. WiNOWiG je kompatibilný so všetkými finančnými softvérovými riešeniami, čo zabezpečuje efektívnu správu platieb.³⁶

Efektívna správa dopravných údajov a medzinárodná spolupráca pri vymáhaní pokút a kontrole dopravných priestupkov predstavujú kľúčové prvky zvyšovania bezpečnosti na cestách. V Nemecku sú na tento účel využívané informačné systémy, ako sú ZEVIS a EUCARIS, ktoré umožňujú prepojenie národných a európskych databáz. Tieto systémy výrazne zjednodušujú správu dopravných registrov a proces vymáhania pokút. Centrálny dopravný informačný systém ZEVIS poskytuje údaje o vozidlách, vodičoch a dopravných priestupkoch. Dáta čerpá z Centrálnych registrov vozidiel, vodičských preukazov, priestupkov atď.

EUCARIS, európsky systém na výmenu údajov o vozidlách a vodičských preukazoch je kľúčovým nástrojom na zabezpečenie bezpečnej a efektívnej výmeny informácií medzi členskými štátmi EÚ. Od roku 2013 sa využíva na cezhraničnú výmenu údajov v súvislosti s ôsmimi závažnými dopravnými priestupkami, ako sú prekročenie rýchlosti, jazda pod vplyvom alkoholu alebo drog, neoprávnené používanie mobilného telefónu počas jazdy a ďalšie. Tento decentralizovaný systém prepája národné registre jednotlivých krajín, pričom každá krajina zodpovedá za správu svojich údajov. V Nemecku je za prístup k systému EUCARIS zodpovedný Spolkový úrad pre motorovú dopravu. Tento úrad zabezpečuje, aby oprávnené orgány, ako polícia alebo registračné úrady, mali online prístup k potrebným údajom.³⁷

Dopravné priestupky spojené s prekročením rýchlosti sa monitorujú prostredníctvom mobilných a stacionárnych radarových zariadení. Mobilné radary, využívajúce laserové a radarové technológie sa nasadzujú na rizikových miestach, ako sú oblasti so zníženou rýchlosťou alebo zóny v blízkosti škôl. Ich hlavnou výhodou je flexibilita, ktorá umožňuje ich operatívne presúvanie podľa aktuálnych potrieb. Stacionárne radary sú pevne inštalované na kritických dopravných úsekoch, ako sú diaľnice či zastavané oblasti. Tieto zariadenia využívajú radarové vlny na meranie rýchlosti a zaznamenávanie priestupkov kamerovým systémom. Stacionárne zariadenia poskytujú dlhodobú kontrolu dopravy bez potreby personálu, avšak ich odstrašujúci účinok môže časom klesať, keď si vodiči na ich umiestnenie zvyknú. Na druhej strane, mobilné radary umožňujú dynamickú reakciu na meniace sa podmienky, čím zvyšujú efektívnosť dopravného dohľadu.³⁸

V Nemecku sú radarové snímky jedným z najpoužívanejších nástrojov na identifikáciu vodičov motorových vozidiel v rámci dopravného dohľadu. Tieto snímky zaznamenávajú tvár vodiča aj evidenčné číslo vozidla, pričom právnym základom ich použitia je § 100h ods. 1 Trestného poriadku. Vyhotovovanie snímok môže prebiehať prostredníctvom mobilných meracích zariadení za prítomnosti príslušného orgánu ako je polícia alebo správny orgán priamo na mieste. Alternatívne sa využívajú automatizované meracie zariadenia, ktoré fungujú bez priamej prítomnosti orgánu, avšak umožňujú následnú kontrolu vodiča. Otázka, či snímka vyhotovená pri

³⁶ Regio IT: WINOWIG. Dostupné na: <https://www.regioit.de/produkte-leistungen/kommunale-anwendungen/verkehr-ordnung/winowig>

³⁷ KBA: EUCARIS. Dostupné na: https://www.kba.de/DE/Themen/ZentraleRegister/EUCARIS/eucaris_node.html

³⁸ HUK: Blitzer und Radarfallen. Dostupné na: <https://www.huk.de/fahrzeuge/ratgeber/verkehrssicherheit/blitzer.html>

dopravnom dohľade dostatočne preukazuje, že osoba na nej je skutočne vodičom vozidla, je predmetom faktického posudzovania, o ktorom rozhoduje sudca.³⁹

Okrem radarových snímok sa na zistenie dopravných priestupkov, ako je prekročenie rýchlosti, využívajú aj videozáznamy. Tieto záznamy sú získavané pevne nainštalovanými zariadeniami alebo mobilnými systémami. Špeciálny systém ProViDa, zabudovaný do policajných vozidiel, umožňuje zaznamenávať dopravné priestupky priamo počas jazdy.⁴⁰

- Zariadenia s laserovou metódou: Leivtec XV2, Leivtec XV3, Traffistar S350 od spoločnosti Jenoptik, PoliScan Speed, Poliscan Speed F1 HP, Poliscan Speed FM1 (Vitronic),
- Radarové zariadenia: TraffiStar SR590, Multanova VR 6f, Jenoptik, M5 RAD2,
- Rýchlomery s piezo snímačmi a koaxiálnymi metódami merania: Traffipax Traffiphot-S, Traffistar S 330, Jenoptik.⁴¹

Príjmy z pokút za dopravné priestupky v Nemecku predstavujú významný zdroj financovania pre miestne samosprávy, pričom smerujú priamo do rozpočtov miest a obcí. Táto prax vychádza z ústavy, ktorá garantuje obciam právo na samosprávu vrátane nezávislého rozhodovania o využití finančných prostriedkov (čl. 28 ods. 2 ústavy). Obce majú možnosť voľne nakladať s týmito príjmami, bez zákonom stanovenej povinnosti reinvestovať ich výhradne do oblasti dopravy. Hoci sú samosprávy povinné zostavovať rozpočtové štatúty, tieto dokumenty často neobsahujú presné údaje o príjmoch alebo výdavkoch z pokút. V praxi sa tieto finančné prostriedky využívajú predovšetkým na pokrytie administratívnych nákladov súvisiacich s dopravným dohľadom alebo na investície do bezpečnostných opatrení v cestnej premávke. Rozhodnutie o konkrétnom využití príjmov z pokút zostáva plne v kompetencii jednotlivých obcí, čo zabezpečuje flexibilitu, ale zároveň vedie k absencii centrálnej regulácie a jednotného prístupu k správe týchto zdrojov.⁴²

³⁹ ECPRD Request No. 1513 *Road violations and offenders: the role of video surveillance*. Dostupné v internej databáze po prihlásení na: <https://ecprd.secure.europarl.europa.eu/ecprd/private/request-details/105950>

⁴⁰ ECPRD Request No. 3712 *Traffic rules violation detected by video technical devices*. Dostupné v internej databáze po prihlásení na: <https://ecprd.secure.europarl.europa.eu/ecprd/private/request-details/338233>

⁴¹ Bussgeldkatalog 2024: Mobile & stationäre Blitzer: Einspruch wegen Messfehlern? Dostupné na: <https://bussgeldportal.de/bussgeldkatalog/geblitzt/>

⁴² Bussgeldkatalog 2024: Bussgeldatlas Deutschland – Wo zahlen Autofahrer am meisten? Dostupné na: <https://www.bussgeldkatalog.org/bussgeldatlas/>

Záver

Efektívna implementácia objektívnej zodpovednosti vo viacerých štátoch priniesla požadované výsledky, ako napr. rýchlejšie riešenie priestupkov a zníženie počtu vážnych dopravných nehôd. Kľúčovým faktorom úspechu je technologická modernizácia, ktorá umožňuje rýchlejšie spracovanie údajov, automatizáciu a zníženie administratívnych nákladov. Slovensko by mohlo dosiahnuť podobné benefity, ak bude systém plne automatizovaný.

Štáty ako Česko či Rakúsko by nám mohli byť vzorom, keďže po automatizácii a digitalizácii potrebných procesov im zavedenie objektívnej zodpovednosti pomohlo k významnému poklesu usmrtených osôb na cestách.

Inštitút objektívnej zodpovednosti na Slovensku a v Česku spočíva v zodpovednosti držiteľa vozidla za prekročenie povolenej rýchlosti zaznamenananej technickým zariadením, bez ohľadu na to, kto vozidlo v danom okamihu riadil. Naopak, v Nemecku je zodpovedný za prekročenie rýchlosti vodič, ktorý vozidlo riadil. V Rakúsku je možné uložiť sankcie nielen vodičovi, ale aj držiteľovi vozidla. Vodič je sankcionovaný za porušenie pravidiel cestnej premávky a držiteľ za neposkytnutie súčinnosti.

Výnosy z pokút v Rakúsku putujú správcom ciest (kraje, obce) a môžu byť použité na financovanie dopravnej infraštruktúry. Spolkové krajiny však majú možnosť stanoviť si vlastné pravidlá na využívanie týchto príjmov. V Česku sú výnosy z pokút príjmom obcí s rozšírenou pôsobnosťou, čo sa odlišuje od Slovenska a Maďarska, kde tieto výnosy putujú priamo do štátneho rozpočtu.

Niektoré štáty v posledných rokoch sprísnilo pravidlá za prekročenie rýchlosti. Rakúsko v roku 2024 zaviedlo možnosť prepadnutia vozidla, ak vodič prekročí povolenú rýchlosť o viac než 80 km/h v obci alebo 90 km/h mimo obce a tiež aj v prípade, ak vodič v posledných 4 rokoch prišiel o vodičské oprávnenie a prekročí rýchlosť o viac ako 60 km/h v obci alebo 70 km/h mimo obce. Pravidlá sprísnilo aj Poľsko, od marca 2024 zaviedlo možnosť konfiškácie vozidla za jazdu pod vplyvom alkoholu alebo útek z miesta nehody. V Maďarsku došlo k úplnému zrušeniu tolerancie pri meraní rýchlosti radarom.

Slovensko by malo zaviesť digitalizáciu a automatizáciu systémov na monitorovanie dopravných priestupkov, aby sa priblížilo úrovni vyspelých európskych štátov a splnilo cieľ znížiť počet usmrtených osôb do roku 2030 o 50 %. Zavedenie prísnejších pravidiel za prekročenie rýchlosti, vrátane možnosti prepadnutia vozidla pri vážnych priestupkoch, by mohlo zvýšiť bezpečnosť a disciplínu na cestách.

Prehľad objektívnej zodpovednosti vo vybraných štátoch

Štát	Legislatíva	Výška pokút	Zodpovednosť	Kto ukladá pokuty	Kam idú pokuty	Osobitosti
Slovensko	Zákon č. 8/2009 Z. z., novela 68/2012	Odvíja sa od typu priestupku, napr. „zlava“ za rýchlu úhradu pokuty (2/3 sumy do 15 dní).	Držiteľ vozidla	Policačný zbor	Štátny rozpočet	Technické zariadenia: radary Ramer, laserové rýchlomery, videoradary. Nízka automatizácia procesov.
Česko	Zákon č. 361/2000 Sb.	Maximálne 10 000 Kč (395,35 €).	Prevádzkovateľ vozidla	Obecné úrady s rozšírenou pôsobnosťou	Obecné rozpočty	Uplatňuje sa anonymizácia pri objektívnej zodpovednosti, polícia len zdokumentuje, spracovanie prebieha na obci.
Maďarsko	Zákon č. 1/1988	13 000 – 390 000 HUF (31,63 – 948,95 €).	Držiteľ vozidla (s možnosťou identifikovať vodiča)	Polícia	Štátny rozpočet	VÉDA systém kamier a radarov, žiadna tolerancia pri meraní odchýlok rýchlosti.
Poľsko	§ 78 ods. 4 zákona o cestnej premávke	Maximálne 8 000 PLN (1855,93 €).	Držiteľ vozidla (pri odmietnutí určiť vodiča)	Hlavný inšpektorát cestnej dopravy (polícia priamo na mieste)	Štátny rozpočet	Centrum CANARD, moderné LiDAR radary Poliscan FM1, ktoré fungujú bez batérie až 10 dní.
Rakúsko	§ 49a zákona o správnych deliktach	Anonymný rozkaz: pokuty do 365 €, vyššie pokuty do 5000 € pri neposkytnutí údajov o vodičovi.	Držiteľ vozidla	Správne orgány (okresné úrady)	80 % správcovi cesty, 20 % miestnemu orgánu	Pri vážnych priestupkoch môže vozidlo prepadnúť štátu. Pri menej závažných porušeníach absolútna objektívna zodpovednosť.
Nemecko	§ 7 ods. 1 zákona o cestnej premávke	Pokuty určené vyhláškou.	Vodič alebo držiteľ vozidla (len za neoznámenie vodiča)	Polícia, okresné úrady	Štátny alebo regionálny rozpočet	Rozlíšenie medzi zodpovednosťou držiteľa a vodiča. Povinnosť viesť knihu jász pri nejasnostiach.

Zdroje

Databáza ECPRD

ECPRD Request No. 1513 *Road violations and offenders: the role of video surveillance*. Dostupné v internej databáze po prihlásení na: <https://ecprd.secure.europarl.europa.eu/ecprd/private/request-details/105950>

ECPRD Request No. 3712 *Traffic rules violation detected by video technical devices*. Dostupné v internej databáze po prihlásení na: <https://ecprd.secure.europarl.europa.eu/ecprd/private/request-details/338233>

Dohovory, zákony, iné právne predpisy, stratégie

Zákon č. 8/2009 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Dostupný na: <https://www.slov-lex.sk/ezbierky/pravne-predpisy/SK/ZZ/2009/8/?ucinost=13.11.2024>

Zákon č. 71/1967 Zb. s správnom konaní (správny poriadok). Dostupný na: <https://www.slov-lex.sk/ezbierky/pravne-predpisy/SK/ZZ/1967/71/20171101>

Zákon č. 361/200 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Dostupný na: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Zákon č. 1/1988 o cestnej premávke. Dostupný na: <https://njt.hu/jogszabaly/1988-1-00-00>

Nariadenie vlády č. 410/2007 o dopravných priestupkoch podliehajúcich správnej pokute, výške pokút za priestupky, pravidlách používania týchto súm a podmienkach účasti na kontrolných činnostiach. Dostupné na: <https://njt.hu/jogszabaly/2007-410-20-22.42#CI>

Zákon o priestupkoch. Dostupný na: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200002.tv>

Zákon č. CLIII z roku 2017 o daňových exekučných konaniach. Dostupný na: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A1700153.TV>

Zákon o cestnej premávke. Dostupný na: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970980602/U/D19970602Lj.pdf>

Zákon o priestupkovom konaní. Dostupný na: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20011061148/U/D20011148Lj.pdf>

Sadzobník pokút. Dostupný na: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20210002484/O/D20212484.pdf>

Zákon o polícii. Dostupný na: <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/policja-16793593/roz-3>

Nariadenie ministra infraštruktúry. Dostupné na: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20111330770/O/D20110770.pdf>

Zákon o exekučnom konaní v správnych veciach. Dostupný na: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19660240151/T/D19660151Lj.pdf>

Zákon o správnych deliktoch z roku 1991. Dostupný na: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10005770&FassungVom=2024-11-15>

Zákon o prevádzke motorových vozidiel. Dostupný na: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384>

Vykonávacie nariadenie k zákonu o prevádzke motorových vozidiel z 1967. Dostupné na: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011385>

Zákon č. 52/1991 o správnych deliktoch. Dostupný na: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10005770&FassungVom=2024-11-15>

Zákon o cestnej premávke. Dostupný na: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Zákon o cestnej premávke. Dostupný na: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>

Zákon o priestupkoch. Dostupný na: https://www.gesetze-im-internet.de/owig_1968/

Vyhláška o cestnej premávke. Dostupná na: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html

Vyhláška o udeľovaní napomenutí, štandardných sadzách pokút a ukladaní zákazu vedenia motorových vozidiel za dopravné priestupky. Dostupná na: https://www.gesetze-im-internet.de/bkatv_2013/

Zákon o správnej exekúcii. Dostupný na: <https://www.gesetze-im-internet.de/vwvvg/>

Iné

Bezpečnosť na cestách v EÚ. Dostupné na:

<https://www.europarl.europa.eu/topics/sk/article/20190410STO36615/bezpecnost-na-cestach-v-eu-infografika>

Národná stratégia SR pre BECEP na roky 2021-2030. Dostupná na:

https://www.ssc.sk/files/documents/becep/narodna_strategia_becep_2021_2030.pdf

Dôvodová správa k zákonu č. 68/2012 Z.z. Dostupná na: najpravo.sk/dovodove-spravy/rok-2012/68-2012-z-z.html?print=1

TopSpeed.sk: Prichytili aj vás? Problém pre automatické pokuty poštou, na Slovensku sa dajú obchádzať.

Dostupné na: https://www.topspeed.sk/novinky/prichytili-aj-vas-problem-pre-automaticke-pokuty-postou-na-slovensku-sa-daju-obchadzat/24365#google_vignette

Autobild: Týmito typmi radarov meria slovenská polícia. Dostupné na: <https://autobild.pluska.sk/poradca/tieto-radary-pouziva-slovenska-policia>

Mitro, M.: Toto sú radary slovenských policajtov. Akú techniku merania a zariadenia používajú. Dostupné na:

<https://fontech.startitup.sk/toto-su-radary-slovenskych-policajtov-aku-techniku-a-zariadenia-pouzivaju/>

Ministerstvo financií SR. Automatizácia systému odhaľovania porušení pravidiel cestnej premávky. Dostupné na:

https://www.mfsr.sk/files/archiv/67/UHP-Hodnotenie_ASOPPCP.pdf

Projustice: Inštitút objektívnej zodpovednosti v cestnej premávke a jeho realizácia vo vybraných krajinách EÚ I. –

Česká republika, Rakúsko. Dostupné na: <https://www.projustice.sk/bezpecnostne-vedy/institut-objektivnej-zodpovednosti-v-cestnej-premavke-1>

Radiožurnál: Slováci a pokuty za dopravné priestupky na českých cestách. Dostupné na:

<https://radiozurnal.rozhlas.cz/slovaci-a-pokuty-za-dopravne-priestupky-na-ceskych-cestach-6301341>

Genevo: Pokuty a bodový systém v ČR: Čo potrebujete vedieť a ako sa brániť. Dostupné na:

<https://www.genevo.com/cz/pokuty-a-bodovy-system-v-cr/>

Autotrip: Měření rychlosti – jak se měří rychlost v Česku? Dostupné na: <https://autotrip.cz/mereni-rychlosti/>

Projustice: Inštitút objektívnej zodpovednosti v cestnej premávke a jeho realizácia vo vybraných krajinách EÚ II. –

Maďarsko, Poľsko, Taliansko. Dostupné na: <https://www.projustice.sk/bezpecnostne-vedy/institut-objektivnej-zodpovednosti-v-cestnej-premavke-2>

Rendőrség: Správne pokuty. Dostupné na: <https://www.police.hu/hu/ugyintezes/kozigazgatasi-birsag>

OECD: Hungary: Road safety country profile, 2021. Dostupné na: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/hungary-road-safety.pdf>

On road: Hogy mér a traffipax? Mikor kapsz csekket motorral. Dostupné na: <https://onroad.hu/2020/05/12/hogy-mer-a-traffipax-mikor-kapsz-csekket-motorral/>

Business lease: Mennyi az annyi? Mennyit spórol, aki betartja a sebességátart. Dostupné na:

<https://www.businesslease.hu/blog/mennyi-az-annyi-mennyit-sporol-aki-betartja-a-sebessaghatart>

Gerhárt, P.: Így évül el a gyorsajtásos bírság hazánkban: kiskapu segíti a trükközőket. Dostupné na:

<https://divany.hu/lajfhekk/gyors-hajtas/>

Vezess: Kiskaput találtak a bírsággal trükköző gyorsajtók. Dostupné na:

<https://www.vezess.hu/magazin/2024/05/06/gyorshajtas-be-nem-fizetett-birsag-trukkozoz-autosok/>

Infostart: Nincs menekvés, nagy bajban vannak a hazai gyorsajtók. Dostupné na:

<https://infostart.hu/belfold/2023/06/02/nincs-menekves-nagy-bajban-vannak-a-hazai-gyorsajtok>

Startitup: 4-krát viac pokút pre vodičov. Nové laserové radary skončujú s najväčšími pirátmi. Dostupné na:

<https://www.startitup.sk/4-krat-viac-pokut-pre-vodicov-nove-laserove-radary-skoncuju-s-najvacsimi-cestnymi-piratmi/>

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR: Info pre motoristov. Dostupné na:

<https://www.mzv.sk/web/gkkkrakov/cestovanie/info-pre-motoristov>

Rechnungshof Österreich: Verkehrsstrafen. Dostupné na:

<https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Verkehrsstrafen.pdf>

Auto Bild: Rakúsko opäť sprísňuje tresty za prekročenie rýchlosti, zadržia Vám auto a predajú ho v dražbe.

Dostupné na: <https://autobild.pluska.sk/novinky/rakusko-opat-sprisnuje-tresty-prekrocenie-rychlosti-zadrzia-vam-auto-predaju-ho-drazbe>

Verivox: Gefährdungshaftung. Dostupné na: [https://www.verivox.de/kfz-](https://www.verivox.de/kfz-versicherung/themen/gefaehrdungshaftung/)

[versicherung/themen/gefaehrdungshaftung/](https://www.verivox.de/kfz-versicherung/themen/gefaehrdungshaftung/)

BVerfG: Verteilung wegen Falschparkens nur aufgrund Haltereigenschaft verfassungswidrig. Dostupné na:

<https://www.ra-kotz.de/bverfg-verurteilung-wegen-falschparkens-nur-aufgrund-haltereigenschaft-verfassungswidrig.htm>

Regio IT: WINOWIG. Dostupné na: [https://www.regioit.de/produkte-leistungen/kommunale-](https://www.regioit.de/produkte-leistungen/kommunale-anwendungen/verkehr-ordnung/winowig)

[anwendungen/verkehr-ordnung/winowig](https://www.regioit.de/produkte-leistungen/kommunale-anwendungen/verkehr-ordnung/winowig)

KBA: EUCARIS. Dostupné na: https://www.kba.de/DE/Themen/ZentraleRegister/EUCARIS/eucaris_node.html

HUK: Blitzer und Radarfallen. Dostupné na:

<https://www.huk.de/fahrzeuge/ratgeber/verkehrssicherheit/blitzer.html>

Bussgeldkatalog 2024: Mobile & stationäre Blitzer: Einspruch wegen Messfehlern? Dostupné na:

<https://bussgeldportal.de/bussgeldkatalog/geblitzt/>

Bussgeldkatalog 2024: Bussgeldatlas Deutschland – Wo zahlen Autofahrer am meisten? Dostupné na:

<https://www.bussgeldkatalog.org/bussgeldatlas/>



Všetky iniciatívne materiály PI nájdete na:
[https://www.nrsr.sk/web/?sid=nrsr/kancelaria/pi/oa/
materialy/pm](https://www.nrsr.sk/web/?sid=nrsr/kancelaria/pi/oa/materialy/pm)

Parlamentný inštitút
Kancelária Národnej rady Slovenskej republiky
pi@nrsr.sk
www.nrsr.sk

