



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl soudkyní JUDr. Věrou Šimůnkovou ve věci

žalobce: **J. K.**
bytem X
zastoupený advokátem Mgr. Petrem Jelínkem
sídlem Ovčárecká 311, 280 02 Kolín

proti

žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 81/11, 150 21 Praha

o **žalobě proti rozhodnutí** žalovaného ze dne 27. 6. 2022, č. j. 081278/2022/KUSK,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.**
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

Odůvodnění:

Vymezení věci

1. Žalobce se žalobou podle § 65 odst. 1 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) domáhá zrušení shora označeného rozhodnutí žalovaného (dále jen „napadené rozhodnutí“). Napadeným rozhodnutím

Shodu s prvopisem potvrzuje: L. K. U.

žalovaný částečně změnil rozhodnutí Městského úřadu Kolín (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 27. 8. 2021, č. j. MUKOLIN/OD 78808/21-ham (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), a ve zbylém rozsahu prvostupňové rozhodnutí potvrdil. V žalovaném potvrzené části prvostupňového rozhodnutí byl žalobce uznán vinným ze spáchání následujících přestupků:

- přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění účinném do 30. 9. 2020 (dále jen „zákon o silničním provozu“), neboť dne 9. 8. 2020 v 7:25 hodin v obci Kolín, na místní komunikaci ul. U Nemocnice v blízkosti křižovatky s příjezdovou komunikací na parkoviště OD Kaufland ul. Rimavské Soboty, řídil osobní motorové vozidlo – motocykl tovární značky Uber Scoot GS10 All Maxi, bez RZ (dále jen „vozidlo Uber Scoot“), ve směru jízdy od ul. Žižkova k ul. Benešova, kde měl žalobce účast na dopravní nehodě, ačkoli v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu nebyl držitelem příslušného řidičského oprávnění – pro skupinu A1,
- přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, neboť žalobce jako řidič vozidla Uber Scoot řídil motocykl a v rozporu s § 6 odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu neměl na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního předpisu,
- přestupku podle § 16 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění účinném do 31. 12. 2020 (dále jen „zákon o pojištění odpovědnosti“), neboť jako provozovatel (vlastník) vozidla Uber Scoot toto provozoval bez pojištění odpovědnosti, čímž porušil § 1 odst. 2 písm. b) zákona o pojištění odpovědnosti,
- přestupku podle § 83 odst. 1 písm. a) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění účinném do 30. 9. 2020 (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel“), neboť jako fyzická osoba provozoval vozidlo Uber Scoot na pozemních komunikacích, ačkoli v rozporu s § 6 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel nebylo zapsáno v registru silničních vozidel.

Napadeným rozhodnutím bylo prvostupňové rozhodnutí změněno tak, že žalobci byl v návaznosti na § 41 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění účinném do 31. 1. 2022 (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), uložen správní trest za přestupek nejprísněji postižitelný. Žalobci tak byla uložena jednak pokuta ve výši 5 000 Kč podle § 35 písm. b), § 44 odst. 1 písm. a) zákona o odpovědnosti za přestupky ve spojení s § 125c odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu, a jednak správní trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 12 měsíců, a to dle § 35 písm. c) zákona o odpovědnosti za přestupky ve spojení s § 125c odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu. Vedle toho byla žalobci podle ustanovení § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu

hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, ve znění pozdějších předpisů, uložena povinnost náhrady nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.

Obsah žaloby

2. Žalobce namítá, že rozhodnutí správních orgánů nedostojí požadavkům kladeným na přezkoumatelnost správních rozhodnutí a že popírají zásadu legitimního očekávání. V napadeném rozhodnutí absentují důvody pro uložení generálního zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení všech motorových vozidel, a to bez zjišťování dopadu, které mohlo jednání žalobce mít na společnost a její ochranu. Žalobce dále poukazuje na judikaturu Ústavního soudu týkající se legitimního očekávání a konstatuje, že např. v trestních věcech soudy šetří nabytá práva osob, když jimi uložený zákaz činnosti se vztahuje pouze na činnost (tu část oprávnění), která přímo souvisela se spácháním trestného činu. V té souvislosti žalobce odkazuje na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 3. 11. 2021, č. j. 44 To 343/2021-289. Z toho příkladu lze dle žalobce dovodit, že napadené rozhodnutí není správné, neboť jím bylo rozhodnuto zcela rozdílně než v jiné věci.
3. Žalobci, který sám trpí zdravotními problémy, bylo uloženým správním trestem znemožněno pečovat o svého imobilního otce ve věku 86 let. Zároveň zákaz řízení všech motorových vozidel vytvořil u žalobce překážku ve výkonu závislé činnosti – zaměstnání, kde je řidičské oprávnění pro skupinu B nezbytným předpokladem. Uložený správní trest je zcela nepřiměřený a s ohledem na okolnosti nelze seznat ani jeho účel. Žalobce je držitelem řidičského oprávnění pro skupiny AM, B1, B, C1, C, BE, C1E a CE a rozhodně se cíleně přestupků nedopouští. Po dobu více jak 5 let žádný přestupek v souvislosti s řízením motorových vozidel nespáchal.
4. Žalovaný zjistil, že vozidlo Uber Scoot se prodává ve verzi s motorkem jak 49 ccm, tak 71,5 ccm. Doposud dle žalobce proto nebylo přesvědčivě doloženo, o jaký typ vozidla (koloběžky) se skutečně jednalo a zda skutečně došlo ke spáchání přestupku. Žalobce je přesvědčený, že jde o ryze odbornou otázku, kterou může zodpovědět pouze soudní znalec.
5. Nelze ani dovozovat nedbalostní zavinění žalobce. Žalobce se podivuje nad tím, že vozidlo Uber Scoot se může v České republice vůbec prodávat. Při přípravě žaloby se podařilo dohledat, že podnikatelka R. N. (dále jen „podnikatelka“) zřejmě klamala spotřebitele ve větším rozsahu (žalobce odkazuje na stížnosti na webových stránkách dTestu – www.vasestiznosti.cz). Z toho žalobce usuzuje, že podvedených zákazníků bylo více a jednání jmenované podnikatelky bylo cílené. Správním orgánům lze vyčíst, že nezjišťovaly stav webových stránek prodejce v době, kdy mělo dojít k přestupku. Učinily tak až ex post z jiných zdrojů. Informace uvedené v rozhodnutích byly dohledány až v době jejich vydání.
6. Nesprávný je i závěr správních orgánů o českém návodu k použití vozidla Uber Scoot. Žalobce striktně vyžadoval český návod k použití z důvodu reklamace, jelikož prodejce tvrdil, že žalobce vozidlo Uber Scoot používal v rozporu s návodem. Do data spáchání údajného přestupku žalobce návod od prodejce nezískal, neboť jej údajně neměl ani jeho dodavatel.
7. Prodejce žalobci poskytl nepravdivé informace o parametrech vozidla Uber Scoot a je

patrné, že technické parametry neznal ještě v době reklamace výrobku, čímž kupujícího utvrdil v omylu, do kterého jej přivedl při prodeji. Po žalobci je přitom vyžadována hlubší znalost parametrů vozidla Uber Scoot než po samotném prodejci. Postup správních orgánů, které vyžadují, aby si žalobce dále ověřoval správnost informací získaných od prodejce, je zcela nepřiměřený. Fakt, že prodejce uvedl žalobce v omyl, vylučuje zavinění ve formě nedbalosti. Žalobce je přesvědčen, že postupoval s nadprůměrnou péčí, aby se vyvaroval koupě neschváleného a nezpůsobilého výrobku. Žalobce záměrně zakoupil vozidlo Uber Scoot v kamenné prodejně s reklamní vývěskou v místě bydliště, aby se vyvaroval možným omylům a problémům. Žalobce tudíž nemohl vědět o protiprávnosti svého jednání, omylu se nemohl vyvarovat, a proto podle § 17 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky nejednal zaviněně. Z důvodu výše uvedených navrhuje, aby soud napadené rozhodnutí zrušil.

Vyjádření žalovaného

8. Žalovaný ve vyjádření k žalobě uvádí, že nepochybně, že žalobce byl prodejcem vozidla Uber Scoot uveden v omyl. Žalobce si však nepočínal obezřetně, obzvláště vzhledem k okolnostem samotného nákupu. Je s podivem, že žalobce zakoupil a převzal dvě motokoloběžky bez návodu v českém jazyce, i když nevěděl, za jakých podmínek je lze v silničním provozu užívat. Prodejce nelze považovat za důvěryhodného, když návod k použití v českém jazyce nedodal. Ani skutečnost, že prodejce žalobci nedodal technický průkaz či prohlášení o shodě (příp. COC list), neznamená, že vozidlo Uber Scoot bylo možné užívat v silničním provozu bez registrace v registru silničních vozidel. Naopak to znamená, že registrace nebyla možná, pročez vozidlo Uber Scoot nelze užívat v silničním provozu. Žalobce vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem.
9. Důkaz znaleckým posudkem ke zjištění, jaké vlastnosti má přídatný motor k vozidlu Uber Scoot, nebylo možno provést z důvodu neexistence předmětu zkoumání. Sám žalobce jeden zakoupený kus vrátil zpět v rámci reklamace a druhé vozidlo Uber Scoot bylo žalobcem prodáno neznámé osobě na náhradní díly.
10. Z § 47 zákona o odpovědnosti za přestupky neplyne, že by správní orgány nemohly uložit zákaz řízení všech motorových vozidel. Takový postup je v souladu se zákonem. Žalovaný se vypořádal se všemi odvolacími námitkami žalobce, a proto není napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné. Žalovaný navrhuje, aby soud žalobu zamítl a žalobci nepřiznal právo na náhradu nákladů řízení.

Skutková zjištění vycházející z obsahu správního spisu

11. Ze správního spisu soud zjistil, že Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, územní odbor Kolín (dále jen „policejní orgán“), odevzdal správnímu orgánu I. stupně dne 15. 1. 2021 k projednání věc přestupku J. V.. Jmenovaný způsobil dne 9. 8. 2020 v 7:25 hodin v Kolíně na křižovatce ulice U Nemocnice a příjezdové komunikace z parkoviště OD Kaufland dopravní nehodu, a to tím způsobem, že jako řidič vozidla nedal při odbočování vlevo na příjezdovou komunikaci k OD Kaufland přednost v jízdě řidiči motocyklu (tj. žalobci), který jel ze směru od ulice Žižkova na Štítary, čímž došlo ke střetu levé přední části vozidla a motocyklisty. Dle vypracovaného znaleckého posudku z oboru zdravotnictví žalobce při nehodě utrpěl povrchová zranění. Policejní orgán konstatoval, že žalobce užil k jízdě motocykl, který je technicky nezpůsobilý k provozu na pozemních komunikacích a jako provozovatel nezajistil, aby nebyl užit k jízdě po

veřejných komunikacích, dále žalobce není držitelem příslušného řidičského oprávnění a za jízdy neměl nasazenou a řádně připevněnou přilbu. Motocykl neměl sjednáno „povinné ručení“.

12. Z protokolu o nehodě v silničním provozu (po provedených opravách a doplnění) vyplývá, že žalobce v době dopravní nehody řídil nepřihlášené vozidlo – motocykl Uber Scoot XG10 Allroad MAXI Plus (GS10AM). Dle úředního záznamu z 2. 9. 2020 policejní orgán z žalobcem předloženého daňového dokladu o koupi vozidla Uber Scoot (faktura č. 1440269, jejíž kopie je založena ve spisu), ohledání, fotodokumentace vozidla Uber Scoot a šetření na stránkách výrobce zjistil, že se jedná o výrobek s těmito specifikacemi: Uber Scoot XG10 Allroad MAXI Plus (GS10AM), 2-taktní motor o objemu 71,5 ccm, 2-rychlostní manuální řemenová převodovka, max. rychlost 65 km/h, max. hmotnost 120 kg.
13. Podle výpisu z evidenční karty řidiče k 16. 10. 2012 žalobce mimo jiné pozbyl řidičské oprávnění skupin vozidel A1, A2, A, T, a to pro uložený zákaz činnosti (zákaz řízení motorových vozidel). Žalobce je držitelem řidičského oprávnění pro skupiny vozidel AM, B1, B, C1, C, BE, C1E, CE.
14. Dne 30. 9. 2020 se žalobce dostavil k policejnímu orgánu, aby podal vysvětlení k dopravní nehodě. Mimo jiné vypověděl, že vylučuje technickou závadu na koloběžce jako příčinu dopravní nehody. Koloběžka byla v řádném technickém stavu. Brzdy i řízení byly v pořádku. Za jízdy neměl nasazenou přilbu. Koloběžka neměla žádné osvětlení, dokoupil k ní sedátko. Žalobce jel rychlostí 25 km/h. Koloběžka je vybavena kotoučovými brzdami vpředu i vzadu a spalovacím motorem, jehož objem žalobce nezná. Dále žalobce uvedl, že koloběžku zakoupil v červnu 2019 u prodejce v Kolíně. Prodejce tvrdil, že ji může užívat na veřejných komunikacích bez řidičského oprávnění.
15. Příkazem správního orgánu I. stupně ze dne 26. 1. 2021 byl žalobce uznán vinným z přestupků rekapitulovaných v bodě 1. tohoto rozsudku a dále z přestupku podle § 83 odst. 1 písm. m) zákona o podmínkách provozu vozidel, za což mu byla uložena pokuta ve výši 25 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 12 měsíců od právní moci příkazu. Proti příkazu podal žalobce včasný odpor, v důsledku kterého pozbyl odpor platnosti, a správní orgán I. stupně proto pokračoval v přestupkovém řízení
16. Správní orgán I. stupně u prodejce vozidla Uber Scoot (podnikatelky, jež provozuje prodejnu MOTOCENTRUM) zjišťoval, jaký konkrétní typ vozidla byl žalobci dne 17. 6. 2019 prodán. Zástupce prodejce nejprve e-mailem odpověděl, že dle přiloženého dokladu se jedná „o koloběžku o obsahu 71,5 ccm“. Ke každé koloběžce dodávají manuál s parametry a na e-shopu se nacházejí veškeré specifikace produktu. V následném vyjádření doručeném správnímu orgánu I. stupně dne 8. 3. 2021 zopakoval údaj o obsahu (71,5 ccm) s tím, že si je 100% jistý, že tato informace byla žalobci při koupi sdělena. Základní informace o výrobku (název, obsah a cena) uvádějí i na visačku stroje. Veškeré informace o tomto typu koloběžky jsou uvedeny také na e-shopu (uvedena i webová stránka konkurenčního prodejce). Žalobce měl při nákupu převzít fakturu č. 1440269, EET doklad č. 1010911 a uživatelský manuál, který je součástí balení koloběžky.
17. Ve správním spisu jsou dále založeny informace z webových stránek o vozidlu Uber Scoot a jeho parametrech, přičemž na prvním listu je ručně dopsáno „www.uberscoot/e-shop“.

18. Na ústním jednání konaném dne 11. 5. 2021 byl žalobce seznámen s obsahem správního spisu. Při výslechu uvedl, že na hlavě neměl připevněnou ochrannou přilbu a že nevěděl, jakou rychlostí jel. Odhadem tak 25 km/h (koloběžka neměla tachometr). Žalobce kupoval koloběžku s pomocným motorem. Do kamenného obchodu šel proto, aby se ujistil, že může jezdit na pozemních komunikacích. V obchodě byl s přítelkyní. Nejdříve se tam byl několikrát pozeptat na informace. Koloběžku s pomocným motorem měli vystavenou na prodejně. Jelikož se žalobci líbila, tázal se, zdali je třeba řidičské oprávnění a co to všechno obnáší. Byl ujistěn, že „to splňuje podmínky“. I na štítku bylo napsáno, že jde o motokoloběžku v ceně 19 990 Kč. Žalobce si nepamatuje, zdali tam byly i údaje o obsahu a maximální rychlosti. Zkušební jízdu odmítli s tím, že na to nejsou vybaveni. Na štítku dle žalobce asi nějaká kubatura byla, ale když mu bylo sděleno, že koloběžka splňuje podmínky pro provoz na pozemních komunikacích, tak se po tom dál nepátral. V obchodě se chovali ochotně. Žalobce kladl otázky a sdělil, že potřebuje jezdit po Kolíně. Prodejce říkal, že koloběžka splňuje parametry pro provoz na komunikacích – rychlost do 25 km/h, 1 kW výkon motoru. Při předání žalobce obdržel návod v anglickém jazyce a nějaké základní nářadí. Byl ujistěn o dvouleté záruce a o servisu. Žalobce o prodaném výrobku nedohledával informace na internetu. Byl ujistěn, že může do provozu. Koloběžku měl ve sklepě, ale po vytýkacím dopisu od správy domu, že ve společných prostorách nesmí být zařízení s benzinovou nádrží, ji prodal na náhradní díly. Žalobce trvá na tom, že kupoval koloběžku s pomocným motorkem, která může do provozu a která splňuje podmínky (výkon, konstrukční rychlost, objem motoru). O tom byl ubezpečen prodejcem. I co se týče řidičského oprávnění. Přítelkyně žalobce nemá řidičské oprávnění. Žalobce má za to, že nezakoupil Uber Scoot GS 10 ALL MAXI, jak je uvedeno na účtence. Když žádal o návod k použití v češtině, bylo mu sděleno, že výrobce český návod nedodal. Pokud by se jednalo o motocykl, žalobce by předpokládal, že jej prodejce na tuto skutečnost upozorní a doloží potřebné doklady k provozu (technický průkaz). Žalobce si výslovně vymínil, aby se jednalo o koloběžku s pomocným motorkem. Žalobce má proto za to, že jde o skutkový omyl, protože nemůže být dovozováno ani jeho nedbalostní zavinění. Žalobce fakticky obdržel zcela jinou věc, než která je uvedena na prodejním dokladu, což může dosvědčit i přítelkyně žalobce J. B.. Následně bylo provedeno dokazování.
19. Správní orgán I. stupně předvolal ke svědecké výpovědi J. B. (přítelkyně žalobce), L. M. (prodávač v obchodě Motocentrum) a podnikatelku (provozovatelka obchodu, v němž si žalobce vozidlo Uber Scoot zakoupil). Výsledky se uskutečnily dne 20. 7. 2021.
20. J. B. vypověděla, že s partnerem navštívili obchod v Kolíně Motocentrum, kde si nejprve prohlíželi dostupné motokoloběžky a zjišťovali skutečnosti ohledně jejich užití v provozu. Speciálně se ptali na nutnost být držitelem řidičského oprávnění. Podnikatelka jim sdělila, že k jízdě na zakoupené koloběžce žádný řidičský průkaz není třeba. U koloběžky byl popis s konkrétními technickými údaji (že jde o koloběžku s pomocným motorem a údaj o ceně). Následně projevíli zájem o koupi dvou kusů těchto koloběžek a složili zálohu. Při převzetí obdrželi návod v anglickém jazyce a seřizovací klíč. Kupní cenu doplatili. Požadovali i český návod, ale bylo jim řečeno, že jej nemají. Sama na koloběžce jednou vyjela, ale zadřel se řetěz, proto ji reklamovali. Reklamáce byla ze strany prodejce uznána, ale ani poté nebyla koloběžka v pořádku, proto byla znovu reklamována. Vyřízení trvalo dlouho, a proto nakonec odstoupili od smlouvy a byly jim vráceny peníze. Dodaný kus koloběžky vypadal stejně jako ten vystavený na prodejně, ale svědkyně neví, zda byly úplně totožné. Balicí materiál ke koloběžce neobdrželi. Při

vyřizování reklamace byli přítomni technik, podnikatelka, svědkyně a žalobce.

21. L. M. uvedl, že u prodeje této konkrétní koloběžky asi byl, ale neprodával ji on, ale podnikatelka. Není si jist, ale mohl pomáhat při předání. Na prodejně mají různé stroje – koloběžky či čtyřkolky. Zákazník si je může prohlédnout a objednat (osobně, telefonicky i přes e-shop). Zákazníci dostanou informace o výrobku. Když je výrobek i na prodejně, nacházejí se informace u vystaveného zboží – obsah, výkon, max. váha, kW apod. K výrobkům poskytují český návod. Standardně jej dávají všem zákazníkům, ale svědek si nepamatuje, zda ho dostal i žalobce. Od dodavatele chodí ještě český manuál a ten by měl každý zákazník obdržet. V případě motokoloběžek informují o technických parametrech a o tom, zda mohou být použity v provozu na pozemních komunikacích. Svědek si nepamatoval, že by on osobně takové informace žalobci sdělil. Myslí si, že nikoliv. Na reklamaci zboží zakoupeného žalobcem si nevzpomíná. Míni, že došlo k vrácení výrobku (podle toho, co říkala podnikatelka). Návod dodává dodavatel ke koloběžce. Zástupce obviněného se tázal, zdali svědek najde v předloženém manuálu technické údaje o výrobku. Svědek odpověděl, že ne, jelikož neumí anglicky. Parametry na štítky opisují přímo z českého manuálu. Reklamační protokol byl vystaven a měla by v něm být uvedena i kubatura. Dodavatelem koloběžky je P. H., Volyně. Jmenovaný dodává více typů koloběžek – dětské i čtyřkolky. Zakoupenou koloběžku prodávají do areálů firem, autodromu, do uzavřených prostor. Svědek si nepamatuje, zda se žalobce v minulosti dožadoval českého návodu. Prohlášení o shodě bývá ofocené v českém manuálu.
22. Podnikatelka vypověděla, že žalobce si s přítelkyní nejprve zakoupili jednu motokoloběžku, jež měli na skladě, a za pár dní si objednal i druhou. Na prodejně mají dva typy motokoloběžek. Informace o výkonu motoru a objemu je uvedena na štítku vedle ceny. Oba typy jsou si podobné. Při prodeji žalobce dostal uživatelský manuál. Ten by asi měl být v češtině, ale nepamatuje si to. Doklad o technických údajích k motokoloběžce nemají ani nedodávají. Ze zakoupeného typu koloběžky lze odmontovat motor a jezdit na ní pouze pomocí odrážení. Na reklamaci si vzpomíná. Byla vyřízena vrácením peněz. Svědkyně se domnívá, že tento kus byl znovu prodán. Informace o možnosti užívat koloběžku v provozu bez řidičského oprávnění zákazníkům sdělují. V tomto případě žalobci řekli, že musí mít řidičský průkaz. Žalobce si objednal určitý typ a ten si potom i převzal. Druhou koloběžku si žalobce objednal přímo na prodejně. Koloběžky jim dodávají různí dodavatelé. Svědkyně může doložit návod, který se přikládá k typu, jenž dostal žalobce, a též dodací list od dodavatele, ale nepřeje si, aby jej žalobce jako zákazník viděl. Svědkyně si není vědoma, že by se žalobce dožadoval českého návodu. Na otázku, zda s žalobcem komunikovali ohledně technických parametrů koloběžek, svědkyně odpověděla, že žalobce byl informován při prodeji. Dále se tyto údaje uváděly při reklamaci a při komunikaci se soudem. Stále se hovořilo o obsahu 70. K předloženému anglickému manuálu svědkyně uvedla, že to není ten uživatelský manuál, který se běžně dodává, neboť by měl být v češtině. V anglickém manuálu nejsou číselně vyznačeny technické parametry. Pan Mrzena u svědkyně pracuje jako prodejce minimálně od roku 2019. K otázce, kdo si koloběžku kupuje a jakým způsobem ji lze používat, svědkyně uvedla, že si ji lze koupit na zahradu, do areálu, na louku. Mají dva typy koloběžek – jedny se dají řídit bez řidičského oprávnění a druhé si kupují třeba firmy k užití v rámci svých areálů. Svědkyně se zákazníků neptá. K této konkrétní koloběžce se COC list nedodává, protože nemá identifikační číslo a štítek. Nikdo jiný si nestěžoval, že by nebyl upozorněn na to, že koloběžka není určena do provozu. Vždy zákazníka upozorní. Stejně tak není zákazník, kterému by nedodali český

návod. Svědkyně si není jistá, zdali v této věci vedla řízení ČOI.

23. Ve stejný den se opětovně k věci vyjádřil i žalobce. Zdůraznil, že jej podnikatelka ujistila, že zakoupenou koloběžku může užívat bez řidičského oprávnění v provozu. Žalobce na to kladl důraz, aby na koloběžce mohla jezdit i jeho přítelkyně, která nemá řidičské oprávnění. U koloběžky byl štítek s údajem o ceně a nějaké technické parametry. Manuál v češtině nedodali. Při reklamaci mu Leoš Mrzena sdělil, že výrobek špatně užívali. Žalobce chtěl český návod, ale podnikatelka ho nemohla najít. Na reklamačním protokolu je uveden shodný typ jako na dokladu, ale to nekoresponduje s výrobkem, který si žalobce vybral. Dodnes neví, co si vlastně koupil.
24. Ve vyjádření k podkladům rozhodnutí doručeném správnímu orgánu I. stupně dne 4. 8. 2021 žalobce konstatoval, že dosud nebyly spolehlivě zjištěny parametry přídatného motoru vozidla Uber Scoot. Proto nelze bezpečně tvrdit, že se žalobce dopustil přestupku. Nebylo zjištěno, co bylo žalobci fakticky prodáno (výrobek nemá označení ani výrobní číslo). Žalobce a jeho přítelkyně museli být prodejcem uvedeni v omyl, pokud by koloběžku nebylo možno používat na pozemních komunikacích bez příslušného řidičského oprávnění. Výpovědi podnikatelky a L. M. jsou v tomto ohledu nepravdivé, neboť žalobce by si jinak vybral výrobek jiný. V rozporu s tvrzením L. M. nejsou v reklamačním protokolu technické parametry uvedeny. Podnikatelka rovněž nepravdivě tvrdila, že koloběžky byly dodány postupně. Naopak z nákupního dokladu lze doložit, že byly objednány a dodány současně. Nepravdivě též uvedli, že byl k výrobku dodán český návod. Ovšem již při prodeji a při reklamaci prodejce tvrdil, že český návod jim dodavatel nedodává. Tedy ani sám prodejce nemohl mít požadované informace o prodávaném výrobku. Prodejce se svou výpovědí snaží pouze dodatečně zakrýt své pochybení. I skutečnost, že nebyl dodán technický průkaz, svědčí pro závěr, že koloběžka byla prodejcem deklarována jako koloběžka s pomocným motorkem bez nutnosti splnit další zákonné povinnosti. Žalobce očekával, že v kamenné prodejně se mu dostane profesionálního a odborného přístupu. Ani jej nenapadlo, že by prodejcem poskytnuté informace mohly být nesprávné. Žalobce k vyjádření doložil dva reklamační listy a fakturu za garanční prohlídku. Následně doložil i nahrávku, na které má podnikatelka žalobci sdělovat, že dodavatel k této koloběžce návod v češtině nedodává.
25. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupků uvedených v bodě 1. tohoto rozsudku, za což mu správní orgán I. stupně uložil pokutu ve výši 25 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 12 měsíců ode dne nabytí právní moci prvostupňového rozhodnutí. Správní orgán I. stupně nejprve zrekapituloval průběh správního řízení, provedené důkazy a skutková zjištění. Uvedl, že z faktury č. 1440269 ze dne 17. 6. 2019 vyplývá, že žalobce zakoupil motokoloběžku typu Uber Scoot GS10 ALL MAXI v ceně 19 990 Kč. Technické parametry správní orgán I. stupně zjistil z webových stránek prodejce (www.motogroup.cz), na nichž je uvedeno, že se jedná o motokoloběžku s benzinovým dvoutaktním motorem o objemu 71 ccm. Vozidlo Uber Scoot může vyvinout rychlost až 65 km/h. Tyto údaje se shodují s informacemi na webových stránkách dalšího prodejce na adrese www.uber-scoot.cz, na nichž je uvedeno i to, že tato konkrétní koloběžka není určena pro provoz na pozemních komunikacích. Shodný typ vozidla Uber Scoot je uveden i na dokladu k reklamaci, jenž byl správnímu orgánu I. stupně předložen. Žalobce přestupky spáchal minimálně z nevědomé nedbalosti, neboť jako držitel řidičského oprávnění pro ostatní skupiny motorových vozidel by měl mít základní znalosti spojené

s řízením motorového vozidla a jeho užíváním v silničním provozu. Bylo pouze na žalobci, zda zakoupené motokoloběžky převzal i bez jakékoliv písemné informace – o typu stroje a jeho technických parametrech, včetně návodu k použití v českém jazyce. Žalobce se neměl spoléhat jen na neodborné informace prodejce, pokud ten se již samotným nedodáním českého manuálu ukázal být nedůvěryhodným. Skutečnost, že prodejce nedodal s vozidlem Uber Scoot technický průkaz či prohlášení o shodě, neznamená, že lze výrobek užívat v silničním provozu bez registrace. Znamená to pouze to, že registrace výrobku není možná a v silničním provozu jej užívat nelze. Žalobce nespecifikuje, jaký typ koloběžky si měl v kamenné prodejně vybrat, když namítá, že chtěl koloběžku, s níž by mohl jezdit i bez řidičského oprávnění. Správní orgán I. stupně poukázal též na to, že žalobce s prodejcem řešil dvě reklamace vozidla Uber Scoot, při nichž nikdo nerozporoval typové označení stroje ani jeho parametry. Zároveň nebylo možné provést ani ohledání vozidla Uber Scoot, neboť jeden zakoupený kus byl vrácen prodejci a následně zřejmě prodán a druhý kus prodal sám žalobce. Správní orgán I. stupně však dospěl k závěru, že vozidlo Uber Scoot splňuje podmínky pro zařazení mezi dvoukolové motocykly, které podléhají registraci a k jejichž řízení je nutné řidičské oprávnění pro skupinu vozidel A1, kterým žalobce nedisponuje. K uloženým správním trestům správní orgán I. stupně uvedl, že jízda motorovým vozidlem bez řidičského oprávnění, provozování vozidla nezapsaného v registru silničních vozidel a bez pojištění odpovědnosti je hodnoceno jako závažné porušení pravidel silničního provozu. Vzal však v úvahu, že žalobce nevěděl, že k řízení vozidla Uber Scoot musí být držitelem řidičského oprávnění. Zohlednil též to, že žalobce spáchal čtyři přestupky a že s policejním orgánem a i ve správním řízení plně spolupracoval. Vzal též na vědomí, že žalobce nemá v registru řidičů žádný záznam o protiprávním jednání za období posledních tří let. Od uložení přísnější sankce ustoupil, neboť nemá zájem na zhoršování ekonomické situace žalobce, jelikož sankce má působit primárně výchovně, nikoliv likvidačně.

26. Proti prvostupňovému rozhodnutí se žalobce odvolal. Namítl, že správním orgánem I. stupně nebyly zjištěny parametry pomocného motorku, a proto nemůže tvrdit, že žalobce spáchal vytykané přestupky. Výrobek nemá žádné označení a výrobní číslo. Správní orgán I. stupně vycházel jen z označení na prodejním dokladu. Podle jediného oficiálního dovozce (www.uber-scoot.cz) se však označení na dokladu vztahuje ke koloběžce, která má objem pouze 49 ccm. Koloběžka s objemem motoru 71,5 ccm má totiž označení „Uber Scoot GS10 AM“. Nadto oficiální dovozce nabízí odbornou úpravu, aby koloběžka splňovala předepsané parametry. Z prodejního dokladu je zřejmé, že prodejce účtoval žalobci přípravu zprovoznění při prodeji, aby koloběžku mohl provozovat. Žalobce a jeho přítelkyně byli ujištěni, že zakoupená koloběžka může být používána i bez řidičského oprávnění. Výpovědi podnikatelky a L. M. jsou účelové a nepravdivé. Žalobce by si tento výrobek nikdy nekoupil, pokud by měl pravdivé informace. Informace na webu prodejce byly upraveny a doplněny až dodatečně v důsledku této události. I to, že prodejce nedodal technický průkaz a že výrobek nebylo třeba registrovat v registru motorových vozidel, svědčí pro závěr, že koloběžka byla prodejcem deklarována jako koloběžka s pomocným motorkem, jíž lze užívat bez splnění dalších zákonných povinností. Žalobce je přesvědčen, že po něm nemůže nikdo požadovat, aby znalecky zkoumal pomocný motorek nebo v laboratoři nechával přeměřovat zdvihový objem motoru. Kdokoliv jiný na žalobcově místě by prodejci rovněž důvěřoval. Žalobce motorům nerozumí, i proto se dožadoval českého návodu, aby vůbec věděl, jak koloběžku a motor uživatelsky udržovat. Žalobce nemohl spáchat přestupky ani

z nevědomé nedbalosti, neboť získání řidičského oprávnění není podmíněné znalostí o konstrukci motorů. Žalobce se vždy snažil chovat zodpovědně a dodržovat právní předpisy. Uložený zákaz činnosti na dobu 12 měsíců se jeví jako nepřiměřeně přísný a tvrdý. Závěrem žalobce navrhl, aby byl vypracován znalecký posudek k zjištění, o jaký motorek na koloběžce se jednalo.

27. Žalovaný v napadeném rozhodnutí konstatoval, že protiprávní jednání bylo žalobci bez pochybností prokázáno doloženými podklady, zejména fakturou o koupi dvou kusů koloběžek UBER SCOOT GS 10 ALL MAXI a jejich popisem z webových stránek. Dle zjištěných údajů a podkladů ve spise vozidlo Uber Scoot splňuje parametry motorového vozidla a lze uzavřít, že objem motoru má 71,5 ccm. Znalecké zkoumání není možné provést, jelikož jeden kus žalobce prodal na náhradní díly a druhý vrátil zpět prodejci k dalšímu prodeji. Ke správním trestům žalovaný uvedl, že podle § 125c odst. 9 zákona o silničním provozu nelze od uložení správních trestů pokuty a zákazu činnosti upustit. Nelze ani uložit správní trest zákazu činnosti pod spodní hranici zákonem stanovené sazby. Jeho účelem je ochrana společnosti a jednotlivce proti důsledkům protiprávního jednání přestupce. Výši pokuty žalovaný snížil s ohledem na to, že žalobce přestupky spáchal z nevědomé nedbalosti, když spoléhal na ústní informace od prodejce.

Splnění procesních podmínek a rozsah soudního přezkumu

28. Žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a proti rozhodnutí, proti kterému je přípustná. Soud vycházel při přezkumu žalobou napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.), přičemž napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.). Vady, k nimž by byl povinen přihlédnout i z moci úřední, soud neshledal.
29. Soud o žalobě rozhodl bez jednání, neboť žalobce s takovým postupem vyslovil souhlas a žalovaný se ve lhůtě k této otázce nevyjádřil, pročez soud jeho souhlas s rozhodnutím věci bez jednání presumuje (§ 51 odst. 1 s. ř. s.). Soud sám důvody k nařízení jednání za účelem provedení dokazování neshledal, neboť při posouzení věci si vystačil s obsahem správního spisu.

Posouzení žalobních bodů

30. Podle § 2 písm. f) zákona o silničním provozu je vozidlem pro účely tohoto zákona „motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.“ Podle písm. g) téhož ustanovení je motorovým vozidlem „nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.“
31. Podle § 6 odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu je řidič motorového vozidla „kromě povinností uvedených v § 4 a 5 dále povinen mít za jízdy na motocyklu nebo na mopedu na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu 2) a chránit si za jízdy zrak vhodným způsobem, například brýlemi nebo štítem, pokud tím není snížena bezpečnost jízdy, například za deště nebo sněžení.“
32. Podle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1. zákona o silničním provozu se fyzická osoba „dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění.“
33. Podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu se fyzická osoba „dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto

zákona.“

34. Podle § 1 odst. 2 písm. b) zákona o pojištění odpovědnosti „*nestanoví-li tento zákon jinak, může na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná (dále jen "pozemní komunikace"), provozovat vozidlo pouze ten, jehož povinnost nahradit újmu způsobenou provozem tohoto vozidla je pojištěna podle tohoto zákona; povinnost pojištění odpovědnosti musí být splněna i v případě ponechání vozidla na pozemní komunikaci.“*
35. Podle § 2 písm. a) zákona o pojištění odpovědnosti se pro účely tohoto zákona vozidlem rozumí „*silniční vozidlo, zvláštní vozidlo, trolejbus⁵⁾; za vozidlo se nepovažuje vozík pro invalidy, potahové vozidlo a nemotorové vozidlo tažené nebo tlačené pěší osobou, jízdní kolo a koloběžka, pokud nejsou schváleny jako druh vozidla motocykl“*. Dle § 3 odst. 2 téhož zákona se silniční vozidla „*rozdělují na tyto základní druhy: a) motocykly, b) osobní automobily, c) autobusy, d) nákladní automobily, e) vozidla zvláštního určení a speciální vozidla, f) přípojná vozidla, g) ostatní silniční vozidla.“*
36. Podle § 16 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti se fyzická, právnická nebo podnikající fyzická osoba „*dopustí přestupku tím, že poruší povinnost podle § 1 odst. 2 písm. b)“*.
37. Podle § 2 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel je silniční vozidlo „*motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.“*
38. Podle § 6 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel „*silniční motorové vozidlo a přípojně vozidlo provozované na pozemních komunikacích musí být zapsáno v registru silničních vozidel, pokud má osoba, která ho provozuje, na území České republiky a) trvalý pobyt, dlouhodobý pobyt nebo, jedná-li se o občana jiného členského státu, přechodný pobyt v délce alespoň 6 měsíců v kalendářním roce, nebo jí byl udělen azyl, b) sídlo, jedná-li se o právnickou osobu, nebo c) odštěpný závod, jedná-li se o zahraniční právnickou osobu.“*
39. Podle § 83 odst. 1 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel se fyzická osoba „*dopustí přestupku tím, že provozuje na pozemních komunikacích silniční vozidlo, které v rozporu s § 6 odst. 1 není zapsáno v registru silničních vozidel.“*
40. Z citovaných ustanovení týkajících se přestupků, jimiž byl žalobce uznán vinným, vyplývá, že jednou z rozhodných okolností pro naplnění jejich skutkových podstat je, zdali žalobce řídil, resp. provozoval motorové vozidlo, konkrétně motocykl. V návaznosti na uplatněnou žalobní námitku, že dosud nebylo spolehlivě zjištěno, jaký konkrétní typ koloběžky žalobce při účasti na dopravní nehodě dne 9. 8. 2020 řídil, se soud musel zabývat tím, zdali správní orgány dostatečným způsobem zjistily, že vozidlo Uber Scoot skutečně splňuje parametry motorového vozidla, přesněji motocyklu. Žalobce namítá, že sám žalovaný, aniž by uvedl příslušný zdroj, zjistil, že žalobcem zakoupený model koloběžky se prodává ve verzi s objemem motoru 49 ccm nebo 71,5 ccm. Dle žalobce může toliko soudní znalec posoudit, o jaký konkrétní typ se v daném případě jednalo. Soud se však s názorem žalobce neztotožňuje, neboť správní orgány přesvědčivým způsobem odůvodnily, jaký konkrétní typ vozidla žalobce provozoval a jaké technické parametry vozidlo Uber Scoot naplňuje.
41. Z faktury (daňového dokladu) č. 1440269 vyplývá, že žalobce dne 17. 6. 2019 zakoupil dva kusy vozidla Uber Scoot, po 19 990 Kč. Konkrétně je vozidlo na faktuře specifikováno takto: UBER SCOOT GS10 ALL MAXI. Prvotní zjištění, že žalobce v den dopravní

nehody řídil motorové vozidlo – dvoukolový motocykl, učinil již policejní orgán v souvislosti s šetřením dopravní nehody, na níž měl žalobce účast. V úředním záznamu ze dne 2. 9. 2020, č. j. KRPS-196207-6/PŘ-2020-010406-SOS (dále jen úřední záznam z 2. 9. 2020“), totiž jednoznačně konstatoval, že na základě žalobcem předloženého daňového dokladu o koupi vozidla Uber Scoot, fotodokumentace, ohledání a šetření na webových stránkách výrobce (Uber Scoot) zjistil, že se jedná o výrobek: Uber Scoot XG10 Allroad MAXI Plus (GS10AM), s dvoutaktním motorem o objemu 71,5 ccm a maximální rychlostí 65 km/h. Ke shodnému zjištění následně dospěl i správní orgán I. stupně, který do správního spisu založil kopie webových stránek www.motogroup.cz (webová adresa e-shopu prodejce, u něhož žalobce vozidlo Uber Scoot zakoupil – viz jeho vyjádření na č. l. 40 správního spisu správního orgánu I. stupně s poskytnutým odkazem na uvedené webové stránky), konkrétně odkaz na stránku s benzinovou koloběžkou Uberscoot GS10ALL MAXI, kterou prodejce prodává za 19 990 Kč a která je osazena dvoutaktním motorem o objemu 71 ccm a která umožňuje jet maximální rychlostí 65 km/h. Stejně parametry vozidla Uber Scoot správní orgán I. stupně zjistil i z e-shopu na webových stránkách www.uber-scoot.cz (viz č. l. 37 a 38 prvostupňového správního spisu a stranu 6 prvostupňového rozhodnutí), z nichž je patrné, že vozidlo Uber Scoot má manuální převodovku. Informace na této stránce potvrzují zjištění, která učinil již policejní orgán, neboť zcela odpovídají plnému označení a parametrům vozidla Uber Scoot, jak jsou uvedeny v úředním záznamu ze dne 2. 9. 2020. Dále soud uvádí, že i prodejce na základě poskytnutého daňového dokladu výslovně potvrdil, že vozidlo Uber Scoot prodal žalobci s objemem motoru 71,5 ccm (viz jeho e-mail ze dne 4. 2. 2021, vyjádření na č. l. 40 správního spisu správního orgánu I. stupně a protokol o výsledku podnikatelky). Z žalobcem předložených reklamačních listů (ze dne 5. 8. 2019 a ze dne 9. 7. 2019) vyplývá, že žalobce u prodejce reklamoval výrobek Uber Scoot GS10 ALL MAXI. Zároveň ze správního spisu nevyplývá, že by na vozidle Uber Scoot byla provedena technická úprava, jež by změnila jeho technické parametry tak, že by jej bylo možné provozovat i bez řidičského oprávnění. Už jen vzhledem k objemu válců motoru vozidla Uber Scoot (71,5 ccm) nelze uvažovat o tom, že by splňovalo podmínky pro zařazení mezi jízdní kola s pomocným motorkem (viz bod 47. níže).

42. Na základě provedené rekapitulace dospěl soud k závěru, že žalobce si v červnu roku 2019 zakoupil vozidlo Uber Scoot s dvoutaktním motorem o objemu 71,5 ccm, manuální převodovkou a maximální rychlostí 65 km/h, s nímž měl následně dne 9. 8. 2020 účast na dopravní nehodě, kdy mu jiný účastník silničního provozu nedal přednost v jízdě. Ze specifikace vozidla Uber Scoot na faktuře č. 1440269 a na reklamačních listech založených ve správním spisu je dovoditelné, že žalobce zakoupil vozidlo s plným označením Uber Scoot XG10 Allroad MAXI Plus (GS10AM), neboť na příslušných dokladech se nachází označení GS10 ALL MAXI (čemuž odpovídá i cena), které se shoduje s označením jak na webu www.motogroup.cz, tak webové stránky www.uber-scoot.cz. Soud aprobejuje postup správních orgánů, které technické parametry zjistily mimo jiné i z veřejně dostupných zdrojů (webových stránek) ohledně vozidla Uber Scoot. Podstatné je, že svá zjištění opřely o listinné důkazy založené ve správním spisu a konkrétně správní orgán I. stupně v odůvodnění prvostupňového rozhodnutí výslovně uvedl, z jakých webových stránek informace získal (viz stranu 6 prvostupňového rozhodnutí). Judikatura Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) vyžaduje, aby správní orgán zachytil stav webové stránky, kterou vzal v potaz při svém rozhodování, a důkazy z internetu přezkoumatelně označil datem pořízení (např. rozsudky NSS ze dne 12. 4. 2011, č. j. 1 As 33/2011-58,

č. 2312/2011 Sb. NSS, a ze dne 17. 7. 2018, č. j. 5 As 345/2017-25). Dle mínění soudu postup správních orgánů i s ohledem na zmiňovaná rozhodnutí ob stojí, jelikož soud může jejich závěry přezkoumat. Soud nepřehlédl, že se na všech listinách zachycujících obsah předmětných webových stránek nevyskytuje přesné datum jejich pořízení, na č. l. 34 správního spisu správního orgánu I. stupně (zachycuje sekci „napište nám“ na e-shopu prodejce) lze dohledat den 8. 2. 2021. Nicméně soud pokládá za rozhodné, že prodejce podle předloženého daňového dokladu správnímu orgánu I. stupně výslovně potvrdil, že dané označení odpovídá koloběžce s objemem motoru 71,5 ccm a k tomu odkázal na specifikaci daného vozidla na jejich e-shopu, přičemž se jedná o shodnou webovou stránku, jejíž obsah správní orgán I. stupně zachytil do spisu (<https://motogroup.cz/benzinove-kolobezky/4972-benzinova-kolobezka-uberscoot-proracing-2x-71ccm.html>). Dále nelze odhlédnout od faktu, že žalobce byl se shromážděnými podklady, tedy i listinami zachycujícími obsahy zmíněných webových stránek, seznámen již při ústním jednání dne 11. 5. 2021, jak potvrzuje i protokol podepsaný žalobcem a jeho zástupcem. Tudíž nejpozději k tomuto datu musel správní orgán I. stupně předmětné listiny do správního spisu založit.

43. Žalobce namítá, že správní orgány zjišťovaly stav webových stránek až dodatečně, nikoli k době, kdy ke spáchání přestupků mělo dojít. Soud k tomu podotýká, že správní orgány ve svých rozhodnutích skutečně netvrdí, že by listiny s informacemi získanými z internetu zachycovaly stav webových stránek ke dni spáchání přestupku. Ze správního spisu plyne, že je správní orgán I. stupně pořídil v průběhu správního řízení. Nicméně soud poukazuje na skutečnost, že prvotní zjištění o technických parametrech vozidla Uber Scoot učinil již policejní orgán ve dnech po nehodě z 9. 8. 2020, jak dokládá úřední záznam ze dne 2. 9. 2020. Podle toho upravil i protokol o nehodě v silničním provozu. Tyto informace byly ze strany správního orgánu I. stupně v průběhu správního řízení následně potvrzeny. Není proto pravdou, že by tyto informace byly dohledány až dlouho po spáchání možného přestupku. Nadto je podle soudu rozhodující, že se specifikace vozidla Uber Scoot (byť zkrácená) na dokladech od prodejce shoduje s označením na webech, z nichž správní orgány vycházely a že prodejce potvrdil, že se podle popisu na faktuře jedná o motokoloběžku s objemem motoru 71,5 ccm. Informace o konkrétním výrobku (se specifickým označením, pročež nemůže být zaměněn) – zde technické parametry vozidla Uber Scoot – lze jistě zjistit i dodatečně, přičemž v průběhu správního řízení se neobjevily důvodné pochybnosti, pro které by šlo uvažovat o tom, že se pod označením vozidla Uber Scoot na faktuře či reklamačních listech prodávalo i jiné vozidlo s odlišnými technickými parametry (tvrzení žalobce v bodě 2 odvolání, že se jedná o koloběžku s objemem motoru 49 ccm, neodpovídá skutečnosti, jak dokládají podklady založené ve správním spisu). V tomto ohledu se tedy nejedná o skutečnost, která by byla proměnlivá v čase a kterou by bylo třeba zjistit k určitému časovému okamžiku. Údaje na webových stránkách prodejce korespondují s informacemi na webu www.uber-scoot.cz. Soud proto nepochybuje, že vozidlo prodané žalobci s označením na faktuře UBER SCOOT GS10 ALL MAXI odpovídá motokoloběžce Uber Scoot XG10 Allroad MAXI Plus (GS10AM), jak je prodávána dle obsahu správního spisu na webu www.uber-scoot.cz (viz č. l. 37 a 38 správního spisu správního orgánu I. stupně).
44. K tvrzení žalobce v bodě 10 žaloby, že sám žalovaný zjistil, že se uvedený model prodává s různými motory, soud uvádí, že nelze vytrhávat některé pasáže napadeného rozhodnutí z kontextu. Je pravdou, že žalovaný na stranách 5 a 6 napadeného rozhodnutí citoval text, aniž by uvedl zdroj. Avšak s ohledem na založené podklady ve správním spisu je na první

pohled zjevné, že čerpal z informací uvedených na webových stránkách www.uber-scoot.cz, jež jsou zachyceny na č. l. 37 a 38 prvostupňového správního spisu. V tomto ohledu proto jde toliko o formální pochybení bez vlivu na zákonnost napadeného rozhodnutí. Ostatně, správní orgán I. stupně na straně 6 prvostupňového rozhodnutí dostatečně popisuje, z jakých webových stránek informace o technických parametrech vozidla Uber Scoot čerpal. Při přezkumu napadeného rozhodnutí, tj. rozhodnutí odvolacího orgánu, je třeba přihlédnout k tomu, že ve správním řízení tvoří rozhodnutí obou stupňů jeden celek (usnesení NSS ze dne 12. 10. 2004, č. j. 5 Afs 16/2003-56, č. 534/2005 Sb. NSS, nebo rozsudek NSS ze dne 28. 12. 2007, č. j. 4 As 48/2007-80). Judikatura proto dovodila, že mezery v odůvodnění rozhodnutí o odvolání, které by jinak způsobovaly jeho nepřezkoumatelnost, mohou zaplnit argumenty obsažené již v rozhodnutí prvního stupně (srov. rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2014, č. j. 6 As 161/2013-25, bod 14). Z citovaných webových stránek www.uber-scoot.cz, přitom jednoznačně plyne, že motokoloběžka Uber Scoot XG10 Allroad MAXI Plus (GS10AM) je vybavena motorem o objemu 71,5 ccm. Zkráceně se v daném textu tento typ motokoloběžky označuje stejně jako na faktuře předložené žalobcem – Uber Scoot GS10 ALLROAD MAXI. Motorem o objemu 49 ccm je vybaven jiný model řady GS10 – konkrétně Uber Scoot XG10 Allroad PLUS (GS10All). Toho si byl vědom i správní orgán I. stupně, proto prodejce (podnikatelku) vyzval k tomu, aby na základě přiložené faktury sdělil, jaký typ motokoloběžky byl žalobci prodán (viz výzvu k podání vysvětlení ze dne 4. 2. 2021). Jak bylo uvedeno výše, šlo o vozidlo Uber Scoot s objemem motoru 71,5 ccm (viz označení MAXI na faktuře). Žalovaný proto správně v napadeném rozhodnutí potvrdil zjištění správního orgánu I. stupně ohledně typu zakoupené motokoloběžky žalobcem.

45. Podle soudu též nic nenasvědčuje tomu, že by žalobce při koupi vozidla Uber Scoot fakticky obdržel jiný typ vozidla, než je uveden na faktuře. K tomuto závěru soud vede zejména skutečnost, že při následných reklamacích byly žalobcem reklamované výrobky označeny na reklamačních listech zcela shodně jako na daňovém dokladu při koupi. Soud nevidí důvod, proč by prodejce opakovaně a záměrně rozdílně označil na reklamačním listu výrobek, který převzal k opravě či výměně. Důležité je též to, že žalobce zaplatil kupní cenu ve výši, která odpovídá kupní ceně vozidla Uber Scoot na webových stránkách prodejce. U druhého typu koloběžky s objemem motoru 49 ccm se cena liší. Tuto otázku nepominul ani správní orgán I. stupně, který se jí zabýval zejména na stranách 8 a 9 prvostupňového rozhodnutí, na něž soud v podrobnostech odkazuje.
46. Soud proto uzavírá, že správní orgány správně zjistily skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Soud nepřisvědčil žalobci, že se jedná o ryze odbornou otázku, kterou může posoudit jen soudní znalec. Z dokladů předložených žalobcem seznatelně vyplývá, jaký konkrétní typ motokoloběžky si zakoupil. Jeho technické parametry byly následně potvrzeny prodejcem a informacemi z webových stránek o daném výrobku. Žalovaný dále výstižně na straně 7 napadeného rozhodnutí odůvodnil, proč znalecké zkoumání ani nelze provést. Jeden kus vozidla Uber Scoot žalobce vrátil prodejci, jenž jej následně prodal, a vozidlo Uber Scoot, na němž žalobce v den dopravní nehody jel, sám nechal zlikvidovat, resp. jej prodal na náhradní díly (viz úřední záznam ze dne 12. 2. 2021 a výpověď žalobce při ústním jednání). Žalobce nedisponuje ani žádnými fotografiemi, neboť se mu rozbil mobil, v němž je měl. Žalobce v žalobě již neuvádí, co by tedy měl znalec zkoumat, když žalobcem zakoupené motokoloběžky již nejsou k dispozici. Žalobce netvrdí, že by vozidlem Uber Scoot stále disponoval, proč by mohlo být ohledáno. Znalecké zkoumání vozidla Uber Scoot z uvedených důvodů není namístě.

47. Na základě zjištění, že vozidlo Uber Scoot disponuje benzinovým motorem o objemu 71,5 ccm, manuální převodovkou a lze s ním jet až 65 km/h, může soud potvrdit jeho klasifikaci, k níž dospěly správní orgány. Předně se jedná o motorové vozidlo, které je poháněné vlastní pohonnou jednotkou [§ 2 písm. g) zákona o silničním provozu]. V posuzovaném případě nelze vozidlo Uber Scoot klasifikovat jako jízdní kolo s pomocným motorkem (tedy ani jako koloběžku – viz § 57 odst. 2 zákona o silničním provozu), neboť podle přílohy č. 12 písm. C) bodu 8 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“) je vozidlo Uber Scoot vybaveno motorem s objemem válců větším než 50 ccm (konkrétně 71,5 ccm) a může vyvinout vyšší konstrukční rychlost než 25 km/h (konkrétně 65 km/h). Naopak v souladu s nařízením evropského parlamentu a rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013, o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (dále jen „nařízení“) je nutné vozidlo Uber Scoot zařadit do kategorie vozidel L3e-A1 – motocykly s nízkým výkonem [čl. 4 odst. 1, 2 písm. c) bod i) ve spojení s přílohou č. 1 nařízení]. Pro uvedený typ motocyklu zákon o silničním provozu vyžaduje řidičské oprávnění pro skupinu vozidel A1, přičemž k řízení vozidla Uber Scoot nepostačuje řidičské oprávnění pro skupinu B, jelikož má manuální převodovku [§ 80a odst. 1 písm. b) bod 1., § 81 odst. 1 písm. c) *a contrario* zákona o silničním provozu].
48. Z hlediska přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1. zákona o silničním provozu je podstatné, že žalobce řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění pro skupinu A1, které dle karty řidiče před tím pozbyl v důsledku uloženého zákazu činnosti. Skutkovou podstatu přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu naplnil tím, že vozidlo Uber Scoot řídil bez nasazené a řádné připevněné přilby (jak sám ve správním řízení potvrdil), čímž porušil povinnost stanovenou v § 6 odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu. Dále lze potvrdit závěr správních orgánů, že žalobce spáchal i přestupek dle § 16 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti, protože v rozporu s § 1 odst. 2 písm. b) téhož zákona provozoval na pozemní komunikaci vozidlo [viz § 2 písm. a) citovaného zákona], aniž by byla pojištěna jeho povinnost nahradit újmu způsobenou provozem vozidla Uber Scoot (doklad o pojištění žalobce nepředložil, resp. ani netvrdil, že by tuto povinnost splnil). Stejně tak byla naplněna i skutková podstata přestupku dle § 83 odst. 1 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel, protože silniční motorové vozidlo Uber Scoot (viz § 2 odst. 1 uvedeného zákona) žalobce provozoval, aniž by podle § 6 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel bylo zapsáno v registru silničních vozidel. Soud nad rámec uvádí, že na právním posouzení by se nic nezměnilo, ani kdyby soud zohlednil znění zákona o podmínkách provozu vozidel účinné od 1. 3. 2023, neboť vozidlo Uber Scoot je silničním vozidlem, jehož technická způsobilost podléhá schválení, a to podle výše zmíněného nařízení [viz § 6 odst. 1 a § 15 odst. 2 písm. b) zákona o podmínkách provozu vozidel ve znění účinném od 1. 3. 2023]. Na odpovědnosti žalobce by se tedy nic nezměnilo a nová právní úprava pro něj není příznivější.
49. Soud se shoduje se správními orgány i v tom, že žalobci lze přičítat nedbalostní zavinění. Žalobce se i v řízení před soudem brání primárně tím, že jej podnikatelka při koupi vozidla Uber Scoot uvedla v omyl. Měla mu totiž sdělit nesprávné informace o technických parametrech a o podmínkách provozování vozidla Uber Scoot v silničním provozu. Žalobce proto argumentuje, že nemohl vědět o protiprávnosti svého jednání a podle § 17 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky nejednal zaviněně.

50. Správní orgány mají za to, že žalobce přestupky spáchal z nevědomé nedbalosti. Přitom zohlednily skutečnost, že žalobce dle svých slov vozidlo Uber Scoot zakoupil jako koloběžku, a tedy si nebyl vědom toho, že k jeho řízení potřebuje řidičské oprávnění a splnit další zákonné povinnosti. Přesto to však žalobce vzhledem ke svým osobním poměrům vědět měl a mohl, protože je držitelem řidičského oprávnění pro ostatní skupiny vozidel a spoléhal se pouze na nedostačující informace poskytnuté prodejcem. Soud se s tímto závěrem ztotožňuje.
51. Žalobce i Jitka Bezděková ve správním řízení vypověděli, že je podnikatelka ujistila, že žádný řidičský průkaz k jízdě na vozidle Uber Scoot není třeba. Naopak podnikatelka tvrdila, že žalobce byl o povinnosti mít řidičské oprávnění informován. V tomto ohledu jsou výpovědi svědků skutečně protichůdné, avšak dle názoru soudu na odpovědnost žalobce za spáchané přestupky v konečném důsledku nemá vliv to, zdali mu prodejce poskytl ústně nepravdivé informace. Žalobce sám uvádí, že se v této oblasti považuje za laika, nicméně právě proto se měl o jím zakoupené vozidlo více zajímat. Vzhledem k údajům na faktuře a reklamačních listech je nepochybné, že žalobce měl informaci o tom, jaký konkrétní typ vozidla Uber Scoot zakoupil. Nic mu proto nebránilo v tom, aby se prostým vyhledáním tohoto typu vozidla na internetu dozvěděl podrobnosti o jeho technické specifikaci. A to zejména v situaci, kdy mu prodejce dodal pouze návod v angličtině, který pro něj nebyl dostačující. Správně na podnikatelce požadoval manuál v češtině, ale pokud mu jej neposkytla, tak tím spíše se měl žalobce zajímat o to, jakým způsobem lze vozidlo Uber Scoot provozovat v silničním provozu. Správní orgány výstižně podotkly, že se prodejce neposkytnutím všech potřebných dokladů ukázal být nedůvěryhodným. V takovém případě se žalobce neměl spoléhat jen na jeho ústní ujištění. Ostatně sám žalobce v žalobě poukazuje na další stížnosti spotřebitelů na podnikatelku (samozřejmě soud tuto skutečnost nepřičítá žalobci k tíži, neboť uvádí, že se o nich dozvěděl až při sepsu žaloby), přičemž však tyto skutečnosti jsou relevantní z hlediska případného sporu mezi žalobcem jako spotřebitelem a podnikatelkou. Nikoliv ale z hlediska odpovědnosti žalobce za spáchané přestupky (viz níže). Žalobce nezabývá jednání prodejce jeho povinnostmi, které mu vyplývají z právních předpisů na úseku silničního provozu.
52. Jedním ze základních požadavků kladených na řidiče vozidel je znalost předpisů o provozu na pozemních komunikacích, kterými je každý účastník provozu na pozemních komunikacích povinen se řídit [§ 3 odst. 2, § 4 písm. b) zákona o silničním provozu]. Specificky řidiči mají povinnost užít jen takové vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zákonem o podmínkách provozu vozidel [§ 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu]. Žalobce byl proto povinen znát technické parametry a podrobnosti o vozidle Uber Scoot, které provozoval. Jen s takovou znalostí totiž může posoudit, zdali dodržuje všechny předpisy o provozu na pozemních komunikacích, např. zdali musí být držitelem řidičského oprávnění. Žalobce si přitom těchto povinností měl být vědom, neboť je držitelem řidičského oprávnění pro ostatní skupiny vozidel, a tedy musel osvědčit, že se v předpisech o provozu na pozemních komunikacích orientuje. Dále soud podotýká, že po žalobci nikdo nechce, aby se podrobně vyznal v technických záležitostech ohledně fungování motorů a sám kontroloval jejich objem. Žalobci stačilo pouze to, aby si označení vozidla Uber Scoot, jak je uvedeno na faktuře, zadal do vyhledávače a zjistil, jaké konkrétní parametry toto vozidlo má. Nadto z výpovědi svědků vyplynulo, že na štítku u vozidla Uber Scoot na prodejně určité parametry uvedeny byly. Jitka Bezděková uvedla, že se tam nacházel „*popisek s konkrétními technickými údaji – že se*

jedná o koloběžku s pomocným motorem a údaj o ceně. Žalobce při ústním jednání uvedl, že „na tom štítku nějaká kubatura asi byla“. Dne 20. 7. 2021 vypověděl, že „u té konkrétní koloběžky byl štítek s údajem o ceně a nějaké technické parametry“. Ve spojení s tím, že minimálně z faktury musel žalobce znát, jaké vozidlo si kupuje, mohl potřebné technické údaje bez potíží zjistit. Je jeho povinností, aby byl dostatečně seznámen s vozidlem, které v provozu na pozemních komunikacích řídí (srov. např. rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 22. 6. 2022, č. j. 73 A 3/2022-20, bod 29). Soud též poukazuje na anglický manuál, který žalobce obdržel. Z jím doložené nahrávky zachycující rozhovor s podnikatelkou při reklamaci plyne, že i s tímto návodem žalobce pracoval a že v něm hledal informace o užívání vozidla Uber Scoot, byť sám nakonec přiznává, že s přítelkyní nejsou v anglickém jazyce tak zdatní. Na straně 2 návodu se anglicky výslovně uvádí, že daný výrobek neodpovídá místním normám pro motorová vozidla a není určen k provozu na veřejných ulicích, silnicích či dálnicích. Pokud žalobce neobdržel uživatelský manuál v češtině, mohl si nechat alespoň přeložit anglický návod, který obsahuje tato upozornění. Zároveň z žalobcovy zvukové nahrávky nelze dovodovat, že by sám prodejce neznal technické parametry vozidla Uber Scoot. Prodejce řekl žalobci pouze to, že český návod dodavatel k tomuto typu vozidla nedodává. Soudu proto není zřejmé, jak by tím žalobce mohl ještě více utvrdit v omylu. Naopak, pokud žalobce nebyl spokojen s rozsahem informací, jež se mu dostalo od prodejce, měl si je sám aktivně zjistit. Takový požadavek se vůbec nejvíce nepříjemně, jak namítá žalobce. Od každého řidiče jakéhokoli vozidla lze očekávat, že bude s daným typem vozidla seznámen do té míry, že bude schopen plnit povinnosti mu uložené právními předpisy na úseku dopravy a silničního provozu. S ohledem na shora uvedené se soud neztotožňuje s žalobcem, že by jednal s nadprůměrnou péčí, aby se vyvaroval koupě nezpůsobilého výrobku. Vzhledem ke svým osobním poměrům a popsáním okolnostem proto žalobce vědět měl a mohl, že svým jednáním může porušit vypočtené právní předpisy. Dovození nevědomé nedbalosti žalobce podle § 15 odst. 3 písm. b) zákona o odpovědnosti za přestupky tudíž ob stojí.

53. Z výše uvedených důvodů je též nepřipadná námitka žalobce, že jednal v právním omylu, jehož se nemohl vyvarovat. Podle § 17 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky je možno se omylu vyvarovat, pokud povinnost seznámit se s příslušnou právní úpravou vyplývala pro pachatele ze zákona nebo jiného právního předpisu, úředního rozhodnutí nebo smlouvy, z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce, anebo mohl-li pachatel protiprávnost činu rozpoznat bez zřejmých obtíží. Žalobce byl přitom jako řidič povinen se seznámit s pravidly zákona o silničním provozu a dalších relevantních právních předpisů (tato povinnost mu vyplývá ze zákona, jak je rozvedeno výše), tedy i podmínkami provozování vozidla Uber Scoot. Tvrzená nevědomost žalobce je proto omylem neomluvitelným, který nemá vliv na jeho zavinění (viz rozsudky NSS ze dne 30. 9. 2014, č. j. 9 As 93/2014-27, a ze dne 23. 9. 2021, č. j. 7 As 99/2021-34, bod 16).
54. V posledku se soud zabýval námitkami směřujícími proti uloženému správnímu trestu zákazu činnosti. V té souvislosti žalobce namítá, že rozhodnutí správních orgánů jsou nepřezkoumatelná, protože v nich absentují důvody pro uložení zákazu řízení všech motorových vozidel. Uložený trest je dle žalobce přísný a správní orgány též popřely zásadu legitimního očekávání žalobce, jelikož v trestních věcech není pravidlem ukládání generálního zákazu činnosti.

55. Jelikož byly přestupky žalobce projednány ve společném řízení, uložily správní orgány podle § 41 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky správní tresty podle ustanovení vztahujícího se na přestupek podle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1. zákona o silničním provozu. Za tento přestupek správní orgán uloží správní trest pokuty od 25 000 Kč až do výše 50 000 Kč a správní trest zákazu činnosti od jednoho roku do dvou let [viz § 125c odst. 5 písm. a) a odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu]. Správní orgán I. stupně uložil správní trest spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel dle citovaného ustanovení, přičemž při jeho stanovení přihlížel k okolnostem popsáným na straně 11 prvostupňového rozhodnutí (viz rekapitulace prvostupňového rozhodnutí v bodě 25. rozsudku). V odvolání žalobce uvedl, že se mu jeví uložený zákaz řízení motorových vozidel na dobu 12 měsíců jako nepřiměřeně přísný a tvrdý (neargumentoval ale jako v žalobě, že není vysvětleno, proč byl uložen zákaz řízení všech motorových vozidel, nikoli jen pro skupinu A). V návaznosti na tuto námitku žalovaný na straně 7 napadeného rozhodnutí konstatoval, že žalobci musely být uloženy jak pokuta, tak zákaz řízení motorových vozidel, jelikož od těchto správních trestů nelze podle § 125c odst. 9 zákona o silničním provozu upustit. Současně vysvětlil, že nemůže trest zákazu činnosti snížit pod spodní hranici zákonem stanovené sazby. Vyjádřil se též k účelu správního trestu zákazu činnosti, jenž má společnost i jednotlivce ochránit před protiprávním jednáním přestupce a dále zabránit v porušování právních norem.
56. Soud považuje odůvodnění rozhodnutí správních orgánů týkající se uloženého zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení všech motorových vozidel i s ohledem na ustálenou judikaturu NSS za dostatečné. Lze připomenout závěry Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 24. 8. 2016, č. j. 10 A 48/2016-59: *„Dle § 14 odst. 1 zákona o přestupcích se ve stanovených případech uloží zákaz činnosti, spáchal-li pachatel přestupek touto činností nebo v souvislosti s ní. Žalobce se dopustil přestupku dle § 125 odst. 1 písm. f) zákona o provozu na pozemních komunikacích tak, že řídil motorové vozidlo a překročil nejvyšší povolenou rychlost mimo obec o 30 km/h. Činnost, při které se přestupku dopustil, bylo řízení motorového vozidla. Zákon jednotlivé kategorie vozidel nerozlišuje a pro všechna motorová vozidla platí stejná pravidla silničního provozu. Není proto podstatné jakým vozidlem, které kategorie, se přestupce předmětného přestupku dopustil.“* S tímto konstatováním se NSS plně ztotožnil v rozsudku ze dne 27. 9. 2017, č. j. 1 As 252/2016-48, když rozvedl, že *„[v]ýklad předestřený stěžovatelem by totiž zcela popíral preventivní funkci zákazu činnosti. Správní orgán ostatně ani neměl jinou možnost, než uložit sankci zákazu řízení motorových vozidel bez ohledu na rozlišování jejich jednotlivých skupin.“* (bod 39 citovaného rozsudku). Dále například NSS v rozsudku ze dne 20. 12. 2017, č. j. 6 As 297/2017-34, judikoval, že *„[v] případě přestupků, které lze spáchat jakýmkoli typem vozidla, jako je i překročení nejvyšší povolené rychlosti, je nicméně nutné uložit zákaz řízení všech motorových vozidel, neboť zmírnění sankce pouze na některou jejich skupinu by nedávalo smysl (obdobně též již citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 7 As 332/2016 - 44) a především neplnilo účel sankce, jímž je v tomto směru především ochrana společnosti před škodlivým jednáním pachatele.“* (bod 23 zmiňovaného rozsudku). A konečně NSS v rozsudku ze dne 22. 8. 2019, č. j. 2 As 239/2018-40, v bodě 22, uzavřel, že *„[p]okud tedy stěžovatel namítá, že správní orgán prvního stupně mu mohl zakázat řízení vozidel skupiny B, nebo všech vozidel, avšak uložily mu zákaz řízení všech vozidel, aniž by nutnost uložení takového trestu jakkoli odůvodnily, pak zcela pomíjí preventivní funkci zákazu činnosti, jenž mu byl uložen, a to v bezprostředním opodstatnění povahou přestupku překročení maximální povolené rychlosti, který spáchal a který není nijak specifický pro provoz výhradně motorových vozidel skupiny B.“*

Z hlediska uloženého zákazu činnosti proto není podstatné, do které skupiny či podskupiny spadalo stěžovatelem řízené vozidlo při spáchání přestupku podle § 125c odst. 1, písm. f), bodu 2 zákona o silničním provozu. Nejvyšší správní soud v souladu se svou ustálenou rozhodovací činností nepovažuje za vadu, pokud správní orgány uložení plošného zákazu řízení blíže neodůvodnily, jelikož s ohledem na povahu přestupku ani neměly jinou možnost, než uložit sankci zákazu řízení všech motorových vozidel.“ (pozn. – zvýraznění přidal zdejší soud).

57. Citované judikturní závěry lze dozajista vztáhnout i na nyní projednávanou věc. Žalobce se dopustil přestupků, které (snad až na výjimku spočívající v nenasazení helmy při jízdě na motocyklu) nejsou vázány jen na určitou skupinu vozidel. Řízení bez řidičského oprávnění se může žalobce dopustit ve vztahu k jakémukoliv vozidlu, k jehož řízení zákon řidičské oprávnění vyžaduje. Správní orgány proto neměly jinou možnost než uložit správní trest zákazu řízení motorových vozidel bez ohledu na rozlišování jejich jednotlivých skupin. Pro všechna motorová vozidla platí stejná pravidla silničního provozu, a proto nebylo namístě, aby správní orgány uložily zákaz řízení vztahující se jen na skupinu vozidel A. Ve shodě s NSS soud nepovažuje za vadu, pokud správní orgány blíže nerozvedly, proč uložily generální zákaz řízení motorových vozidel. Z provedené rekapitulace je zřejmé, že se stanovením správního trestu zabývaly a že zohlednily relevantní ustanovení zákona. Jejich rozhodnutí proto v této části odůvodnění nejsou nepřezkoumatelná. Důležité je zmínit, že žalobce v odvolání nevzněl námitku, na základě které by se žalovaný musel výslovně vyjádřit k tomu, proč nebyl uložen zákaz řízení jen pro některé skupiny vozidel. Žalobce toliko obecně namítal tvrdost a nepřiměřenost správního trestu, na což ale žalovaný reagoval. Správně upozornil, že podle § 125c odst. 9 zákona o silničním provozu nelze od správního trestu zákazu činnosti upustit a že správní orgán podle § 125c odst. 6 písm. a) téhož zákona obligatorně tento správní trest uloží v zákonem stanovených hranicích. Oproti správnímu trestu pokuty u tohoto přestupku nelze sankci zákazu činnosti uložit pod zákonem stanovenou výměru (k tomu srov. mimořádné snížení výměry pokuty dle § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky). Tato námitka tudíž není důvodná.
58. Žalobce dále namítá, že správní trest zákazu činnosti byl správními orgány uložený v rozporu s legitimním očekáváním žalobce. V trestních věcech není dle žalobce pravidlem, aby soudy ukládaly generální zákaz činnosti. K tomu odkazuje na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 3. 11. 2021, č. j. 44 To 343/2021-289.
59. Rozšířený senát NSS v usnesení ze dne 21. 7. 2009, č. j. 6 Ads 88/2006-132, č. 1915/2009 Sb. NSS, vyložil, že správní praxe zakládající legitimní očekávání je *ustálená, jednotná a dlouhodobá* činnost (příp. i nečinnost) orgánů veřejné správy, která opakovaně potvrzuje určitý výklad a použití právních předpisů. Takovou praxí je správní orgán vázán. Přitom žalobce poukazuje toliko na jediné rozhodnutí v jiné věci a nadto jiného orgánu – soudu. Z toho důvodu nelze hovořit o ustálené praxi veřejné správy ve smyslu citovaného usnesení rozšířeného senátu. Soud nadto poukazuje na rozhodnutí Nejvyššího soudu v trestních věcech, z nichž jistě nelze dovodit pravidlo, že by pachatel trestného činu mělo být zakázáno řízení jen té skupiny motorových vozidel, do níž patří vozidlo, s nímž se trestného činu dopustil. Právě naopak. I Nejvyšší soud aplikuje obdobná východiska jako NSS ve výše citované judikatuře (srov. např. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 18. 2. 1965, sp. zn. Tzv 2/65, usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 2. 2010, sp. zn. 3 Tdo 98/2010, či ze dne 3. 8. 2022, sp. zn. 8 Tdo 593/2022). Soud proto neshledal, že by v případě žalobce došlo k porušení § 2 odst. 4 správního řádu. Již výše soud

konstatoval, že se správní orgány stanovením správních trestů dostatečně zabývaly a zohlednily okolnosti projednávaného případu. Zároveň z výše citované judikatury NSS plyne, že v obdobných věcech je pravidlem uložení zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení všech motorových vozidel. Legitimní očekávání proto žalobci ani nemohlo vzniknout.

60. Žalobce argumentuje konkrétními dopady uloženého zákazu činnosti do jeho života. V jeho důsledku nemůže pečovat o svého imobilního otce ve věku 86 let. Správní trest též představuje překážku ve výkonu zaměstnání, jehož je řidičské oprávnění pro skupinu B nezbytným předpokladem. K tomu soud uvádí, že tyto námitky žalobce vznáší poprvé až v řízení před soudem. Správní orgán je sice podle § 50 odst. 3 správního řádu povinen zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být povinnost uložena. Správní orgán však musí mít objektivně možnost takové okolnosti zjistit a dozvědět se o nich. Žalobce proto měl správním orgánům v průběhu správního řízení sdělit údaje o svých osobních poměrech a dalších skutečnostech, které pokládá za relevantní při rozhodování o sankci, a prokázat je, případně umožnit správním orgánům, aby ověřily jejich pravdivost (srov. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 20. 4. 2010, č. j. 1 As 9/2008-133, č. 2092/2010, Sb. NSS, bod 38). Správní orgány se těžko mohou dozvědět o tom, jakým způsobem a v jakém rozsahu žalobce pečuje o svého otce. Žalobce ve správním řízení ani netvrdil, že by řidičské oprávnění potřeboval k výkonu svého povolání. Soud uzavírá, že správní orgány při stanovení správních trestů v tomto směru nepochybily, když je uložily dle relevantních zákonných ustanovení a přihlédly k okolnostem projednávané věci, které mohly samy ze své úřední činnosti zjistit.
61. Soud dále dodává, že žalobce jím tvrzené skutečnosti nikterak nerozvádí, natož aby se je aspoň v řízení před soudem snažil prokázat. Nespecifikuje, v čem by měla spočívat péče o jeho otce, kde jeho otec bydlí, jak často a na jakou vzdálenost musí svého otce případně dopravovat do zdravotnického zařízení apod. Stejně tak žalobce soudu nesděljuje, jakou pracovní činnost vykonává a proč mu zákaz řízení motorových vozidel brání ve výkonu jeho zaměstnání. Ze správního spisu mohl soud zjistit jen to, že při podání vysvětlení policejnímu orgánu dne 30. 9. 2020 žalobce uvedl, že je zaměstnán jako asistent pedagoga na základní škole v Kolíně. Z žaloby neplyne, zda žalobce tuto práci stále vykonává, případně proč by nemohl pracovat na uvedené pracovní pozici i po uložení zákazu řízení motorových vozidel. Argumentace žalobce je proto v tomto směru zcela nedostatečná. S ohledem na podklady ve správním spisu soud nemá za to, že by uložené správní tresty byly nepřiměřeně přísné či excesivní. Správní orgány se při jejich ukládání pohybovaly v zákonných mantinelech. Pokuta byla žalobci dokonce žalovaným snížena pod dolní hranici sazby. Zákon nadto ani neumožňuje, aby bylo od uloženého zákazu činnosti upuštěno (viz § 125c odst. 9 zákona o silničním provozu). Správní orgán I. stupně jej uložil na samé spodní hranici zákonné sazby. Námitka nepřiměřenosti a neúčelnosti uložené sankce tak není důvodná.

Závěr a rozhodnutí o náhradě nákladů řízení

62. Soud s ohledem na shora uvedené dospěl k závěru, že žaloba není důvodná, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s zamítl (výrok I).
63. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce ve věci úspěch neměl a náhrada nákladů mu nenáleží. Žalovanému soud náhradu nákladů řízení též nepřiznal, jelikož mu žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly (výrok

II).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 22. března 2023

JUDr. Věra Šimůnková, v. r.

soudkyně