

**Odbor dopravy a silničního  
hospodářství**  
oddělení dopravy a správních agend

datum	oprávněná úřední osoba	číslo jednací	spisová značka
28. července 2021	Mgr. Vlastimil Musil	KUZL-50736/2021	KUSP-32937/2021/DOP/Mu



## ROZHODNUTÍ

Krajský úřad Zlínského kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství (dále jen „odvolací orgán“), jako orgán věcně a místně příslušný podle ust. § 67 odst. 1 písm. a) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a ust. § 11 odst. 1 písm. a), § 89 odst. 1 a § 178 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), na základě odvolání **xxx (dále jen obviněný)** přezkoumal rozhodnutí Městského úřadu Rožnov pod Radhoštěm, odbor dopravních přestupků (dále jen správní orgán prvního stupně) ze dne 5. 5. 2021, spisová značka MěÚ-RpR/000894/2021, čj. MěÚ-RpR/036110/2021, kterým byl obviněný nepravomocně shledán vinným ze spáchání přestupku dle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silničním provozu) a **rozhodl takto:**

**V souladu s § 90 odst. 5 správního řádu se odvolání obviněného xxx zamítá a rozhodnutí správního orgánu ze dne 5. 5. 2021, spisová značka MěÚ-RpR/000894/2021, čj. MěÚ-RpR/036110/2021, se potvrzuje.**

*Odůvodnění:*

- [1] Správnímu orgánu prvního stupně byl doručen přestupek překročení nejvyšší dovolené rychlosti, který spáchal nezjištěný řidič vozidla registrační značky 1TZ2108 dne 27. 12. 2020 v 15:43 hodin mimo obec Rožnov pod Radhoštěm, ulici Ostravská 307 na silnici č. I/58 ve směru jízdy na Rožnov pod Radhoštěm. Nejvyšší dovolená rychlost v místě je stanovena dopravní značkou na 50 km/h. Rychlost řidič překročil o 10 km/h a spáchal přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu. Přestupek byl zjištěn automatizovaným technickým prostředkem bez obsluhy prostřednictvím Městské policie Rožnov pod Radhoštěm. Součástí oznámeného přestupku je záznam o přestupku s fotografií změřeného vozidla, ověřovací list k rychloměru a souhlasné stanovisko Krajského ředitelství policie Zlínského kraje k měření rychlosti ve vybraném úseku přístrojem Ramer 10T.
- [2] Správní orgán prvního stupně vyzval provozovatele Share Car!, z.s. k zaplacení určené částky dle § 125h zákona o silničním provozu nebo ke sdělení osoby pachatele přestupku. Na výzvu nikdo nereagoval.
- [3] Dále správní orgán prvního stupně vyzval k zaplacení určené částky vlastníka vozidla xxx. Ten v reakci na doručenou výzvu sdělil správnímu orgánu, že od 15. 9. 2020 je provozovatelem vozidla Share Car!, z.s. V době údajného přestupku nebyl provozovatelem vozidla. Provozovatelem

- vozidla byla uvedená společnost. Požádal proto správní orgán prvního stupně, aby se obrátil přímo na provozovatele vozidla, protože neví, komu vozidla v uvedený den půjčil.
- [4] Provozovatele Share Car!, z.s. vyzval správní orgán k podání vysvětlení dle § 62 odst. 1 správního řádu. Správní orgán prvního stupně znovu požádal provozovatele, aby sdělil skutečnosti potřebné k určení totožnosti řidiče vozidla. Ani na tuto výzvu provozovatel vozidla nereagoval.
- [5] Dne 12. 4. 2021 vydal správní orgán prvního stupně usnesení, kterým dle § 76 odst. 1 písm. k) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen zákon o odpovědnosti za přestupky) podezření ze spáchání přestupku odložil, neboť nezjistil do šedesáti dnů ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl, skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě.
- [6] Dne 14. 4. 2021 byl obviněnému doručen příkaz, kterým správní orgán prvního stupně zahájil s obviněným přestupkové řízení dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu a za spáchání přestupku uložil pokutu ve výši 1 700 Kč. Proti příkazu podal obviněný včasný odpor. Uvedl, že s vozidlem fakticky nedisponuje, vozidlo neprovozuje ani ve smyslu občansko právní definice provozovatele. Vozidlo je používáno pro službu sdílení vozidel. To, které vozidlo osoba řídí či neřídí je věcí spolku Share Car!, ten zároveň provádí servis vozidla.
- [7] Do spisu založil správní orgán prvního stupně dva videozáznamy s xxx, kde popisuje službu virtuálního provozovatele. Součástí spisu správního orgánu prvního stupně je rovněž nabídka služby virtuálního provozovatele uvedená na internetové stránce [www.virtualniprovozovatel.cz](http://www.virtualniprovozovatel.cz).
- [8] Dne 5. 5. 2021 vypravil správní orgán prvního stupně rozhodnutí, kterým obviněného shledal vinným ze spáchání přestupku dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu. Rozhodnutí bylo obviněnému doručeno dne 5. 5. 2021. Proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně podal obviněný odvolání, které shledal odvolací orgán za včasné a náležitě odůvodněné. Dále odvolací orgán zkoumal, jestli je odvolání důvodným a zjistil, že nikoliv. Obviněný byl shledán vinným ze spáchání přestupku po právu a v souladu s právními předpisy. Závěrečnému odvolacímu požadavku obviněného na zastavení přestupkového řízení odvolací orgán nevyhověl.
- [9] Přestupku dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu se dopustí provozovatel vozidla tím, že v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.
- [10] Podle § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu provozovatel zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.
- [11] Nejprve je třeba odmítnout odvolací námitku, že správní orgán prvního stupně nedoručoval výzvu k zaplacení určené částky spolku Share Car!, z.s., který je registrovaným provozovatelem vozidla a tudíž nebyly učiněny nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku, neboť kdyby byla tomuto spolku výzva k zaplacení určené částky doručena, je si obviněný jist, že by spolek poskytl součinnost a sdělil správnímu orgánu totožnost řidiče předmětného vozidla.
- [12] Obviněný má pravdu, že přestupek provozovatele vozidla je specifickým oproti jiným přestupkům spáchaným v silničním provozu tím, že po správních orgánech právní úprava vyžaduje primárně zjistit osobu pachatele přestupku a teprve až v případě, že se osobu pachatele určit nepodaří, nastupuje sekundární odpovědnost provozovatele vozidla za přestupek dle § 125f a násl. zákona o silničním provozu. Tento zákonný požadavek vyplývá z § 125f odst. 5 zákona o silničním provozu *[Obecní úřad obce s rozšířenou působností přestupek podle odstavce 1 projedná, pouze pokud učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku, jehož znaky porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje, a a) nezahájil řízení o přestupku a věc odložil, protože nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě, nebo b) řízení o přestupku zastavil, protože obviněnému z přestupku nebylo spáchání skutku prokázáno].*
- [13] Ze správního spisu odvolací orgán zjistil, že správní orgán prvního stupně výzvu dle § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu zapsanému spolku Share Car!, z.s. do datové schránky doručil dne 11. 1. 2021. Na doručenou výzvu k zaplacení určené částky nikdo ze spolku Share CAR! nereagoval. Předpoklad obviněného, že by spolek poskytl správnímu orgánu prvního stupně součinnost, je mylným.
- [14] Spolku Share CAR!, z.s. byla dokonce doručena dne 4. 3. 2021 výzva k podání vysvětlení s požadavkem, aby spolek sdělil správnímu orgánu informace potřebné k určení totožnosti řidiče. Ani na tuto výzvu registrovaný provozovatel Share CAR!, z.s., nereagoval.
- [15] Odvolací orgán neshledal důvodnou námitku obviněného, že správní orgán prvního stupně neučinil kroky nezbytné ke zjištění pachatele přestupku. Kroky správního orgánu prvního stupně směřovaly

ke zjištění osoby pachatele přestupku, byly racionální a důsledné. Není vinou správního orgánu prvního stupně, že se o osobě pachatele přestupku nedozvěděl žádné konkrétní informace, neboť i přes opakované výzvy je provozovatel Share CAR!, z.s., nesdělil.

- [16] V odvolání obviněný popírá, že z jeho strany došlo ke zneužití práva, tedy o pokus vyhnout se odpovědnosti za přestupky provozovatele vozidla. Podle obviněného to správní orgán prvního stupně nijak neprokázal. V registru se rozhodl změnit provozovatele vozidla, protože předmětem je použití vozidel pro službu sdílení vozidel, což je uvedeno i ve stanovách samotného spolku, že jde o platformu sdílení vozidel. Platforma funguje tak, že spolek může zároveň využívat jiných vozidel, které má také ve správě tato platforma, což je velmi vyhovující. Obviněný předmětným vozidlem vůbec nedisponuje, nepoužívá jej a ani vozidlo neprovozuje, tudíž je naprosto nesmyslné považovat ho za skutečného provozovatele vozidla. Skutečným provozovatelem je Share CAR!, z.s., který je zapsán i v registru vozidel, a který vozidlo fakticky provozuje. Tento spolek řeší všechny záležitosti ohledně toho, kdy a kde vozidlo registrační značky je a kdo jej řídí. Zároveň nemusí platit žádné opravy, neboť vše je ve správě tohoto spolku.
- [17] V projednávané věci je odvolací orgán ve shodě se správním orgánem prvního stupně, že chování obviněného je zneužitím práva. Odvolací orgán vycházel z následujících obecných východisek stran obstrukcí a zneužití práva.
- [18] Institut zneužití práva 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.“*
- [19] 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.
- [20] 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.“*
- [21] V usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu 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 nimiž se z cela logicky nejvíce střetává.“*
- [22] 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.
- [23] Odvolací orgán se proto zabýval tím, zda se v nyní posuzovaném případě jedná o onu výjimečnou situaci, na kterou lze aplikovat zákaz zneužití práva, a zda správní orgán prvního stupně toto jednání dostatečně prokázal.

- [24] Podle výpisu z registru vozidel založeného ve spise<sup>1</sup> je provozovatelem vozidla od 02. 09. 2020 Share CAR!, z.s. Vlastníkem vozidla je od 02. 09. 2020 obviněný xxx.
- [25] Správní orgán prvního stupně v průběhu řízení založil do spisu video s názvem *videoradary.mp4*, na kterém promlouvá rozšafně osobně xxx a vysvětluje, jak služba virtuálního provozovatele vlastně funguje. V levém horním rohu videozáznamu je zobrazeno logo s označením „virtuální provozovatel“. Přepis videozáznamu uvádí odvolací orgán v plném znění včetně hovorových výrazů „starosta obce Chotěboř, pan Škary se do médií chlubí tím, jak jeho obec šikanuje řidiče. Instaloval automatické radary, které provozuje soukromá firma a město se s touto soukromou firmou dělí o peníze z vybraných pokut v poměru 45 na 55%. To znamená, že 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 uzavře veřejnoprávní smlouvu, protože chce vydělávat nikoli šest, ale šedesát miliónů. Hustopeče, Židlochovice, Dvůr Králové nad Labem a další desítky obcí na tom nejsou jinak. I ty si spočítaly, že z radarů mohou vydělávat velký peníze a dělat tenhle ten špinavej byznys, kde jsou ukořistěné peníze a tak se dělí s těma soukromejma společnostma. Proto těma radarama prošpikovávají jednak 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 pásu a vždycky s jediným účelovým cílem a sice naplnit obecní kasu, vydělat prostě peníze. Ve své rychlosti, zbrklosti a neznalosti práva avšak vidině peněz za 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 smějouce, že je to prostě absurdní, nicméně ten argument 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 místo rekonstrukce cest, které jsou často horší než na Ukrajině, nebo v Indonésii, takové radary jedou jenom proto, aby obce mohly dělat byznys a dělit si prachy za pokuty s dalšíma subjektama, který jsou na to ekonomicky navázaný a že si ti vlastníci radarů dělají obrovský byznys a jako motivovat svoje úředníky systémem uložíš pokutu dostaneš z toho desátek, což je jako naprosto běžná praxe, ti úředníci potom jedou, aby za každých okolností ukládali pokuty, protože z toho mají nějaký odměny. Mimochodem finanční správa podobnej systém přiznala u daňových kontrol a prostě celý to projednání dopravních přestupků absolutně nesouvisí s právem a sleduje jeden jediný cíl, a sice vybírat co nejvíc peněz a to tak, že tohle to zároveň podporuje Nejvyšší správní soud, kterej v podstatě má mít nějaký dohled nad tím procesem a správníma orgánama a ten na to rezignoval. Tak je na místě říct ne, žádné ano. 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 nesprávné parkování jsou totiž ukládány provozovateli vozidla. Správní orgán komunikuje s provozovatelem vozidla a pokutuje provozovatele vozidla. **A co uděláme my. Jednoduše změním 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 povinnosti a odpovědnost. Mimo jiné odpovědnost za to, že řidič vozidla dodržuje právní předpisy. Vtip je v tom, že i za 200 přestupků projednávaných ve společném řízení může správní orgán uložit pouze jednu pokutu. To ještě navíc ve výši nejprísněji postížitelného přestupku, maximálně 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 technických radarů právo automaticky selhává, všichni si dělají, co chtějí, jen z jednoho důvodu, a sice důvodu byznysu, připomínám špinavého byznysu, a soudy to podporují, tak nezbyvá než to právo jednoduše obejít. Mimochodem sami se zamyslete, proč asi některé obce mají uzavřenou smlouvu se soukromou firmou i s nastavením, že 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

---

<sup>1</sup> List č. 7 spisu

byznysu státní správy napojené na výrobce radarů, ne. Nechte si za pár stovek ročně virtuálně provozovat vozidlo a pokuty jednoduše vůbec neřešte. Veškeré pokuty budou dopravně-správními orgány řešeny rovnou s náma. Není nad pohodu, jistotu a morálně správné rozhodnutí říci nechutnému parazitování na řídicích řícti ne, je morálně správné rozhodnutí. **Virtuální provozovatel vás jednoduchým, krásným trikem ochrání před všemi pokutami, které by jinak byly vám jakožto provozovateli vozidla uloženy.**

- [26] Také další video založené ve spise s názvem souboru „xxx dostal pokutu za výhrůžku soudkyni 30 000 Kč“ dokumentuje prostřednictvím xxx a xxx, jak služba virtuálního provozovatele funguje<sup>2</sup>. Přepis provedl odvolací orgán opět v plném rozsahu včetně hovorových nebo slangových výrazů (monolog xxx) „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 jiné přestupky, jako je telefonování, červená, pásy, rychlost, prostě všechno bodový plus fotky za radarů nebo parkování tak je pro vás ideální produkt pojištění proti pokutám. (Monolog xxx) Virtuální provozovatel, co máte dole? Já si nejsem jistý, že každá vaše followerka (sledující-pozn. odvolacího orgánu) má sice dole virtuálního provozovatele, ale nicméně bych k němu řekl pár slov. Virtuální provozovatel je náš nejlepší produkt, který jsme kdy vyvinuli. Ano, protože virtuální provozovatel funguje tak, že si necháte svoje auto, akorát si změňte v registru vozidel údaje 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 automatizované radary, červený parkování a tyhle 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 na 100%. Úžasnej produkt funguje víc než rok“.
- [27] Výtisk z internetových stránek virtuálního provozovatele [www.virtuálníprovozovatel.cz](http://www.virtuálníprovozovatel.cz) založený ve spise je dalším listinným důkazem, který shodně jako oba videozáznamy dokumentuje podstatu produktu virtuálního provozovatele.
- [28] Odvolací orgán do spisu založil stanovы virtuálního provozovatele, z.s. ze dne 12. 2. 2020 podepsané na ustanovující schůzi za účasti xxx, xxxa Share CAR!, z.s. zastoupenou statutárním orgánem-ředitelem xxx.
- [29] Z bodu I (zakladatelé spolku) vyplývá, že produkt virtuálního provozovatele je pojmenován pod názvem Share Car, z.s., který je podle stanov jedním ze zakladatelů spolku a vystupuje vůči orgánům veřejné moci.
- [30] Z článku VI výše popsanych stanov pak vyplývá, že: „Každý člen spolku má právo na to, aby jedno jeho osobní motorové vozidlo provozoval spolek nebo jiná osoba, kterou spolek určí. „Provozování vozidla“ je definováno dle § 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném ke dni 30. 5. 2019, tj. jako osoba, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel.“
- [31] V příkrém rozporu se stanovami virtuálního provozovatele je námitka obviněného, že s předmětným vozidlem fakticky vůbec nedisponuje, nepoužívá ho, ani je neprovozuje a tudíž považuje za absurdní, aby byl považován za provozovatele vozidla. Uvedenou námitku vyvrací stanovы v bodu VII (práva spolku) „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. V posuzovaném případě je pro správní orgán prvního stupně i odvolací orgán faktickým provozovatelem nadále obviněný xxx, se kterým bylo v souladu se zjištěnými skutečnostmi také vedené celé přestupkové řízení.
- [32] Dalším dokumentem, který odvolací orgán založil do spisu v odvolacím řízení je „Dohoda o znění stanov spolku Share CAR!, z.s. ze dne 16. 9. 2017“ podepsaná xxx. V úvodním ustanovení této dohody je popsán předmět činnosti, která spočívá v zájmu spolku šetřit životní prostředí a peníze

---

<sup>2</sup> Vybraná pasáž k virtuálnímu provozovateli začíná v čase 20:21 minut

sdílením osobních motorových vozidel, jehož hlavním cílem je vzájemně si sdílet svá vozidla. Tento na první pohled jistě ušlechtilý zájem ovšem přebíjí důkazy založené ve spise a prokazují, že skutečná činnost virtuálního provozovatele je úplně v jiné sféře, než jak je spolkem prezentováno ve stanovách.

- [33] Založené dokumenty zároveň prokazují spojitost mezi produktem virtuálního provozovatele a subjektem Share CAR!, z.s., zapsaného v tomto posuzovaném případě jako provozovatel vozidla v registru silničních vozidel.
- [34] Přestupku dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu se dopustí provozovatel vozidla tím, že v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.
- [35] V případě, kdy je účastníkem řízení běžný provozovatel vozidla, zákon o silničním provozu požaduje dle § 125f a následující, aby správní orgány jednali a komunikovali s provozovatelem vozidla zapsaným v registru vozidel. Požadavek zákonodárce je odrazem § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu, podle kterého platí, že provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.
- [36] Nejvyšší správní soud definoval v rozsudku čj. 5 As 243/2016 – 35 provozovatele vozidla jako osobu „se zvláštním postavením či způsobilostí; trestní právo v tomto ohledu užívá termínu speciální subjekt, kterým je v tomto případě ten, kdo je zapsaný v registru vozidel. Sloveso „provozuje“, je pak nutno chápat v kontextu toho, že se jedná o objektivní odpovědnost osoby, která je provozovatelem vozidla. Pouze tato osoba odpovídá za to, jak je vozidlo provozováno neboli užíváno v rámci silničního provozu, a případná odpovědnost jiné osoby, která fakticky užívala vozidlo (např. na základě nájemního vztahu), je soukromoprávní záležitostí“.
- [37] Shodně pak rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 1 As 222/2017 uvedl, 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 od vlastníka, je provozovatelem v širším slova smyslu osoba takto uvedená v registru. Je tak dána prioritá evidenčního stavu nad skutečným stavem vlastnického práva nebo jiného práva k vozidlu“.
- [38] V totožném rozsudku pak Nejvyšší správní soud dále dovodil, že „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 nepřihlédl“.
- [39] Správní orgán prvního stupně od okamžiku doručení přestupku věděl, že zapsaný spolek Share Car!, z.s. 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 xxx, kterého klasifikoval jako „skutečného provozovatele vozidla“.
- [40] Nepravdivé je tvrzení obviněného xxx, že základní náplní činnosti provozovatele Share CAR!, z.s. je vzájemné sdílení vozidel. Videozáznamy i výtisk z internetových stránek [www.virtualniprovozovatel.cz](http://www.virtualniprovozovatel.cz) založené ve spise prokazují, že platforma virtuálního provozovatele nemá se vzájemným sdílením vozidel ani náznakem žádnou souvislost. Původní provozovatel, který se změnil na virtuálního provozovatele má jediný úmysl a to vyhnout se tímto způsobem pokutám i odpovědnosti za přestupky v silničním provozu. Model popsaný xxx na obou videozáznamech přesně odpovídá případu obviněného xxx. Vlastníkem zůstal obviněný xxx a provozovatelem se stal spolek Share CAR! z.s.
- [41] Obviněný se snaží odvolací orgán přesvědčit, že si službu virtuálního provozovatele sjednal proto, že chtěl své vozidlo sdílet s jinými subjekty a vyplývá to i ze stanov uvedeného provozovatele. Odvolací orgán tuto verzi obviněného vyvrátil (viz výše) a prokázal, že obviněný má v registru vozidel zapsaný spolek Share CAR!,z.s. jako virtuálního provozovatele s cílem vyhnout se pokutám za přestupky v silničním provozu. Pokud tedy obviněný namítá v odvolání něco jiného, je na něm, aby svá tvrzení prokázal. Obviněný na podporu své procesní obrany nepředložil v odvolání žádnou smlouvu nebo jiný dokument, ze kterých by vyplývalo, že změna provozovatele skutečně souvisí s předmětem činnosti spočívající ve sdílení vozidel. Navrhovaný výslech zástupce společnosti Share CAR!,z.s. odvolací orgán provádět nebude. Jasný vhled do nabízené služby virtuálního



provozovatele osobně vnesl na obou videozáznamech xxx, který je statutárním orgánem Share CAR!, z.s.

- [42] Správní orgán prvního stupně zamezil v parazitování virtuálnímu provozovateli na dopravním přestupku už tím, že provedl jednotlivé úkony v řízení s obviněným xxx. Rozhodnutí správního orgánu prvního stupně névést řízení se spolkem Share CAR!, z.s. jako virtuálním provozovatelem odvolací orgán sdílí.
- [43] Nelze pominout ani další souvislosti, které s sebou produkt virtuálního provozovatele přináší. xxx 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. xxx vytváří u provozovatelů prostřednictvím virtuálního provozovatele dojem beztrestnosti a nedotknutelnosti. Skutečná ochrana práv provozovatelů vozidel je u produktu virtuálního provozovatele a xxx na vedlejší koleji. Nezodpovědné chování řidičů, kteří pod vlivem cílené reklamy na virtuálního provozovatele budou páchat další a další přestupky, přihraje xxxi nové přestupky, další poplatky za službu virtuálního provozovatele a možnost generovat další zisk způsobem, který popsál odvolací orgán výše.
- [44] 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 (cyklisté, chodci, řidiči atd.).
- [45] 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 řádě 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.
- [46] 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 xxx provozovatele k tomu, aby si bez zábran dělali v silničním provozu, co chtěli, jezdili na červenou, jezdili rychle nebo bezohledně parkovali atd. xxx evidentně v konceptu virtuálního provozovatele vychází z teze, že správní orgány budou subjekt virtuálního provozovatele v registru vozidel slepě a bezmyšlenkovitě následovat Správní orgány napříč Zlínským krajem včetně zdejšího odvolacího orgánu se proti takovému nekalému jednání xxx důrazně ohrazují a ve svých rozhodnutích nebudou takové obstrukční praktiky založené na zneužívání práva tolerovat ani vědomě a úmyslně podporovat.
- [47] Jediným skutečně účinným nástrojem, kterým mohou správní orgány obstrukčnímu jednání zabránit je vést v každém jednotlivém případě celé řízení od okamžiku doručení oznámení přestupku, přes výzvu až po konečné rozhodnutí o přestupku výhradně s evidovaným vlastníkem vozidla a nikoli s provozovatelem, k čemuž ostatně vybízí v mezních případech shora uvedený rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 1 As 222/2017.
- [48] xxx 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<sup>3</sup>, „virtuální provozovatel funguje tak, že si necháte svoje auto, akorát si změňte v registru vozidel údaje 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 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“.**

- [49] Odvolací orgán nezjistil žádné pochybení ani při projednávání oznámeného přestupku. V reakci na doručené oznámení o překročení rychlosti zaslal správní orgán prvního stupně provozovateli výzvu dle § 125h zákona o silničním provozu. Když provozovatel na výzvu nereagoval, po uplynutí 60 dnů ode dne oznámení přestupku správní orgán oznámení přestupku odložil dle § 76 odst. 1 písm. k) zákona o odpovědnosti za přestupky. Následně zahájil řízení o přestupku s provozovatelem vozidla dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu a zahájení řízení zakončil vydáním rozhodnutí, které obviněný napadl odvoláním. Zvolené úkony v řízení jsou racionální, odpovídají požadavku zákona o silničním provozu i ustálené rozhodovací praxi správních soudů. Výrok rozhodnutí je jasný a srozumitelně sděluje obviněnému, jakého o přestupku se dopustil.
- [50] Závěrem se odvolací orgán koncentroval na odůvodnění uložené pokuty. Podle § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu platí, že *[za přestupek podle odstavce 1 lze uložit pokutu. Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení povinností řidiče nebo pravidel na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyší 10 000 Kč. Nezjištěný řidič naplnil znaky skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu]*.
- [51] Nezjištěný řidič naplnil znaky přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu. Místo přestupku se sice nachází mimo obec, kde platí rychlost jízdy 90 km/h, ale rychlostní limit je v místě měření omezen na 50 km/h dopravní značkou B20a (nejvyšší dovolená rychlost). Nezjištěnému řidiči byla změřena rychlost 63 km/h, což je po odečtu tolerance  $\pm 3$  km/h rychlost nejméně 60 km/h. Řidič vozidla překročil rychlost nejméně o 10 km/h.
- [52] Přestupek se trestá pokutou od 1 500 Kč do 2 500 Kč. Výrokem uložil správní orgán prvního stupně obviněnému pokutu ve výši 1 700 Kč. Jako polehčující okolnost vzal správní orgán fakt, že nedošlo k poškození zdraví ani k hmotné škodě na majetku a dále skutečnost, že obviněn nebyl za obdobný skutek projednáván správním orgánem. Správní orgán prvního stupně uvedl, že žádné polehčující ani přitěžující okolnosti dle §§ 39 a 40 zákona o odpovědnosti za přestupky neshledal. Správní orgán prvního stupně vzal do úvahy chráněný zájem, který byl porušen tj. bezpečnost a plynulost silničního provozu, dále poukázal na rizika spojená s překročením rychlosti a popsal místo spáchání přestupku.
- [53] Z kontextu odůvodnění pokuty lze tedy vyčíst, že hlavním kritériem pro navýšení pokuty bylo samotné překročení nejvyšší dovolené rychlosti. V rozsudku čj. 2 As 23/2019-36 Nejvyšší správní soud v bodu [12] uvedl, že „*při zvažování výše pokuty lze vycházet z různých kvantitativních aspektů, následků či závažnosti, jimiž se deliktní jednání projevovalo, nikoli z protiprávnosti jednání jako takového (např. rozsudek Krajského soudu v Brně čj. 29 Ca 2112006-34. Z rozhodnutí správního orgánu prvního stupně nelze explicitně dovodit, jaké okolnosti byly brány v úvahu jako přitěžující. Pokud správní orgán prvního stupně uvádí, že přitěžující okolností je samotné překročení nejvyšší dovolené rychlosti, dopustil se tím dvojího přičítání stejné okolnosti, neboť překročení rychlosti do 20 km/h mimo obec je samotným znakem skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu. Takový postup je podle správních soudů vyloučen. Jistě není ani pochyb o tom, že provozovatel by měl v souladu s § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu zajistit, aby při užití jím provozovaného vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích. Jedná se hodnotící kritérium univerzální, kterého se mohl správní orgán v rozhodnutí klidně vystříhat. Rovněž univerzálním kritériem je konstatování správního orgánu, že chráněným zájmem je v tomto případě bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a že nezjištěný řidič tento zájem porušil. Přestupek překročení nejvyšší dovolené rychlosti je přestupkem ohrožujícím, kdy právě potencialita újmy je znakem skutkové podstaty, vznik následku by pak mohl být přitěžující okolností a to v závislosti na rozsahu takového následku.*

---

<sup>3</sup> xxx dostal pokutu 30 000 Kč



- [54] Kritériem, které měl správní orgán prvního stupně zohlednit jako přitěžující je místo spáchání přestupku, které tvoří frekventovaná pozemní komunikace v blízkosti mateřské školy, přechodu pro chodce, křižovatky a restaurace. Ze silnice rovněž vede i mnoho sjezdů k rodinným domům. Tato kritéria zjevně neopírá správní orgán prvního stupně pouze o místní znalost, ale dokazuje to i fotografie vozidla založená ve spise. Ze snímku je dobře patrné, že pozemní komunikaci v místě přestupku lemuje souvislá zástavba rodinných domů. Právě tyto aspekty měly nezjištěného řidiče při projíždění donutit zpomalit a je rychlostí nejvýše 50 km/h. Odvolací orgán souhlasí se správním orgánem prvního stupně, že s vyšší rychlostí je spojena delší brzdná dráha a horší možnost reakce řidiče na nenadále události v silničním provozu, které lze v zastaveném území obce předpokládat s ohledem na možný zvýšený pohyb chodců a počet vozidel vyjíždějících z vedlejší komunikace.
- [55] Odvolací orgán k uloženému správnímu trestu uzavírá, že přestupek spočívající v objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla je úzce spjat s přestupkem neznámého řidiče. Podle právního názoru odvolacího orgánu je pokuta uložena mírně nad spodní hranici (o 200 Kč) zákonem stanovené sazby přiměřená a adekvátní k individuálním okolnostem přepadu, zejména ve vztahu k místu přestupku. Pokuta není excesivní ani nevybočuje ze stanovených mantinelů.
- [56] Přezkoumáním podaného odvolání tedy odvolací orgán nezjistil žádné skutečnosti, které by odůvodňovaly zrušení správním orgánem vydaného rozhodnutí a zastavení řízení. Přestupek byl zjištěn dostatečně spolehlivě a jeho spáchání bylo jednoznačně prokázáno. Rovněž i správní trest za tento přestupek byl uložen zcela v souladu se zákonem. Vzhledem k tomu, že odvolací orgán došel k závěru, že napadené rozhodnutí vychází ze spolehlivě zjištěného stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, že je v souladu s veřejným zájmem, současně není v rozporu s právními předpisy a ani není nesprávné, rozhodl odvolací orgán tak, že odvolání obviněného zamítl a rozhodnutí správního orgánu potvrdil.

*Poučení:*

Podle ust. § 91 odst. 1 správního řádu se proti rozhodnutí odvolacího orgánu nelze dále odvolat, toto rozhodnutí je konečné a nabývá právní moci dnem oznámení.

Mgr. Vlastimil Musil/dokument elektronicky podepsán/  
referent odboru dopravy  
a silničního hospodářství

Vyhotovuje se:

1 x xxx – do datové schránky  
2 x MÚ Rožnov pod Radhoštěm – po nabytí právní moci  
1 x spis KÚZK