

MĚSTSKÝ ÚŘAD SLAVKOV U BRNA
Odbor správních činností
oddělení dopravně správních agend
Palackého nám. 65, 684 01 Slavkov u Brna

ČJ.: SC/52613-22/ 4862-2022/Chru

VYŘIZUJE:

TEL.:

E-MAIL:

DATUM: 12.07.2022

ROZHODNUTÍ

Městský úřad Slavkov u Brna, Odbor správních činností, oddělení dopravně správních agend, jako správní orgán věcně a místně příslušný podle ustanovení § 10, § 11 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, dále dle ustanovení § 124 odst. 5 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silničním provozu), projednal ve správním řízení přestupek provozovatele vozidla a v souladu s ustanovením § 67 správního řádu a ustanovení § 93 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) a rozhodl takto:

[REDAKCE]
[REDAKCE]
(dále jen „obviněný“)

je vinen

ze spáchání přestupku dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, kterého se dopustil tím, že jako provozovatel vozidla r. z.: 7B49499 v rozporu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem.

Automatizovaným technickým prostředkem, používaným při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bez obsluhy (silniční rychloměr SYDO Traffic Velocity, výr. číslo GEMVEL 0037), bylo zjištěno, že dne [REDAKCE]

[REDAKCE], překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci, stanovenou na 50 km/h, kdy uvedenému vozidlu byla naměřena a fotograficky zdokumentována rychlost [REDAKCE] km/h, resp. [REDAKCE] km/h (dle toleranční odchylky měření ± 3 km/h, viz evropská směrnice č. 75/443/EHS a zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii).

Tím došlo k porušení ustanovení § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, kdy:

(4) V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km.h-1, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km.h-1.

a k jednání mající znaky přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu.

V daném případě tak došlo ke spáchání přestupku provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť jste jako provozovatel vozidla v rozporu s ustanovením § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem.

Dle ustanovení § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu se k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek podle odstavce 1 nevyžaduje zavinění.

Správní orgán obviněnému

u k l á d á:

1. **pokutu ve výši** [REDAKCE]

zákona o silničním provozu, a

2. **náklady řízení** [REDAKCE]

h podle § 95 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a § 6 vyhlášky č. 520/2005 Sb..

Celkovou částku je nutno uhradit **nejpozději do 30 dnů** od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí poštovní poukázkou nebo bankovním převodem na účet KB čís.: 19-0000729731/0100, VS [REDAKCE].

V případě, že ve stanovené lhůtě neuhradíte určenou částku, správní orgán přistoupí k jejímu vymožení exekucí. Exekuce na peněžité plnění je realizována v exekučním režimu zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů.

Odůvodnění:

Městskému úřadu Slavkov u Brna, Odboru správních činností a živnostenského úřadu, oddělení dopravně správních agend bylo dne 06.04.2022 postoupeno Městskou policií Slavkov u Brna, č. j. [REDAKCE] k projednání podezření ze spáchání přestupku provozovatele vozidla s tím, že dopravní přestupek (překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci) byl spáchán vozidlem [REDAKCE], v obci dne [REDAKCE].

Podle registru silničních vozidel je provozovatelem vozidla registrační značky [REDAKCE] zapsán subjekt [REDAKCE].

Zdejšímu správnímu orgánu je z úřední činnosti známo, že registrovaný subjekt provozovatele vozidla [REDAKCE] je tzv. virtuálním provozovatelem a je specializovanou placenou službou, kterou nabízí obecný zmocněnec [REDAKCE]. Tento obecný zmocněnec spojený s pojištěním proti pokutám je zapsán ve výpisu z obchodního rejstříku také jako statutární orgán provozovatele.

Evidovaný stav v rejstříku vozidel je pouze snahou původního provozovatele (vlastníka) vyhnout se deliktní odpovědnosti a nový provozovatel vozidla [REDAKCE] je v registru

vozidel uveden účelově. Virtuální provozovatel rovněž popírá základní smysl a principy § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, kterým je povinnost každého účastníka silničního provozu mj. chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní. Virtuální provozovatel naopak vybízí k porušování pravidel silničního provozu a u skutečného vlastníka vozidla vytváří pocit beztrestnosti.

V souladu se závěry vyplývajícími z rozsudku Nejvyššího správního soudu čj. 1 As 222/2017, bod [40] „Pokud by však evidovaný stav v rejstříku silničních vozidel byl pouze důsledkem snahy se vyhnout deliktní odpovědnosti provozovatele a jako provozovatel (vlastník) vozidla byla v registru silničních vozidel uvedena účelově jiná osoba, než která je vlastníkem nebo která provozuje vozidlo na základě jiného právního titulu, správní orgán by při rozhodování o deliktu provozovatele k evidenčnímu stavu v registru silničních vozidel nepřihlížel“, nebude zdejší správní orgán přihlížet k účelovému zápisu provozovatele vozidla a příkaz zašle výhradně vlastníkovi vozidla, neboť virtuální provozovatel Share CAR! z. s. vykazuje jasné znaky zneužití práva.

Podle registru silničních vozidel je vlastníkem vozidla registrační značky [REDAKCE]

V tomto případě je to tedy [REDAKCE] komu je podle ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu uložena povinnost zajistit, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.

Obviněný byl již ve výzvě vlastníkovi vozidla seznámen s tím, že správní orgán bude takto postupovat i v případném navazujícího řízení o přestupku dle § 125f zákona o silničním provozu, kdy nebude k účelovému zápisu provozovateli vozidla přihlížet.

Správní orgán, dne 11.05.2022, zaslal skutečnému provozovateli vozidla [REDAKCE], Výzvu k uhrazení peněžité částky ve výši 600,- Kč, jako částky určené dle ustanovení § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu (a to s dobou splatnosti do 30 dnů ode dne doručení výzvy).

Výzva byla skutečnému provozovateli prokazatelně doručena dne 11.05.2022. Uložená peněžní částka však nebyla z jeho strany ve stanovené lhůtě uhrazena na účet města Slavkov u Brna, a ani ve stejné lhůtě správnímu orgánu písemně neoznámil osobu řidiče, která v inkriminovaném čase skutečně řídila jím provozované vozidlo.

Správní orgán z opatrnosti, dne 11.05.2022, zaslal také účelově zapsanému provozovateli vozidla r. z. [REDAKCE], výzvu k uhrazení peněžité částky ve výši 600,- Kč, jako částky určené dle ustanovení § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu (a to s dobou splatnosti do 30 dnů ode dne doručení výzvy).

Výzva byla účelově zapsanému provozovateli vozidla prokazatelně doručena dne 13.05.2022. Uložená peněžní částka však nebyla ze strany tohoto provozovatele ve stanovené lhůtě uhrazena na účet města Slavkov u Brna, a ani ve stejné lhůtě tento provozovatel vozidla správnímu orgánu písemně neoznámil osobu řidiče, která v inkriminovaném čase skutečně řídila předmětné vozidlo.

Správní orgán, aniž zahájil řízení o přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu, věc odložil, neboť nebyly zjištěny skutečnosti odůvodňující zahájit řízení proti určité osobě.

Správní orgán projednal přestupek provozovatele vozidla v příkazním řízení a dne 20.06.2022 zaslal provozovateli vozidla Příkaz, proti kterému podal obviněný v zákonné lhůtě odpor.

Na základě ustanovení § 150 odst. 3 správního řádu se včasným podáním odporu příkaz ruší a řízení pokračuje.

Obviněný v rámci podaného odporu sdělil správnímu orgánu, že on sám není provozovatelem vozidla, ale je jím společnost [REDAKCE], a proto by měl správní orgán kontaktovat tuto společnost. Tato společnost zároveň vykonává i servis vozidla. Pro podporu svých tvrzení požádal provést jako důkaz svědeckou výpověď statutárního zástupce spolku [REDAKCE]

Správní orgán však již od okamžiku doručení přestupku věděl, že zapsaný [REDAKCE] jako provozovatel spadá do kategorie virtuálního provozovatele a v souladu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu čj. 1 As 222/2017 veškeré úkony v řízení vedl s vlastníkem vozidla, kterého klasifikoval jako „skutečného provozovatele vozidla“.

V úvodu je nutné upřesnit spojitost mezi spolkem [REDAKCE] a virtuální provozovatel z. s.. Pro toto spojení jsou stěžejní níže uvedené dokumenty v podobě stanov těchto společností, které nesporně prokazují jejich propojenost. V obou případech figuruje jako jeden ze zakladatelů pan [REDAKCE], přičemž společnost [REDAKCE] je i zakládající osobou společnosti [REDAKCE]. Spojitost v činnosti těchto spolků vychází i z rozsudku krajského soudu v Brně 33 A 30/2019-76, když obecný zmocněnec a zakladatel těchto spolků pan [REDAKCE] užil automobilu k přepravě k jednání soudu, kdy majitelem vozu byla právnická osoba [REDAKCE] se [REDAKCE] využívá tedy vlastní produkt v praxi.

Z karty vozidla jasně vyplývá, že obviněný nechal zapsat jako provozovatele vozidla společnost [REDAKCE] dne 11.11.2020. Dle jeho tvrzení uvedeného při podání odporu, sdělil správnímu orgánu, že není provozovatelem ani s tímto vozidlem nedisponuje. Je ovšem proti zdravému rozumu vlastnit vozidlo v přibližné hodnotě kolem 200 000,- Kč, které ovšem obviněný údajně vůbec nevyužívá ani s ním nedisponuje, protože jej sdílí s ostatními členy spolku.

Tyto jeho tvrzení budou následně vyvráceny a správní orgán prokáže, že se jedná pouze o snahu obviněného vyhnout se sankcím spojeným s osobou provozovatele vozidla. Toto správní orgán prokáže například s přihlédnutím ke stanovám [REDAKCE] kdy v bodě VI (práva členů) „Člen spolku má povinnost hradit veškeré náklady na provozování vozidla a jeho vlastnictví, jehož provozovatelem je spolek nebo jím určená osoba, včetně silniční daně, vznikne-li povinnost k její platbě.“ Postrádá smysl svěřit vozidlo do užívání ostatním, ale hradit veškeré náklady na jeho provoz. Vzhledem k tomu, že nikde není uvedena jakákoliv odměna za poskytnutí vozidla ve prospěch ostatních, docházelo by ke sdílení vozidel zcela bezplatně, ba naopak by členové museli ještě na takové sdílení vozidel doplácet v podobě oněch nákladů na provozování vozidla. Což by bylo ovšem v rozporu se stanovami [REDAKCE]. „Spolek je zakládán, jako zájmové sdružení osob, které mají zájem šetřit životní prostředí a peníze sdílením osobních motorových vozidel, a jehož hlavním cílem je vzájemně si sdílet svá vozidla“. Pokud má spolek šetřit peníze ve smyslu sdílení vozidel, pak postrádá smysl čl. 8 dle kterého se členem může stát jen osoba, která vlastní motorové vozidlo. Z logiky věci pokud vozidlo vlastním, tak si nemusím půjčovat cizí, a pokud vozidlo nevlastním, tak nemůžu být členem. Dle tohoto článku je dále uvedena výše základního členského příspěvku 0,- Kč. Jak bylo již uvedeno výše, poskytne-li někdo vozidlo ke sdílení, pak takové osobě vznikají pouze náklady, ale nikoliv jakýkoliv prospěch. Tyto úvahy vedly správní orgán k závěru, že primárním cílem této společnosti není rozhodně úmysl úvodního ustanovení, ale snaha poskytnout svým členům beztrestnost u přestupků provozovatele vozidla.

Dále ve stanovách spolku [REDAKCE] absolutně absentuje jakákoliv zmínka o systému sdílení vozidel. V této věci nejsou nijak upraveny práva ani povinnosti členů. Jen jako účel spolku uvádí vývoj interaktivní platformy, která bude umožňovat snadnější sdílení aut mezi

členy. Nikde ovšem není nijak uvedeno, jak toto sdílení probíhá, kdo, komu, kdy, jak a na základě čeho přenechá vozidlo. Sdílení vozidel postrádá jakoukoliv úpravu, a proto tuto funkci shledává správní orgán za divadlo, které spočívá v tom, že celá konstrukce této obstrukce se tváří jako výkon práva, ovšem v pozadí se jedná o jasné zneužití práv.

Dále v bodě VII (práva spolku) ve stanovách virtuálního provozovatele, z. s. bylo uvedeno *„V případě veřejnoprávních sankcí, či jiných povinností k platbě, je tuto platbu člen spolku povinen uhradit, jde-li o výzvu k platbě či o veřejnoprávní sankci uloženou v souvislosti s provozem vozidla, které spolek provozuje na jeho žádost.“* Toto ustanovení ovšem z nových stanov ze dne 13.01.2021 již vypadlo a zůstaly po něm již jen ustanovení *„V případě veřejnoprávních žádostí“,* co ovšem změnou tohoto ustanovení bylo zamýšleno je záhadou. Dále je však v tomto článku bezesporu klíčové ustanovení *„Spolek není oprávněn užívat vozidla svých členů, a to ani v případech, že tato provozuje. Na spolek nepřechází vlastnické, užívací ani dispoziční právo k těmto vozidlům: nepřechází na něj ani držba.“* Z citace uvedené pasáže jasně vyplývá, že vozidlo zůstává v dispozici a užívání subjektu, registrovaného jako vlastník vozidla a zápis provozovatele vozidla je tedy bezesporu jen účelový.

Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu čj. 1 As 222/2017 *„Pokud vlastník přenechal vozidlo registrovanému provozovateli, aby vozidlo užíval, jeho dispoziční oprávnění vozidlo užívat je natolik realizováno jinou osobou, že mu nelze klást k tíži, že neplní povinnosti stanovené v § 10 a § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu.“* Ovšem v této situaci bylo nade vše pochybnost prokázáno, že registrace provozovatele byla pouze účelová a právo vozidlo užívat je i nadále realizováno vlastníkem vozidla.

Dále dle tohoto rozsudku *„Je-li vlastník zároveň registrovaným provozovatelem (takový duplicitní evidenční stav by však měl být v rozporu s § 4 odst. 2 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích), své právo vozidlo užívat také zcela realizuje, a proto je provozovatelem v širším slova smyslu. Dostane-li se jazykový výklad do rozporu s účelem normy (teleologickým výkladem), je nutno preferovat výklad teleologický. Na základě výše uvedených úvah soud dospěl k závěru, že provozovatelem ve smyslu zákona o silničním provozu je osoba, která je uvedena v registru vozidel jako vlastník. Je-li však registru vozidel uvedena jako provozovatel osoba odlišná do vlastníka, je provozovatelem v širším slova smyslu osoba takto uvedená v registru. Je tak dána priorita evidenčního stavu nad skutečným stavem vlastnického práva nebo jiného práva k vozidlu.“*

Pokud by však evidovaný stav v rejstříku silničních vozidel byl pouze důsledkem snahy se vyhnout delikt ní odpovědnosti provozovatele a jako provozovatel (vlastník) vozidla byla v registru silničních vozidel uvedena účelově jiná osoba, než která je vlastníkem nebo která provozuje vozidlo na základě jiného právního titulu, správní orgán by při rozhodování o deliktu provozovatele k evidenčnímu stavu v registru silničních vozidel nepřihlédl.“

Součástí spisu správního orgánu je nabídka služby [redacted] uvedená na internetové stránce [redacted], z nichž vyplývá že: *„Virtuální provozovatel je naše společnost, která je zapsána jako provozovatel Vašeho vozidla. Díky tomu veškeré pokuty za překročení rychlosti, jízdu na červenou a parkování, chodí rovnou nám. A pokud se nám nepodaří obhájit, uloží správní orgán pokutu provozovateli, tedy naší společnosti. Pro Vás zcela bez práce, bez administrativy, bez přeposílání korespondence, podepisování plných mocí, a hlavně – se stoprocentní úspěšností. Vlastníkem vozidla přitom zůstáváte stále Vy. Proto Vy můžete s vozidlem nakládat, jezdit, prodat jej, zničit jej, nebo i změnit provozovatele zase zpátky.“* Součástí spisové dokumentace je otisk těchto stránek, na kterých je popsáno, jak to funguje a zodpovězeny často kladené dotazy.

Správní orgán založil do spisu CD s názvem [REDAKCE] obsahující 2 videa. Na 1. videu promlouvá [REDAKCE] a vysvětluje, jak služba virtuálního provozovatele vlastně funguje. V levém horním rohu videozáznamu je zobrazeno logo s označením „virtuální provozovatel“. Doslovný přepis s nespisovnými výrazy: „Starosta obce Chotěboř, pan Škary se do médií chlubí tím, jak jeho obec šikanuje řidiče. Instalovala automatizovaný radary, které provozuje soukromá firma a město se s toutle soukromou firmou dělí o peníze z vybraných pokut v poměru 45 na 55%. To znamená prakticky půl na půl. No a ta obec si spočítala, že ze dvou radarů vydělá šest miliónů korun ročně. No a proto chce umístit radary i do okolních vesnic, se kterými si uzavře veřejnoprávní smlouvy, protože chce vydělávat nikoli šest, ale šedesát miliónů za rok. Hustopeče, Židlochovice, Dvůr Králové nad Labem a další desítky obcí na tom nejsou jinak. I ty si spočítaly, že z radarů můžou vydělávat velký peníze a dělat tenhle ten špinavej byznys, kde se o ukořistěný peníze dělí s těma soukromejma společnostma, který vlastní radary, a proto těma radarama prošpikovávají veškerý ty, jednak ty svoje obce a jednak okolní obce, aby prostě vydělaly víc peněz. Byznys s řidiči je špinavá nechutná praxe podporovaná starosty, správními orgány a správními soudy. Správní úředníci rozhodující o přestupcích jsou cvičení opice, který vydávají rozhodnutí jak na běžícím páse a vždycky s jediným účelovým cílem a sice naplnit obecní kasu, vydělat prostě peníze. Ve svi rychlosti, ve svi zbrklosti, neznalosti práva avšak vidině peněz za tu uloženou pokutu dělají řadu chyb, ale a to je na věci hodně smutné, je často Nejvyšší správní soud podrží. Jednoduše vymyslí nějaký účelový dokument, kterému se sice všichni, jako celá odborná veřejnost, všichni lidé, kteří stojí v právu, akorát prostě mimo soudy, tak se tomu naprosto smějou, že je to prostě absurdní, nicméně ten argument prostě platí, k Ústavnímu soudu jít nemůžete, protože prostě se jedná o příliš malé částky na to, aby byly pro Ústavní soud projednatelný a i hloupý rozsudek je rozsudek, který platí. Zjistil jsem, že nákupy radarů jsou financovány z fondu dopravní infrastruktury. Pokaždý, když vláda zvedá spotřební daň z benzínu, argumentují politici tím, že část těch peněz jde přímo do fondu dopravní infrastruktury, ze kterého se potom financují nové silnice, případně se opravují stávající silnice. Řeknu to jednoduše, ve chvíli kdy stát funguje tak, že namísto rekonstrukcí cest, které jsou často horší než na Ukrajině, nebo v Indonésii, nakupuje radary jenom proto, aby mohly obce dělat byznys a dělit si prachy za pokuty prostě s dalšíma subjektama, který jsou na to ekonomicky navázaný a že si v tom ti jako vlastníci těch radarů dělají obrovský byznys a jako motivovat svoje úředníky systémem uložíš pokutu dostaneš z toho desátek, což je jako naprosto běžná praxe, že ti úředníci prostě jedou potom, aby za každých okolností ukládali pokuty, protože z toho mají nějaký odměny. Mimochodem finanční správa teďka podobnej systém fungování přiznala u daňovejch kontrol a prostě celý to projednání těch dopravních přestupků absolutně nesouvisí s právem a sleduje prostě jeden jedinej cíl, a sice jako ukládat co nejvíc, vybírat co nejvíc peněz a to tak, že tohle to zároveň aprobejme Nejvyšší správní soud, kterej v podstatě jako má mít nějaký dohled nad tím správním procesem a správníma orgánama a ten na to rezignoval. Tak je na místě říct ne, žádné ano. Ne! A právě proto přicházíme s virtuálním provozovatelem. Pokuty za průjezd pod automatizovaným radarem, pokuty za průjezd křižovatkou, ve který kamera čipuje, jestli nejedete na červenou nebo pokuty za nesprávný parkování jsou totiž ukládány provozovateli vozidla. Správní orgán tedy ve věci komunikuje s provozovatelem vozidla a pokutuje právě provozovatele vozidla. A co uděláme my. Jednoduše změníme provozovatele vozidla na náš spolek. Vy zůstáváte vlastníkem vozidla, který má veškerá práva včetně práva změnit provozovatele kdykoliv zpátky a my jsme provozovatelem, který má akorát povinnosti a odpovědnost. Mimo jiné právě odpovědnost za to, že řidič vozidla dodržuje právní předpisy. Vtip je v tom, že i za 200 přestupků projednávaných ve společném řízení správní orgán může uložit pouze jednu pokutu. To ještě navíc pouze ve výši nejpřísněji postížitelného přestupku, maximálně teda o polovinu zvýšeném. No jo no, tak my jim ty 4 000,- Kč za 200 přestupků holt dáme, to je 20,- Kč za kus. Když nás bude hodně, bude to ještě míň. Virtuální provozování auta stojí pár stovek ročně, to znamená, že míň než jedna jediná pokuta. Když nefunguje právo a ohledně automatizovaných radarů právo automaticky selhává, všichni si dělají, co chtějí, jen z jednoho důvodu, a sice důvodu byznysu, důvodu

špinavého byznysu, a soudy to podporují, tak nezbývá než to právo jednoduše obejít. Mimochodem sami se zamyslete, proč asi některé obce uzavřou smlouvu se soukromou firmou i s nastavením, takže tato firma má z uložených pokut 70% + 21% DPH, až pokuty jsou od DPH osvobozeny, takže má kolik, 84% ve skutečnosti a proč by obec takovou smlouvu uzavírala. A nejhorší je, že právě tito lidé mají moralistický kecy o tom, jak jsou nebezpeční řidiči, kteří namísto 50 km/h jedou 57 km/h. to jako vážně, právě oni? Řekněte podpoře špinavého byznysu státní správy napojené na výrobce radarů, ne. Nechte si za pár stovek ročně virtuálně provozovat vozidlo a pokuty jednoduše vůbec neřešte. Veškerý pokuty budou dopravně-správními orgány řešeny rovnou s náma. Není nad pohodu, jistotu a morálně správné rozhodnutí říci nechutnému parazitování na řidičích, je morálně správné rozhodnutí. Virtuální provozovatel vás jednoduchým, krásným trikem ochrání před všemi pokutami, které by jinak byly vám jakožto provozovateli vozidla uloženy."

Ve 2. videu můžeme následně vidět znovu [REDAKCE] tentokrát ve společnosti [REDAKCE], kde v čase od 20:20 do 21:54 minut hovoří o tom, jak služba v [REDAKCE] funguje. Doslovný přepis uvedené pasáže je včetně nespisovných výrazů: [REDAKCE] „Pokud vás trápí pouze fotky z radarů a parkování tak máme za 99 Kč měsíčně nejlepší řešení, že nám ty věci ani nemusíte posílat a rovnou to zahajují proti nám. Je to ten virtuální provozovatel, co máte dole a pokud máte i jiný přestupky, jako je telefonování, červená, pásy, rychlost, prostě všechno bodový, plus fotky z radarů nebo parkování tak je pro vás ideální produkt pojištění proti pokutám. [REDAKCE] Virtuální provozovatel, co máte dole? Já si nejsem jistý tím, že každá tvoje followerka má dole sice virtuálního provozovatele, nicméně bych k němu řekl pár slov. Virtuální provozovatel je náš nejlepší produkt, který jsme kdy jako vyvedli. Ano, protože virtuální provozovatel funguje tak, že Vy si necháte svoje auto, akorát si změňte v registru vozidel záznam o provozovateli (nikoli o majiteli), majitelem zůstáváte vy, záznam o provozovateli si změňte na naši společnost a s ohledem na to, že za všechny přestupky, pokuty za automatizovaný radar, červený parkování a tydle ty blbosti toho všechno co se rojí teďka jako vosy po dešti, tak odpovídá právě provozovatel. Tak ten správní orgán se obrací rovnou na nás, pokutuje rovnou nás, vy o ničem ani nevíte, máte totální komfort a my i v případě, že bysme to takzvané projeli, tak prostě [REDAKCE] za to odpovídáme, protože pokutu vymáhají po nás. [REDAKCE] Tak tu pokutu jsme dostali my, jakožto provozovatel takže vy jste úplně v klidu a opravdu to funguje na 100%. Je to úžasnej produkt - funguje už je to víc než rok...“.

V tomto případě se jedná tedy bezesporu o institut zneužití práva, který nemá v českém právním řádu výslovného zákonného zakotvení. Aplikací tohoto institutu se ve správním řízení zabýval Nejvyšší správní soud například v rozsudku čj. 1 Afs 107/2004-48, kde zdůraznil, že „Zneužitím práva je situace, kdy někdo vykoná své subjektivní právo k neodůvodněné újmě někoho jiného nebo společnosti; takovéto chování, jímž se dosahuje výsledku nedovoleného, je jenom zdánlivě dovolené. O chování toliko zdánlivě dovolené jde z toho důvodu, že objektivní právo nezná chování zároveň dovolené a zároveň nedovolené; vzhledem k tomu, že ze zásady *lex specialis derogat legi generali* vyplývá, že zákaz zneužití práva je silnější, než dovolení dané právem, není takové chování výkonem práva, ale protiprávním jednáním (viz. Knapp, V.: *Teorie práva*. C. H. Beck, Praha, 1995, s. 184-185). Výkonu práva, který je vlastně jeho zneužitím, proto soud neposkytne ochranu“.

V tomto rozsudku rovněž konstatoval, že institut zákazu zneužití subjektivních práv představuje materiální korektiv formálního pojmání práva, prostřednictvím něhož se do právního řádu vnáší hledisko ekvity (spravedlnosti). Zákon, jenž je ze své povahy obecný, nemůže pojmově pamatovat na všechny myslitelné životní situace, které mohou za jeho účinnosti nastat. V důsledku toho se může přihodit, že určité chování formálně vzato – ve skutečnosti ovšem pouze zdánlivé, odpovídá dikci právního předpisu, avšak je zároveň pocíťováno jako zjevně nespravedlivé, neboť v rozporu s určitými základními hodnotami a rozumným uspořádáním společenských vztahů působí společnosti újmu. Takové chování

má potom povahu nikoli subjektivního práva, nýbrž jeho zneužití. Zákaz zneužití však musí být chápán jako výjimka z pravidla.

Zneužití práva v přestupkovém řízení řešil Nejvyšší správní soud v rozsudku čj. 1 As 27/2011-81, ve kterém se zabýval, zda volba zástupce z Kuvajtu pro řízení o přestupku může představovat zneužití práva na zastoupení. Uvedl zde, že „jednání směřující ke zneužití práva musí být dostatečně prokázáno. V takovém případě pak rozhodující subjekt nemusí poskytnout právnímu jednání účastníka řízení ochranu - nepřízná účinky (...). Vždy však bude nezbytné vycházet z individuálních okolností každého jednotlivého případu“.

V usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního sudu čj. 1 As 70-2008-40 bylo uvedeno, že „zákaz zneužití práva je pravidlo českého vnitrostátního práva, včetně práva veřejného, které vyplývá z povahy České republiky jako a materiálního právního státu založeného na určitých vůdčích hodnotách, k nimž vedle úcty ke svobodě jednotlivce a ochraně lidské důstojnosti patří mimo jiné i úcta k harmonickému sociálnímu řádu tvořenému právem a odepření ochrany jednání, které práva vědomě a záměrně využívá v rozporu s jeho smyslem a účelem (...). Zákaz zneužití práva je v jistém smyslu ultima ratio, a proto musí být uplatňován nanejvýš restriktivně a za pečlivého poměření s jinými obdobně důležitými principy vlastními právnímu řádu, zejména právní jistoty s nimž se z zcela logicky nejvíce střetává“.

Lze tedy konstatovat, že institut zneužití práva je možné použít pouze ve zcela výjimečných situacích a jednání ke zneužití práva směřující musí být v konkrétním případě dostatečně prokázáno.

Obviněný na podporu své procesní obrany nepředložil žádné důkazy a to konkrétně předmětnou smlouvu, předávací protokol nebo jiný dokument, ze kterého by vyplývalo, že změna provozovatele skutečně souvisí s předmětem činnosti spočívající ve sdílení vozidel.

Již v odporu se obviněný pokusil přesvědčit správní orgán, že si službu virtuálního provozovatele sjednal proto, že chtěl své vozidlo sdílet s jinými subjekty a vyplývá to i ze stanov uvedeného provozovatele. Což se správnímu orgánu podařilo již výše vyvrátit a prokázat, že obviněný má v registru vozidel zapsaný spolek [REDAKCE] jako virtuálního provozovatele s cílem vyhnout se pokutám za přestupky v silničním provozu. Pokud tedy obviněný namítá něco jiného, bylo na něm, aby svá tvrzení prokázal.

Nelze pominout ani další souvislosti, které s sebou produkt virtuálního provozovatele přináší. Petr Kocourek sice na videozáznamech tvrdí, že platformu virtuálního provozovatele zřídil, aby ochránil slušné řidiče (provozovatele) od zlovolného chování státních úředníků a od nezákonných praktik obcí, které si kořistí se soukromými firmami peníze z vybraných pokut. Ve skutečnosti je ovšem podstata celého produktu úplně jinde. [REDAKCE] vytváří u provozovatelů prostřednictvím virtuálního provozovatele dojem beztrestnosti a nedotknutelnosti. Skutečná ochrana práv provozovatelů vozidel je u produktu virtuálního provozovatele a [REDAKCE] na vedlejší koleji. Nezodpovědné chování řidičů, kteří pod vlivem cílené reklamy na virtuálního provozovatele budou páchat další a další přestupky, přihraje Petru Kocourkovi nové přestupky, další poplatky za službu virtuálního provozovatele a možnost generovat další zisk.

Je třeba připomenout vstupní klauzuli § 4 písm. a) zákona o silničním provozu. Toto ustanovení ukládá všem účastníkům provozu na pozemních komunikacích povinnost [chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen způsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám,

situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu]. Ustanovení klade důraz na prevenci a zajištění bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

Ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu nachází odraz ve speciálních ustanoveních zákona o silničním provozu. Ve vztahu k provozovateli vozidla jsou obecné povinnosti vyplývající z § 4 písm. a) vtěleny do § 10 ukládajících povinnosti provozovateli. Ten nesmí svěřit řízení vozidla osobě, která není tělesně, duševně nebo odborně způsobilá k řízení motorových vozidel. Provozovatel je dále odpovědný za technický stav vozidla. V neposlední řadě je odpovědný i za to, že zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. V § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu vyžaduje zákonodárce, aby řidič, kterému provozovatel svěří vozidlo do užívání, dodržoval své povinnosti a plnil pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovených zákonem o silničním provozu.

Produkt virtuálního provozovatele ve své podstatě popírá naprosto prioritní veřejný zájem na zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a pozitivní smysl a účel právní normy deformuje do nepřijatelné roviny, že „provozovatel vozidla nemusí zajistit, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem“. Jinými slovy virtuálním provozovatelem navádí Petr Kocourek provozovatele k tomu, aby si bez zábran dělali v silničním provozu, co chtěli, jezdili na červenou, jezdili rychle nebo bezohledně parkovali atd. [redacted] evidentně v konceptu virtuálního provozovatele vychází z teze, že správní orgány budou subjekt virtuálního provozovatele v registru vozidel slepě a bezmyšlenkovitě přebírat jako skutečného provozovatele vozidla.

[redacted] nejde o nic jiného, než o další generování zisku prostřednictvím správních orgánů cestou správních žalob. Spoléhá se na to, že při větším množství spáchaných přestupků se pro správní orgány stane procesní situace nepřehlednou a v případě správní žaloby může úspěšně namítat, že správní orgány pochybily, když nezařadily některý z přestupků do společného řízení, což může soud shledat jako nezákonné a rozhodnutí správních orgánů zrušit a uložit jim povinnost nahradit náklady řízení. Na obdobném principu generace zisku ostatně funguje také pojištění proti pokutám. V tom spatřuje odvolací orgán těžiště obstrukčního jednání a zneužití práva a dokresluje to i videozáznam č 2 „[redacted] funguje tak, že si necháte svoje auto, akorát si změníte v registru vozidel údaje o provozovateli (nikoli o majiteli), majitelem zůstáváte vy, záznam o provozovateli si změníte na naši společnost a s ohledem na to, že za všechny přestupky, pokuty za automatizované radary, červený parkování a tydle ty blbosti toho všechno, co se rojí jako vosy po dešti, tak odpovídá právě provozovatel. Proto se správní orgán obrací rovnou na nás, pokutuje rovnou nás, vy o ničem ani nevíte, máte totální komfort a my i v případě, že bysme to takzvaně projeli, tak prostě za to odpovídáme my, protože pokutu jsme dostali my, jakožto provozovatel takže vy jste úplně v klidu a opravdu to funguje“.

Navrhovaný výslech zástupce společnosti [redacted]. správní orgán neprovedl, neboť pan [redacted] (jakožto statutární orgán – ředitel společnosti [redacted] jasně a zřetelně seznámil správní orgán, ale i celou širokou veřejnost, prostřednictvím uvedených videí, se svým produktem nabízené služby [redacted], kterou vykonává právě skrze společnost [redacted].

Správní orgán na základě uvedených důkazů nesporně prokázal, že evidovaný stav v rejstříku silničních vozidel je pouze důsledkem snahy vyhnout se deliktní odpovědnosti provozovatele, a proto jeho postup, kdy k tomuto stavu nepřihlédl, byla jediná cesta k potrestání osoby skutečně zodpovědné za tento přestupek.

Správní orgán obviněného uvědomil o pokračování v řízení o přestupku zahájeném z moci úřední a ke dni 11.07.2022 nařídil ústní jednání, kde by obviněnému byla dána možnost vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí dle ustanovení § 36 odst. 3 správního řádu. Obviněný však této možnosti nevyužil a bez náležité omluvy se k nařízenému ústnímu jednání nedostavil.

Na základě shromážděných důkazů ve spisovém materiálu, a to:

- Oznámení podezření ze spáchání přestupku č. j. MP/18368-22/
- Fotografie 2x
- Stanovisko PČR k úsekovému měření
- Ověřovací list č. 8012-OL-70364-21
- Výzva provozovateli vozidla č. j. SC/26374-22/4862-2022/Chru
- Doručenka
- Výzva vlastníkovi vozidla č. j. SC/26378-22/4862-2022/Chru
- Doručenka
- Výpis ze spolkového rejstříku [REDAKCE]
- Výpis ze spolkového rejstříku [REDAKCE]
- Stanovy spolku [REDAKCE]
- Stanovy [REDAKCE] ze dne 12.02.2020
- Stanovy [REDAKCE] ze dne 13.01.2021
- Otisk stránek [REDAKCE]
- Záznam o založení CD je spisu č. j. SC/34551-22/4862-2022/Chru
- Usnesení o odložení věci č. j. SC/35824-22/4862-2022/Chru
- Záznam o určení oprávněné osoby
- Karta vozidla [REDAKCE]
- Příkaz č. j. SC/39422-22/4862-2022/Chru
- Doručenka
- Odpor proti příkazu
- Vyrozumění o pokračování v řízení + ústním jednání č. j. SC/44657-22/4862-2022/Chru
- Doručenka
- Protokol o ústním jednání

je doloženo a prokázáno, že obviněný [REDAKCE] jako provozovatel vozidla [REDAKCE], v rozporu s ustanovením § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem.

Na základě záznamu automatizovaného technického prostředku, používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích Městskou policií Slavkov u Brna, bylo zjištěno, že dne [REDAKCE] ve směru do obce, blíže neustanovený řidič vozidla r. z [REDAKCE], překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci, stanovenou na 50 km/h, jel rychlostí [REDAKCE] km/h,

resp. ■ km/h (dle toleranční odchylky měření ± 3 km/h, viz evropská směrnice č. 75/443/EHS a zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii).

Tím řidič porušil ustanovení § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, dále jen "zákon o silničním provozu", kdy:

(4) V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km.h-1, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km.h-1.

a dopustil se jednání mající znaky přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu.

V daném případě tak došlo ke spáchání přestupku provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť jako provozovatel vozidla v rozporu s ustanovením § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem.

Při řešení výše uvedeného přestupku správní orgán vycházel ze spisového materiálu, kdy podle názoru správního orgánu lze veškeré písemnosti, které jsou součástí tohoto spisového materiálu, považovat za listinné důkazy podle ustanovení § 51 odst. 1 správní řád, kterými lze prokázat skutkový stav věci. Podklady ve spise neobsahují žádné rozpory, takže z nich mohl správní orgán vycházet.

Aby mohl být provozovatel vozidla uznán vinným ze spáchání přestupku provozovatele vozidla, musí být naplněna skutková podstata přestupku, kterého se dopustil nezjištěný řidič. Správní orgán se proto zabýval samotnou skutkovou podstatou přestupku nezjištěného řidiče.

V ustanovení § 15 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky je uvedeno, že k odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění, v odst. 3 písm. a) téhož § je uvedeno, že přestupek je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí a v odst. 3 písm. b) pak, že nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Pokud řidič rychlost jízdy překročí, vždy se zvyšuje riziko, že nebude schopen reagovat na vzniklé situace (kolize, najíždění vozidla z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, vběhnutí dítěte do silnice, aj.). Z uvedených důvodů zákonodárce vyžaduje, aby se rychlost jízdy 50 km/hod v obcích (za dopravním značením „Obec“) striktně dodržovala, protože jakékoliv její překročení, snižuje možnosti odvrácení či zabránění jakékoliv kolize při zachování plynulosti silničního provozu. Forma zavinění je v případě přestupku řidiče přinejmenším nedbalostní, což plně postačuje k naplnění skutkové podstaty přestupku - řidič totiž může a má vědět, že jede nedovolenou rychlostí, protože údaj o aktuální rychlosti jízdy může odečíst ze svého rychloměru. Vzhledem k tomu, že prostředí na pozemních komunikacích je charakteristické svou vysokou nebezpečností a nenadálým rizikem, jsou v jednotlivých ustanoveních zákona o silničním provozu stanoveny všem jeho účastníkům určité povinnosti.

Dle ustanovení § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu se k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek podle odstavce 1 nevyžaduje zavinění.

Právní odpovědnost týkající se přestupku provozovatele vozidla je tedy nutné chápat jako odpovědnost objektivní, tj. odpovědnost za výsledek, bez ohledu na zavinění. V praxi to

mimo jiné znamená, že správní orgán udělující správní trest za přestupek nemusí zavinění provozovatele vozidla prokazovat.

Zákon připouští pouze liberační důvody, které jsou stanoveny v ustanovení § 125f odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, avšak ty prokazuje provozovatel - *provozovatel vozidla za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že v době před porušením povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích bylo vozidlo, jehož je provozovatelem, odcizeno nebo byla odcizena jeho tabulka s přidělenou státní poznávací značkou, nebo podal žádost o zápis změny provozovatele vozidla v registru silničních vozidel.* Správnímu orgánu nejsou známy okolnosti, které by vylučovaly odpovědnost za spáchaný přestupek.

Přestupkem provozovatele vozidla je protiprávní jednání, jehož znaky jsou stanoveny zákonem, správní orgán za ně pak ukládá zákonem stanovený trest. Smyslem je zájem společnosti na tom, aby přestupky zjištěné technickými nebo jinými prostředky, kterých se dopustili nezjištění řidiči, nezůstaly neprojednány a nepotrestány. Provozovatel vozidla je postaven do role spoluodpovědného za ukázněné chování řidiče, kterému svěřil řízení jím provozovaného vozidla.

Objektivní stránkou přestupku provozovatele vozidla je v tomto případě reálné nezajištění žádoucího stavu, tj. aby při užití vozidla r. z. [REDAKCE] byly dodržovány řidičem tohoto vozidla povinnosti a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o provozu na pozemních komunikacích; toto jednání mělo za následek vznik protiprávního stavu. Naplnění pojmu „zajistit“ je splněno proto pouze tehdy, nedojde-li k porušení zákona. Proto správní orgán I. stupně dospěl k závěru, že k porušení ze strany provozovatele došlo, neboť jako provozovatel vozidla nezajistil, aby nebyl (blíže neustanoveným řidičem, užívajícím provozované vozidlo r. z. [REDAKCE]), spáchan přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Popisovaný protiprávní stav naplňuje materiální znaky přestupku. Stupeň společenské škodlivosti v tomto konkrétním případě dosahuje stupně vyššího než nepatrného, dosahuje tedy intenzity přestupku. Ohrožení či porušení zájmu chráněného zákonem je dáno porušením konkrétního zákazu, příkazu či povinnosti, za běžných, zákonem předvídaných okolností, neboť již naplněním formálních znaků je ohrožen či porušen zájem společnosti. Aby tomu tak nebylo, musely by existovat významné okolnosti takový závěr vylučující. Takové okolnosti však shledány nebyly. Provozovatel vozidla rezignoval na povinnost stanovenou v zákoně, tj. zajistit, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o silničním provozu, neboť sám výsledek prokazuje, že tuto povinnost nezajistil, což mělo za následek překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci. K vyvození odpovědnosti stačí pouhý fakt porušení či nesplnění povinností stanovených zákonem nebo uložených na jeho základě. Podstatným pro posouzení této otázky je skutečnost, že účastník řízení je provozovatelem vozidla a z toho mu dle okolností plynou i další závazky soukromoprávního či veřejnoprávního charakteru. Vztah provozovatele vozidla a jiného uživatele je ryze soukromoprávní, jeho režim a obsah pak závisí na podmínkách dohody smluvních stran. Na přístupu účastníka řízení jako vlastníka k věci samé poté záleží, v jaké právní formě, za jakých podmínek či zda vůbec přenechá svoji věc – (*automobil, motocykl, přívěs atd.*) - k užívání jiné osobě. Nepochybné je, že existuje i veřejný zájem na ochraně zákonných práv a povinností, které pro provozovatele vozidel vyplývají z norem veřejného práva.

Evidentním primárním úmyslem zákonodárce v právní úpravě přestupku provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f zákona o silničním provozu je postihnout existující a jednoznačně zjištěný protiprávní stav, který byl způsoben provozem resp. užíváním vozidla při provozu na pozemních komunikacích. Je zcela přiléhavé, pokud zákonodárce zvolil objektivní formu odpovědnosti samotného provozovatele vozidla, jenž je jako vlastník věci -

nástroje spáchání protiprávnosti - z hlediska veřejného práva primární identifikovatelnou a konkrétní osobou. Takto konstruovaná odpovědnost působí individuálně preventivně vůči provozovateli vozidla, stejně tak jako generálně preventivně vůči okolní společnosti, neboť je zřejmé, že zjevně nastalá protiprávnost spjatá s užíváním a potažmo provozem vozidla nezůstane postižena bez odpovědnosti konkrétní osoby.

Správní orgán podotýká, že stejně tak jako provozovatel vozidla obvykle dbá na ochranu své majetkové hodnoty, bude též v jeho zájmu, aby při vědomí o povinnostech, které pro něj vyplývají ze zákonné úpravy, působil i na jiné osoby (tzn. zajistil dodržování povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích) ve snaze co nejvíce eliminovat negativní účinky, které mu jako provozovateli mohou vzniknout přímo při užívání jeho vozidla, byť způsobené třetími osobami, v rozporu s veřejnoprávními normami.

Řízení o přestupku provozovatele vozidla je svou povahou sankční správní řízení, v němž je posuzováno, zda došlo ke spáchání přestupku, kdo jej spáchal a za jakých okolností, jaký správní trest je třeba uložit pachateli přestupku za jeho protiprávní jednání.

Za přestupek provozovatele vozidla lze uložit jen správní trest, který stanoví zákon o silničním provozu. Na přestupek provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, je nutné aplikovat správní trest dle ustanovení § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu. Ukládání sankcí za přestupek a rozhodování o jejich výši probíhá na rovině volného správního uvážení (diskrečního práva správního orgánu), tj. zákonem dovolené volnosti správního orgánu rozhodnout ve vymezených hranicích.

Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyšší 10 000,-Kč.

Správní orgán zvážil všechny důkazy a dospěl k závěru, že obviněný svým jednáním naplnil všechny znaky skutkové podstaty přestupku podle ustanovení § 125f odst. 1, neboť v rozporu s ustanovením § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem, kdy s vozidlem [redacted], jehož je provozovatelem, byl [redacted], ve směru do obce neustanoveným řidičem spáchán přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.

Správní orgán při určení druhu a výměry správního trestu postupoval podle ustanovení § 37 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a ve výše uvedeném textu odůvodnění rozhodnutí správní orgán hodnotil okolnosti přestupku, zejména přihlížel k povaze a závažnosti přestupku, k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem. Osobní poměry obviněného nejsou správnímu orgánu známy.

Z hlediska posouzení povahy a závažnosti přestupku dle ustanovení § 38 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich se správní orgán zaobíral významem zákonem chráněného zájmu, který byl přestupkem porušen nebo ohrožen, tedy porušením konkrétního zákazu, příkazu či povinnosti.

Vzhledem k tomu, že se jedná o objektivní odpovědnost pachatele přestupku, bez existence subjektivní stránky deliktu, správní orgán zavinění obviněného nezkoumal.

Byla posuzována také ustanovení zabývající se přitěžujícími a polehčujícími okolnostmi taxativně vymezenými v § 39 a § 40 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, avšak žádných polehčujících či přitěžujících okolností shledáno nebylo.

Správní orgán tak za spáchání přestupku uložil obviněnému pokutu ve výši [REDAKCE], neboť, pro určení výši pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje, kdy dle zákona o silničním provozu se za předmětný přestupek uloží dle ustanovení § 125c odst. 5 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb. – „[REDAKCE] Kč“.

Správní trest za přestupek byl uložen na spodní hranici zákonného rozpětí. Dle správního orgánu jde o správní trest, který zcela odpovídá splnění účelu řízení. U přestupku, u něhož nebyl zjištěn pachatel, nese objektivní odpovědnost provozovatel vozidla.

Povinnost nahradit náklady řízení [REDAKCE] Kč uložil správní orgán obviněnému plně v souladu s ustanovením § 95 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a § 6 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám a o výši paušální částky nákladů řízení, neboť provozovatel vozidla vyvolal toto správní řízení porušením své právní povinnosti.

Poučení účastníků:

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení k odboru dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje podáním u zdejšího správního orgánu.

Odvolání se podává s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je správní orgán na náklady účastníka.

Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, jednotlivý výrok nebo jeho vedlejší ustanovení. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné.

Odvolání musí mít náležitosti uvedené v ustanovení § 37 odst. 2 správního řádu a musí obsahovat údaje o tom, proti kterému rozhodnutí směřuje, v jakém rozsahu ho napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo.

Ve Slavkově u Brna dne 12.07.2022



Bc. Jana Krátká v. r.

referent
dopravně správních agend