



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Petra Průchy a soudců JUDr. Viktora Kučery (soudce zpravodaj) a JUDr. Tomáše Langáška v právní věci žalobkyně: **J. P.**, zast. Mgr. Bc. Ivem Průšou, Ph.D., advokátem se sídlem Jungmannova 745/24, Praha, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, odbor agend řídičů, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1, týkající se žaloby proti rozhodnutí žalovaného ze dne 23. 7. 2015, č. j. 309/2015-160-SPR/3, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 4. 9. 2018, č. j. 8 A 161/2015 – 38,

t a k t o :

- I. Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 4. 9. 2018, č. j. 8 A 161/2015 – 38, **se ruší.**
- II. Rozhodnutí Ministerstva dopravy, odboru agend řídičů, ze dne 23. 7. 2015, č. j. 309/2015-160-SPR/3, **se ruší a věc se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- III. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobkyni na náhradě nákladů řízení částku 20 342 Kč do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám jejího zástupce Mgr. Bc. Ivo Průši, Ph.D., advokáta se sídlem Jungmannova 745/24, Praha.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

[1] Kasační stížností se žalobkyně (dále jen „stěžovatelka“) domáhala zrušení v záhlaví označeného rozsudku Městského soudu v Praze (dále jen „městský soud“), kterým byla zamítnuta její žaloba proti rozhodnutí žalovaného ze dne 23. 7. 2015, č. j. 309/2015-160-SPR/3. Tímto rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání stěžovatelky a současně potvrdil rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravně-správních činností, oddělení správních činností (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 2. 2. 2015, č. j. MHMP 163569/2015, sp. zn. S-MHMP 1423769/2014, kterým stěžovatelce neudělil řídičské oprávnění skupiny C pro nesplnění podmínky věku 21 let a nepředložení dokladu, který by prokazoval splnění podmínek pro udělení výjimky ve smyslu § 83 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu

na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

[2] Stěžovatelka, nar. X, je držitelkou řídicího oprávnění pro vozidla zařazená do skupiny: AM, B a B1. Na základě žádosti ze dne 19. 1. 2014 byla přijata k výuce a výcviku k získání řídicího oprávnění pro vozidla zařazená do skupiny: C (tj. nákladní motorová vozidla s výjimkou traktorů o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče; k vozidlu může být připojeno přípojné vozidlo o nejvyšší povolené hmotnosti do 750 kg). K ukončení výuky a výcviku došlo dne 26. 5. 2014 a následně dne 30. 9. 2014 stěžovatelka úspěšně složila zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zařazených do skupiny: C. Dne X – tedy ve věku 19 let a 10 měsíců stěžovatelka podala žádost o řídicí oprávnění, resp. o jeho rozšíření na vozidla zařazená do skupiny: C.

[3] Dne 2. 2. 2015 správní orgán I. stupně rozhodl o neudělení požadovaného řídicího oprávnění. Vyšel přitom z toho, že stěžovatelka dosud nedosáhla věku 21 let a ani přes výzvu ke své žádosti nepřiložila doklad či potvrzení prokazující splnění podmínky pro udělení výjimky z uvedeného věku ve smyslu § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu; citované ustanovení totiž umožňuje udělit řídicí oprávnění pro skupinu C rovněž osobě, která dosáhla věku 18 let, s tím, že oprávnění omezuje pouze k řízení vozidel: a) Ministerstva vnitra používaných policí, b) Vězeňské služby České republiky, c) ozbrojených sil České republiky, d) obecní policie, e) Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek požární ochrany, f) celních orgánů, g) při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou. Skutečnost, že bude řídit uvedená vozidla stěžovatelka v řízení před správním orgánem I. stupně neprokázala, a proto ji příslušné řídicí oprávnění neudělil.

[4] K odvolání stěžovatelky totéž potvrdil i žalovaný, který navíc poukázal na novelizaci zákona o silničním provozu provedenou zákonem č. 297/2011 Sb. – a to v souvislosti s transpozicí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. 12. 2006 o řídicích průkazech (dále jen „směrnice 2006/126/ES“), která stanovila mj. i navýšení věkové hranice pro řídicí oprávnění skupiny C z 18 na 21 let věku. Současně směrnice 2006/126/ES členským státům v čl. 4 odst. 6 umožnila snížit věkovou hranici 21 let, pokud jde o: a) vozidla používaná hasičským sborem a vozidla používaná pro udržování veřejného pořádku, b) vozidla procházející zkušební jízdou v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou. Zmíněný čl. 4 odst. 6 směrnice 2006/126/ES zákonodárce zapracoval právě do § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu, jehož smyslem podle žalovaného nebylo udělit řídicí oprávnění skupiny C žadatelům, kteří dosáhli věku 18 let a ukončili výuku a výcvik v autoškole s tím, že vozidla zařazená do uvedené skupiny budou moci řídit až po dosažení věku 21 let. Primárně se jednalo: a) o umožnění bezpečnostním a záchranným složkám mít k dispozici dostatečné množství mladých řidičů, kteří před samotným výkonem činnosti prochází u jednotlivých složek speciálním výcvikem, a b) o zajištění uplatnění na trhu práce s využitím možnosti řízení vozidel skupiny C u absolventů škol s dopravním zaměřením (automechanik, mechanik – opravář zemědělských strojů apod.).

[5] Stěžovatelka s právním názorem žalovaného nesouhlasila a proti jeho rozhodnutí podala žalobu. V ní uvedla, že § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu umožňuje udělit řídicí oprávnění skupiny C i osobě mladší 21 let, avšak starší 18 let, a to bez ohledu na povolání této osoby. Takto udělené řídicí oprávnění pro vozidla skupiny C je ovšem do dosažení věku 21 let omezeno pouze k řízení vozidel uvedených v písm. a) – g) citovaného ustanovení zákona o silničním provozu. Poukázala rovněž na pravidla výkladu veřejného práva, včetně toho, že historický výklad žalovaného nelze použít, resp. dovodit z důvodové zprávy k zákonu

pokračování

č. 297/2011 Sb., a že její výklad není v rozporu se směrnicí, jejíž text pracuje s omezením pro určitá vozidla, nikoli pro určitá povolání.

[6] Městský soud připustil, že právnímu názoru stěžovatelky by mohl svědčit jazykový výklad § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu, ve kterém se skutečně explicitně neuvádí, že by žadatel musel předložit podklady, jež by prokazovaly, že bude vykonávat konkrétní povolání, funkci či činnost, jejichž výkon předpokládá rovněž řízení vozidel uvedených v citovaném ustanovení pod písmeny a) – g). Za stěžejní však vzal výklad teleologický, tj. výklad, jímž se seznává smysl a účel právní normy. Ten je podle městského soudu nutno vnímat především v kontextu základního pravidla, které odpovídá též unijnímu právu, tj. že minimálním věkem pro vydání řidičského oprávnění k motorovým vozidlům skupiny C je věk 21 let. Vydání tohoto řidičského oprávnění osobám mladším je výjimkou z tohoto pravidla, pro jejíž naplnění jsou stanoveny podmínky; tyto podmínky jsou taxativně dány tím, že umožnit osobám mladším 21 let řídit motorová vozidla skupiny C lze pouze v rámci výkonu činností, s nimiž je použití takového vozidla spojené, tj. při výkonu činnosti policie, ozbrojených sil, celních orgánů, hasičského záchranného sboru či v rámci výkonu vězeňské služby, jakož i při zkušební jízdě související s opravou nebo údržbou vozidel skupiny C. Právě vazba na tyto činnosti je podstatou výjimky z věkové hranice 21 let a bez ní nedává interpretované ustanovení smysl. Výklad stěžovatelky se s naznačeným smyslem a účelem ustanovení § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu míjí a jeho přijetí by mohlo představovat potenciální ohrožení veřejného zájmu na ochraně života, zdraví a majetku v oblasti provozu na pozemních komunikacích.

[7] Na základě toho městský soud uzavřel, že povinnost žadatele o řidičské oprávnění pro vozidla skupiny C, který je mladší 21 let, předložit podklady pro rozhodnutí o výjimce ve smyslu § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu, lze dovodit přímo z uvedené právní úpravy. Pokud tedy stěžovatelka ani k výzvě správního orgánu I. stupně nedoplnila svoji žádost o podklady, jež by odůvodňovaly uplatnění této výjimky, bylo vydání rozhodnutí, kterým byla její žádost zamítnuta z důvodu nesplnění podmínky věku, v intencích zákona o silničním provozu. Městský soud proto podanou žalobu jako nedůvodnou zamítl podle § 78 odst. 7 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“).

II. Kasační stížnost a průběh řízení o ní

[8] V kasační stížnosti stěžovatelka uplatnila důvod dle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s. s tím, že napadá rozsudek městského soudu pro jeho nezákonnost spočívající v nesprávném posouzení právní otázky týkající se požadavků zákona o silničním provozu na udělení řidičského oprávnění skupiny C.

[9] Konkrétně stěžovatelka spatřovala nezákonnost napadeného rozsudku v nesprávné interpretaci § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu jakožto výjimky, pro jejíž naplnění je potřeba splnit v zákoně dále nespécifikované podmínky. Podle jejího názoru citované ustanovení nepředstavuje žádnou výjimku z obecného pravidla, podle něhož lze řidičské oprávnění skupiny C udělit osobě, která dosáhla věku 21 let. Jedná se o normu vztahující se na jinak vymezený okruh adresátů – a sice osob mezi 18 a 21 lety věku, které mohou řídit pouze vozy vyjmenované pod písm. a) až f), resp. jakékoli vozy s omezením na činnosti opravy a údržby podle písm. g). Jedinou „podmínkou“ pro aplikaci § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu je tak podle stěžovatelky pouze žadatelův věk mezi 18 a 21 lety, jehož dosažení je v daném případě nesporné. Žádné další podmínky zákon nestanoví. Akceptací praxe žalovaného potažmo správního orgánu I. stupně dochází fakticky k nahrazování činnosti zákonodárce, aniž by přitom bylo možné jeho úmysl spolehlivě dovodit z důvodové zprávy k zákonu č. 297/2011 Sb. Předmětem výkladu je navíc veřejné právo, kdy je třeba brát ohled na princip právní jistoty

a nadstandardní metody interpretace práva nelze použít v neprospěch adresáta právní regulace, tj. stěžovatelky, vůči níž se dovozuje neexistující povinnost předložit podklady, jež by prokazovaly, že bude vykonávat konkrétní povolání, funkci či činnost, jejichž výkon předpokládá řízení vozidel uvedených v 83 odst. 5 pod písm. a) – g) zákona o silničním provozu.

[10] K možnému ohrožení veřejného zájmu na ochraně života, zdraví a majetku v oblasti provozu na pozemních komunikacích pak stěžovatelka uvedla, že ochrana uvedeného veřejného zájmu je primárně zajištěna nutností absolutoria autoškoly a závěrečných praktických i teoretických zkoušek, při kterých si žadatel o řidičské oprávnění osvojí a prokáže schopnosti a znalosti potřebné k ovládání daných vozidel. Stěžovatelka proto nepovažovala odkaz na ohrožení veřejného zájmu za relevantní. Naopak poukázala na zásah do právní jistoty, který představuje rozhodnutí o neudělení předmětného řidičského oprávnění, na něž má ze zákona právní nárok. O povinnosti předložit výše uvedené podklady se stěžovatelka dozvěděla poprvé až při osobním podání žádosti o vydání řidičského průkazu, po splnění všech zákonných podmínek pro udělení řidičského oprávnění skupiny C.

[11] S ohledem na uvedené skutečnosti stěžovatelka navrhla, aby Nejvyšší správní soud zrušil napadený rozsudek městského soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

[12] Žalovaný se k předložené kasační stížnosti nevyjádřil.

III. Posouzení kasační stížnosti Nejvyšším správním soudem

[13] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že kasační stížnost byla podána včas, směřuje proti rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost přípustná, a stěžovatelka je řádně zastoupena. Poté přezkoumal napadený rozsudek městského soudu v rozsahu kasační stížnosti a v rámci uplatněných důvodů, ověřil při tom, zda napadený rozsudek netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.), a dospěl k následujícímu závěru.

[14] Kasační stížnost je důvodná.

[15] Řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která dosáhla zákonem stanoveného věku; v případě řidičského oprávnění k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny C zákon o silničním provozu v § 83 odst. 1 písm. e) stanoví podmínku dosažení 21 let; současně však v § 83 odst. 5 konstatuje následující. *„Řidičské oprávnění pro skupinu C lze udělit rovněž osobě, která dosáhla věku 18 let, a pro skupinu D osobě, která dosáhla věku 21 let. Tato řidičská oprávnění omezí obecní úřad obce s rozšířenou působností do dosažení věku stanoveného v odstavci 1 písm. e) a f) pouze k řízení vozidel*

- a) Ministerstva vnitra používaných policií,*
- b) Vězeňské služby České republiky,*
- c) ozbrojených sil České republiky,*
- d) obecní policie,*
- e) Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek požární ochrany,*
- f) celních orgánů,*
- g) při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou.“*

[16] Citovaným ustanovením tak zákon o silničním provozu zjevně prolamuje podmínku věku 21 let pro udělení řidičského oprávnění pro vozidla zařazená do skupiny C; tato věková podmínka byla do zákona o silničním provozu vložena novelu provedenou zákonem č. 297/2011 Sb. s účinností od 19. 1. 2013 – a to v návaznosti směrnici 2006/126/ES.

pokračování

V důsledku transpozice této směrnice do zákona o silničním provozu došlo ke zvýšení věkové hranice z 18 let na 21 let za současného umožnění prolomení této hranice právě v § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu. I toto ustanovení je totiž navázáno na směrnici 2006/126/ES, konkrétně na čl. 4 odstavec 6 druhý pododstavec, podle kterého: „*členské státy mohou snížit minimální věkovou hranici u skupiny C na 18 let a u skupiny D na 21 let, pokud jde o:*

- a) *vozidla používaná hasičským sborem a vozidla používaná pro udržování veřejného pořádku,*
- b) *vozidla procházející zkušební jízdou v souvislosti s jejich opravou a údržbou.“*

[17] Jednoduše řečeno – český zákonodárce využil v § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu možnosti dané unijní právní úpravou a přístup k řídicímu oprávnění pro vozidla skupiny C, který je podmíněn věkem 21 let, „změkčil“ snížením věku na 18 let pro případ řízení určitých vybraných vozidel. To v podstatě potvrzuje i důvodová zpráva, která se odkazuje na zajištění plné transpozice směrnice 2006/126/ES s tím, že: „*Ke zvýšení věkové hranice pro získání řídicího oprávnění došlo i u několika dalších skupin, a to u skupin C a C+E z 18ti na 21 let a u skupin D a D+E z 21 na 24 let. Toto zvýšení věkové hranice vychází přímo ze směrnice, která neumožňuje členským státům plošně stanovení nižší věkové hranice jako u některých jiných skupin. Na stávající výjimky z těchto hranic navazuje výjimka nová, a to na základě čl. 4 odst. 6 druhého pododstavce směrnice, pro řidiče hasičských, policejních a obdobných sborů a jednotek a pro řízení při zkušební jízdě v souvislosti s opravou nebo údržbou vozidel... Ustanovení jsou pak sladěna s ustanoveními obdobně udělení řídicího oprávnění“ (blíže viz sněmovní tisk č. 300/0, důvodová zpráva, zvláštní část, k čl. I., bod 17, 6. volební období 2010 - 2013, digitální repozitář, www.psp.cz).*

[18] Z citované pasáže důvodové zprávy je patrný úmysl zákonodárce (*ratio legis*) umožnit snížení minimální věkové hranice pro udělení řídicího oprávnění skupiny C. Nutno ovšem uvést, že toto snížení není vázáno na výkon konkrétního povolání – např. policisty či hasiče, jak by se snad mohlo z textu důvodové zprávy zdát. Text zákona o silničním provozu v tomto případě možnost snížení minimální věkové hranice váže striktně na řízení určitých vozidel. Konkrétně se jedná o vozidla používaná pro udržování veřejného pořádku a pro hasičský sbor v souladu se směrnicí 2006/126/ES, jimiž lze chápat vozidla uvedená pod písm. a) až f) v § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu; podobně to pak platí i pro vozidla uvedená pod písm. g) téhož ustanovení, kdy se jedná o vozidla procházející zkušební jízdou v souvislosti s jejich opravou a údržbou ve smyslu uvedené směrnice. Ze směrnice 2006/126/ES ani ze zákona o silničním provozu ovšem neplyne, že by měl příslušný správní orgán rozhodující o udělení řídicího oprávnění zkoumat, zda řídicí oprávnění bude skutečně sloužit k používání těchto vozidel (a požadovat v tomto směru předložení potvrzení o příslušnosti žadatele k policii, hasičskému sboru apod.). Zákon o silničním provozu v § 83 odst. 5 konstatuje jen to, že do dosažení věku 21 let příslušný správní orgán, tj. obecní úřad obce s rozšířenou působností, řídicí oprávnění omezí pouze k řízení vybraných vozidel – viz výše citovaný § 83 odst. 5 písm. a) až g) zákona o silničním provozu.

[19] Ustanovení § 92 odst. 3 písm. d) zákona o silničním provozu stanoví, že v žádosti o řídicí oprávnění musí být uvedena skupina vozidel, pro kterou žadatel žádá o udělení řídicího oprávnění, vč. toho, „*zda žádá o udělení výjimky podle § 83 odst. 5 nebo 6.*“ Z toho by bylo možno usuzovat, že zákon o silničním provozu zde konstruuje žádost o jakousi „výjimku“, nicméně nikde dále nestanoví, jakým způsobem by měl žadatel důvodnost této „výjimky“ vlastně prokazovat. A dále – a to především – neukládá žadateli o řídicí oprávnění skupiny C, který dosáhl věku 18 let, povinnost předložit podklady prokazující, že vykonává nebo bude vykonávat konkrétní povolání či činnosti, při nichž lze předpokládat řízení vybraných vozidel. Citovaný zákon v tomto ohledu mlčí a stěžovatelka má pravdu, pokud tvrdí, že nejde o žádnou výjimku, pro jejíž splnění by bylo potřeba cokoli předkládat; to jednoznačně plyne z textu zákona a jeho jazykového výkladu. A podle názoru Nejvyššího správního soudu povinnost cokoli

předkládat nelze dovodit ani z hlediska dalších základních metod výkladu, zejména výkladu teleologického jdoucího po smyslu a účelu zákona, na který se odkazoval žalovaný potažmo městský soud.

[20] Účelem výkladu zákonného textu je dospět v první řadě k „objektivnímu“ smyslu interpretované pasáže zákona – zde: § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu. Nelze přitom pominout skutečnost, že jde o interpretaci práva veřejného, jehož charakteristickým znakem je vrchnostenské postavení státu a jeho orgánů vůči jednotlivci; je tudíž nutno klást zvláštní důraz na zachování právní pozice jednotlivce a určitých základních principů, kterým jsou v tomto případě především princip předvídatelnosti právní regulace a právní jistoty. Na to se ostatně odkazovala i sama stěžovatelka s tím, že o nutnosti předložení dalších podkladů – po splnění všech zákonných podmínek pro udělení řídičského oprávnění skupiny C – se dozvěděla poprvé až při osobním podání žádosti.

[21] V této souvislosti je nutno uvést, že na udělení řídičského oprávnění nebo na jeho rozšíření je při splnění podmínek právní nárok (§ 92 odst. 7 zákona o silničním provozu), přičemž tyto podmínky nelze nijak rozšiřovat s odkazem na smysl a účel zákona o silničním provozu – notabene v situaci, kdy smysl a účel tohoto zákona nijak podlamován není. Předmětem sporu je splnění podmínky věku, která je vázána na dosažení 21 let, resp. 18 let, jde-li o určitá vybraná vozidla uvedená v § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu. Není přitom pochyb o tom, že smyslem a účelem uvedeného ustanovení zákona o silničním provozu je umožnit osobám starším 18 let a současně mladším 21 let řídit právě jen tato vybraná vozidla ve skupině C, tj. taková, která jsou používána pro hasičský sbor, pro udržování veřejného pořádku a pro zkušební jízdu při opravě či údržbě vozidla. Pouze vazba na tato vozidla odůvodňuje využití řídičského oprávnění pro skupinu vozidel C osobou, která dosáhla věku 18 let, nikoli však 21 let. Potud je Nejvyšší správní soud ve shodě s žalovaným i s městským soudem. Nicméně jeho pohled na věc se liší v tom, že naznačená vazba vyplývá již ze samotné právní úpravy, aniž by bylo nutné anebo potřebné jakékoli prokazování této vazby potažmo její následné zapisování do řídičského průkazu. Podle názoru Nejvyššího správního soudu ve své podstatě § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu nepředstavuje žádnou výjimku ze splnění podmínky věku pro udělení či rozšíření řídičského oprávnění k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny C; jde o časově limitované omezení uvedeného řídičského oprávnění plynoucí přímo ze zákona (*ex lege*) a rozhodující správní orgán není oprávněn požadovat poklady prokazující toto omezení, resp. vazbu žadatele na řízení vybraných vozidel vyjmenovaných pod písm. a) až g) citovaného ustanovení.

[22] Zkrátka, osoby ve věku od 18 do 21 let jsou v případě udělení řídičského oprávnění pro vozidla skupiny C *de iure* i *de facto* omezeny jen na řízení některých vybraných vozidel vyjmenovaných v § 83 odst. 5 písm. a) až g) zákona o silničním provozu. Toto omezení je dané přímo ze zákona (*ex lege*) a není třeba k němu čehokoli dokládat, neboť je jasné již z údaje o datu narození a jakékoli vyznačení v řídičském průkazu nemá žádný smysl a je pouze matoucí; srov. *Bušta, P., Kněžínek, J. Zákon o silničním provozu. Komentář, zařazený do knihovny ASPI.*

[23] Ve světle výše uvedeného lze uzavřít, že žalovaný, resp. správní orgán I. stupně nebyl oprávněn požadovat po stěžovatce žádné podklady prokazující vazbu na vozidla vyjmenovaná v § 83 odst. 5 pod písm. a) až g) zákona o silničním provozu. Jednalo se o požadavek nezákonný a navíc nadbytečný, jak již bylo uvedeno výše a jak je zřejmé i ze systematiky zákona o silničním provozu. Ten upravuje hmotněprávní podmínku věku v § 83, přičemž obecně a bez dalšího váže v odst. 1 písm. e) její splnění pro případ řídičského oprávnění skupiny C na dosažení věku 21 let. V odst. 5 pak tuto hranici prolamuje a umožňuje udělit řídičské oprávnění rovněž osobě, která dosáhla 18 let, avšak současně rozsah takového oprávnění omezuje jen na řízení vybraných

pokračování

vozidel – a to do dosažení věku 21 let. V rámci procesního ustanovení § 92, které upravuje udělení a rozšíření řídičského oprávnění pak v odst. 4 stanoví doklady, které je nutné k žádosti připojit, přičemž doklad prokazující vazbu žadatele na vybraná vozidla ve smyslu § 83 odst. 5 ani rozhodnutí o udělení výjimky podle tohoto ustanovení mezi nimi není.

[24] To znamená, že řídičské oprávnění pro vozidla ve skupině C je třeba udělit každému žadateli již od dosažení sníženého minimálního věku 18 let – samozřejmě při splnění ostatní zákonných podmínek, přičemž v praxi bude využití takového oprávnění omezeno pouze k řízení určitých vozidel. V případě porušení tohoto zákonného omezení je možné dotčenou osobu sankcionovat. Tím je zajištěn veřejný zájem na ochraně života, zdraví a majetku v oblasti provozu na pozemních komunikacích; obava žalovaného i městského soudu z ohrožení uvedeného veřejného zájmu je lichá a pramenila zjevně z nepochopení toho, že nejde o udělení výjimky, nýbrž zákonem dané omezení, které platí všechny dotčené osoby a které je nutno respektovat – bez ohledu na to, zda během řízení o udělení řídičského oprávnění doloží vazbu na vybraná vozidla či nikoli. Ostatně, i kdyby tuto vazbu žadatel doložil a prokázal např. svoji příslušnost k Policii České republiky a z ní vyplývající možnost řízení vozidel Ministerstva vnitra používaných policií, není to *pro futuro* garance ničeho, neboť není vyloučeno, že žadatel řady policie obratem opustí (jedno z jakého důvodu); omezující zákonné podmínky pro udělení řídičského oprávnění by přitom měl logicky splňovat po celou dobu rozhodného období, tj. od 18 do 21 let věku.

[25] Smyslem a účelem časově limitovaného omezení v § 83 odst. 5 zákona o silničním provozu je, aby k reálnému prolomení podmínky věku 21 let pro získání řídičského oprávnění pro vozidla ve skupině C v praxi docházelo pouze v případech předpokládaných unijní právní úpravou, která byla transponována právě do tohoto ustanovení. K naplnění tohoto smyslu a účelu zákona není nutno ničeho dokládat, a to tím spíše, že to nepředpokládá vnitrostátní a ani unijní právní úprava. Výše podaný výklad Nejvyšším správním soudem odpovídá požadavkům směrnice 2006/126/ES, která umožňuje snížení minimální věkové hranice ve striktně vymezených případech, které byly přeneseny do vnitrostátní právní úpravy a o kterých není nutno vést žádné řízení o výjimce či čehokoli dokládat. V tomto ohledu je nutno respektovat, že zákonodárce je v zásadě regulativně racionální a tedy teleologicky konzistentní, což znamená, že pokud by tomu bylo jinak, jistě by to jasně a srozumitelně uvedl s tím, že k žádosti o udělení či rozšíření řídičského oprávnění musí být přiloženy další podklady prokazující vazbu žadatele na řízení vybraných vozidel (používaných pro udržování veřejného pořádku, pro hasičský sbor či pro zkušební jízdu při opravě či údržbě vozidla).

IV. Závěr a náklady řízení

[26] S ohledem na shora uvedené Nejvyšší správní soud uzavírá, že shledal kasační stížnost důvodnou, a proto v souladu s § 110 odst. 1 s. ř. s. zrušil rozsudek městského soudu (výrok I.).

[27] Zruší-li Nejvyšší správní soud rozhodnutí krajského, resp. městského soudu, a pokud již v řízení před tímto soudem byly pro takový postup důvody, současně se zrušením rozhodnutí městského soudu může sám podle povahy věci rozhodnout o zrušení rozhodnutí správního orgánu [§ 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s.]. V dané věci by městský soud – v souladu s vysloveným závazným právním názorem – neměl jinou možnost, než zrušit rozhodnutí žalovaného, Nejvyšší správní soud proto v souladu s § 110 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 78 odst. 1 a 4 s. ř. s. rozhodl tak, že sám rozhodnutí žalovaného ze dne 23. 7. 2015, č. j. 309/2015-160-SPR/3, zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení (výrok II.).

[28] Podle § 110 odst. 3 věty druhé s. ř. s. rozhodne Nejvyšší správní soud v případě, že zruší podle § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. rozhodnutí žalovaného, o nákladech řízení o kasační stížnosti i o nákladech řízení před krajským, resp. městským soudem. Náklady řízení o žalobě a náklady řízení o kasační stížnosti tvoří v tomto případě jeden celek a Nejvyšší správní soud rozhodl o jejich náhradě výrokem vycházejícím z § 60 s. ř. s., pro část řízení ve spojení s § 120 s. ř. s.

[29] Stěžovatelka měla ve věci plný úspěch, proto jí podle § 60 odst. 1 s. ř. s. přísluší vůči neúspěšnému žalovanému právo na náhradu nákladů řízení. Tyto náklady jsou tvořeny souhrnnou částkou 8 000 Kč za soudní poplatky: (i) za žalobu ve výši 3 000 Kč a (ii) za kasační stížnost ve výši 5 000 Kč. Dále jsou náklady řízení tvořeny částkou připadající na zastoupení stěžovatelky advokátem Mgr. Bc. Ivo Průšou, Ph.D. – a to jak v řízení před městským soudem, tak v řízení před Nejvyšším správním soudem. Pro určení výše nákladů spojených s tímto zastoupením se použije v souladu s § 35 odst. 2 s. ř. s. vyhláška č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „advokátní tarif“). Zástupce stěžovatelky učinil ve věci celkem tři úkony právní služby, kterými jsou převzetí a příprava zastoupení, písemné podání žaloby k městskému soudu, a kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu. Za každý úkon právní služby v dané věci náleží mimosmluvní odměna ve výši 3 100 Kč [§ 7, § 9 odst. 4 písm. d) a § 11 odst. 1 písm. a), d) a g) advokátního tarifu], která se zvyšuje o 300 Kč paušální náhrady hotových výdajů (§ 13 odst. 3 advokátního tarifu). Celkem tedy za jeden úkon právní služby připadá částka 3 400 Kč. Vzhledem k tomu, že ve věci byly učiněny tři úkony právní služby, náleží stěžovateli částka 10 200 Kč (3 × 3 400 Kč), zvýšená o DPH v sazbě 21% na částku 12 342 Kč. Celková částka náhrady nákladů řízení před krajským soudem a před Nejvyšším správním soudem tak činí 20 342 Kč (8 000 Kč + 12 342 Kč), kterou je žalovaný povinen zaplatit stěžovateli k rukám jejího zástupce Mgr. Bc. Ivo Průši, Ph.D., advokáta se sídlem Jungmannova 745/24, Praha, ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku (výrok III.).

Poučení: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 10. dubna 2019

JUDr. Petr Průcha
předseda senátu