



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Radana Malíka a soudkyň JUDr. Barbary Pořízkové a Mgr. Daniely Zemanové v právní věci žalobce: **Jiří Tošovský**, s místem podnikání Polní 135, Katusice, zastoupený JUDr. Jiřím Cehákem, advokátem se sídlem Gen. Svobody 788, Nový Bor, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 12, Praha 1, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 16. 10. 2006, č. j. 63/2005-110-SDNA/12, o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 10. 9. 2009, č. j. 7 Ca 143/2009 – 42,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á**.
- II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Včas podanou kasační stížností se žalobce (dále jen „stěžovatel“) domáhá zrušení rozsudku Městského soudu v Praze (dále jen „městský soud“) ze dne 10. 9. 2009, č. j. 7 Ca 143/2009 – 42, kterým byla zamítnuta jeho žaloba proti rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 16. 10. 2006, č. j. 63/2005-110-SDNA/12. Tímto rozhodnutím bylo rozhodnuto o stěžovatelově odvolání proti rozhodnutí Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství (dále též „správní orgán“), ze dne 3. 10. 2005, č. j. 29065/04/Co/DS/05, které bylo změněno tak, že stěžovateli se podle ustanovení § 35 odst. 2 písm. b) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), ukládá pokuta ve výši 6.500,- Kč. Současně bylo tímto rozhodnutím Ministerstva dopravy (dále též „odvolací orgán“) zastaveno řízení ve věci porušení čl. 13 a 15 nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. 12. 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě.

Městský soud v odůvodnění napadeného rozsudku uvedl, že podle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě je tuzemský dopravce povinen ve vnitrostátní dopravě zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku stanovené mezinárodní úmluvou, kterou je Česká republika vázána a která byla zveřejněna ve Sbírce zákonů nebo Sbírce mezinárodních smluv, pokud pro určité kategorie vozidel nestanoví prováděcí předpis doby odlišné. Podle ustanovení § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy při porušení tohoto zákona uloží pokutu až do výše 500 000 Kč dopravci, který nezajistí dodržování stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku při práci řidičů. Podle ustanovení § 36 odst. 2 zákona o silniční dopravě při stanovení výše pokuty a kauce se přihlíží k závažnosti, významu a době trvání protiprávního jednání a k rozsahu způsobené škody. Námitku směřující do výše pokuty posoudil dle jejího obsahu jako námitku napadající míru odpovědnosti za spáchaný delikt, stěžovatel nijak nespécifikoval v čem a proč spatřuje nesprávnost výše uložené pokuty, zejména brojil proti posouzení této odpovědnosti jako odpovědnosti objektivní. Městský soud konstatoval, že zákon o silniční dopravě stanovuje kritéria pro určení výše pokuty, přičemž snaha či úsilí dopravce o minimalizaci porušování pravidel o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku při práci řidičů mezi ně nepatří. Městský soud vycházel při svých úvahách z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 1. 2008, č. j. 9 As 36/2007 – 59 (všechna zde uvedená rozhodnutí Nejvyššího správního soudu jsou dostupná na www.nssoud.cz), dle kterého stojí odpovědnost podle zákona o silničním provozu beze všech pochybností na principu objektivní odpovědnosti, přičemž k možnosti liberace tento předpis mlčí. Městský soud dále uvedl, že ve vztahu k posuzování odpovědnosti žalobce jako dopravce je bezpředmětné posuzování odpovědnosti řidiče za přestupek, neboť i kdyby byla odpovědnost řidiče za přestupek shledána, nic by to neměnilo na skutečnosti, že zákon o silniční dopravě ukládá v § 3 odst. 1 písm. b) povinnost dopravci a v ustanovení § 35 odst. 2 písm. b) pak stanoví sankci za porušení této povinnosti. Za delikt odpovídá dopravce sám, bez ohledu na to, zda jiný subjekt nese odpovědnost za své protiprávní jednání. Z uvedených důvodů městský soud podanou žalobu podle ustanovení § 78 odst. 7 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), zamítl.

Námitky uplatněné v kasační stížnosti stěžovatel nepodřadil pod žádný ze zákonných důvodů uvedených v ustanovení § 103 odst. 1 s. ř. s., z obsahu kasační stížnosti je však zřejmé, že uplatňuje námitku podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s. – nesprávné posouzení právní otázky soudem v předcházejícím řízení. Uvádí, že městský soud přijal za svou aplikaci příslušných ustanovení zákona o silniční dopravě žalovaným, zejména interpretaci pojmu zajistit, k čemuž se blíže vyjadřoval právní zástupce stěžovatele v odvolání proti správnímu rozhodnutí a v žalobě. Stěžovatel je dále přesvědčen, že soud nevzal dostatečně v úvahu uvedené souvislosti případu, rozhodl ryze formálně, a to i přesto, že mu musí být zřejmé, že stěžovatel nemá další možnosti, aby řidiči zabránil v případném porušení předpisů, než ty, které stěžovatel použil. Mimo to je stěžovateli z jeho praxe známo, že v obdobných případech v SRN je postupováno tak, že je dopravci dána možnost se vyvinít, což je pro tento případ, vzhledem k doloženým skutečnostem, aktuální a v tomto smyslu existuje několik rozhodnutí a výkladů. Stěžovatel má proto za to, že by měla být odpovědnost dopravce posuzována jako objektivní, nikoliv však absolutní bez možnosti vyvinění, protože vynaložil veškeré úsilí, aby k porušování povinností ze strany zaměstnanců nedocházelo. V doplnění

kasační stížnosti stěžovatel dále uvedl, že dalším předpisem, který se dotýká problematiky sankcionování za překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení bezpečnostní přestávky v řízení vozidla, je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změně některých předpisů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“), který ve své příloze mimo jiné stanoví, že řidiči, který se výše uvedeného provinění dopustil, bude uložena sankce ve výši odejmutí 4 bodů. Z toho stěžovatel dovozuje, že nelze postihovat dopravce, zvláště když je patrné, že učinil veškerá opatření k tomu, aby zajistil dodržování této povinnosti svými řidiči jako zaměstnanci. Pojem „zajistit“ vykládá jako souhrn opatření a stanovení kontrolních mechanismů, které stěžovatel provádí. Má za to, že jsou tímto způsobem vyčerpány možnosti, kterými má stěžovatel možnost ovlivnit dodržování předpisů svými zaměstnanci, a proto je přesvědčen, že je jeho jednáním zcela naplněn pojem „zajistit“ dle zákona o silniční dopravě.

Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 1. 2008, č. j. 9 As 36/2007 – 59, a jeho závěry týkající se objektivní odpovědnosti v oblasti dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku. Uvádí, že touto problematikou se zabýval i Ústavní soud, který ve svém usnesení ze dne 28. 4. 2008, sp. zn. III. ÚS 944/08, odmítl ústavní stížnost stěžovatele proti výše specifikovanému rozhodnutí Nejvyššího správního soudu jako zjevně neopodstatněnou. Dále pak uvedl, že tvrzení uplatněné v kasační stížnosti, že obdobné otázky řeší orgány v SRN odlišně, nepodložil stěžovatel žádnými důkazy, a i pokud by tomu tak bylo, pak je odlišné rozhodování zahraničních orgánů odůvodněno odlišnou právní úpravou. K argumentaci stěžovatele týkající se sankce odejmutí 4 bodů řidiči podle zákona o provozu na pozemních komunikacích žalovaný uvádí, že tento zákon problematiku dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku neřeší. Samotná povinnost dané doby režimu práce řidičů není v zákoně o provozu na pozemních komunikacích řešena. Pro řidiče je přestupek pro oblast nedodržení dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku řešen v zákoně č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Naproti tomu úprava v zákoně o silniční dopravě řeší odpovědnost dopravce, kdy je třeba vycházet z toho, že každý subjekt, jak dopravce, tak řidič, nese své povinnosti, což neznamená, že se tím zbavuje odpovědnosti druhý subjekt. Pokud by tomu tak bylo, musel by být tento liberační důvod v zákoně o silniční dopravě uveden. Současně žalovaný zdůraznil, že zákon o silniční dopravě neposkytuje správním orgánům možnost přihlédnout ke snaze dopravce řidiče v dané oblasti proškolit, poučit či kontrolovat, přičemž podle ustanovení § 35 odst. 2 zákona o silniční dopravě je dopravní úřad při zjištěném porušení povinností povinen sankci uložit.

Nejvyšší správní soud nejprve posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a konstatoval, že kasační stížnost je podána včas, jde o rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnosti přípustná a stěžovatel je řádně zastoupen advokátem (§ 105 odst. 2 s. ř. s.). Poté přezkoumal napadený rozsudek městského soudu v rozsahu uplatněných námitek v kasační stížnosti (§ 109 odst. 2 a 3 s. ř. s.) a současně zkoumal, zda napadené rozhodnutí netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 2 a 3 s. ř. s.), a dospěl k závěru, že podaná kasační stížnost není důvodná.

Ze soudního a správního spisu Nejvyšší správní soud ověřil, že dne 10. 9. 2004, v 11:50 hodin, proběhla na silnici I/33 u obce Česká Skalice kontrola státního odborného

dozoru při silniční dopravě, prováděná Krajským úřadem Královéhradeckého kraje, odborem dopravy a silničního hospodářství, ve spolupráci s Policií ČR a Celním úřadem ČR. Při kontrole vozidla MB Atego r. z. MBA 50 25 dopravce Jiřího Tošovského bylo zjištěno, že řidič vozidla, J. Š., nedodržel denní dobu odpočinku, překročil ve dnech 5. – 6. 9. 2004 denní dobu řízení a použil záznamový list na dobu delší, než pro kterou je určen. Z doloženého záznamového listu z tachografu je např. zřejmé, že řidič měl pro den 5.-6.9. 2004 nejdelší denní odpočinek 3.15 hod, přičemž čl. 8 Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě (dále jen „Nařízení“) stanovuje denní minimální dobu odpočinku na 11 po sobě následujících hodin.

Dne 7. 12. 2004 bylo se stěžovatelem zahájeno správní řízení ve věci výše uvedených porušení právních předpisů, kdy rozhodnutím správního orgánu, č. j. 29065/04/Co/DS, ze dne 11. 1. 2005 byla stěžovateli za porušení ustanovení čl. 8 a čl. 6 Nařízení a čl. 13 a čl. 15 Nařízení Rady (EHS) 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a § 3 zákona o silniční dopravě uložena pokuta ve výši 7 000 Kč. Na základě odvolání stěžovatele bylo toto rozhodnutí odvolacím orgánem zrušeno a vráceno správnímu orgánu I. stupně k novému rozhodnutí, neboť za porušení povinnosti stanovené čl. 15 bodem 2 Nařízení Rady č. 3821/85 je odpovědný pouze řidič vozidla a nikoliv jeho provozovatel. Protože však byla za tento správní delikt uložena pokuta dopravci, bylo nutné napadené rozhodnutí zrušit a věc vrátit správnímu orgánu k novému rozhodnutí. Správní orgán tak následně rozhodnutím č. j. 29065/04/Co/DS ze dne 5. 5. 2005 snížil stěžovateli uloženou pokutu na 6 500 Kč, a to za porušení ustanovení čl. 8 a čl. 6 Nařízení a § 3 zákona o silniční dopravě. Proti tomuto rozhodnutí správního orgánu se stěžovatel opět odvolal. Odvolací orgán následně vydal dne 16. 8. 2005 rozhodnutí, č. j. 63/2005-110-SDNA/10, ve kterém konstatoval, že napadené rozhodnutí správního orgánu vykazuje vady výroku rozhodnutí, kdy v něm není uveden výrok o zastavení řízení s řidičem J. Š. a chybí bližší specifikace části § 3 zákona o silniční dopravě, jenž byl porušen, a proto nebylo ve věci rozhodnuto v celém rozsahu. Z uvedeného důvodu rozhodnutí správního orgánu opět zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení. Správní orgán následně vydal dne 3. 10. 2005 třetí rozhodnutí v této věci, kterým stěžovateli uložil pokutu ve výši 6 500 Kč za porušení čl. 8 a čl. 6 Nařízení a za porušení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě. Také proti tomuto rozhodnutí správního orgánu se stěžovatel v zákonné lhůtě odvolal. Odvolací orgán posoudil odvolací důvody stěžovatele, avšak nepřisvědčil jim. Změnil dikci výroku napadeného rozhodnutí správního orgánu tak, aby nevzbuzoval pochyby a poskytl účastníku řízení právní jistotu, že v části řízení týkající se odpovědnosti řidiče bylo řízení zastaveno. Přitom zachoval výši pokuty uloženou správním orgánem. Posuzování zákonnosti posledně uvedeného rozhodnutí odvolacího orgánu je předmětem tohoto soudního řízení.

Podle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě ve znění platném pro posuzované období, tj. ke dni 5. 9. 2004, je tuzemský dopravce ve vnitrostátní dopravě povinen zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku stanovená mezinárodní úmluvou, kterou je Česká republika vázána a která byla zveřejněna ve Sbírce zákonů nebo ve Sbírce mezinárodních smluv, pokud pro určité kategorie vozidel nestanoví prováděcí předpis doby odlišné. Mezinárodní smlouvou, na kterou zákonné ustanovení odkazuje, jsou míněny čl. 6 – 11 vyhlášky č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen „AETR“), ve znění pozdějších předpisů. Stejnou

úpravu dob řízení, dob bezpečnostních přestávek a dob odpočinku obsahuje i Nařízení, které je možné jako přímo použitelný předpis Evropských společenství na danou věc aplikovat. Nařízení bylo v českém překladu publikováno dne 1. 9. 2004 ve Zvláštním vydání Úředního věstníku EU, L 370, kap. 5, sv. 1, s. 319 – 325, ke dni spáchání deliktu proto bylo již přímo aplikovatelné.

Čl. 6 „AETR“ stejně jako Nařízení v čl. 6 stanoví celkovou dobu řízení pro řidiče tak, že tato doba nesmí přesáhnout 9 hodin, s tím, že 2 x za týden může být prodloužena na 10 hodin. Čl. 8 „AETR“ i Nařízení pak upravuje dobu odpočinku řidičů, a to tak, že v průběhu každých 24 hodin musí mít řidič odpočinek nejméně 11 za sebou následujících hodin, který smí být zkrácen na nejméně 9 hodin (taktéž za sebou následujících) nejvýše 3 x týdně za podmínky, že bude náhradou poskytnuta odpovídající doba odpočinku před koncem následujícího týdne. Ve dnech, v nichž odpočinek není takto zkrácen, smí být čerpán ve dvou nebo třech oddělených částech během 24 hodin, přičemž jedna z těchto částí musí trvat nejméně 8 za sebou následujících hodin. V takovém případě (tedy při čerpání po částech) se minimální trvání doby odpočinku musí prodloužit na 12 hodin.

Ze znění § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě je zřejmé, že odpovědnost za nesplnění povinností vyplývajících z mezinárodní úmluvy ohledně režimu řízení, přestávek a odpočinku řidičů je v zákoně o silniční dopravě konstruována na principu objektivní odpovědnosti dopravce, tj. bez ohledu na jeho zavinění. Ustanovení § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě stanoví, že příslušný dopravní úřad či Ministerstvo dopravy uloží dopravci, který nezajistí dodržování stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku při práci řidičů, pokutu až do výše 500 000 Kč. Z dikce zákona je zřejmé, že odpovědnost za porušení tohoto zákonného ustanovení dopadá výhradně na dopravce a nikoliv řidiče. Stěžovatel je dopravcem, který je zaměstnavatelem řidiče J. Š., proto je v souladu se zákonnou úpravou osobou odpovědnou za spáchaný delikt stěžovatel.

Klíčovou otázkou, tedy výkladem pojmu „zajistit“ v souvislosti se zněním výše citovaného ustanovení zákona o silniční dopravě, se již ve skutkové i právně obdobné věci podrobně zabýval Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí ze dne 24. 1. 2008, č. j. 9 As 36/2007 – 59. Závěry zde uvedené aproboval také Ústavní soud, který v usnesení ze dne 28. 4. 2008, sp. zn. III. ÚS 944/08 (veškerá zde citovaná rozhodnutí Ústavního soudu jsou dostupná na <http://nalus.usoud.cz>) konstatoval, že Nejvyšší správní soud „v odůvodnění svého rozsudku přiléhavým způsobem mj. vyložil v napadeném rozhodnutí aplikovaná ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) a § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě (ve znění platném v posuzovaném období), zabývající se odpovědností dopravce za dodržování příslušných ustanovení týkajících se doby řízení, jakož i znění čl. 6 a 8 Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě - "AETR", stanovící dobu řízení a odpočinku pro řidiče (vyhláška č. 108/1976 Sb., ve znění pozdějších předpisů).“ V podrobnostech lze odkázat na uvedené rozhodnutí, které je stěžovateli známo, neboť byl stěžovatelem i v tehdy projednávané věci.

V oblasti veřejného práva je, na rozdíl od oblasti práva soukromého, odpovědnost právnických a podnikajících fyzických osob koncipována převážně na principu objektivní odpovědnosti, ve většině případů tedy zákon pro vznik odpovědnosti nevyžaduje zavinění subjektu. Ke vzniku odpovědnosti za správní delikt tedy postačuje, jsou-li naplněny znaky

deliktu stanovené zákonem bez ohledu na to, zda lze v daném případě přičíst odpovědnému subjektu jednu z forem zavinění, či nikoliv. Při posuzování správních deliktů koncipovaných na principu objektivní odpovědnosti je proto klíčové zodpovězení otázky, zda lze v těchto případech připustit uplatnění liberačních důvodů, na základě kterých by se odpovědný subjekt zprostil své odpovědnosti za posuzovaný delikt. Stěžovatel v kasační stížnosti namítá, že vynaložil veškeré možné úsilí, aby k porušení předmětných povinností ze strany jeho zaměstnanců nedocházelo, a proto by neměl být za porušení uvedených povinností jeho zaměstnanci sankcionován, neboť tím, že vynaložil veškeré úsilí, aby k porušování uvedených povinností ze strany řidičů nedocházelo, svoji povinnost „zajistil“.

Okolnosti vylučující protiprávnost či umožňující liberaci u výše specifikovaného jednání nejsou, na rozdíl od právní úpravy přestupků či trestných činů, v zákoně o silniční dopravě uvedeny. Je třeba si uvědomit, že smyslem této úpravy je ochrana důležitého veřejného zájmu – bezpečnosti silničního provozu; zákonodárce touto úpravou ustanovil jako odpovědnou osobu právě dopravce a nikoliv samotného řidiče, a to za účelem zajištění efektivního fungování právní normy, potažmo ochrany zájmu na bezpečnosti silničního provozu. Jedině touto úpravou odpovědnosti je totiž možné eliminovat situace, kdy dopravce sice formálně zajistí dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku, fakticky ale svým zaměstnancům plnění takového režimu práce neumožní. Jak již uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 24. 1. 2008, č. j. 9 As 36/2007 – 59, *„pokud by totiž zákonodárce chtěl, aby předmětné ustanovení vedlo k postižení pouze těch situací, kdy dopravce nezajistí podmínky pro dodržování stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, např. tím, že své zaměstnance odpovídajícím způsobem neproškolí, jistě by to dokázal legislativně vyjádřit; např. tak, jako tomu bylo v případě zákona o silniční dopravě ve znění účinném do 30. 6. 2000, podle něhož byl dopravce povinen zajistit dodržování doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku stanovených zvláštními předpisy [viz § 3 odst. 1 písm. b) citovaného zákona] při organizaci práce řidičů. Od 1. 7. 2000 však došlo ke změně této skutkové podstaty, kdy povinnost dopravce „zajistit“ se již nedotýká organizace práce řidičů, ale faktického dodržení zákonem stanovených podmínek. Dílce posuzovaného ustanovení nedává odpovědnému subjektu prostor k tomu, aby prokazováním svého preventivního jednání popřel, že k naplnění skutkové podstaty deliktu došlo, bylo-li nedodržení doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidičů spolehlivě prokázáno. Objektivní stránkou správního deliktu je tedy v tomto případě reálné nezajištění žádoucího stavu, tj. nejen opomenutí jednání zacíleného na dosažení dodržování mezinárodního předpisu v praxi, ale i nedostatečně efektivní jednání dopravce ve vztahu k řidiči, které má za následek vznik protiprávního stavu. Dopravce provozuje činnost, při níž k dosažení svých zisků najímá nebo zaměstnává jiné osoby, které jsou vůči němu v nerovném postavení, neboť se musí řídit jeho pokyny. Základním předpokladem pro uložení sankce tak bude zejména skutečnost, že protiprávní stav nebo obrožení zákonem chráněného zájmu nastalo při činnosti těchto osob jejich jednáním nebo opomenutím, a toto jednání či opomenutí je přičitatelné dopravci. Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že spolehlivé zjištění nedodržování dob řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku řidičů daných mezinárodní úmluvou zakládá naplnění skutkové podstaty správního deliktu ve smyslu § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě.“*

Naplnění pojmu „zajistit“ je splněno proto pouze tehdy, nedojde-li k porušení zákona, přičemž zákon ani jeho výklad nedává žádnou možnost, jak se této odpovědnosti zprostit. Proto Nejvyšší správní soud uzavírá, že k porušení povinností ze strany stěžovatele došlo, neboť nezajistil, aby řidič J. Š. dodržel dobu řízení, dobu bezpečnostních přestávek v práci a doby odpočinku tak, jak mu ukládá ustanovení § 3

odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě. Stěžovateli nic nebrání vyřešit otázku případného porušení pokynů stěžovatele jako zaměstnavatele řidičem jako zaměstnancem, z nichž stěžovatel odvozuje svoji možnost zprostit se odpovědnosti, resp. splnění své povinnosti stanovené zákonem o silniční dopravě, v rámci pracovněprávních vztahů.

Nejvyšší správní soud tak nesdílí názor stěžovatele, že městský soud nevzal dostatečně v úvahu souvislosti případu a rozhodl ryze formálně. Městský soud rozhodl v souladu s aktuální judikaturou a řádně se vypořádal s námitkami uplatněnými stěžovatelem v žalobě.

K tvrzení stěžovatele, že je mu z jeho praxe známo, že v obdobných případech v SRN je dána dopravci možnost se vyvinut, kasační soud uvádí, že ukládání sankce je v pravomoci každého členského státu a je také plně v jeho diskreci, jaký typ odpovědnosti bude uplatňovat, zda půjde o objektivní odpovědnost s možností liberace či odpovědnost absolutní.

Podrobně byla navíc tato problematika rozebrána v již několikrát citovaném rozhodnutí 9. senátu zdejšího soudu. V tomto rozhodnutí kasační soud připustil, že úprava posuzované problematiky a zejména aplikace příslušných předpisů je a byla v členských státech Evropské Unie skutečně rozdílná. S ohledem na to, že některá ustanovení nařízení č. 3820/85, týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku pro řidiče v oblasti vnitrostátní i mezinárodní silniční dopravy, byla formulována příliš obecně, byly zaznamenány potíže při jednotném výkladu, uplatňování, prosazování a monitorování předmětných ustanovení v rámci Společenství a s ohledem na to, že cíle, které nařízení sleduje, nemají být znevažovány, bylo přijato nové Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Celex 32006R0561), platné od 11. 4. 2007.

V této nové úpravě je objektivní odpovědnost dopravce bez možnosti liberace stanovena jako hlavní princip (čl. 10 nařízení). Důvodová zpráva v bodě 36 jasně dává najevo cíl této úpravy (zamezit vydírání a tlakům na řidiče ze strany dopravců) a v bodě 37 konstatuje, že čl. 10 odst. 2 nařízení [„Article 10(2) places a direct onus on the employer to ensure compliance“] má za cíl zavést objektivní odpovědnost dopravce za porušení nařízení. Jakkoliv v původním návrhu nařízení vypracovaném Komisí v roce 2001 [dokument COM(2001)0573] obsahoval čl. 10 dva liberační důvody: a) pokud řidič jednal v rozporu s příkazy dopravce; nebo b) pokud dopravce nemohl vědět, že řidič pracuje i pro jiné dopravce, a z tohoto důvodu neměl k dispozici přesné údaje o najetých hodinách pro jiné dopravce, v rámci přepracování tohoto návrhu změnám neunikl ani čl. 10 upravující odpovědnost dopravce, z jehož konečného znění oba původně obecně navrhované liberační důvody vypadly. Nová úprava tak ještě více zdůraznila objektivní odpovědnost dopravce, neboť jakékoliv liberační důvody se staly fakultativními a jejich případné zakotvení bylo ponecháno na příslušných členských státech.

K další námitce stěžovatele, že k sankcionování překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení bezpečnostní přestávky v řízení vozidla dochází na základě zákona o provozu na pozemních komunikacích, dle jehož přílohy č. 1 bude řidiči, který se výše specifikovaného provinění dopustil, uložena sankce ve výši 4 bodů, kasační soud uvádí, že ke změně právní úpravy zavedením tzv. bodového systému k 1. 7. 2006 došlo pouze

ve vztahu k osobám řidičů motorových vozidel, jimž jsou body ukládány. Ve vztahu k míře odpovědnosti dopravce podle § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě nedošlo oproti právní úpravě před 1. 7. 2006 zavedením bodového systému k žádné změně, proto nemůže mít tato skutečnost vliv na odpovědnost stěžovatele.

V posuzované věci je nutné striktně rozlišit odpovědnost řidiče motorového vozidla z titulu držby řidičského oprávnění za přestupek na úseku dopravy případně dalších předpisů, a z něj plynoucí započítání bodů podle § 123a a násl. zákona o provozu na pozemních komunikacích, a odpovědnost dopravce jako podnikatele podle zákona o silniční dopravě, který je povinen v rámci podnikatelské činnosti zajistit dodržování předpisů svými zaměstnanci. Ze spisového materiálu, který byl Nejvyššímu správnímu soudu předložen, je zřejmé, že správní orgán právě z výše uvedeného důvodu řízení s řidičem J. Š. zastavil, neboť k posouzení jeho odpovědnosti v rámci samostatného řízení podle zákona o provozu na pozemních komunikacích či zákona o přestupcích nebyl příslušný, a dále se zabýval pouze řízením ve věci odpovědnosti stěžovatele podle zákona o silniční dopravě.

S ohledem na výše vyslovené závěry byla kasační stížnost shledána nedůvodnou a Nejvyšší správní soud ji podle § 110 odst. 1, věty poslední, s. ř. s. zamítl. O věci přitom rozhodl bez jednání postupem podle § 109 odst. 1 s. ř. s., dle kterého o kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud zpravidla bez jednání.

O nákladech řízení rozhodl Nejvyšší správní soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Stěžovatel, který neměl v tomto soudním řízení úspěch, nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému žádné náklady nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly. Z uvedených důvodů rozhodl, že žádnému z účastníků se právo na náhradu nákladů řízení nepřiznává.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 10. června 2010

JUDr. Radan Malík
předseda senátu