



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl samosoudkyní JUDr. Lenkou Loudovou ve věci

žalobkyně: **Ayvens s.r.o. (dříve pod názvem ALD Automotive s.r.o.)**
IČO: 61063916
sídlem U Stavoservisu 527/1, Malešice, 108 00 Praha 10
zastoupená advokátem Mgr. Jiřím Melkusem
sídlem Washingtonova 1624/5, 110 00 Praha 1

proti
žalovanému: **Ministerstvo dopravy**
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 14. 2. 2024, č. j. MD-6029/2024-150/3

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobkyně se žalobou domáhala zrušení rozhodnutí Ministerstva dopravy (dále jen „žalovaný“) ze dne 14. 2. 2024, č. j. MD-6029/2024-150/3 (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým bylo podle § 90 odst. 1 písm. c) zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), změněno k odvolání žalobkyně rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravněsprávních činností, ze dne 10. 11. 2023, č. j. MHMP 2353268/2023/Kra (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), tak, že ve výroku se slova „*Za uvedené protiprávní jednání se obviněné podle*

Shodu s prvopisem potvrzuje J. S.

§ 83a odst. 10 písm. d) zákona č. 56/2001 Sb. ukládá správní trest pokuty ve výši 14 000 Kč“ nahrazují slovy „Za uvedené protiprávní jednání se obviněné podle § 83a odst. 11 písm. d) zákona č. 56/2001 Sb. ukládá správní trest pokuty ve výši 14 000 Kč“. Ve zbytku se bylo napadené rozhodnutí potvrzeno a odvolání zamítnuto.

2. Prvostupňovým rozhodnutím Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravněsprávních činností (dále jen „správní orgán I. stupně“), uznal žalobkyni vinnou z přestupku podle § 38 odst. 1 písm. e) a § 39 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel“), za použití § 40 odst. 1 písm. a) téhož zákona, neboť provozovala na pozemních komunikacích vozidla, jejichž technická způsobilost nebyla ověřena způsobem uvedeným v § 38 odst. 1 písm. e), čímž spáchala přestupky podle § 83a odst. 2 písm. d) téhož zákona, když
 - 1) jako provozovatel silničního motorového vozidla kategorie M1, osobního automobilu tovární značky Škoda, registrační značky X, provozovala dne 7. 3. 2023 v 06:47 hodin, na pozemní komunikaci v ulici Vrchlického, Praha 5, uvedené silniční motorové vozidlo, ač nebyla ve smyslu § 38 odst. 1 písm. e) zákona o podmínkách provozu vozidel ověřena jeho technická způsobilost způsobem uvedeným v § 38 odst. 1 písm. e), když platnost technické prohlídky a měření emisí skončila dnem 28. 6. 2022;
 - 2) jako provozovatel silničního motorového vozidla kategorie M1, osobního automobilu tovární značky Volkswagen, registrační značky Y, provozovala dne 27. 2. 2023 v 10:57 hodin, na pozemní komunikaci, 14. km silnice I/35, v katastru obce Chrástava, uvedené silniční motorové vozidlo, ač nebyla ve smyslu § 38 odst. 1 písm. e) téhož ověřena jeho technická způsobilost způsobem uvedeným v § 38 odst. 1 písm. e), když platnost technické prohlídky a měření emisí skončila dnem 27. 11. 2022;
 - 3) jako provozovatel silničního motorového vozidla kategorie M1, osobního automobilu tovární značky BMW, registrační značky Z, provozovala, dne 6. 4. 2023 v 17:13 hodin, na pozemní komunikaci, v ulici Přístavní, u Mariánského mostu, Ústí nad Labem, výše uvedené silniční motorové vozidlo, ač nebyla ve smyslu § 38 odst. 1 písm. e) téhož zákona ověřena jeho technická způsobilost způsobem uvedeným v § 38 odst. 1 písm. e), když platnost technické prohlídky a měření emisí skončila dnem 20. 2. 2023.
3. Za uvedené protiprávní jednání byl podle § 83a odst. 10 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích uložen správní trest pokuty ve výši 14 000 Kč [po změně odvolacím orgánem podle § 83a odst. 11 písm. d)], a dále povinnost uhradit Magistrátu hl. m. Prahy náhradu nákladů řízení v paušální částce 1 000 Kč podle § 95 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“).

II. Žalobní body

4. Žalobkyně namítala, že uložená pokuta a povinnost zaplatit paušální částku náhrady nákladů řízení je neoprávněná. Napadené rozhodnutí je zcela nesprávné, a to zejména z důvodu, že potvrdilo prvostupňové rozhodnutí přesto, že se správní orgán I. stupně

nesprávně vypořádal s námitkami a nesprávně posoudil skutkový stav, čímž došlo k porušení základních práv žalobkyně, zejména práva na spravedlivý proces.

5. Napadené rozhodnutí je v rozporu s právními předpisy, když prvostupňový správní orgán nesprávně dovodil, že žalobkyně je provozovatelem předmětných vozidel, nesprávně tedy právně posoudil její odpovědnost za spáchání přestupků, též porušil zásadu ne bis in idem, nesprávně posoudil jednání jako opakované spáchání přestupku.
6. Žalobkyně není provozovatelem uvedených motorových vozidel, je právnickou osobou - podnikatelem, poskytujícím zejména služby leasingu, jejichž předmětem je dlouhodobý pronájem motorových vozidel nájemcům. Faktickými provozovateli a uživateli motorových vozidel jsou nájemci na základě uzavřených smluv. K motorovým vozidlům nemá žalobkyně žádný přístup a není je ani oprávněna žádným způsobem užívat. Ke spáchání přestupků mělo dojít v souvislosti s provozem motorových vozidel, tato motorová vozidla jsou však předmětem leasingových smluv mezi žalobkyní a nájemci. Na základě smluv jsou pak vozidla poskytnuta do výlučného užívání nájemců. Jako důkaz byly žalobkyní navrženy leasingové smlouvy.
7. Dle ustálené judikatury pak platí, že za provozovatele vozidla se pokládá ten, kdo má právní a faktickou možnost dispozice s vozidlem. Uvedené pak platí zejména v případě leasingových smluv, kdy například Nejvyšší soud ve svém rozsudku ze dne 26. 9. 2013, sp. zn. 23 Cdo 1766/2012, dovodil, že: *„Nevyplývá-li tedy z leasingové smlouvy něco jiného, vzniká od předání silničního vozidla registrovaného v registru silničních vozidel České republiky, jež je předmětem leasingu, leasingovým pronajímatelem leasingovému nájemci, oprávnění leasingového nájemce k jeho provozování podle § 2 odst. 16 zákona č. 56/2001Sb. a leasingový nájemce se stává jeho provozovatelem.“* Dle tohoto závěru jsou v daném případě provozovateli vozidel právě jejich nájemci.
8. S ohledem na ust. § 12 zákona o odpovědnosti za přestupky, které stanoví, že jestliže ke spáchání přestupku zákon vyžaduje zvláštní vlastnost, způsobilost nebo postavení pachatele, může být pachatelem pouze ten, kdo požadovanou vlastnost, způsobilost nebo postavení má, je pak zcela jasné, že správní orgán pochybil, když dovodil, že žalobkyně je provozovatelem vozidla a spáchání přestupku se dopustila. K samotnému naplnění formálních znaků přestupku uvedeného v ust. § 83a odst. 2 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel, které stanoví, že právnická osoba se dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 38 odst. 1 písm. e) zákona o podmínkách provozu vozidel provozuje na pozemních komunikacích vozidlo, jehož technická způsobilost nebyla ověřena způsobem uvedeným v § 38 odst. 1 písm. e), je tedy nezbytné, aby žalobkyně byla v postavení provozovatele předmětného motorového vozidla. Provozovatel vozidla by musel vozidlo na pozemních komunikacích skutečně provozovat, aby se mohl dopustit tohoto přestupku. Zákon o podmínkách provozu vozidel ani jiný účinný zákon nicméně žádným způsobem pojem provozování vozidla přímo nedefinuje.
9. Pojem provozování vozidla bude v českém právním řádu definován v rámci zákona č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Dle tohoto zákona se provozem vozidla rozumí jakékoli použití vozidla odpovídající jeho obvyklé funkci jako dopravního prostředku, a to bez ohledu na vlastnosti vozidla a bez ohledu na terén, ve kterém je vozidlo použito, a na to, zda vozidlo stojí nebo je v pohybu, přičemž tato

definice odpovídá i ustálené judikatuře Evropského soudního dvora a evropské směrnici č. 2009/103/ES.

10. Vzhledem k tomu, že žalobkyně je pouze pronajímatelem vozidel, nemůže obstat ani názor správního orgánu, že: „*Stejným způsobem mohl odvolatel rovněž ověřit i termíny technických kontrol jednotlivých vozidel, a věděl o nich, jak dokládá v bodu 42 odvolání, kde uvádí, že nájemce vozidla na konec platnosti technické kontroly upozorňuje svým e-mailem.*“ Skutečnost, že žalobkyně věděla o termínech technických kontrol a nájemce na tuto skutečnost rovněž upozornila, nemůže nic změnit na situaci, že to byli právě nájemci, kteří vozidla nepřistavili k pravidelné technické kontrole, a tedy je provozovali v rozporu se zákonem.
11. Žalobkyně dále z procesní opatrnosti uvedla, že i pokud by byl závěr správního orgánu správný a žalobkyně byla provozovatelem vozidel, tak v předmětném případě nejsou naplněny podmínky, za kterých je právnická osoba pachatelem přestupku.
12. Tyto jsou upraveny v ust. § 20 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky, které stanoví, že právnická osoba je pachatelem, jestliže k naplnění znaků přestupku došlo jednáním fyzické osoby, která se za účelem posuzování odpovědnosti právnické osoby za přestupek považuje za osobu, jejíž jednání je přičitatelné právnické osobě a která porušila právní povinnost uloženou právnické osobě, a to při činnosti právnické osoby, v přímé souvislosti s činností právnické osoby nebo ku prospěchu právnické osoby nebo v jejím zájmu; za porušení právní povinnosti uložené právnické osobě se považuje též porušení právní povinnosti uložené organizační složce nebo jinému útvaru, který je součástí právnické osoby. Za osobu, jejíž jednání je přičitatelné právnické osobě, se pak v souladu s ustanovením § 20 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky považuje: statutární orgán nebo člen statutárního orgánu, jiný orgán právnické osoby nebo jeho člen, zaměstnanec nebo osoba v obdobném postavení při plnění úkolů vyplývajících z tohoto postavení, fyzická osoba, která plní úkoly právnické osoby, fyzická osoba, kterou právnická osoba používá při své činnosti, nebo fyzická osoba, která za právnickou osobu jednala, jestliže právnická osoba výsledku takového jednání využila.
13. Přičitatelností jednání fyzické osoby právnické osobě v rámci její správně-právní odpovědnosti se již několikrát zabývaly i soudy, kdy například Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí ze dne 27. 3. 2015, sp. zn. 7 As 24/2015, dovodil, že: „*(...) v případě odpovědnosti právnické osoby za jednání osoby fyzické musí být prokázáno, kdo a v jakém rozsahu se předmětného jednání dopustil (nezaměnitelná identifikace osoby a jednání) a zda je toto jednání právnické osobě přičitatelné, a to vzhledem k jejímu vztahu k fyzické osobě.*“ Dále pak například Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí ze dne 25. 1. 2017, sp. zn. 6 As 131/2016, dovodil, že: „*Identifikace konkrétní jednající osoby může mít význam pro právnickou osobu nebo podnikající fyzickou osobu z hlediska případné odpovědnosti jednající osoby vůči tomu, kdo za dané jednání odpovídá, a to např. z hlediska pracovněprávních předpisů.*“ Žalobkyně též odkázala i na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 9. 2014, sp. zn. 6 As 162/2014, ve kterém soud uvedl, že: „*Skutkový stav věci, že ke skutku došlo a že jej spáchal obviněný (že svým jednáním porušil povinnost danou mu zákonem) však musí být prokázán bez pochyby.*“
14. Závěr správního orgánu, že se v projednávané věci jednalo o porušení zákona přičitatelné právnické osobě, lhotejno, která konkrétní osoba v danou chvíli vozidlo řídila, protože se jedná o osobu tzv. použitou, jejíž jednání je přičitatelné právnické osobě, je tak

chybný. Nájemník nemůže být ve smyslu tohoto ust. § 20 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky považován za osobu, kterou žalobkyně používá při své činnosti. Nelze souhlasit s argumentem že správní trest pokuty je uložen za to, že osoby odpovědné za řízení právnické osoby nezajistily splnění povinností právnické osobě tímto zákonem uložených. Osoby odpovědné za řízení totiž vůbec nejsou osobami, které předmětná vozidla provozovaly.

15. Žalobkyně nezpochybňuje, že jde o odpovědnost objektivní, nicméně správní orgán nesprávně dovodil, že námitky žalobkyně směřují právě k otázce zavinění. Podstatnou námitku je skutečnost, že žalobkyně není faktickým provozovatelem vozidla, a i kdyby jím byla, nemůže nést za daný skutek odpovědnost, jelikož osoba řidiče není osobou, jejíž jednání je žalobkyni přičitatelné.
16. Správním orgánem nebyly nijak zohledněny okolnosti zprošťující odpovědnosti za přestupky. Podle ust. § 21 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky totiž platí, že právnická osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila. Žalobkyně objektivně učinila vše proto, aby splnila povinnosti stanovené zákonem, zejména sjednala zavazující smluvní ujednání vůči nájemcům ve smlouvách, spočívající v povinnosti nájemců dodržovat při provozu a užívání vozidel platné právní předpisy. Přímou v čl. 3.2.2. všeobecných smluvních podmínek je navíc uvedeno, že: *„Nájemce zajišťuje v termínech stanovených právním předpisem provedení technické kontroly vozidla, včetně kontroly emise spalín, a bradí i veškeré náklady s tím spojené, pokud jejich výše nebyla již zakalkulována do Splátek. Za tímto účelem si písemně v dostatečném předstihu, alespoň 15 dnů před požadovaným dnem zapůjčení, vyžádá u pronajímatele zapůjčení technického průkazu.“*
17. Porušení stanovené povinnosti ze strany nájemců jako smluvních partnerů žalobkyně nelze přičítat k tíži žalobkyni. Žalobkyně při vynaložení řádné péče přijala veškerá vhodná opatření související s užíváním vozidel nájemci, která lze po společnosti provozující mimo jiné i služby leasingu (přičemž předmětem leasingu jsou desetitisíce aut) spravedlivě požadovat a která mají preventivní účel. Z důvodové zprávy k ust. § 21 zákona o odpovědnosti za přestupky pak vyplývá, že pokud pro právnickou osobu nebylo při vynaložení veškerého úsilí možné, aby svoji povinnost splnila, správně-trestně odpovídat nebude.
18. Uložením pokuty pak rovněž došlo k porušení zásady ne bis in idem, tedy zásady, že nelze znovu rozhodovat o téže věci.
19. Dne 7. 3. 2023 došlo kvůli propadlé technické kontrole vozidla 1 k uložení pokuty řidiči vozidla 1, a to ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Tato pokuta byla na místě zaplacená.
20. Dne 27. 2. 2023 došlo kvůli propadlé technické kontrole vozidla 2 k uložení pokuty řidiči vozidla 2, a to ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Tato pokuta byla na místě zaplacená.
21. Dne 6. 4. 2023 došlo kvůli propadlé technické kontrole vozidla 3 k uložení pokuty řidiči vozidla 3, a to ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Tato pokuta byla na místě zaplacená.

22. Následně pak byla žalobkyně uznána vinnou za spáchání skutku totožného se skutkem, za který byli již dříve potrestáni řidiči pokutami na místě. Žalobkyně má tak za to, že tímto postupem došlo k porušení zásady ne bis in idem. Soudy bylo dovozeno, že se tato zásada uplatní nejen v řízení trestním, ale rovněž i v případě řízení správního (srovnej rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 2. 2005, č. j. A 6/2003-44, ve kterém soud dovodil, že i pro správní trestání platí zásada ne bis in idem, podle níž nikdo nemůže být dvakrát potrestán pro stejný skutek, předpokladem jejího uplatnění je, aby se jednalo o stejný skutek). Žalobkyně dále upozornila na rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 7. 2004, sp. zn. 11 Tdo 738/2003, ve kterém soud dospěl k následujícímu závěru: *„Je porušením zásady ne bis in idem ve smyslu čl. 4 Protokolu č. 7 k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod, jestliže byl obviněný trestně stíhán a odsouzen pro stejný skutek, který byl jako čin trestněprávní povahy již dříve projednán příslušným správním orgánem v přestupkovém řízení, jež skončilo pravomocným rozhodnutím, kterým byl tento čin obviněného posouzen jako přestupek, pokud ke zrušení tohoto rozhodnutí správního orgánu nedošlo. V takovém případě ustanovení § 11 odst. 1 písm. j) trestního řádu ve spojení s ustanovením čl. 4 Protokolu č. 7 k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod činí trestní stíhání nepřipustným.“*
23. V daném případě tak fakticky došlo ke dvojímu potrestání za spáchání totožného skutku, kdy takový postup porušuje jedno ze základních práv garantovaných nejen na ústavní úrovni, ale též na úrovni mezinárodních úmluv o lidských právech a základních svobodách.
24. Správní orgán též pochybil, pokud při uložení sankce bez dalšího přihlédl jako k přitěžující okolnosti k rozhodnutí sp. zn. S-MHMP 1500789/2022, s nabytím právní moci dne 19. 11. 2022, a k rozhodnutí sp. zn. S-MHMP 1656530/2022, s nabytím právní moci dne 16. 12. 2022 (dále též „příkazy“). Uvedené přestupky, ke kterým správní orgány přihlíží jako k přitěžujícím okolnostem, byly spáchány různými nájemci, kterým jsou na základě leasingové smlouvy poskytnuta vozidla k užívání. Aby mohlo být spáchání výše uvedených přestupků považováno za recidivu (tj. za opakované spáchání téhož přestupku poté, co byl pachatel za této jednání již potrestán), a tedy za přitěžující okolnost, muselo by dojít ke spáchání těchto přestupků stejným pachatelem, v tomto případě žalobkyní. Po materiální stránce tak nejsou naplněny podmínky pro opakované spáchání téhož přestupku žalobkyní.
25. V případě, že by i přesto správní orgány považovaly takové případy za recidivu, došlo by k nepřiměřené přísnosti a dopadu sankce do sféry žalobkyně. Recidiva má být v souladu s právní doktrínou trestána přísněji z toho důvodu, že po předchozím trestu nedošlo k nápravě a naplnění individuálně preventivního účelu uloženého trestu. Vzhledem k tomu, že žalobkyně fakticky již nemůže a ani nemohla vynaložit větší úsilí, aby přestupkům zabránila, je zřejmé, že účel přísnějšího trestání v případě recidivy zde nemůže být naplněn.
26. I v případě, že by soud dospěl k opačnému závěru, žalobkyně není za spáchání přestupku odpovědná. V této souvislosti odkázala na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2010, č. j. 1 Afs 58/2009-541, ve kterém soud uvedl, že: *„Při určování stupně nebezpečnosti deliktu pro společnost se nepřihlíží jen k okolnostem, které zakládají znaky deliktu, kterým byl účastník řízení uznán vinným, nýbrž i k dalším okolnostem, které sice nejsou nutné k naplnění znaků deliktu, které však charakterizují spáchaný skutek nebo jeho pachatele a mají vliv na jejich konkrétní společenskou nebezpečnost.“*

27. Správní orgán též pochybil, jelikož neaplikoval institut zahlazení odsouzení, se kterým právní předpisy v oblasti trestního práva počítají, přičemž k němu dochází za zákonem stanovených podmínek a ve prospěch pachatele. Tento institut by měl být aplikován také v přestupkovém řízení, v rámci kterého jsou na základě principu subsidiarity trestněprávní represe zásadně postihována společensky méně závažná protiprávní jednání. Ačkoliv v přestupkovém řízení není institut zahlazení odsouzení vysloveně upraven, Nejvyšší správní soud dovodil, že správní orgány jsou povinny zohlednit, zda nelze institut zahlazení odsouzení analogicky uplatnit. Z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 2. 2011, č. j. 8 As 82/2010-55, vyplývá, že správní orgán je při rozhodování o výši sankce za přestupek povinen hodnotit, zda není při přihlédnutí k pachateli dříve uloženým trestům možné využít analogicky institut trestního práva zahlazení odsouzení. Nejvyšší správní soud dále rozvedl ve svém rozsudku ze dne 26. 7. 2017, č. j. 2 As 323/2016-45, že: *„Pro úplnost Nejvyšší správní soud poznamenává, že nelze souhlasit s názorem krajského soudu, že institut zahlazení lze uplatnit jedině tehdy, pokud byl přestupci společně s pokutou uložen také zákaz řízení motorových vozidel. Je pravdou, že tak tomu bylo ve věci řešené Krajským soudem v Ústí nad Labem – pobočkou v Liberci ve shora citované věci sp. zn. 60 A 1/2013. Trestní zákoník však stanoví pravidla i pro zahlazení trestného činu, za nějž byl samostatně uložen peněžitý trest, a Nejvyšší správní soud neshledává jediný důvod, proč by nemohla být analogicky použita na případy, kdy byla za přestupek samostatně uložena pokuta.“*
28. Dle ust. § 69 odst. 3 zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „trestní zákoník“), se na pachatele, kterému byl uložen peněžitý trest za jiný trestný čin než zvláště závažný zločin, hledí, jako by nebyl odsouzen, jakmile byl trest vykonán nebo bylo od výkonu trestu nebo jeho zbytku pravomocně upuštěno. V ust. § 27 odst. 1 písm. a) zákona č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, ve znění pozdějších předpisů, je pak uvedeno, že se na odsouzenou právnickou osobu hledí, jako by nebyla odsouzena, jakmile byl trest vykonán.
29. S tvrzením správního orgánu, že k přestupkům spáchaným před více než třemi lety nelze přihlížet jako k přítěžující okolnosti, zároveň však není důvod je zcela ignorovat při posuzování osobnosti pachatele, možnosti jeho nápravy a obecně jeho vztahu k dodržování právních předpisů tak nelze souhlasit, jelikož by zcela popíralo smysl institutu zahlazení odsouzení.
30. S ohledem na výše uvedené má žalobkyně za to, že k sankcím uloženým v rámci pravomocných rozhodnutí nelze přihlížet jako k přítěžujícím okolnostem, a to i z toho důvodu, že tyto pokuty již byly uhrazeny, a tedy odsouzení mělo být zahlazeno, správní orgány k němu v okamžiku jejich rozhodování v této věci neměly přihlížet. Postup správního orgánu tak vedl k přísnějšímu přístupu k žalobkyni v rámci přestupkového řízení, než by k ní bylo přistupováno v řízení trestním.
31. Žalobkyně nesouhlasila ani se závěrem, že pokuta byla uložena při spodní hranici. Zákon o podmínkách provozu vozidel umožňuje za přestupky uložit pokutu do 50 000 Kč, přičemž spodní hranice není stanovena, a pokuta tedy nemusí být vůbec uložena.
32. Rovněž v dané situaci nelze konstatovat, že dříve uložené sankce žalobkyni nepřiměly k tomu, aby neprovozovala na pozemních komunikacích vozidla bez ověření jejich technické způsobilosti. Jednání se dopustili samotní nájemci, přičemž jednání nájemců není žalobkyně jinak než smluvně schopna ovlivnit. Žalobkyně navíc nájemce na konec

platnosti technické kontroly upozorňuje e-mailem. Na této situaci nemění nic ani skutečnost, že má zřízenou datovou schránku, do které je jí zasílána informační zpráva z registru silničních vozidel 60 dnů před skončením platnosti technické prohlídky vozidla.

33. V replice pak žalobkyně doplnila, že sám žalovaný připouští, že by řešením celé situace mohlo být, pokud by v registru silničních vozidel žalobkyně jakožto provozovatele vozidel uváděla nájemce. Tedy řešením by měla být pouze formální administrativní změna spočívající v označení nájemce za provozovatele vozidla. Tato změna, která by mimo jiné pro žalobkyni znamenala značné administrativní a finanční náklady (přičemž není rozhodné, jak tuto situaci řeší ostatní leasingové společnosti), ale neměla by žádný vliv na faktický stav věci (tj. předmětná vozidla by i přesto byla fakticky provozována nájemci bez technické kontroly). Žalovaný přitom dále ve vyjádření při odůvodnění výše pokuty uvádí, že toto údajné jednání žalobkyně je zvláště závažné. Žalobkyně vidí v argumentaci žalovaného značnou rozpornost, když žalovaný na jednu stranu tvrdí, že údajné protiprávní jednání žalobkyně by mohlo být napraveno pouhým administrativním úkonem (tj. přepsáním osoby provozovatele vozidla), a na druhou stranu argumentuje vysokou mírou závažnosti jednání.

III. Vyjádření žalovaného

34. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě uvedl, že žalobkyně zřejmě vychází z již neplatné právní úpravy zákona o podmínkách provozu vozidel. Zákonem č. 239/2013 Sb. byl s účinností od 1. 1. 2015 novelizován i § 2 odst. 16 zákona o podmínkách provozu vozidel, kde byl původně definován pojem provozovatele silničního vozidla, ale od výše uvedeného data je pojem provozovatele v § 2 odst. 15 definován následovně: „*Provozovatelem silničního vozidla je osoba, která je v registru silničních vozidel zapsána jako vlastník tohoto vozidla, není-li jako jeho provozovatel v registru silničních vozidel zapsána jiná osoba.*“ Určení provozovatele vozidla ve smyslu citovaného zákona je tak výhradně evidenčním stavem v registru silničních vozidel, nikoliv skutečným (právním) stavem.
35. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 2. 2018, č. j. 1 As 222/2017-45, definici provozovatele vozidla shodně a podrobně odůvodňuje v bodech 28 až 34 a dochází k závěru, že nelze připustit odlišný výklad pojmu provozovatele dle zákona o silničním provozu a zákona o podmínkách provozu vozidel, neboť k tomu není racionální důvod. Na základě výše uvedeného tak nelze akceptovat zdůvodnění žalobkyně, že předmětná motorová vozidla jsou předmětem leasingových smluv a vozidla jsou poskytována do výlučného užívání nájemců, kdy žalobkyně není jejich uživatelem, a tudíž motorová vozidla nemá v dispozici, ani k nim nemá žádný přístup, nebo že dle ustálené judikatury platí, že za provozovatele vozidla se pokládá ten, kdo má právní a faktickou možnost dispozice s vozidlem. V odvolání žalobkyně odkázala na čl. 3.2.2 svých všeobecných smluvních podmínek a uvedla, že nájemce zajišťuje v termínech stanovených právním předpisem provedení technických kontrol vozidla, za tímto účelem se písemně v dostatečném předstihu alespoň 15 dní před požadovaným dnem zapůjčení, vyžádá od pronajímatele zapůjčení technického průkazu, a zároveň namítla, že změna provozovatele v registru silničních vozidel by byla administrativně i finančně nákladná a likvidační, a nelze toto po odvolateli požadovat. Citací ze svých všeobecných smluvních podmínek žalobkyně potvrdila faktické držení technických průkazů k vozidlům, věděla

kdo je evidovaným provozovatelem předmětných vozidel a v případě potřeby si to mohla kdykoli ověřit náhledem do technický průkazů každého z předmětného vozidla, které měla kdykoliv k dispozici.

36. Stejným způsobem mohla žalobkyně rovněž ověřit i termíny technických kontrol vozidel, když v odvolání uvedla, že nájemce vozidla na konec platnosti technické kontroly upozorňuje e-mailem.
37. Žalovaný podotkl, že jiné společnosti poskytující stejné leasingové služby v registru silničních vozidel uvádějí sebe jako vlastníka a nájemce vozidla jako provozovatele tohoto vozidla, pro tyto společnosti to není ani administrativně ani finančně nákladné a díky takovému zápisu, povinnosti spojené s provozováním vozidla tak skutečně plní jeho nájemce a uživatel. Námitky žalobkyně tak jeví známky účelové obhajoby a na posouzení skutkové podstaty přestupku nemají žádný vliv.
38. Podle žalovaného není pochyb, že žalobkyně byla v rozhodné době evidována v registru silničních vozidel jako vlastník a provozovatel předmětných vozidel. Přestupek je výslovně uveden v ustanovení § 83a odst. 2 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel a správní trest pokuty je uložen za to, že osoby odpovědné za řízení právnické osoby nezajistily splnění povinností právnické osobě tímto zákonem uložených. Liberačním důvodem nemůže být skutečnost, že v registru silničních vozidel evidovaný provozovatel vozidla toto vozidlo svěřil jiné osobě, která se zavázala, že při provozu vozidla bude dodržovat právní předpisy. Pokud se evidovaný provozovatel vozidla chystá toto vozidlo svěřit jiné osobě k užívání a nepřeje si být odpovědný za chování této osoby, má možnost provést zápis provozovatele nebo zápis jeho změny postupem uvedeným v ustanovení § 9 a § 10 zákona o podmínkách provozu vozidel. V opačném případě je pak odpovědnost žalobkyně za provoz vozidel, která jsou dále pronajímána klientům, rizikem vyplývajícím z takového rozhodnutí, a to může generovat zvýšené náklady, ale nemůže být důvodem ke zproštění se odpovědnosti za přestupek. U právnických a fyzických podnikajících osob se míra zavinění neposuzuje, neboť mají objektivní odpovědnost za následek, bez ohledu na zavinění. Žalobkyně, která dlouhodobě podniká v oblasti automobilového obchodu, leasingového financování automobilů, servisu automobilů, jako vlastník a provozovatel předmětných vozidel v projednávané věci by měla přinejmenším znát základní ustanovení zákonů a prováděcích předpisů spojených s provozováním vozidel a také že platnost technické prohlídky každého vozidla si může osobně zkontrolovat náhledem do technického průkazu příslušného vozidla, který měla ve svém držení, kde je údaj o platnosti technické kontroly vyznačen.
39. K námitce porušení zásady ne bis in idem žalovaný uvedl, že řidiči porušili ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, přestupky byly policejní hlídkou vyřešeny pokutou příkazem na místě, zatímco přestupkové jednání provozovatele vozidla jakožto právnické osoby a podnikající fyzické osoby je definováno v ust. § 83a odst. 2 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel. Nejedná se tak o jeden skutek za který by byla žalobkyně trestána dvakrát, nýbrž o dva rozdílné přestupky, v zákonech výslovně označené, které tak nelze navzájem zaměňovat.
40. Žalovaný nesouhlasil ani s námitkou, že správní orgány nesprávně určily výši pokuty, když nesprávně posoudily jednání jako opakované spáchání přestupku. Podle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu mají orgány právo přihlížet k předchozím

spáchaným přestupkům, a to i v případě jejich spáchání před více než jedním rokem. V rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 6. 2020, č. j. 1 As 80/2020-36, v bodu 36, soud konstatoval, že byť judikatura dovodila možnost využití institutu zahlázení odsouzení v řízení o přestupcích, neznamená to, že nelze dřívější „zahlázení odsouzení“ nijak zohlednit. Lze tedy shrnout, že přestupky spáchané před více než třemi lety není důvod zcela ignorovat při posuzování osobnosti pachatele, možnosti jeho nápravy a obecně jeho vztahu k dodržování právních předpisů. Skutečnost, že správní orgán I. stupně v odůvodnění svého rozhodnutí jmenoval dva totožné a pravomocně dokončené přestupky odvolatele v roce 2022, kdy uložené sankce nepřiměly žalobkyni k tomu, aby neprovozovala na pozemních komunikacích vozidla bez ověření jejich technické způsobilosti postupem předepsaným zákonem, a shledal je tak za přítěžující okolnosti, byla plně v souladu s ustanovením § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky. Při rozhodování o výši uložené sankce správní orgán nejprve přihlédl k § 37 písm. a) písm. c) a písm. g) zákona o odpovědnosti za přestupky, tedy k povaze a závažnosti přestupku, k polehčujícím a přítěžujícím okolnostem a u právnické osoby k povaze její činnosti. K povaze a závažnosti přestupku uvedl, že žalobkyně porušila zájem společnosti na bezpečném provozu na pozemních komunikacích a na tom, aby byla provozována pouze vozidla ve správném technickém stavu pravidelně ověřovaném stanicemi technické kontroly a stanicemi měření emisí. Spolehlivě zjištěné a prokázané přestupky, které žalobkyně nijak nerozporovala, byly posouzeny a plně odůvodněny jako zaviněné jednání, které je za přestupek výslovně označeno v zákoně o podmínkách provozu vozidel. Dobu, po kterou trval stav provozování předmětných vozidel bez ověření jeho technické způsobilosti, více než 8 měsíců, více než 3 měsíce a téměř 2 měsíce, správní orgán hodnotil jako zvláště závažné jednání, zdůraznil, že u provozovaných vozidel bez ověření jejich technické způsobilosti mohou být nebezpečné závady, které bezprostředně ohrožují zdraví a majetek osob účastnících se provozu na pozemních komunikacích. Správní orgán dále posuzoval, zda v souladu s § 39 a § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky lze přihlídnout k polehčujícím nebo přítěžujícím okolnostem a za přítěžující okolnosti shledal a jmenoval dva totožné a pravomocně dokončené přestupky žalobkyně v roce 2022, kdy uložené sankce žalobkyni nepřiměly k tomu, aby neprovozovala na pozemních komunikacích vozidla bez ověření jejich technické způsobilosti postupem předepsaným zákonem, a po zvážení všech uvedených skutečností rozhodl o uložení pokuty při spodní hranici možného sankčního rozpětí. Žalovaný tak uloženou pokutu považoval za přiměřenou všem zjištěným okolnostem a odůvodněnou. Námitky žalovaný považoval za účelové a navrhl zamítnutí žaloby.

IV. Obsah správního spisu

41. Na základě předaných podkladů a důkazů o přestupcích zajištěných Policií ČR vydal správní orgán I. stupně příkaz ze dne 14. 4. 2023, č. j. MHMP 777434/2023/Kra, kterým rozhodl o vině žalobkyně ze spáchání přestupků podle § 83a odst. 2 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel, kterého se žalobkyně dopustila porušením § 38 odst. 1 písm. e) a § 39 téhož zákona, za použití § 40 odst. 1 písm. a) téhož zákona. Proti příkazu byl podán včasný odpor.
42. Po posouzení povahy věci a důkazní situace správní orgán I. stupně usoudil, že není nezbytné, aby se ve věci konalo ústní jednání, a proto v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu právního zástupce účastníka vyrozuměl o možnosti vyjádřit se k podkladům pro

rozhodnutí, zástupce se ke správnímu orgánu dostavil, do protokolu o vyjádření se k podkladům rozhodnutí ve věci uvedl, že k věci se vyjádří písemně, což neučinil.

43. Následně bylo vydáno prvostupňové rozhodnutí, proti kterému bylo podáno odvolání.
44. Žalovaný potvrdil prvostupňové rozhodnutí, k částečné změně výroku žalovaný uvedl, že šlo o písařskou chybu prvostupňového správního orgánu.
45. K námitce odvolatele, že správní orgán nesprávně dovodil, že odvolatel je provozovatelem vozidel, žalovaný vysvětlil, že odvolatel vychází zřejmě z již neplatné právní úpravy. Zákonem č. 239/2013 Sb., kterým se mění zákon o podmínkách provozu vozidel, byl s účinností od 1. 1. 2015 novelizován i § 2 odst. 16 zákona o podmínkách provozu vozidel, kde byl původně definován pojem provozovatele silničního vozidla, ale od výše uvedeného data je pojem provozovatele v § 2 odst. 15 definován následovně: „*Provozovatelem silničního vozidla je osoba, která je v registru silničních vozidel zapsána jako vlastník tohoto vozidla, není-li jako jeho provozovatel v registru silničních vozidel zapsána jiná osoba.*“ Odvolatel odkázal na čl. 3.2.2 svých všeobecných smluvních podmínek a uvedl, že nájemce zajišťuje v termínech stanovených právním předpisem provedení technických kontrol vozidla. Za tímto účelem se písemně v dostatečném předstihu alespoň 15 dní před požadovaným dnem zapůjčení, vyžádá od pronajímatele zapůjčení technického průkazu. Zároveň namítal, že změna provozovatele v registru silničních vozidel by byla administrativně i finančně nákladná a likvidační a nelze toto po odvolateli požadovat. Citací ze svých všeobecných smluvních podmínek odvolatel potvrdil faktické držení technických průkazů k vozidlům, věděl, kdo je evidovaným provozovatelem vozidel, a v případě potřeby si to mohl kdykoli ověřit náhledem do technického průkazu, který měl kdykoliv k dispozici. Stejným způsobem mohl rovněž ověřit i termíny technických kontrol vozidel. O těchto termínech věděl, neboť v odvolání uvedl, že nájemce vozidla na konec platnosti technické kontroly upozorňuje e-mailem. Odvolací správní orgán podotkl, že jiné společnosti poskytující stejné leasingové služby, v registru silničních vozidel uvádějí sebe jako vlastníka a nájemce vozidla jako provozovatele tohoto vozidla, a pro tyto společnosti to není ani administrativně ani finančně nákladné, díky takovému zápisu povinnosti spojené s provozováním vozidla tak skutečně plní jeho nájemce a uživatel. První námitka odvolatele tak jeví známky účelové obhajoby a na posouzení skutkové podstaty přestupku nemá žádný vliv.
46. Odvolatel z procesní opatrnosti připustil i možnost, že pokud by byl provozovatelem předmětných vozidel, v projednávaném případě nejsou naplněny podmínky, za kterých je právnická osoba pachatelem přestupku. Žalovaný zdůraznil, že není pochyb o tom, že odvolatel byl v rozhodné době v registru silničních vozidel evidovaný jako vlastník a provozovatel předmětných vozidel. Přestupek, ze kterého je odvolatel vinen, je výslovně uveden v ustanovení § 83a odst. 2 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel a správní trest pokuty byl uložen za to, že osoby odpovědné za řízení právnické osoby nezajistily splnění povinností právnické osobě tímto zákonem uložených. Liberačním důvodem nemůže být skutečnost, že v registru silničních vozidel evidovaný provozovatel vozidla toto vozidlo svěřil jiné osobě, která se zavázala, že při provozu vozidla bude dodržovat právní předpisy. Pokud se evidovaný provozovatel vozidla chystá toto vozidlo svěřit jiné osobě k užívání a nepřeje si být odpovědný za chování této osoby, má možnost provést zápis provozovatele nebo zápis jeho změny postupem uvedeným v ustanovení § 9 a § 10 téhož zákona. V opačném případě je pak odpovědnost odvolatele za provoz

vozidel, která jsou dále pronajímána klientům, rizikem vyplývajícím z takového rozhodnutí a to může generovat zvýšené náklady, ale nemůže být důvodem ke zproštění se odpovědnosti za přestupek. U právnických a fyzických podnikajících osob se míra zavinění neposuzuje, neboť mají objektivní odpovědnost za následek bez ohledu na zavinění. Odvolatel, který dlouhodobě podniká v oblasti automobilového obchodu, leasingového financování automobilů, servisu automobilů, a jako vlastník a provozovatel předmětných vozidel, by měl přinejmenším znát základní ustanovení zákonů a prováděcích předpisů spojených s provozováním vozidel a také, že platnost technické prohlídky každého vozidla si může osobně zkontrolovat náhledem do technického průkazu. V projednávané věci se tak jedná o porušení zákona přičitatelné právnické osobě, lhotejno, která konkrétní osoba v danou chvíli vozidlo řídila, protože se jedná o osobu tzv. použitou, jejíž jednání je přičitatelné právnické osobě.

47. Na třetí námitku ohledně porušení zásady „ne bis in idem“ žalovaný uvedl, že přestupkové jednání řidičů všech tří předmětných vozidel, kteří porušili ust. §125c odst. 1 písm. k) zákona o provozu na pozemních komunikacích, což bylo policejní hlídkou vyřešeno pokutou příkazem na místě, je za přestupek výslovně označeno právě tímto zákonem, zatímco přestupkové jednání provozovatele vozidla jakožto právnické osoby a podnikající fyzické osoby je definováno v ustanovení § 83a odst. 2 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel. Nejedná se tak o jeden skutek za který by byl odvolatel trestán dvakrát, nýbrž o dva rozdílné přestupky, v zákonech výslovně označené, které tak nelze navzájem zaměňovat. Přestupky řidičů předmětných vozidel, když řidiči (jako fyzické osoby) nesplnili nebo porušili povinnost stanovenou v hlavě II zákona o provozu na pozemních komunikacích, byly Policií ČR vyřešeny příkazem na místě uložením pokuty na místě zaplacené. Skutkovou podstatu přestupku jedné osoby nelze zaměňovat za skutkovou podstatu druhé osoby, a proto zásada „ne bis in idem“ porušena nebyla.
48. K poslední námitce, že správní orgán nesprávně posoudil jednání odvolatele jako opakované spáchání přestupku, odvolací správní orgán poukázal na judikaturu Nejvyššího správního soudu, podle které mají orgány právo přihlížet k předchozím spáchaným přestupkům, a to i v případě jejich spáchání před více než jedním rokem. Žalovaný odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 6. 2020, č. j. 1 As 80/2020-36, bod 36. Skutečnost, že správní orgán I. stupně v odůvodnění svého rozhodnutí jmenoval dva totožné a pravomocně dokončené přestupky odvolatele v roce 2022, kdy uložené sankce odvolatele nepřiměly k tomu, aby neprovozoval na pozemních komunikacích vozidla bez ověření jejich technické způsobilosti postupem předepsaným zákonem, a shledal je tak za přítěžující okolnosti, byla plně v souladu s ustanovením § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky.
49. Při rozhodování o výši uložené sankce správní orgán I. stupně nejprve přihlédl k § 37 písm. a), c), g) zákona o odpovědnosti za přestupky, tedy k povaze a závažnosti přestupku, k polehčujícím a přítěžujícím okolnostem a u právnické osoby k povaze její činnosti. K povaze a závažnosti přestupku uvedl, že odvolatel porušil zájem společnosti na bezpečném provozu na pozemních komunikacích a na tom, aby byla provozována pouze vozidla ve správném technickém stavu pravidelně ověřovaném stanicemi technické kontroly a stanicemi měření emisí. Spolehlivě zjištěné a prokázané přestupky, které odvolatel nijak nerozporoval, byly posouzeny a odůvodněny jako zaviněné jednání, které je za přestupek výslovně označeno v zákoně. S ohledem na dobu, po kterou trval stav provozování předmětných vozidel bez ověření technické způsobilosti,

správní orgán hodnotil jednání jako zvláště závažné, zdůraznil, že u provozovaných vozidel bez ověření jejich technické způsobilosti mohou být nebezpečné závady, které bezprostředně ohrožují zdraví a majetek osob účastnících se provozu na pozemních komunikacích. Správní orgán I. stupně dále posuzoval, zda v souladu s § 39 a § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky lze přihlídnout k polehčujícím nebo přitěžujícím okolnostem, za přitěžující okolnosti shledal a jmenoval dva totožné a pravomocně dokončené přestupky odvolatele v roce 2022, kdy uložené sankce odvolatele nepřiměly k tomu, aby neprovozoval na pozemních komunikacích vozidla bez ověření jejich technické způsobilosti postupem předepsaným zákonem, a po zvážení všech uvedených skutečností rozhodl, že uloží správní trest pokuty při spodní hranici možného sankčního rozpětí. Odvolací správní orgán tak uloženou pokutu považoval za přiměřenou všem zjištěným okolnostem a dostatečně odůvodněnou.

50. Odvolací správní orgán ke lhůtám pro provádění pravidelných technických prohlídek dále uvedl, že dle ustanovení § 40 odst. 6 zákona o podmínkách provozu vozidel je od 1. 4. 2019 do datových schránek provozovatelů silničních vozidel zasílána informační zpráva z registru silničních vozidel 60 dnů před skončením platnosti technické prohlídky vozidla. Protože odvolatel má zpřístupněnu datovou schránku a používá ji ke korespondenci, měl by ji využívat i pro svou interní činnost pro kontrolu platnosti technických prohlídek všech svých vozidel, když taková upozornění jsou zasílána s dostatečným časovým předstihem. Odvolatel podniká v oblasti automobilového obchodu, leasingového financování automobilů a servisu automobilů, má mít nastaveny vnitropodnikové kontrolní mechanismy pro svou činnost tak, aby nedocházelo k tomu, že budou provozována vozidla odporující zákonu.
51. K námitce, že udržování protiprávního stavu ze strany odvolatele bylo ukončeno krátce po zjištění přestupku (sedm až devět dnů), žalovaný uvedl, že svým jednáním odvolatel vyvolal protiprávní stav, který posléze udržoval; část jednání měla charakter nekonání, část opomenutí. Jeho konání spočívalo v tom, že umožnil, aby předmětným silničním vozidlům skončila platnost technické způsobilosti; jeho opomenutí naopak spočívalo v tom, že umožnil používání technicky nezpůsobilých silničních motorových vozidel třetími osobami. Tímto jednáním odvolatel vytvořil protiprávní stav, spočívající v umožnění užívání technicky nezpůsobilých silničních motorových vozidel, kdy porušil zákonem uloženou povinnost, uvedenou v § 38 odst. 1 písm. e) zákona o podmínkách provozu vozidel, čímž naplnil skutkovou podstatu přestupku dle § 83a odst. 2 písm. d) téhož zákona. Jednání odvolatele lze tedy charakterizovat jako trvajících přestupek spáchaný v jednočinném souběhu stejnorodém.
52. Za předmětný přestupek může být dle § 83a odst. 11 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel uložena pokuta až do výše 50 000 Kč, a vyměřená pokuta je tak zcela v zákonem daném rozpětí při spodní hranici sankčního rozpětí.

V. Hodnocení věci Městským soudem v Praze

53. Městský soud v Praze na základě podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí v rozsahu dotčeném žalobou, jakož i řízení, které jeho vydání předcházelo, a to v mezích žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 2 věta první zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „s. ř. s.“), a po provedeném řízení dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. S.

54. Podle § 38 odst. 1 písm. e) zákona o podmínkách provozu vozidel *provozovatel silničního vozidla nesmí provozovat na pozemních komunikacích vozidlo, jehož technická způsobilost nebyla ověřena pravidelnou technickou prohlídkou provedenou v členském státě, technickou prohlídkou provedenou pro účely zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel nebo technickou prohlídkou dovezeného silničního vozidla nebo u něhož od provedení poslední takové technické prohlídky uplynula lhůta podle § 40; to neplatí, jde-li o silniční vozidlo, u něhož dosud neuplynula lhůta k provedení první pravidelné technické prohlídky nebo které nepodléhá pravidelným technickým prohlídkám.*
55. Podle § 39 zákona o podmínkách provozu vozidel *provozovatel silničního vozidla je na svůj náklad povinen přistavit silniční vozidlo k pravidelné technické prohlídce ve lhůtě stanovené tímto zákonem.*
56. Podle § 40 odst. 1 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel *provozovatel silničního vozidla, které před zápisem do registru silničních vozidel nebylo registrováno v jiném státě, přistaví silniční vozidlo k pravidelné technické prohlídce ve lhůtě 4 let ode dne zápisu vozidla do registru silničních vozidel a poté pravidelně ve lhůtě 2 let ode dne provedení předchozí pravidelné technické prohlídky, jde-li o silniční vozidlo kategorie M1, N1 nebo O2 s výjimkou vozidla uvedeného v odstavci 2 písm. a).*
57. Podle § 83a odst. 2 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel *právnícká osoba nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 38 odst. 1 písm. e) provozuje na pozemních komunikacích vozidlo, jehož technická způsobilost nebyla ověřena způsobem uvedeným v § 38 odst. 1 písm. e).*
58. Podle § 83 odst. 11 písm. d) zákona o podmínkách provozu *za přestupek lze uložit pokutu do 50 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b) až i) nebo y), odstavce 2 písm. b) nebo d), odstavce 3 písm. a), b), i), m) nebo n), odstavce 4 písm. a) nebo i) nebo odstavce 5.*
59. Podle § 2 odst. 15 zákona o podmínkách provozu vozidel (ve znění od 1. 1. 2015) *provozovatelem silničního vozidla je osoba, která je v registru silničních vozidel zapsána jako vlastník tohoto vozidla, není-li jako jeho provozovatel v registru silničních vozidel zapsána jiná osoba.*
60. Podle § 20 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky *právnícká osoba je pachatelem, jestliže k naplnění znaku přestupku došlo jednáním fyzické osoby, která se za účelem posuzování odpovědnosti právnické osoby za přestupek považuje za osobu, jejíž jednání je přičitatelné právnické osobě a která porušila právní povinnost uloženou právnické osobě, a to při činnosti právnické osoby, v přímé souvislosti s činností právnické osoby nebo ku prospěchu právnické osoby nebo v jejím zájmu; za porušení právní povinnosti uložené právnické osobě se považuje též porušení právní povinnosti uložené organizační složce nebo jinému útvaru, který je součástí právnické osoby.*
61. Žalobkyně předně namítala, že není provozovatelem předmětných vozidel, neboť faktickými provozovateli a uživateli motorových vozidel jsou leasingoví nájemci na základě uzavřených smluv, k vozidlům nemá žalobkyně žádný přístup, není je oprávněna žádným způsobem užívat.
62. Tuto námitku soud neshledal důvodnou. Žalobkyně opomíjí znění ust. § 2 odst. 15 zákona o podmínkách provozu, podle kterého provozovatelem silničního vozidla je osoba, která je v registru silničních vozidel zapsána jako vlastník tohoto vozidla, není-li jako jeho provozovatel v registru silničních vozidel zapsána jiná osoba.

63. Podle důvodové zprávy k zákonu č. 239/2013 Sb., který zavedl novou definici provozovatele silničního vozidla, se provozovatel důsledně vymezuje jako osoba zapsaná jako provozovatel v registru silničních vozidel, a není-li taková osoba v registru zapsána, je provozovatelem vlastník. Pro určení provozovatele (na rozdíl od vlastníka) má tedy zápis do registru konstitutivní charakter.
64. Z tohoto ustanovení tedy vyplývá, že pojem „provozovatel“ má v zákoně o podmínkách provozu autonomní význam, odlišný od významu tohoto pojmu v jiných právních předpisech, a to zejména od pojetí v občanském zákoníku. Není tak rozhodující, kdo provozuje vozidlo jako své vlastní, nýbrž kdo je jako provozovatel vozidla evidován v informačním systému veřejné správy. Rozhodující je stav evidovaný, nikoli faktický.
65. Pokud tedy žalobkyně argumentuje judikaturou Nejvyššího soudu ČR, musí soud konstatovat, že tato judikatura na projednávanou věc vůbec nedopadá, jelikož se dotýká vymezení provozovatele zejména pro účely náhrady škody podle soukromého práva (kde je fakticita z důvodů vysvětlených v této judikatuře klíčová). Pojem provozovatele pro účely přestupků dle zákona o silničním provozu a zákona o podmínkách provozu je však zcela odlišný – rozhodující je nikoliv, kdo s vozidlem fakticky nakládá, ale kdo je jako provozovatel zapsán v příslušné evidenci. V projednávané věci přitom není sporu o tom, že je to právě žalobkyně, kdo byla zapsána v registru silničních vozidel. Při těchto závěrech nemůže obstát ani námitka, že u žalobkyně absentuje zvláštní vlastnost „být provozovatelem“ s ohledem na ust. § 12 zákona o odpovědnosti za přestupky.
66. Soud doplňuje, že správní orgány ve svých rozhodnutích žalobkyni opakovaně vysvětlily, nicméně žalobkyně svou argumentaci v žalobě v podstatě pouze zopakovala, aniž by na argumentaci správních orgánů jakkoliv reagovala.
67. Žalobkyně pouze rozvedla, že i kdyby byla provozovatelem, vozidla neprovozovala na pozemních komunikacích. Soud k tomuto uvádí, že skutkovou podstatu je nutno vyložit tak, že pojem provozovat zahrnuje i umožnění použití vozidla na pozemních komunikacích dalšími osobami, v opačném případě by bylo ustanovení vyprázdněno, protože leasingový nájemce by se bránil tím, že sice provozuje vozidlo na pozemních komunikacích, ale není provozovatel ve smyslu zákona o podmínkách provozu vozidel, proto ani on neodpovídá za stanovené povinnosti.
68. Žalobkyně dále v této souvislosti poukázala na zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, a definici provozu tam obsaženou. Podle § 2 odst. 4 tohoto zákona: *„Provozem vozidla se pro účely pojištění odpovědnosti rozumí jakékoli použití vozidla odpovídající jeho obvyklé funkci jako dopravního prostředku, a to bez ohledu na vlastnosti vozidla a bez ohledu na terén, ve kterém je vozidlo použito, a na to, zda vozidlo stojí nebo je v pohybu. Není-li zřejmé, v jaké funkci bylo vozidlo v době vzniku škodné události použito, má se za to, že bylo použito jako dopravní prostředek.“* K tomuto lze konstatovat, že tato definice provozu se použije pro účely pojištění odpovědnosti, na závěry přijaté soudem výše nemá žádný vliv.
69. Pokud žalobkyně poukazovala na ustálenou judikaturu Evropského soudního dvora, námitka je příliš obecná, aby ji soud mohl vypořádat, žalobkyně žádná konkrétní rozhodnutí nezmiňuje.

70. Žalobkyně dále namítala, že i kdyby byla provozovatelkou předmětných vozidel, nebylo by jí jednání řidičů přičitatelné. Alternativně rovněž poukazovala na existenci liberačních důvodů – tedy že nemohla porušení zákona zabránit a učinila potřebná opatření.
71. Pokud jde o otázku přičitatelnosti, soud zdůrazňuje, že skutková podstata předmětného přestupku spočívá v tom, že žalobkyně provozuje na pozemních komunikacích vozidlo, jehož technická způsobilost nebyla ověřena. Jelikož žalobkyně vozidlo nepochybně provozuje a zároveň není sporné, že technická způsobilost vozidla nebyla stanoveným způsobem ověřena, mívá se tato žalobní argumentace s projednávanou věcí. Skutečnost, že technická způsobilost vozidla nebyla stanoveným způsobem ověřena, je objektivní stav, ve kterém přičitatelnost nehraje žádnou roli (není podstatné, proč tomu tak bylo, ale že se tak stalo). Pokud pak jde o pojem provozování, je zřejmé, že to byla žalobkyně, kdo vozidlo pronajímá a umožňuje jeho faktické i právní užívání (což žalobkyně ani sama nepopírá). Pokud pak žalobkyně svou argumentací mínila poukázat na to, že jí nelze přičítat jednání řidiče (to, že řidič nezajistil kontrolu technické způsobilosti vozidla), pak tato otázka (kdo v této souvislosti reálně pochybil), nemá z pohledu naplnění znaků skutkové podstaty předmětného přestupku význam. Provozovatel odpovídá za to, že technická způsobilost vozidla bude řádně ověřena a je zcela lhostejné, jakým způsobem (a případně prostřednictvím jakých osob) své povinnosti dostojí.
72. Vyjádření žalovaného, že řidič je v projednávaném případě osobu použitou a jeho jednání je přičitatelné právnické osobě - žalobkyni, není správné (nebylo zjišťováno, zda řidiči naplňují podmínky osob dle ust. § 22 odst. 3 zákona o odpovědnosti za přestupky), nicméně tato formulační nepřesnost nepůsobí nezákonnost napadeného rozhodnutí, když podstatné je, že žalobkyně jako provozovatel nezajistila plnění svých zákonných povinností.
73. Podle ust. § 21 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky *právnická osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila.*
74. Podle komentáře k § 21 zákona o odpovědnosti za přestupky (Jemelka, L., Vetešník P. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020) vynaložení veškerého úsilí, které bylo možno požadovat, neznamená jakékoliv úsilí, které právnická osoba vynaloží, ale musí se ve vztahu ke každému konkrétně posuzovanému případu jednat o úsilí maximálně možné, které je právnická osoba objektivně schopna vynaložit (zákon používá kritérium „veškeré úsilí, které bylo možno požadovat“, a nikoliv např. „spravedlivě požadovat“, „požadovat s ohledem na poměry“ a podobně). Ke zproštění se objektivní odpovědností ovšem nedojde jen proto, že se pachatel jiného správního deliktu protiprávního jednání dopustil v dobré víře, ani odkazem na smluvní ujednání či odkazem na porušení povinnosti ze strany smluvního partnera. Ke zproštění se objektivní odpovědnosti nedojde také v případě, pokud právnická osoba neprokáže, že provedla technicky možná opatření způsobilá účinně zabránit porušování zákona, a proto nepostačí odkaz na to, že tato technicky možná opatření po ní nebylo možno spravedlivě požadovat, protože by jejich provádění nebylo ekonomické. Případné liberační důvody musí prokazovat obviněný ze správního deliktu, nikoli správní orgán, který pouze posuzuje jejich důvodnost. Důkazní břemeno ohledně prokázání toho, zda právnická osoba, které je vytýkáno spáchání přestupku, vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila, tak nese sama právnická osoba, a nikoliv správní orgán. Správní

orgán proto není povinen z vlastní iniciativy vyhledávat důvody, pro které by bylo možné shledat zánik odpovědnosti právnické osoby za přestupek. Liberační důvod mohou představovat například přírodní katastrofy, které nemohla odpovědná osoba ovlivnit. Naopak tímto důvodem nemohou být takové překážky splnění právní povinnosti, které je osoba povinna překonat nebo odstranit.

75. Podle dalšího komentáře k témuž ustanovení (§ 21 Zproštění odpovědnosti právnické osoby za přestupek. In: BOHADLO, David, Jan BROŽ, Stanislav KADEČKA, Petr PRŮCHA, Filip RIGEL a Vít ŠTASTNÝ. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Komentář. Systém ASPI. Wolters Kluwer) z judikatury Nejvyššího správního soudu lze uvést, že *„liberační důvody jsou určeny pro aplikaci pouze ve výjimečných případech, jelikož představují výjimku z principu objektivní odpovědnosti. Představují nástroj, jehož cílem je předejít aplikaci neúměrné tvrdosti zákona. Pokud tedy existují okolnosti, ve kterých je nutné posuzovat, zda právnická osoba vynaložila veškeré úsilí k zabránění porušení povinnosti, správní orgán se jimi musí skutečně zabývat a ne pouze konstatovat, že podmínky nebyly splněny. Osoba, která se chce dovolávat liberačního důvodu, musí ovšem prokázat, že provedla technicky možná opatření způsobila účinně zabránit porušení zákona. Nelze se spokojit s tvrzením, že vynaložila veškeré úsilí, aby ke správnímu deliktu nedošlo, či s poukazem na to, že technicky možná opatření po ní nebylo možné spravedlivě požadovat, protože by jejich provádění bylo neekonomické“* (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 9. 2014, č. j. 4 As 123/2014-33). Vynaložené úsilí k zabránění spáchání přestupku s sebou nese automaticky potřebná opatření a náklady, se kterými musí právnická osoba počítat při úvaze ohledně činnosti, kterou chce vyvíjet. Provedená opatření a jejich nákladnost budou zpravidla odvislé od povahy vykonávané činnosti, a to zejména vzhledem k nebezpečím a následkům, které může právnická osoba svou činností vyvolat či způsobit, a lze je tak v rámci ochrany před společensky škodlivým jednáním po právnické osobě spravedlivě požadovat. Nemůže se ovšem jednat o opatření, která by vzhledem k povaze činnosti právnické osoby vyžadovala zcela mimořádné úsilí či zcela mimořádně nákladné úsilí vymykající se z postupů racionálně se chovající právnické osoby, byť by bylo teoreticky uskutečnitelné, neboť v takovém případě by se již fakticky jednalo o absolutní objektivní odpovědnost právnické osoby. Vynaložení veškerého úsilí k zabránění přestupku musí prokázat právnická osoba. Po právnické osobě je tedy vyžadována procesní aktivita k prokázání existence liberačního důvodu, přičemž správní orgán posuzuje jeho důvodnost v intencích komentovaného ustanovení. Na právnické osobě tak spočívá faktické (materiální) důkazní břemeno, neboť je v jejím zájmu, aby v řízení vyšly najevo skutečnosti, které vedou k její liberaci. V řízení o přestupku postupuje správní orgán samozřejmě i tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu potřebném pro rozhodnutí o přestupku, nicméně procesní pasivita obviněného může vést k tomu, že nebudou vyvráceny usvědčující důkazy, které lze vyvrátit pouze na základě důkazů předložených obviněným (které zpravidla ani nikdo jiný než obviněný nabídnout nemůže).
76. Žalobkyně v podaném odporu k liberačním důvodům uvedla, že sjednala zavazující smluvní ujednání vůči nájemcům ve smlouvách o nájmu vozidel spočívající v povinnosti dodržovat při provozu a užívání vozidel právní předpisy. Žalobkyně svá tvrzení ničím neodložila. K podkladům pro vydání rozhodnutí se žalobkyně nevyjádřila, žádné důkazy nenavrhla. V odvolání pak uvedla, že objektivně učinila vše, co je po ní jako po podnikateli poskytující leasingové služby možné spravedlivě požadovat, aby splnila povinnosti dle zákona o podmínkách provozu vozidel. Po nájemcích nelze účinně

vymáhat dodržování platných právních předpisů při užívání a provozu vozidel jinak než hrozbou uhradit smluvní pokutu. Chtít po žalobkyni, aby v registru jako provozovatele vždy uváděla nájemce, je při počtu smluv, které žalobkyně uzavírá, nadměrně administrativně a finančně nákladné a likvidační a nelze to po ní spravedlivě požadovat. Odkázala na ustanovení čl. 3.2.2 smluvních podmínek, podle kterého nájemce zajišťuje v termínech stanovených právním předpisem provedení technické kontroly vozidla, včetně kontroly emise spalin, a hradí i veškeré náklady s tím spojené, pokud jejich výše nebyla již zakalkulována do splátek. Za tímto účelem si písemně v dostatečném předstihu, alespoň 15 dnů před požadovaným dnem zapůjčení, vyžádá u pronajímatele zapůjčení technického průkazu. Žalobkyně dále uvedla, že nájemce vozidla na konec platnosti technické kontroly upozorňuje svým e-mailem. Ani k podanému odvolání nebyly žádné důkazy předloženy.

77. Soud předně konstatuje, že žalobkyně v průběhu správního řízení jakkoli svá tvrzení o liberačních důvodech nedoložila a to přesto, že byla zastoupena advokátem. Správní orgány zároveň neměly povinnost prokazovat tvrzené liberační důvody. Správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí vysvětlil (strana 9), za jakých důvodů neshledal liberační důvody, žalovaný pak tyto závěry potvrdil.
78. Žalobkyně až k podané žalobce předložila smlouvy o nájmu vozidel, z jejichž podmínek dovozuje svou liberaci. Soud tyto listiny provedl k důkazu při jednání. Soud konstatuje, že ani po prokázání smluvních ujednání neshledal, že by mělo jít o liberační důvody. Tvrzení, že žalobkyně nájemce vozidla na konec platnosti technické kontroly upozorňuje svým e-mailem, zůstalo i nadále neprokázáno, nebylo ani natvrzeno, že to tak skutečně učinila i ve třech projednávaných případech.
79. Žalobkyně tedy ve smlouvách o nájmu vozidel sice stanovila, že provedení technické kontroly zajišťuje nájemce, jde však pouze o soukromoprávní ujednání mezi stranami, které nemá vliv na přestupkovou odpovědnost žalobkyně jako provozovatele vozidla. Soud dodává, že ve smlouvě si žalobkyně sjednala, že veškeré pokuty za propadlé technické kontroly je povinen platit žalobkyni nájemce. Také ujednání, že sám nájemce si má vyžádat u žalobkyně potřebné doklady, přičemž dle čl. 3.2.4 smlouvy o nájmu vozidla technický průkaz zůstává po celou dobu nájmu u pronajímatele, nenasvědčuje, že žalobkyně se mohla ze své odpovědnosti vyvinut, zároveň ani neprokázala, že by nájemce informovala o nutnosti přistavit vozidlo k technické kontrole, ani se nepokusila vozidlo k přistavení získat. Zároveň je zjevné, že k větší snaze k zajištění technické prohlídky nebyla motivována, když dle smluvních ujednání veškeré sankce je povinen hradit nájemce vozidla.
80. Za těchto okolností lze uzavřít, že jedinou prokázanou činností žalobkyně bylo sepsání smluvního ujednání, že technickou prohlídku mají zajistit nájemci, tito mají také hradit pokuty uložené žalobkyni za nesplnění povinnosti zajistit technickou kontrolu. Jakákoliv další aktivita prokázána nebyla. K tvrzení v replice, že administrativní změna spočívající v označení nájemce za provozovatele vozidla by pro žalobkyni znamenala značné administrativní a finanční náklady, není dostatečně konkrétní pro prokázání liberačního důvodu, neboť zvýšené náklady či zvýšená administrativní zátěž bez dalšího neznamenají, že tyto kroky nelze po žalobkyni požadovat. Tak by tomu bylo ve výjimečných případech, kdy by šlo o zcela mimořádné úsilí či zcela mimořádně nákladné úsilí vymykající se z postupů racionálně se chovající právnické osoby. V projednávaném případě tomu nic nenasvědčuje. Pokud bylo uváděno, že zajištění technické kontroly je

pro žalobkyni nereálné, s ohledem na skutečnost, že vlastní desetitisíce vozidel, toto zůstalo v rovině pouhého tvrzení. Zároveň ani tato okolnost sama o sobě není dle názoru soudu dostačující pro zproštění odpovědnosti, neboť při podnikání právnické osoby je racionálním krokem též kalkulovat s očekávatelnými náklady a potřebným personálním vybavením, které je nutné vynaložit na splnění povinností stanovených zákonem.

81. Soud nespatřuje rozpor v argumentaci žalovaného, když uvedl, že bylo možné provést „pouhý“ administrativní úkon přepsání osoby provozovatele vozidla, a zároveň argumentuje vysokou mírou závažnosti jednání žalobkyně. Vysoká závažnost jednání spočívá v důsledku, že po dobu vždy několika měsíců byla provozována vozidla bez platné technické kontroly. Zákon jednoznačně stanovil odpovědnou osobu za dodržení této povinnosti, aby odpadly problémy ohledně její identifikace.
82. Pokud žalobkyně poukazovala na změny ohledně rušení velkých technických průkazů, jde o právní úpravu účinnou k 1. 1. 2024 (novela provedená zákonem č. 432/2022 Sb.), k přestupkovému jednání došlo v roce 2022 a 2023. Při jednání soudu bylo objasněno, že tato argumentace byla vznesena v reakci na vyjádření žalovaného, když od 1. 1. 2024 už se v případě nově registrovaných vozidel nevydávají velké technické průkazy v papírové podobě. K tomuto lze konstatovat, že ani tato skutečnost nemá vliv na odpovědnost žalobkyně za projednávaná přestupková jednání.
83. Žalobkyně dále namítla porušení zásady ne bis in idem, jelikož za totožné skutky byli rovněž potrestáni řidiči předmětných vozidel. Tato námitka není důvodná. Žalobkyně se v podané žalobě soustředí na prvek idem, tedy na otázku, zda existuje totožnost skutku mezi jednáním, za které byla postižena ona, a jednáním, za které byli postiženi řidiči předmětných vozidel. Nicméně žalobkyně zcela pomíjí, že v projednávané věci nebyl vůbec naplněn prvek bis, tedy dvojí potrestání. Zásada ne bis in idem nebrání tomu, aby za jeden skutek bylo postiženo více osob (ostatně např. spolupachatelství je zcela standardním institutem trestního práva soudního i správního), ale brání tomu, aby byl jeden subjekt postižen za totožné jednání vícekrát. Taková situace však v projednávané věci vůbec nenastala. Žalobkyně byla postižena pouze jednou, a sice za přestupek dle zákona o podmínkách provozu. Za přestupek dle zákona o silničním provozu byly postiženy osoby odlišné – řidiči předmětných vozidel. Jelikož správní orgány žalobkyni postihly pouze jednou, k porušení zásady ne bis in idem nemohlo dojít.
84. Žalobkyně též namítala, že při uložení sankce bylo přihlédnuto k rozhodnutí ze dne 9. 11. 2022 ve správním řízení vedeným pod sp. zn. S-MHMP 1500789/2022, skutek spáchán dne 16. 8. 2022, s nabytím právní moci dne 19. 11. 2022, a k rozhodnutí ze dne 7. 12. 2022 ve správním řízení vedeným pod sp. zn. S-MHMP 1656530/2022, skutek spáchán dne 10. 9. 2022, s nabytím právní moci dne 16. 12. 2022, když tyto přestupky, ke kterým správní orgány přihlíží jako k přitěžujícím okolnostem, byly spáchány různými nájemci, kterým jsou na základě leasingové smlouvy poskytnuta vozidla k užívání. Žalobkyně fakticky nemůže vynaložit větší úsilí, aby přestupkům zabránila, je zcela zřejmé, že účel přísnějšího trestání v případě recidivy zde nemůže být naplněn.
85. Soud neshledal důvodnou ani tuto námitku. Argumentace žalobkyně totiž vychází z nesprávného předpokladu, že není dána její odpovědnost jako provozovatele za zmíněný přestupek. Při jednání soudu pak bylo potvrzeno, že citované příkazy shledaly vinnou právě žalobkyni, nikoliv řidiče, recidiva proto vyloučena z tohoto důvodu není.
86. Žalobkyně namítala, že nebyl reflektován princip analogie - institut zahlazení odsouzení.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. S.

87. Již stanovisko kolegia Nejvyššího soudu ze dne 4. 4. 1974, sp. zn. Tpjf 28/73, publ. pod č. 10/1974 Sb. rozh. tr. vyslovalo potřebu striktního odlišení spáchání činu a odsouzení za něj, Nejvyšší soud došel k závěru, že v některých ohledech je třeba přihlížet i ke skutkům, za něž byl obviněný odsouzen a toto odsouzení bylo již zahlazeno, typicky jde právě o zkoumání osobnosti obviněného. Dále judikoval Nejvyšší soud potřebu striktního rozlišování mezi spácháním trestného činu a odsouzením za něj ve vztahu ke kvalifikačnímu znaku „opětovně“, když opětovné spáchání bylo shledáno i stran trestného činu, za něž byl obviněný odsouzen, přestože toto odsouzení již bylo zahlazeno (usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. 2. 2011, sp. zn.: 6 Tdo 84/2011, publ. pod č. 58/2011 Sb. rozh. tr.). Z dalších záznamů žalobkyně dovedl žalovaný sklony žalobkyně k porušování pravidel. Též podle rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 3. 5. 2013, č. j. 60 A 1/2013-49, správním orgánům nic nebrání v tom, aby ke skutečnosti, že žalobce v minulosti spáchal obdobné či další přestupky, za něž mu byly pravomocně uloženy v přestupkovém řízení sankce, přihlídl při hodnocení osoby žalobce a z takových okolností vyvodily příslušné závěry, pokud jde o sklony porušovat pravidla, případně jakým způsobem.
88. Žalobkyně byla již za totožný přestupek ze dne 16. 8. 2022 a ze dne 10. 9. 2022 uznána vinnou ve správním řízení vedeným pod sp. zn. S-MHMP 1500789/2022, s nabytím právní moci dne 19. 11. 2022, a pod sp. zn. SMHMP 1656530/2022, s nabytím právní moci dne 16. 12. 2022, ani sankce ve výši 5 000 Kč a následně 5 000 Kč žalobkyni nepřiměla k tomu, aby neprovozovala na pozemních komunikacích vozidla bez ověřené technické způsobilosti, správní orgány mohly tyto okolnosti zohlednit.
89. Žalobkyně spороvala vyjádření, že pokuta byla uložena při spodní hranici, neboť spodní hranice není u tohoto přestupku stanovena, a pokuta tedy nemusí být vůbec uložena.
90. Soud ani tuto námitku neshledal důvodnou, pokud bylo možné rozpětí základní zákonné sazby 0 až 50 000 Kč, pak je částka 14 000 Kč skutečně zhruba v $\frac{1}{4}$. S ohledem na vícečinný souběh (stejnorodý) mohl správní orgán ve smyslu § 41 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky navýšit horní hranici sazby až na 75 000 Kč. Správní orgány v této souvislosti správně zohlednily ve prospěch žalobkyně skutečnost, že na vozidlech nebyly policií zjištěny závady ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, v neprospěch přihlídl též k době mezi skončením platnosti technické kontroly a datem fyzické kontroly (9 měsíců, 3 měsíce a 2 měsíce). Nelze přehlédnout ani skutečnost, že je trestáno více jednotlivých skutků, výši pokuty lze považovat za přiměřenou a přesvědčivě odůvodněnou. Správné je i konstatování, že dříve uložené sankce žalobkyni nepřiměly k tomu, aby neprovozovala na pozemních komunikacích vozidla bez ověření jejich technické způsobilosti, tvrzení žalobkyně, že objektivně více nemohla pro dodržení svých povinností učinit, nelze přisvědčit.
91. Soud dodává, že k obdobným právním závěrům za obdobné skutkové situace dospěl i Krajský soud v Praze, který zamítl žalobu žalobkyně proti rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 16. 8. 2023, č. j. 092636/2023/KUSK, a rozhodnutí ze dne 23. 8. 2023, č. j. 099349/2023/KUSK (rozsudek ze dne 21. 12. 2023, č. j. 56 A 14/2023-44). Kasační stížnost proti tomuto rozsudku byla usnesením ze dne 8. 8. 2024, č. j. 6 As 4/2024-7, odmítnuta Nejvyšším správním soudem pro nepřijatelnost, Nejvyšší správní soud dospěl v rozhodujících otázkách ke stejným právním závěrům. Soud dal při jednání žalobkyni možnost se k závěrům Nejvyššího správního soudu vyjádřit, bylo však toliko odkázáno na argumentaci uplatněnou v žalobě.

92. Městský soud v Praze tedy uzavírá, že žalobkyně se svými námitkami neuspěla, v řízení o žalobě nevyšly najevo žádné vady, k nimž je nutno přihlížet z úřední povinnosti, soud proto dle § 78 odst. 7 s. ř. s. žalobu zamítl jako nedůvodnou.
93. O náhradě nákladů řízení jeho účastníků soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobkyně ve věci neměla úspěch, proto jí náhrada nákladů řízení nenáleží, a žalovanému žádné náklady řízení nad rámec úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) 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 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, 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.

Praha 5. září 2024

JUDr. Lenka Loudová v. r.

samosoudkyně