



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Davida Rause, Ph.D. a soudců Mgr. Kateřiny Kopečkové, Ph.D. a Mgr. Petra Šebka v právní věci

žalobce: **ICOM transport a.s.**
sídlem Jiráskova 1424/78, Jihlava
zastoupen JUDr. Michalem Lorencem, advokátem
sídlem Žerotínova 1132/34, Praha

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 23.10.2017, č.j. 365/2015-110-SDNA/13,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému se náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Odůvodnění:

1. Žalobce brojí proti rozhodnutí žalovaného ze dne 23.10.2017, č.j. 365/2015-110-SDNA/13, kterým žalovaný rozhodl o odvolání žalobce proti rozhodnutí Krajského úřadu Kraje Vysočina, odboru dopravy a silničního hospodářství (dále jen „prvostupňový orgán“), ze dne 8.8.2017, č.j. KUJI 57720/2017, ODSH 258/2015 Kas. Prvostupňový orgán na základě

výsledku kontroly státního dozoru v silniční dopravě u žalobce za období od 1.2.2014 do 31.12.2014 ve výroku I. svého rozhodnutí dovodil, že:

A. Žalobce porušil povinnost uvedenou v § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (dále jen „zákon o silniční dopravě“), v návaznosti na čl. 6 odst. 1, čl. 7 a čl. 8 odst. 2 a 4 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15.3.2006 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 (dále jen „nařízení č. 561/2006“), tím, že jako tuzemský dopravce nezajistil, aby řidiči v průběhu kontrolovaného období dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku.

1. čl. 6 odst. 1 nařízení č. 561/2006 byl podle prvostupňového orgánu porušen v těchto případech:

řidič J. Š. (karta řidiče č. x)

- dne 20.6.2014, v době od 19:33 hod. – do 21.6.2014 14:18 hod., řídil celkem 11:50 hod.

řidič M. R. (karta řidiče č. x)

- dne 2.10.2014, v době od 12:00 hod. – do 3.10.2014 00:16 hod., řídil celkem 11:24 hod.

- dne 14.11.2014, v době od 09:08 hod. – do 14.11.2014 22:58 hod., řídil celkem 11:25 hod.

- dne 19.12.2014, v době od 03:00 hod. – do 19.12.2014 17:05 hod., řídil celkem 11:38 hod.

řidič M. Ch. (karta řidiče č. x)

- dne 2.9.2014, v době od 02:41 hod. – do 2.9.2014 15:41 hod., řídil celkem 11:14 hod.

řidič J. V. (karta řidiče č. x)

- dne 16.12.2014, v době od 06:42 hod. – do 17.12.2014 03:31 hod., řídil celkem 11:25 hod.

řidič L. Z. (karta řidiče č. x)

- dne 24.10.2014, v době od 05:54 hod. – do 24.10.2014 20:48 hod., řídil celkem 10:50 hod.

řidič L. L. (karta řidiče č. x)

- dne 27.3.2014, v době od 01:58 hod. – do 27.3.2014 15:18 hod., řídil celkem 11:06 hod.

řidič M. K. (karta řidiče č. x)

- dne 27.3.2014, v době od 02:01 hod. – do 27.3.2014 15:18 hod., řídil celkem 10:59 hod.

řidič J. H. J. (karta řidiče č. x)

- dne 5.11.2014, v době od 18:59 hod. – do 6.11.2014 11:58 hod., řídil celkem 11:04 hod.

2. čl. 7 nařízení č. 561/2006 byl podle žalovaného porušen v těchto případech:

řidič F. J. (karta řidiče č. x)

- dne 15.12.2014 – celková doba řízení v době od 07:06 hod. do 13:10 hod. je 05:06 hod. Řidič během řízení měl pouze jednu přestávku v délce 17 minut a několik dalších přerušení v délce 7, 4, 3, 4, 14, a 2 minut, která však nelze považovat za bezpečnostní přestávku.

řidič O. K. (karta řidiče č. x)

- dne 12.6.2014 – celková doba řízení v době od 14:07 hod. do 20:08 hod. je 05:50 hod. Řidič během řízení měl dvě přerušení v délce 9 a 2 minut, která však nelze považovat za bezpečnostní přestávku.

- dne 31.7.2014 – celková doba řízení v době od 18:37 hod. do 23:51 hod. je 05:05 hod. Řidič během řízení měl dvě přerušení v délce 3 a 6 min, která však nelze považovat za bezpečnostní přestávku.

řidič J. K. (karta řidiče č. x)

- dne 11.4.2014 – celková doba řízení v době od 11:07 hod. do 18:14 hod. je 06:18 hod. Řidič během řízení měl tři přerušení v délce 10, 17 a 6 minut, která však nelze považovat za bezpečnostní přestávku.

řidič M. R. (karta řidiče č. x)

- dne 4.9.2014 – celková doba řízení v době od 16:23 hod. do 22:46 hod. je 06:00 hod. Řidič během řízení měl jedno přerušení v délce 10 minut, které však nelze považovat za bezpečnostní přestávku.

- dne 2.10.2014 – celková doba řízení v době od 12:00 hod. do 17:42 hod. je 05:36 hod. Řidič během řízení neměl bezpečnostní přestávku.

- dne 2.10.2014 – 3.10.2014 – celková doba řízení v době od 18:28 hod. dne 2.10.2014 do 00:16 hod. dne 3.10.2014 je 05:48 hod. Řidič během řízení neměl bezpečnostní přestávku.

- dne 14.11.2014 – celková doba řízení v době od 16:51 hod. do 22:58 hod. je 05:51 hod. Řidič během řízení měl jedno přerušení v délce 16 minut, které však nelze považovat za bezpečnostní přestávku.

- dne 24.11.2014 – 25.11.2014 – celková doba řízení v době od 19:34 hod. dne 24.11.2014 do 00:44 hod. dne 25.11.2014 je 05:10 hod. Řidič během řízení neměl bezpečnostní přestávku.

- dne 8.12.2014 – celková doba řízení v době od 05:54 hod. do 11:50 hod. je 05:25 hod. Řidič během řízení měl dvě přerušení v délce 10 a 21 minut, která však nelze považovat za bezpečnostní přestávku.

- dne 10.12.2014 – celková doba řízení v době od 16:49 hod. do 22:20 hod. je 05:29 hod. Řidič během řízení neměl bezpečnostní přestávku.

- dne 11.12.2014 – celková doba řízení v době od 07:38 hod. do 13:47 hod. je 05:44 hod. Řidič během řízení měl jedno přerušení v délce 3 minut, které však nelze považovat za bezpečnostní přestávku.

- dne 19.12.2014 – celková doba řízení v době od 10:26 hod. do 16:59 hod. je 06:33 hod. Řidič během řízení neměl bezpečnostní přestávku.

řidič J. S. (karta řidiče č. x)

- dne 19.6.2014 – celková doba řízení v době od 07:13 hod. do 16:17 hod. je 08:18 hod. Řidič během řízení měl jedno přerušení v délce 35 minut, které však nelze považovat za bezpečnostní přestávku.

řidič R. C. (karta řidiče č. x)

- dne 7.4.2014 – celková doba řízení v době od 09:03 hod. do 15:08 hod. je 05:01 hod. Řidič během řízení měl tři přerušení v délce 3, 6 a 10 minut, která však nelze považovat za bezpečnostní přestávku.

řidič L. K. (karta řidiče č. x)

- dne 24.7.2014 – celková doba řízení v době od 11:54 hod. do 18:03 hod. je 05:34 hod. Řidič během řízení neměl bezpečnostní přestávku v souladu s výše uvedeným

ustanovením. Řidič během řízení měl jedno přerušení v délce 1 minut, které však nelze považovat za bezpečnostní přestávku.

řidič L. V. (karta řidiče č. x)

- dne 1.9.2014 – celková doba řízení v době od 06:33 hod. do 13:25 hod. je 05:18 hod. Řidič během řízení měl dvě přerušení v délce 7 a 2 minut, která však nelze považovat za bezpečnostní přestávku.

- dne 9.10.2014 – celková doba řízení v době od 11:26 hod. do 19:01 hod. je 06:10 hod. Řidič během řízení měl jedno přerušení v délce 31 minut, které však nelze považovat za bezpečnostní přestávku.

3. čl. 8 odst. 2 nařízení č. 561/2006 byl porušen v těchto případech:

řidič J. R. (karta řidiče č. x)

- měl ve dnech od 3.4.2014 23:04 hod. do 4.4.2014 23:04 hod. nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 15:07 hod. dne 4.4.2014 do 23:04 hod. dne 4.4.2014, pouze 07:57 hod.

- měl ve dnech od 16.8.2014 21:29 hod. do 17.8.2014 21:29 hod. nejdelší dobu přerušení v řízení v průběhu 24 hodin v době od 14:47 hod. dne 17.8.2014 do 21:29 hodin dne 17.8.2014, pouze 06:42 hod.

řidič M. Č. (karta řidiče č. x)

- měl ve dnech od 30.5.2014 06:03 hod. do 31.5.2014 06:03 hod. nejdelší dobu přerušení v řízení v průběhu 24 hodin v době od 23:40 hod. dne 30.5.2014 do 06:03 hodin dne 31.5.2014, pouze 06:23 hod.

řidič J. Š. (karta řidiče č. x)

- měl ve dnech od 23.4.2014 17:02 hod. do 24.4.2014 17:02 hod. nejdelší dobu přerušení v řízení v průběhu 24 hodin v době od 00:40 hod. dne 24.4.2014 do 05:04 hod. dne 24.4.2014, pouze 04:24 hod.

- měl ve dnech od 4.5.2014 19:58 hod. do 5.5.2014 19:58 hod. nejdelší dobu přerušení v řízení v průběhu 24 hodin v době od 17:18 hod. dne 5.5.2014 do 19:58 hodin dne 5.5.2014, pouze 02:40 hod.

- měl ve dnech od 7.5.2014 22:04 hod. do 8.5.2014 22:04 hod. nejdelší dobu přerušení v řízení v průběhu 24 hodin v době od 02:39 hod. dne 8.5.2014 do 05:41 hod. dne 8.5.2014, pouze 03:02 hod.

- měl ve dnech od 20.6.2014 19:33 hod. do 21.6.2014 19:33 hod. nejdelší dobu přerušení v řízení v průběhu 24 hodin v době od 14:18 hod. dne 21.6.2014 do 19:33 hod. dne 21.6.2014, pouze 05:15 hod.

- měl ve dnech od 4.12.2014 23:22 hod. do 5.12.2014 23:22 hod. nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 16:00 hod. dne 5.12.2014 do 23:22 hod. dne 5.12.2014, pouze 07:22 hod.

řidič P. M. (karta řidiče č. x)

- měl ve dnech od 24.3.2014 09:04 hod. do 25.3.2014 09:04 hod. nejdelší dobu přerušení v řízení v průběhu 24 hodin v době od 00:51 hod. dne 25.3.2014 do 06:50 hod. dne 25.3.2014, pouze 05:59 hod.

řidič R. P. (karta řidiče č. x)

- měl ve dnech od 13.4.2014 22:01 hod. do 14.4.2014 22:01 hod. nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 14:29 hod. dne 14.4.2014 do 22:01 hod. dne 14.4.2014, pouze 07:32 hod.

řidič L. K. (karta řidiče č. x)

- měl ve dnech od 7.7.2014 18:42 hod. do 8.7.2014 18:42 hod. nejdelší dobu přerušení v řízení v průběhu 24 hodin v době od 12:23 hod. dne 8.7.2014 do 18:36 hod. dne 8.7.2014, pouze 06:13 hod.

řidič L. Z. (karta řidiče č. x)

- měl ve dnech od 23.6.2014 02:46 hod. do 24.6.2014 02:46 hod. nejdelší dobu přerušení v řízení v průběhu 24 hodin v době od 20:38 hod. dne 23.6.2014 do 02:46 hodin dne 24.6.2014, pouze 06:08 hod.

- měl ve dnech od 13.10.2014 05:24 hod. do 14.10.2014 05:24 hod. nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 21:51 hod. dne 13.10.2014 do 05:24 hod. dne 14.10.2014, pouze 07:33 hod.

- měl ve dnech od 10.11.2014 18:13 hod. do 11.11.2014 18:13 hod. nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 11:12 hod. dne 11.11.2014 do 18:13 hod. dne 11.11.2014, pouze 07:01 hod.

řidič B. V. (karta řidiče č. x)

- měl ve dnech od 10.4.2014 01:55 hod. do 11.4.2014 01:55 hod. nejdelší dobu přerušení v řízení v průběhu 24 hodin v době od 20:49 hod. dne 10.4.2014 do 01:55 hod. dne 11.4.2014, pouze 05:06 hod.

- měl ve dnech od 17.5.2014 01:00 hod. do 18.5.2014 01:00 hod. nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 17:23 hod. dne 17.5.2014 do 01:00 hod. dne 18.5.2014, pouze 07:37 hod.

4. čl. 8 odst. 4 nařízení č. 561/2006 byl porušen v těchto případech:

řidič L. M. (karta řidiče č. x)

- měl v období od 22.4.2014 do 26.4.2014, tj. v období mezi dvěma týdenními dobami odpočinku, v době od 06:14 hod. dne 22.4.2014 do 17:54 hod. dne 26.4.2014 více jak 3x zkrácené doby odpočinku pod 11 hodin (celkem 4x):

- ve dnech od 22.4.2014 06:14 hod. do 23.4.2014 06:14 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 20:28 hod. dne 22.4.2014 do 06:14 hod. dne 23.4.2014, pouze 09:46 hod.,
- ve dnech od 23.4.2014 07:29 hod. do 24.4.2014 07:29 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 20:05 hod. dne 23.4.2014 do 05:37 hod. dne 24.4.2014, pouze 09:32 hod.,
- ve dnech od 24.4.2014 05:37 hod. do 25.4.2014 05:37 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 19:58 hod. dne 24.4.2014 do 05:37 hodin dne 25.4.2014, pouze 09:39 hod.,
- ve dnech od 25.4.2014 07:00 hod. do 26.4.2014 07:00 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 21:59 hod. dne 25.4.2014 do 07:00 hodin dne 26.4.2014, pouze 09:01 hod.

řidič J. Š. (karta řidiče č. x)

- měl v období od 23.6.2014 do 28.6.2014, tj. v období mezi dvěma týdenními dobami odpočinku, v době od 02:10 hod. dne 23.6.2014 do 05:38 hod. dne 28.6.2014 více jak 3x zkrácené doby odpočinku pod 11 hodin (celkem 5x):

- ve dnech od 23.6.2014 02:10 hod. do 24.6.2014 02:10 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 16:20 hod. dne 23.6.2014 do 02:10 hod. dne 24.6.2014, pouze 09:50 hod.,
- ve dnech od 24.6.2014 04:28 hod. do 25.6.2014 04:28 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 18:53 hod. dne 24.6.2014 do 03:56 hod. dne 25.6.2014, pouze 09:03 hod.,
- ve dnech od 25.6.2014 03:56 hod. do 26.6.2014 03:56 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 11:36 hod. dne 25.6.2014 do 21:03 hod. dne 25.6.2014, pouze 09:27 hod.,
- ve dnech od 25.6.2014 21:03 hod. do 26.6.2014 21:03 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 11:27 hod. dne 26.6.2014 do 21:03 hod. dne 26.6.2014, pouze 09:36 hod.,
- ve dnech od 27.6.2014 05:28 hod. do 28.6.2014 05:28 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 17:35 hod. dne 27.6.2014 do 02:49 hod. dne 28.6.2014, pouze 09:14 hod.

řidič P. H. (karta řidiče č. x)

- měl v období od 10.3.2014 do 15.3.2014, tj. v období mezi dvěma týdenními dobami odpočinku, v době od 03:05 hod. dne 10.3.2014 do 07:19 hod. dne 15.3.2014 více jak 3x zkrácené doby odpočinku pod 11 hodin (celkem 5x):

- ve dnech od 10.3.2014 03:05 hod. do 11.3.2014 03:05 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 17:03 hod. dne 10.3.2014 do 03:05 hod. dne 11.3.2014, pouze 10:02 hod.,
- ve dnech od 11.3.2014 04:56 hod. do 12.3.2014 04:56 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 19:48 hod. dne 11.3.2014 do 04:56 hod. dne 12.3.2014, pouze 09:08 hod.,
- ve dnech od 12.3.2014 05:02 hod. do 13.3.2014 05:02 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 18:39 hod. dne 12.3.2014 do 05:02 hod. dne 13.3.2014, pouze 10:23 hod.,
- ve dnech od 13.3.2014 05:34 hod. do 14.3.2014 05:34 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 19:58 hod. dne 13.3.2014 do 05:19 hod. dne 14.3.2014, pouze 09:21 hod.,
- ve dnech od 14.3.2014 05:19 hod. do 15.3.2014 05:19 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 19:03 hod. dne 14.3.2014 do 04:32 hod. dne 15.3.2014, pouze 09:29 hod.

- měl v období od 23.6.2014 do 27.6.2014, tj. v období mezi dvěma týdenními dobami odpočinku, v době od 02:30 hod. dne 23.6.2014 do 14:39 hod. dne 27.6.2014 více jak 3x zkrácené doby odpočinku pod 11 hodin (celkem 4x):

- ve dnech od 23.6.2014 02:30 hod. do 24.6.2014 02:30 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 17:17 hod. dne 23.6.2014 do 02:30 hod. dne 24.6.2014, pouze 09:13 hod.,

- ve dnech od 24.6.2014 02:56 hod. do 25.6.2014 02:56 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 17:29 hod. dne 24.6.2014 do 02:56 hod. dne 25.6.2014, pouze 09:27 hod.,
- ve dnech od 25.6.2014 05:17 hod. do 26.6.2014 05:17 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 18:28 hod. dne 25.6.2014 do 04:18 hod. dne 26.6.2014, pouze 09:50 hod.,
- ve dnech od 26.6.2014 04:18 hod. do 27.6.2014 04:18 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 18:20 hod. dne 26.6.2014 do 04:18 hod. dne 27.6.2014, pouze 09:58 hod.

- měl v období od 7.7.2014 do 11.7.2014, tj. v období mezi dvěma týdenními dobami odpočinku, v době od 02:36 hod. dne 7.7.2014 do 13:54 hod. dne 11.7.2014 více jak 3x zkrácené doby odpočinku pod 11 hodin (celkem 4x):

- ve dnech od 7.7.2014 02:36 hod. do 8.7.2014 02:36 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 17:31 hod. dne 7.7.2014 do 02:36 hod. dne 8.7.2014, pouze 09:05 hod.,
- ve dnech od 8.7.2014 02:40 hod. do 9.7.2014 02:40 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 16:39 hod. dne 8.7.2014 do 02:40 hod. dne 9.7.2014, pouze 10:01 hod.,
- ve dnech od 9.7.2014 04:21 hod. do 10.7.2014 04:21 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 17:54 hod. dne 9.7.2014 do 02:59 hod. dne 10.7.2014, pouze 09:05 hod.,
- ve dnech od 10.7.2014 02:59 hod. do 11.7.2014 02:59 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 16:53 hod. dne 10.7.2014 do 02:59 hod. dne 11.7.2014, pouze 10:06 hod.

- měl v období od 14.7.2014 do 19.7.2014, tj. v období mezi dvěma týdenními dobami odpočinku, v době od 02:37 hod. dne 14.7.2014 do 07:11 hod. dne 19.7.2014 více jak 3x zkrácené doby odpočinku pod 11 hodin (celkem 5x):

- ve dnech od 14.7.2014 02:37 hod. do 15.7.2014 02:37 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 17:13 hod. dne 14.7.2014 do 02:36 hod. dne 15.7.2014, pouze 9:23 hod.,
- ve dnech od 15.7.2014 02:36 hod. do 16.7.2014 02:36 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 17:12 hod. dne 15.7.2014 do 02:36 hod. dne 16.7.2014, pouze 09:24 hod.,
- ve dnech od 16.7.2014 04:38 hod. do 17.7.2014 04:38 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 19:30 hod. dne 16.7.2014 do 04:38 hod. dne 17.7.2014, pouze 09:08 hod.,
- ve dnech od 17.7.2014 04:45 hod. do 18.7.2014 04:45 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 19:21 hod. dne 17.7.2014 do 04:45 hod. dne 18.7.2014, pouze 09:24 hod.,
- ve dnech od 18.7.2014 04:55 hod. do 19.7.2014 04:55 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 18:09 hod. dne 18.7.2014 do 04:33 hod. dne 19.7.2014, pouze 10:24 hod.

- měl v období od 18.8.2014 do 23.8.2014, tj. v období mezi dvěma týdenními dobami odpočinku, v době od 01:46 hod. dne 18.8.2014 do 07:18 hod. dne 23.8.2014 více jak 3x zkrácené doby odpočinku pod 11 hodin (celkem 4x):

- ve dnech od 18.8.2014 01:46 hod. do 19.8.2014 01:46 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 16:02 hod. dne 18.8.2014 do 01:46 hod. dne 19.8.2014, pouze 9:44 hod.,
- ve dnech od 19.8.2014 03:17 hod. do 20.8.2014 03:17 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 17:31 hod. dne 19.8.2014 do 03:17 hod. dne 20.8.2014, pouze 09:46 hod.,
- ve dnech od 20.8.2014 03:55 hod. do 21.8.2014 03:55 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 18:31 hod. dne 20.8.2014 do 03:55 hod. dne 21.8.2014, pouze 09:24 hod.,
- ve dnech od 21.8.2014 03:59 hod. do 22.8.2014 03:59 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 18:50 hod. dne 21.8.2014 do 03:59 hod. dne 22.8.2014, pouze 09:09 hod.

- měl v období od 6.10.2014 do 10.10.2014, tj. v období mezi dvěma týdenními dobami odpočinku, v době od 02:48 hod. dne 6.10.2014 do 15:45 hod. dne 10.10.2014 více jak 3x zkrácené doby odpočinku pod 11 hodin (celkem 4x):

- ve dnech od 6.10.2014 02:48 hod. do 7.10.2014 02:48 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 17:11 hod. dne 6.10.2014 do 02:48 hod. dne 7.10.2014, pouze 9:37 hod.,
- ve dnech od 7.10.2014 05:46 hod. do 8.10.2014 05:46 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 19:31 hod. dne 7.10.2014 do 05:26 hod. dne 8.10.2014, pouze 09:55 hod.,
- ve dnech od 8.10.2014 05:26 hod. do 9.10.2014 05:26 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 19:51 hod. dne 8.10.2014 do 05:02 hod. dne 9.10.2014, pouze 09:11 hod.,
- ve dnech od 9.10.2014 05:02 hod. do 10.10.2014 05:02 hod. měl řidič nejdelší nepřerušenu dobu odpočinku v průběhu 24 hodin v době od 19:20 hod. dne 9.10.2014 do 04:31 hod. dne 10.10.2014, pouze 09:11 hod.

B. Žalobce porušil povinnost uvedenou v § 3 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě tím, že jako tuzemský dopravce provozující silniční dopravu velkými vozidly nezajistil, aby řidiči v průběhu kontrolovaného období řádně vedli záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku. Bylo zjištěno porušení čl. 13 a čl. 15 odst. 2 Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20.12.1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (dále jen „nařízení č. 3821/85“), tím, že v níže uvedených případech bylo zjištěno řízení vozidel bez vložené karty řidiče:

1. vyhodnocením elektronického souboru dat z tachografu vozidla SPZ X, bylo zjištěno, že toto vozidlo bylo v době od 28.4.2014 23:15 hod. do 29.4.2014 01:40 hod. používáno bez vložené karty řidiče. Celková doba řízení 2 hod. 19 min, ujetá vzdálenost 170 km. Dle vyjádření zástupce dopravce uvedené v dopise ze dne 23.7.2015 vedeném ve spise pod čj. KUJI 51509/2015, řídil vozidlo T. Z.

2. vyhodnocením elektronického souboru dat z tachografu vozidla SPZ X, bylo zjištěno, že toto vozidlo bylo v době od 19.8.2014 01:56 hod. do 19.8.2014 03:34 hod., používáno bez vložené karty řidiče. Celková doba řízení 1 hod. 38 min, ujetá vzdálenost 121 km. Vyhodnocením elektronického souboru dat z karty řidiče č. 0000000002HPN001 evidované na jméno J. K., bylo zjištěno, že toto vozidlo řídil v uvedené době J. K.

3. vyhodnocením elektronického souboru dat z tachografu vozidla SPZ X, bylo zjištěno, že toto vozidlo bylo v době od 30.8.2014 10:06 hod. do 30.8.2014 18:55 hod., používáno bez vložené karty řidiče. Celková doba řízení 1 hod. 34 min, ujetá vzdálenost 114 km. Vyhodnocením elektronického souboru dat z karty řidiče č. x evidované na jméno M. J., bylo zjištěno, že toto vozidlo řídil v uvedené době M. J. Toto zjištění zároveň potvrdil zástupce dopravce v dopise ze dne 23.7.2015 vedeném ve spise pod čj. KUJI 51509/2015, a též jako důkaz k tomuto dopisu předložil zástupce dopravce výpis ze systému TAGRA – Jízda bez vložené karty včetně vyjádření řidiče.

4. vyhodnocením elektronického souboru dat z tachografu vozidla SPZ X, bylo zjištěno, že toto vozidlo bylo v době od 8.10.2014 00:59 hod. do 8.10.2014 03:13 hod., používáno bez vložené karty řidiče. Celková doba řízení 1 hod. 44 min, ujetá vzdálenost 105 km. Vyhodnocením elektronického souboru dat z karty řidiče č. x evidované na jméno M. J., bylo zjištěno, že toto vozidlo řídil v uvedené době M. J. Toto zjištění zároveň potvrdil zástupce dopravce v dopise ze dne 23.7.2015 vedeném ve spise pod čj. KUJI 51509/2015, a též jako důkaz k tomuto dopisu předložil zástupce dopravce výpis ze systému TAGRA – Jízda bez vložené karty včetně vyjádření řidiče.

5. vyhodnocením elektronického souboru dat z tachografu vozidla SPZ X, bylo zjištěno, že toto vozidlo bylo v době od 7.11.2014 20:52 hod. do 7.11. 2014 22:10 hod., používáno bez vložené karty řidiče. Celková doba řízení 1 hod. 18 min, ujetá vzdálenost 100 km. Vyhodnocením elektronického souboru dat z karty řidiče č. x evidované na jméno M. J., bylo zjištěno, že toto vozidlo řídil v uvedené době M. J. Toto zjištění zároveň potvrdil zástupce dopravce v dopise ze dne 23.7.2015 vedeném ve spise pod čj. KUJI 51509/2015, a též jako důkaz k tomuto dopisu předložil zástupce dopravce výpis ze systému TAGRA – Jízda bez vložené karty včetně vyjádření řidiče.

6. vyhodnocením elektronického souboru dat z tachografu vozidla SPZ X, bylo zjištěno, že toto vozidlo bylo v době od 6.6.2014 18:04 hod. do 6.6.2014 22:56 hod., používáno bez vložené karty řidiče. Celková doba řízení 4 hod. 07 min, ujetá vzdálenost 245 km. Vyhodnocením elektronického souboru dat z karty řidiče č. x evidované na jméno L. Č., bylo zjištěno, že toto vozidlo řídil v uvedené době L. Č. Toto zjištění zároveň potvrdil zástupce dopravce v dopise ze dne 23.7.2015 vedeném ve spise pod čj. KUJI 51509/2015.

7. vyhodnocením elektronického souboru dat z tachografu vozidla SPZ X, bylo zjištěno, že toto vozidlo bylo v době od 24.7.2014 00:14 hod. do 24.7.2014 10:51 hod., používáno bez vložené karty řidiče. Celková doba řízení 3 hod. 30 min, ujetá vzdálenost 163 km. Vyhodnocením elektronického souboru dat z karty řidiče č. x evidované na jméno L. Č., bylo zjištěno, že toto vozidlo řídil v uvedené době L. Č. Toto zjištění zároveň potvrdil zástupce dopravce v dopise ze dne 23.7.2015 vedeném ve spise pod čj. KUJI 51509/2015.

8. vyhodnocením elektronického souboru dat z tachografu vozidla SPZ X, bylo zjištěno, že toto vozidlo bylo v době od 15.9.2014 06:57 hod. do 18.9.2014 11:36 hod., používáno bez vložené karty řidiče. Celková doba řízení 4 hod. 35 min, ujetá vzdálenost 256 km. Vyhodnocením elektronického souboru dat z karty řidiče č. x evidované na jméno L. Č., bylo zjištěno, že toto vozidlo řídil v uvedené době L. Č. Toto zjištění zároveň potvrdil zástupce dopravce v dopise ze dne 23.7.2015 vedeném ve spise pod čj. KUJI 51509/2015.

9. vyhodnocením elektronického souboru dat z tachografu vozidla SPZ X, bylo zjištěno, že toto vozidlo bylo v době od 18.9.2014 19:27 hod. do 19.9.2014 00:55 hod., používáno bez

vložené karty řidiče. Celková doba řízení 2 hod. 26 min, ujetá vzdálenost 148 km. Vyhodnocením elektronického souboru dat z karty řidiče č. x evidované na jméno P. Ž., bylo zjištěno, že toto vozidlo řídil v uvedené době P. Ž. Toto zjištění zároveň potvrdil zástupce dopravce v dopise ze dne 23.7.2015 vedeném ve spise pod čj. KUJI 51509/2015, a též jako důkaz k tomuto dopisu předložil zástupce dopravce výpis ze systému TAGRA – Jízda bez vložené karty včetně vyjádření řidiče.

10. vyhodnocením elektronického souboru dat z tachografu vozidla SPZ X, bylo zjištěno, že toto vozidlo bylo v době od 3.11.2014 13:14 hod. do 4.11.2014 22:52 hod., používáno bez vložené karty řidiče. Celková doba řízení 7 hod. 58 min, ujetá vzdálenost 490 km. Vyhodnocením elektronického souboru dat z karty řidiče č. x evidované na jméno P. Ž., bylo zjištěno, že toto vozidlo řídil v uvedené době pan P. Ž. Toto zjištění zároveň potvrdil zástupce dopravce v dopise ze dne 23.7.2015 vedeném ve spise pod čj. KUJI 51509/2015, a též jako důkaz k tomuto dopisu předložil zástupce dopravce výpis ze systému TAGRA – Jízda bez vložené karty včetně vyjádření řidiče.

11. vyhodnocením elektronického souboru dat z tachografu vozidla SPZ X, bylo zjištěno, že toto vozidlo bylo v době od 13.9.2014 08:11 hod. do 14.9.2014 20:03 hod., používáno bez vložené karty řidiče. Celková doba řízení 1 hod. 46 min, ujetá vzdálenost 119 km. Dle vyjádření zástupce dopravce uvedené v dopise ze dne 23.7.2015 vedeném ve spise pod čj. KUJI 51509/2015, řídil vozidlo J. H., též jako důkaz k tomuto dopisu předložil zástupce dopravce výpis ze systému TAGRA – Jízda bez vložené karty včetně vyjádření řidiče.

12. vyhodnocením elektronického souboru dat z tachografu vozidla SPZ X, bylo zjištěno, že toto vozidlo bylo v době od 18.9.2014 10:02 hod. do 20.9.2014 19:56 hod., používáno bez vložené karty řidiče. Celková doba řízení 1 hod. 46 min, ujetá vzdálenost 120 km. Dle vyjádření zástupce dopravce uvedené v dopise ze dne 23.7.2015 vedeném ve spise pod čj. KUJI 51509/2015, řídil vozidlo J. H., též jako důkaz k tomuto dopisu předložil zástupce dopravce výpis ze systému TAGRA – Jízda bez vložené karty včetně vyjádření řidiče.

2. Uvedeným jednáním podle prvostupňového orgánu žalobce naplnil skutkovou podstatu správního deliktu uvedeného v § 35 odst. 2 písm. b) a h) zákona o silniční dopravě. Prvostupňový orgán výrokem I. rozhodnutí uložil žalobci pokutu ve výši 150 000 Kč, splatnou do 15 dnů od právní moci rozhodnutí.
3. Ve výroku II. svého rozhodnutí uložil prvostupňový orgán na základě § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hraří jiným osobám, a o výši paušální částky nákladu řízení, v souladu s § 79 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „správní řád“), žalobci povinnost uhradit náklady správního řízení paušální částkou ve výši 1 000 Kč, a to do 15 dnů od právní moci rozhodnutí.
4. Prvostupňový orgán rozhodoval ve věci poté, co žalovaný jeho původní rozhodnutí ze dne 27.7.2015, č.j. KUJI 51489/2015, ODSH 258/2015 Kas, rozhodnutím ze dne 3.4.2017, č.j. 365/2015-110-SDNA/5, zrušil a věc mu vrátil k novému projednání.
5. Žalovaný napadeným rozhodnutím o odvolání žalobce proti prvostupňovému rozhodnutí rozhodl tak, že:

I. správní řízení zahájené pro skutek spočívající v porušení § 3 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s čl. 13 a 15 odst. 2 nařízení č. 3821/85, kterého se měl žalobce dopustit tím, že nezajistil řádné vedení záznamů o době

řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, když řidiči řídili vozidla bez vložených karet řidičů, se dle § 90 odst. 1 písm. a) správního řádu z části zastavuje, a to pro tato časová období:

- u vozidla SPZ X pro dobu od 23:14 hod. do 23:15 hod. dne 28.4.2014;
- u vozidla SPZ X pro dobu od 18:09 hod. dne 18.8.2014 do 1:56 hod. dne 19.8.2014 a od 3:34 hod. do 3:38 hod. dne 19.8.2014;
- u vozidla SPZ X pro dobu od 10:04 hod. do 10:06 hod. dne 30.8.2014, od 18:55 hod. do 18:58 hod. dne 30.8.2014, od 3:13 hod. do 10:03 hod. dne 8.10.2014, od 20:51 hod. do 20:52 hod. dne 7.11.2014 a od 22:10 hod. dne 7.11.2014 do 21:35 hod. dne 9.11.2014;
- u vozidla SPZ X pro dobu od 17:33 hod. do 18:04 hod. dne 6.6.2014, od 22:56 hod. dne 6.6.2014 do 3:09 hod. dne 7.6.2014, od 0:03 hod. do 0:14 hod. dne 24.7.2014, od 10:51 hod. do 11:08 hod. dne 24.7.2014, od 18:55 hod. dne 13.9.2014 do 6:57 hod. dne 15.9.2014 a od 11:36 hod. dne 18.9.2014 do 14:38 hod. dne 24.9.2014;
- u vozidla SPZ X pro dobu od 14:09 hod. do 19:27 hod. dne 18.9.2014, od 0:55 hod. do 1:00 hod. dne 19.9.2014, od 7:27 hod. dne 30.10.2014 do 13:14 hod. dne 3.11.2014 a od 22:52 hod. do 23:19 hod. dne 4.11.2014;
- u vozidla SPZ X pro dobu od 8:02 hod. do 8:11 hod. dne 13.9.2014, od 10:01 hod. do 10:02 hod. dne 18.9.2014 a od 19:56 hod. do 20:41 hod. dne 20.9.2014.

6. II. prvostupňové rozhodnutí se z části mění tak, že se:

- v I. výroku text „*pokutu ve výši 150 000 Kč (slovy: sto padesát tisíc korun českých)*“ nahrazuje textem „*pokutu ve výši 100 000 Kč (slovy: sto tisíc korun českých)*“;
- v I. výroku text „*Tato pokuta je splatná do 15-ti dnů od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí*“ nahrazuje textem „*Tato pokuta je splatná do 30 dnů od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí*“;
- v II. výroku text „*Tato částka nákladů řízení je splatná do 15-ti dnů od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí*“ nahrazuje textem „*Tato částka nákladů řízení je splatná do 30 dnů od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí*“.

7. Výrokem III. žalovaný prvostupňové rozhodnutí ve zbytku potvrdil.

8. Závěry žalovaného a prvostupňového orgánu napadá žalobce podanou žalobou.

I. Shrnutí žalobní argumentace

9. Žalobce namítá nezákonnost a nepřezkoumatelnost správních rozhodnutí obou stupňů.
10. Podle žalobce žalovaný ve výroku III. napadeného rozhodnutí prvostupňové rozhodnutí zčásti potvrdil, přestože ve výroku I. napadeného rozhodnutí správní řízení pro zčásti totožná časová období zastavil; napadené rozhodnutí je tak vnitřně rozporné a nesrozumitelné.
11. Podle žalobce dále žalovaný potvrdil výrok I. prvostupňového rozhodnutí, v jehož části B byla nesrozumitelně a rozporně vymezena časová období, ve kterých měl být správní delikt spáchán.
12. Žalobce také namítá, že správní orgány nedostatečně zjistily skutkový stav věci a nerespektovaly zásadu materiální pravdy a zásadu vyšetřovací, neprověřily žalobcem tvrzené skutečnosti a navržené a předložené stěžejní důkazy. Podle žalobce se v daném případě jednalo o přípustné odchylky od předepsané doby řízení, přestávek a odpočinku ve smyslu

čl.

12

nařízení

č. 561/2006. Správní orgány postupovaly přehnaně formalisticky. Podle žalobce z provedených důkazů, ze kterých správní orgány dovodily závěr o údajném spáchání správního deliktu žalobcem, není možné zjistit, jaké důvody konkrétního řidiče vedly k tomu, že se odchýlil od předepsané doby řízení, doby odpočinku či bezpečnostní přestávky.

13. Podle žalobce správní orgány nedokazovaly konkrétními soubory nacházejícími se na jediném CD ve správním spisu. Žalobce také namítá, že v průběhu dokazování byly u prvostupňového orgánu přítomny osoby, které k tomu nebyly oprávněny.
14. Podle žalobce prvostupňové rozhodnutí nesplňuje zákonné požadavky kladené na odůvodnění rozhodnutí. Prvostupňový orgán se nevypořádal s požadavky žalovaného, které mu byly uloženy rozhodnutím žalovaného ze dne 3.4.2017, č.j. 365/2015-110-SDNA/5; žalovaný v napadeném rozhodnutí poté na nesplnění povinnosti prvostupňového orgánu nijak nereagoval.
15. Podle žalobce dále žalovaný při stanovení výše pokuty nepřihlédl k novější a příznivější právní úpravě, kterou byla snížena maximální výše pokuty za šetřené správní delikty. Dále je podle žalobce výše pokuty nepřiměřená, neboť údajné porušení povinností žalobcem bylo shledáno v méně než 0,2 % počtu přeprav uskutečněných v dotčeném období; stejně tak nebylo zohledněno, že se některá údajná porušení povinností kumulovala u konkrétních řidičů, kdy šlo o jejich svévolné chování, které žalobce nemohl v daném okamžiku ovlivnit. Správní orgány měly zohlednit, z jakých důvodů došlo k odchylkám od stanovených povinností, a také to, že žalobce poskytoval při kontrole plnou součinnost.
16. Žalobce navrhuje, aby zdejší soud zrušil výroky II. a III. napadeného rozhodnutí a celé prvostupňové rozhodnutí a věc vrátil prvostupňovému orgánu k dalšímu řízení. Žalobce dále navrhuje, aby zdejší soud v případě, že dojde k závěru, že nejsou dány důvody pro zrušení napadeného rozhodnutí, postupem podle § 78 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s.ř.s.“), upustil od pokuty za údajný správní delikt, nebo pokutu snížil v mezích daných zákonem. Na svém procesním postoji žalobce setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem, i při jednání soudu.

II. Shrnutí procesního stanoviska žalovaného

17. Žalovaný nesouhlasí se žalobou, napadené rozhodnutí považuje za správné a odůvodněné. Věcně setrvává na závěrech obsažených v napadeném rozhodnutí.
18. Taktéž žalovaný setrval na svém procesním postoji po celou dobu řízení před zdejším soudem, i při jednání soudu. Žalovaný navrhl, aby zdejší soud žalobu zamítl.

III. Posouzení věci

19. Žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 s.ř.s.), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s.ř.s.), žaloba je přípustná (§ 65, § 68 a § 70 s.ř.s.).
20. Zdejší soud napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.) podle skutkového a právního stavu ke dni rozhodnutí žalovaného (§ 75 odst. 1 s.ř.s.) a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

21. Podle § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě je tuzemský dopravce povinen v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, pokud pro určité kategorie vozidel prováděcí právní předpis anebo mezinárodní smlouva, která je součástí právního řádu, nestanoví v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku jinak.
22. Podle čl. 6 odst. 1 nařízení č. 561/2006 nesmí denní doba řízení přesáhnout 9 hodin, přičemž nejvýše dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin.
23. Podle čl. 7 nařízení č. 561/2006 musí mít řidič po čtyřech a půl hodinách řízení nepřerušenou přestávku nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku. Tato přestávka může být nahrazena přestávkou v délce nejméně 15 minut, po níž následuje přestávka v délce nejméně 30 minut, které jsou v období rozloženy tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.
24. Podle čl. 8 odst. 2 nařízení č. 561/2006 musí mít řidič v průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku novou denní dobu odpočinku. Je-li denní doba odpočinku v průběhu těchto 24 hodin alespoň 9 hodin, ale kratší než 11 hodin, považuje se dotyčná denní doba odpočinku za zkrácenou.
25. Podle čl. 8 odst. 4 nařízení č. 561/2006 smí mít mezi dvěma týdenními dobami odpočinku řidič nanejvýš tři zkrácené denní doby odpočinku.
26. Podle § 3 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě je tuzemský dopravce provozující silniční dopravu velkými vozidly povinen zajistit, aby řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku podle tohoto zákona, přímo použitelného předpisu Evropské unie nebo mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která byla vyhlášena ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv nebo v předcházející obdobné sbírce.
27. Z čl. 13 nařízení č. 3821/85 plyne, že zaměstnavatel a řidiči odpovídají za správné fungování a používání jak záznamového zařízení, tak karty řidiče, jestliže je na řidiči požadováno řídit vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou IB.
28. Podle čl. 15 odst. 2 nařízení č. 3821/85 řidiči používají záznamové listy nebo karty řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převzou vozidlo. Záznamový list nebo karta řidiče nesmí být vyjmut před koncem denní pracovní doby, pokud není jeho vyjmutí jinak povoleno. Žádný záznamový list nebo karta řidiče nesmí být používán po dobu delší, než pro kterou je určen.

III. 1)

29. Žalobce namítá nesoulad mezi výrokem I. a III. napadeného rozhodnutí; podle žalobce žalovaný výrokem I. správní řízení zastavil, současně však výrokem III. správní řízení pro částečně totožná časová období potvrdil.
30. Zdejší soud uvedené námitce rozumí tak, že podle žalobce kupříkladu co do časového období vozidla SPZ X bylo správní řízení původně zahájeno také pro časový úsek od 20:51 hod. dne 7.11.2014 do 21:35 hod. dne 9.11.2014, prvostupňový orgán následně závěr o porušení právních povinností žalobcem dovodil konkrétně pro časový úsek od 20:52 hod. dne 7.11.2014 do 22:10 hod. dne 7.11.2014, přičemž žalovaný poté co do úseku od 20:51

hod. do 20:52 hod. dne 7.11.2014 a od 22:10 hod. dne 7.11.2014 do 21:35 hod. dne 9.11.2014 správní řízení zastavil. Stejně tak kupř. u vozidla SPZ X bylo správní řízení původně zahájeno konkrétně pro časový úsek od 23:14 hod. dne 28.4.2014 do 1:40 hod. dne 29.4.2014, prvostupňový orgán následně závěr o porušení právních povinností žalobcem dovedl konkrétně pro časový úsek od 23:15 hod. 28.4.2014 do 1:40 hod. dne 29.4.2014, přičemž žalovaný poté co do časového úseku od 23:14 hod. do 23:15 hod. dne 28.4.2014 správní řízení zastavil.

31. Podle zdejšího soudu je žalobcem tvrzený nesoulad výroků I. a III. napadeného rozhodnutí pouze domnělý. K žádnému časovému překryvu, jak plyne z výše uvedených údajů, nedochází; jinými slovy nedošlo k situaci, že by byl žalobce pro určitou dobu trvání skutku uznán vinným a zároveň by ve vztahu k této části bylo správní řízení zastaveno. Žalovaného totiž k zastavení řízení ohledně ve výroku specifikovaných časových úseků vedla skutečnost, že prvostupňový orgán ve svém rozhodnutí výrazně zúžil období některých jízd, než pro která správní řízení zahájil. Proto žalovaný zahájené správní řízení, pro ta časová období, o kterých prvostupňový orgán nerozhodl, zastavil, přičemž časové úseky vymezil v minutách poněkud nešťastně pomocí údajů „od“ a „do“; je zjevné, že pro žalovaného byl hranicí časového úseku údaj kupř. 23:15:00 a nikoli 23:15:59. Není zároveň sporu o to, že správní orgány jednotlivé zjištěné doby řízení bez vložené karty řidiče vymezily v minutách proto, že neměly k dispozici podrobnější časové údaje; podrobnější časové údaje (v sekundách) o době řízení vozidla bez vložené karty řidiče neplynou ani z podkladů obsažených ve správním spisu.

III. 2)

32. Žalobce také namítá rozporné vymezení skutků v případě porušení § 3 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě, specifikované ve výroku I. části B prvostupňového rozhodnutí. Podle žalobce prvostupňovým orgánem časově vymezené řízení vozidel bez vložené karty řidiče a závěry o celkové době řízení nekorespondují s tvrzenou dobou používání vozidla bez vložené karty řidiče. Žalobce kupříkladu zmiňuje, že v bodě 12 části B výroku I. svého rozhodnutí prvostupňový orgán uvedl, že z elektronického souboru dat z tachografu vozidla SPZ X bylo zjištěno, že toto vozidlo bylo v době od 18.9.2014 10:02 hod. do 20.9.2014 19:56 hod. používáno bez vložené karty řidiče, přičemž celková doba řízení byla 1 hod. 46 min; podle žalobce přestože označené vozidlo mělo být používáno bez vložené karty řidiče po dobu téměř 58 hodin, tak podle prvostupňového orgánu z těchto téměř 58 hodin měla doba řízení činit 1 hodinu a 46 minut. Vozidlo tedy v období od 18.9.2014 do 20.9.2014 po dobu 52 hodin stálo.
33. Zdejší soud k tomu uvádí, že ve výroku I. části B prvostupňový orgán dovedl porušení povinnosti dle § 3 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě žalobcem tím, že žalobce nezajistil, aby řidiči v průběhu kontrolovaného období řádně vedli záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku; konkrétně bylo zjištěno řízení vozidel bez vložené karty řidiče v rozporu s čl. 13 a čl. 15 odst. 2 nařízení č. 3821/85, a to v případech specifikovaných v bodech 1 až 12 výroku I. části B prvostupňového rozhodnutí.
34. V případě uvedených deliktů je tedy podstatná především doba řízení vozidla řidičem bez vložené karty. Prvostupňový orgán jednak zjistil časový úsek, kdy ve vozidle nebyla

vložena karta řidiče, a v rámci této doby zjistil, že určitý řidič vozidlo po určitou část této doby řídil, tedy řídil vozidlo bez vložené karty řidiče.

35. Pokud žalobce upozorňuje na to, že skutky byly správními orgány vymezeny vadně, neboť musely obsahovat popis uvedením místa, času a způsobu spáchání, popřípadě i jiných skutečností, kterých je třeba, aby skutek nemohl být zaměněn s jiným, tak podle zdejšího soudu takovým požadavkům správní orgány dostaly. Z výroku I. části B prvostupňového rozhodnutí plyne čas spáchání uvedených deliktů i to, jakým způsobem byly delikty spáchány, tedy řízením konkrétního vozidla (specifikovaného RZ) konkrétním řidičem bez vložené karty řidiče, a dále to, že prvostupňový orgán k uvedeným zjištěním dospěl vyhodnocením elektronického souboru dat z tachografů vozidel, případně také vyhodnocením elektronického souboru dat z karty řidiče, případně také z vyjádření zástupce žalobce a předloženého výpisu ze systému TAGRA. Pokud jde o místo spáchání deliktů, tak to s ohledem na povahu uvedených deliktů (řízení vozidla bez vložené karty řidiče po určitý časový úsek, resp. nedodržení doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku) a na skutečnost, že delikty byly zjišťovány zpětně, nebylo možné přesně určit, a ani to pro vymezení deliktů nebylo potřebné.
36. Pokud žalobce namítá, že se správní orgány nezabývaly tvrzením řidiče J. H., jehož karta řidiče měla být vadná, tak podle zdejšího soudu je dostatečné, pokud žalovaný v napadeném rozhodnutí citoval vypořádání uvedené námítky prvostupňovým orgánem v jeho prvním rozhodnutí ve věci ze dne 27.7.2015, č.j. KUJI 51489/2015, ODSH 258/2015 Kas, a sice že podle čl. 16 odst. 2 nařízení č. 3821/85 v případě poškozené karty má řidič povinnost vytisknout všechny údaje o své identifikaci včetně svého podpisu, přičemž žalobce takto pořízené výtisky nepředložil.

III. 3)

37. Žalobce také namítá, že v případě správních deliktů týkajících se porušení denní doby řízení, bezpečnostních přestávek a denní doby odpočinku se jednalo o situace podřaditelné pod čl. 12 nařízení č. 561/2006. Žalobce doložil celou řadu důkazů (písemná vyjádření konkrétních řidičů k důvodům jednotlivých odchylek, záznamy o výkonu, výpisy ze systému Emgeo a printscreen z programu WinAD), ze kterých je zřejmé, že řidiči měli pro odchylku důležitý a nařízením č. 561/2006 aprobovaný důvod. Správní orgány se podle žalobce těmito námitkami nezabývaly.
38. Podle čl. 12 nařízení č. 561/2006 se řidič může odchýlit od čl. 6 až čl. 9 pouze v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby zajistil bezpečnost osob, vozidla, které řídí, nebo jeho nákladu, pokud neohrozí bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Řidič uvede důvod odchylky ručně na záznamovém listu záznamového zařízení, na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí na vhodné místo zastávky.
39. Podle zdejšího soudu žalovaný na uvedenou námitku dostatečným způsobem reagoval na straně 25 napadeného rozhodnutí, kde uvedl, že řidiči se mohou v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky odchýlit od čl. 6 až čl. 9 nařízení č. 561/2006, avšak pouze za kumulativního splnění určitých podmínek; jedna z nich spočívá v tom, že řidič je povinen zaznamenat povahu a důvod odchylky ručně na záznamovém listu nebo na výtisku ze záznamového zařízení nebo v denním pracovním plánu v jakémkoli jazyce Evropské unie, jakmile zastaví. Žalovaný dále uvedl, že žalobcem předložené důkazy nesplňují druhou z

uvedených podmínek, neboť nejde o výtisky z tachografu, záznamové listy nebo denní pracovní plány, které by řidiči, kteří doby odpočinku, bezpečnostní přestávky a doby řízení porušili, vyhotovili v okamžiku, kdy zastavili vozidlo. Již z povahy dokladů, které žalobce předložil (např. printscreeny obrazovky počítače), podle žalovaného vyplývá, že ty byly pořízeny až v sídle (resp. provozovně) žalobce, nikoli bezprostředně po zastavení. Důvodem, proč je nutné, aby odchylky od čl. 6 až čl. 9 nařízení

č. 561/2006 byly zaznamenány v okamžiku jejich porušení, je to, aby nedocházelo ke zneužívání institutu odchýlení pokaždé, kdy dojde (třeba i k úmyslnému) porušení doby řízení, odpočinku či bezpečnostní přestávky. Konečně žalovaný uvedl, že možnosti, jak odchylky zaznamenat, jsou uvedeny taxativně a od uvedené formy se nelze odklonit; forma zaznamenání odchylky je podstatná proto, aby nedocházelo k zamýšleným porušením dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku a jejich zaznamenání až v okamžiku, kdy je s dopravcem, potažmo řidičem, zahájeno správní řízení. Podle žalovaného tak dokumenty doložené žalobcem nelze považovat za relevantní důkazy, jelikož nešlo o záznamy o odchylkách v souladu s čl. 12 nařízení č. 561/2006.

40. Podle zdejšího soudu ani v tomto případě nelze žalobní námitce přisvědčit. Pakliže nařízení č. 561/2006, které je přímo použitelným předpisem, jenž byly správní orgány povinny aplikovat, stanoví způsob, kterým má žalobce možnost prokázat odchylky od čl. 6 až čl. 9 nařízení

č. 561/2006, nelze dovozovat, že by správní orgány byly povinny akceptovat jakékoli prostředky, kterými žalobce hodlal prokázat důvodnost tohoto odchýlení. Z čl. 12 nařízení č. 561/2006 sice neplynou konkrétní důvody, jež mohou vést k tomu, že se řidič odchýlí od čl. 6 až čl. 9 (v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby zajistil bezpečnost osob, vozidla, které řídí, nebo jeho nákladu, pokud neohrozí bezpečnost provozu na pozemních komunikacích), avšak plyne z něj způsob, resp. postup, který je při tom nutné dodržet, a forma, ve které má řidič o tom učinit záznam.

41. Nelze souhlasit se žalobcem ani v tom, že by z argumentace správních orgánů plynulo, že by se mohlo jednat o jakékoli důvody odchýlení se od čl. 6 až 9 nařízení č. 561/2006. Podle zdejšího soudu pokud žalobce nedodržel nařízením č. 561/2006 stanovenou formu záznamu odchylek, nebyly správní orgány povinny zabývat se důvody, pro které podle žalobce k odchylkám došlo. Uvedený způsob záznamu důvodů odchylek skutečně nelze považovat za samoúčelný; jak upozornil již žalovaný, jedním z důvodů stanoveného způsobu, resp. formy záznamu důvodů odchýlení se od čl. 6 až 9 nařízení č. 561/2006 řidičem je, aby nedocházelo k zamýšlenému porušení dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku a jejich zaznamenání až v okamžiku, kdy je se žalobcem jako dopravcem zahájeno správní řízení.
42. Přestože žalobce odkazuje na § 50 odst. 3 správního řádu, podle něhož je správní orgán povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu a v řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, je povinen i bez návrhu zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být povinnost uložena, tak podle zdejšího soudu nelze dovozovat, že by správní orgány uvedeným požadavkům nedostály. Pokud jde o namítané porušení § 51 odst. 1 správního řádu, podle něhož k provedení důkazů lze užít všech důkazních prostředků, které jsou vhodné ke zjištění stavu věci a které nejsou získány nebo provedeny v rozporu s právními předpisy (přičemž se jedná zejména o listiny, ohledání, svědeckou výpověď a znalecký posudek), pak podstatné

je, že přímo použitelný předpis Evropské unie stanoví určitý postup, kterým dopravce může prokázat důvodnost odchylek od závazných povinností. Správní orgány nepochybily, pokud ze žalobcem doložených podkladů v daném případě nevycházely.

III. 4)

43. Pokud jde o námitku žalobce, že učinil vše pro to, aby řidiči dodržovali právní předpisy, neboť prováděl školení řidičů a kontroloval u nich dodržování předpisů (a také brojí proti svému označení za „pachatele“), tak podle zdejšího soudu se ani tím žalobce své odpovědnosti za porušení stanovených povinností nemůže zprostit.
44. Podle § 35 odst. 2 zákona o silniční dopravě, ve znění účinném do 3.10.2017, 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 (písm. b/); v rozporu s § 3 odst. 2 nebo 3 nebo s § 27 tohoto zákona nezajistí, aby v každém vozidle byl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo nezajistí jeho řádné vedení, pokud je povinen jej vést, nebo tento záznam neuschová po stanovenou dobu (písm. h/).
45. Podle § 35 odst. 2 zákona o silniční dopravě, ve znění účinném od 4.10.2017, se dopravce dopustí přestupku tím, že nezajistí dodržování stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku při práci řidičů (písm. b/); v rozporu s § 3 odst. 2 nebo 3 nebo s § 27 tohoto zákona nezajistí, aby v každém vozidle byl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo nezajistí jeho řádné vedení, pokud je povinen jej vést, nebo tento záznam neuschová po stanovenou dobu (písm. h/). S účinností od 4.10.2017 je také v § 36 odst. 3 zákona o silniční dopravě výslovně stanoveno, že se právnická a podnikající fyzická osoba odpovědnosti za přestupek podle § 35 odst. 2 písm. b) a h) nemůže zprostit.
46. Z § 35 odst. 2 písm. b) a h) zákona o silniční dopravě, ve znění účinném v době spáchání deliktů, plyne, že odpovědnost za nesplnění povinností vyplývajících z přímo použitelného předpisu Evropské unie ohledně doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku na základě § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě a řádného vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku na základě § 3 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě byla konstruována jako objektivní odpovědnost dopravce. Dne 1.7.2017 nabyl účinnosti zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon č. 250/2016 Sb.“), podle jehož § 21 odst. 1 právnická osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila; podle § 21 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb. dále platí, že právnická osoba se nemůže odpovědnosti za přestupek zprostit, jestliže z její strany nebyla vykonávána povinná nebo potřebná kontrola nad fyzickou osobou, která se za účelem posuzování odpovědnosti právnické osoby za přestupek považuje za osobu, jejíž jednání je přičitatelné právnické osobě, nebo nebyla učiněna nezbytná opatření k zamezení nebo odvrácení přestupku.
47. Bez ohledu na skutečnost, že výše citovaná právní úprava v období od 1.7.2017 do 4.10.2017 (prvostupňové rozhodnutí bylo vydáno dne 8.8.2017), obecně umožňovala i právnické osobě liberovat se v případě porušení výše vymezených povinností, tak žalobce

se dovolává důvodů, z nichž se odpovědnosti za porušení zákona o silniční dopravě zprostit nelze. Jak vyplývá z judikatury Nejvyššího správního soudu, „...doložení splnění povinností tím, že byl řidič ze strany zaměstnavatele poučen a byl povinen dodržovat platné právní předpisy, nepostačuje ke zproštění odpovědnosti za správní delikt. Stěžovatel se nemůže zprostit své odpovědnosti odkazem na porušení povinnosti vlastními zaměstnanci, případně osobami, které při výkonu své činnosti používá. Účelem ustanovení obsahujícího liberační důvod je zabránění sankce ve zcela výjimečných případech, kdy by její uložení odporovalo jejímu smyslu. Připuštěním navrhovaných liberačních důvodů (zabezpečení povinného školení řidičů) by mohlo být liberační ustanovení aplikováno ve velkém množství případů, a ztratilo by tak povahu výjimky z obecného pravidla, což by znamenalo ohrožení veřejného zájmu. Značné překročení stanovených hodnot zjištěných při vážení vozidla poškozuje síť pozemních komunikací, ale rovněž ohrožuje zdraví a život účastníků silničního provozu.“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14.8.2015, č.j. 5 As 10/2015-27). Právnická osoba zásadně odpovídá za porušení právních povinností jednáním osob, které používá k výkonu své činnosti; odpovědnost za správní delikt spáchaný při výkonu činnosti právnické osoby lze vyloučit pouze ve výjimečných případech; bude se jednat zejména o situace, kdy je porušení právních povinností důsledkem vzniku nepředvídatelných okolností. Taková situace v případě žalobce nenastala.

48. Také žalovaný se s uvedenou námitkou dostatečným způsobem vypořádal na stranách 26 až 27 napadeného rozhodnutí, kde uzavřel, že se žalobce tím, že dostal své povinnosti a zajistil řidičům školení, nezprostil své odpovědnosti dopravce, a bez ohledu na skutečnost, zda řidiči jednali svévolně či nikoli, anebo zda byli řádně proškoleni, se jednalo o osoby, jejichž jednání je přičitatelné žalobci.

III. 5)

49. Žalobce dále namítá neprovedení důkazů nezbytných pro zjištění skutkového stavu věci. Podle původního zrušovacího rozhodnutí žalovaného měly být v rámci dokazování čteny všechny listiny, které jsou součástí správního spisu; z napadeného rozhodnutí nicméně plyne, že žalovaný na uvedeném požadavku netrvá, přičemž prvostupňový orgán své povinnosti nedostál. Prvostupňový orgán některé žalobcem předložené „zásadní“ důkazy neprovedl.
50. Pokud jde o žalobcem zmiňované výpisy ze systému Emgeo, záznamy o výkonu a printscreen ze systému WinAD, tak k těm se zdejší soud vyjádřil již výše. Nelze dovozovat, že by správní orgány byly povinny akceptovat jakékoli prostředky, kterými žalobce hodlal prokázat důvody, pro které se řidiči odchýlili od článků 6 až 8 nařízení č. 561/2006; pakliže by bylo možné užít jakékoli jiné prostředky záznamu odchylek, pak by postup uvedený v čl. 12 nařízení č. 561/2006 zjevně postrádal smyslu. Nadto žalobce ani netvrdí, že by řidiči, kteří porušili doby odpočinku, bezpečnostní přestávky či doby řízení, vyhotovili záznam v okamžiku, kdy dojeli na vhodné místo zastávky, jak předpokládá čl. 12 nařízení č. 561/2006, ani netvrdí, z jakých objektivních příčin tak neučinili.
51. Pokud žalobce v této v souvislosti odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27.11.2012, č.j. 1 As 136/2012-23, tak v něm Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že v řízení o správním trestání se neužije § 82 odst. 4 správního řádu, který neumožňuje účastníkům uplatňovat v odvolání nové skutečnosti a nové důkazy. Z citovaného rozsudku

však neplyne, že by byly správní orgány povinny vyhovět všem důkazním návrhům účastníka řízení a že by v případě, kdy je právním předpisem závazně stanoven způsob, kterým lze prokázat důvod odchýlení se od závazných povinností, byl správní orgán povinen akceptovat i jiné důkazní prostředky. Nedávalo by to ani logiku.

52. Žalobce také namítá, že navrhoval provedení dalších důkazů, konkrétně důkazy výsledkem svědka T. C. (ředitele žalobcovy divize Jihlava) a seznamy účastníků školení profesní způsobilosti řidičů, jichž se účastnili řidiči, kteří se dle zjištění prvostupňového orgánu měli odchýlit od čl. 6 a 8 nařízení č. 561/2006; prvostupňový orgán uvedené důkazy neprovedl a ani se s nimi nijak nevypořádal. Současně žalobce uvádí, že uvedený postup prvostupňového orgánu nemůže napravit žalovaný tím, že se k navrženým důkazům vyjádří sám.
53. Zdejší soud s uvedeným názorem žalobce nesouhlasí, neboť s ohledem na to, že správní řízení tvoří jeden celek, je přípustné, aby odvolací orgán doplnil závěry prvostupňového orgánu a nahradil nedostatky odůvodnění jeho rozhodnutí (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26.7.2018, č.j. 7 As 187/2018-30). Jestliže odvolací orgán souhlasí s výrokem správního rozhodnutí prvního stupně, nicméně se zcela neztotožňuje s důvody, případně část odůvodnění postrádá, může tyto nedostatky nahradit v odůvodnění svého rozhodnutí (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8.10.2015, č.j. 10 As 123/2014-41). Žalovaný na straně 28 napadeného rozhodnutí uvedl, že svědeckou výpověď T. C. nepovažuje za důkaz potřebný ke zjištění stavu věci, když k porušení dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku a k jízdám bez vložené karty řidiče došlo, což bylo prokázáno daty staženými z karet řidičů a ze záznamových zařízení vozidel, přičemž ze samotného výsledku by tak nad rámec toho mohlo toliko vyplynout, z jakého důvodu se tak stalo. K seznamům účastníků školení profesní způsobilosti řidičů pak žalovaný uvedl, že doložení splnění povinnosti tím, že byl řidič poučen, proškolen a byl povinen dodržovat platné právní předpisy, nepostačuje ke zproštění odpovědnosti žalobce. Víc k tomu nebylo třeba dokazovat.
54. Obdobně zdejší soud nesouhlasí s námitkou, že se prvostupňový orgán v rozporu s požadavkem žalovaného vyjádřeným v jeho původním zrušovacím rozhodnutí nevypořádal s námitkami žalobce obsaženými v odvolání proti původnímu rozhodnutí prvostupňového orgánu a že pokud se žalovaný s předmětnými námitkami (které žalobce blíže nespecifikuje) vypořádal sám, tak nahradil činnost prvostupňového orgánu a zasáhl do zásady dvojinstančnosti řízení. Podle zdejšího soudu zásada dvojinstančnosti řízení neznamená, že odvolací správní orgán nemůže doplňovat či korigovat nedostatky odůvodnění správního orgánu I. stupně, obzvláště jednalo-li se o námitky vznesené v původním odvolání, jak uvádí žalobce.

III. 6)

55. Žalobce také namítá zmatečnost prvostupňového rozhodnutí z toho důvodu, že toto rozhodnutí na straně 28 v části odůvodnění týkající se výroku I. B obsahuje pasáž ohledně časových úseků jízdy bez vložené karty řidiče, které neodpovídají časovým úsekům uvedeným ve výrokové části tohoto rozhodnutí.
56. Zdejší soud k tomu uvádí, že na straně 28 prvostupňového rozhodnutí v rámci odůvodnění výše uložené sankce jsou uvedeny časové úseky „nepovolené vyjmutí karty řidiče, jízda bez vložené karty řidiče“, které neodpovídají časovým úsekům, jež uvedl prvostupňový orgán

v části B výroku I. svého rozhodnutí a také na straně 23 až 25 v části odůvodnění. Tato skutečnost však nemůže být důvodem zakládajícím nezákonnost či nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, tím spíše za situace, kdy žalovaný v napadeném rozhodnutí vycházel z časového vymezení skutků týkajících se jízdy bez vložené karty řidiče tak, jak je správně vymezil prvostupňový orgán právě v části B výroku I. prvostupňového rozhodnutí a na straně 23 až 25 prvostupňového rozhodnutí a které žalobce kvalifikovaným způsobem nezpochybnil.

III. 7)

57. Žalobce dále namítá, že prvostupňový orgán nerespektoval požadavek žalovaného vyslovený v jeho původním zrušovacím rozhodnutí, a sice aby prvostupňový orgán opětovně přezkoumal data z paměťových karet řidičů a z tachografů vozidel a propojil je za účelem určení, který konkrétní řidič řídil vozidlo bez vložené karty řidiče; prvostupňový orgán podle žalobce v několika případech data nepropojil a řízení přesto nezastavil; žalobce k tomu odkazuje na body 1, 11 a 12 výroku I. části B prvostupňového rozhodnutí.
58. S námitkou totožného obsahu se vypořádal již žalovaný na straně 26 napadeného rozhodnutí, kde uvedl, že prvostupňový orgán na základě stažených dat z karet řidičů a ze záznamových zařízení vozidel určil, jaký řidič řídil vozidlo bez vložené karty, a to takovým způsobem, že vždy ke konkrétní jízdě bez vložené karty řidiče přiřadil řidiče, jehož jízda a také vyjmutí nebo vložení jeho osobní karty řidiče plynne navazovala na jízdu bez vložené karty řidiče, navíc prvostupňový orgán tato data propojil s důkazy doloženými samotným žalobcem, když přiřazení jednotlivých řidičů k jednotlivým jízdám je potvrzeno i vyjádřením těchto řidičů k jízdám bez vložené karty řidiče.
59. Zdejší soud považuje uvedené vypořádání námítky žalovaným za správné. Podstatné je, že prvostupňový orgán vycházel z vyhodnocení elektronického souboru dat z tachografu konkrétního vozidla. Prvostupňový orgán přitom odkázal na vyjádření žalobce ze dne 23.7.2015 a na výpis ze systému TAGRA – jízda bez vložené karty řidiče včetně vyjádření řidiče.

III. 8)

60. Žalobce také namítá, že při jednání u prvostupňového orgánu dne 14.7.2017 nebylo možné ověřit, čím bylo dokazováno. Podle žalobce nebylo dokazováno konkrétními soubory obsaženými na CD, neboť to se v době dokazování nacházelo fyzicky v obalu ve spisu, kterým v ten okamžik listoval zástupce žalobce. CD se tedy nenacházelo v počítači prvostupňového orgánu, jehož prostřednictvím měly být v danou chvíli předmětné soubory zobrazovány a vyhodnocovány.
61. K tomu se z napadeného rozhodnutí žalovaného podává, že data stažená z karet řidičů a ze záznamových zařízení vozidel zasílal žalobce prvostupňovému orgánu elektronickou cestou (email); tuto skutečnost žalobce nezpochybňuje. Pokud k tomu následně žalovaný uvedl, že tato data nejspíš prvostupňový orgán uložil do paměti počítače či do programu schopného uvedená data přečíst (Tagra, Tachoscan či jiný), a tudíž bylo možné, aby CD, které bylo původně určeno a vytvořeno pro účely žalovaného, bylo současně fyzicky založeno ve spisu, tak zdejší soud na uvedeném vysvětlení žádnou nelogičnost či „účelovost“ neshledává. Pokud žalobce v této souvislosti odkazuje na fotografii pořízenou

při jednání v sídle prvostupňového orgánu dne 14.7.2017, kterou přiložil k doplnění odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí (spolu s odborným vyjádřením soudního znalce Ing. J. K., který v něm potvrzuje datum a čas pořízení této fotografie), tak ta je součástí správního spisu, proto jí nebylo potřeba dokazovat.

62. Především je však v dané věci podstatné, zda závěry správních orgánů vyslovené a zdůvodněné

v jejich rozhodnutích mají podklad ve správním spisu; to, že data stažená z karet řidičů a ze záznamových zařízení vozidel jsou součástí správního spisu (tj. údaje, z nichž bylo možné dovodit jednotlivé doby řízení, doby přestávek a doby odpočinku, a jízdy bez vložené karty řidiče), a že žalobce měl možnost se s těmito podklady seznámit, a ostatně je prvostupňovému orgánu sám poskytl, nebylo nijak zpochybнено.

III. 9)

63. Žalobce také namítá, že při části jednání dne 14.7.2017 u prvostupňového orgánu, kdy byly prováděny důkazy, byly v téže místnosti přítomny další osoby, které nebyly oprávněnými úředními osobami v dané věci; jednalo se o další pracovníky prvostupňového orgánu (paní K. a pan B.), kteří si vyřizovali své záležitosti (mj. také vedli vlastní jednání s veřejností či telefonovali). Dále byl přítomen pan M., který je rovněž dopravcem a tudíž potenciálním konkurentem žalobce. Podle žalobce tak byl porušen princip neveřejnosti správního řízení, současně bylo žalobci znemožněno vykonávat na místě práva s účastí spojená, tedy právo věnovat pozornost tomu, co v danou chvíli správní orgán činí, a vyjádřit své stanovisko či vyjádřit se k provedenému důkazu.

64. K tomu zdejší soud odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18.10.2019, č.j. 2 As 429/2018-25, podle něhož *„Neveřejnost jednání však pouze znamená, že se jej nemohou účastnit libovolné třetí osoby, které nemají v rozhodném správním řízení žádné procesní postavení ani nemají žádný vztah k příslušnému správnímu orgánu; rozdíl oproti veřejnému jednání je proto třeba spatřovat především v tom, že se zde neuplatní princip záruky zákonnosti v podobě kontroly veřejnosti spočívající v až na výjimky neomezené možnosti účasti libovolných osob na takovém úkonu, jako je tomu například u jednání soudů. Na neveřejně činěný úkon správního orgánu tedy není umožněn přístup třetích osob z občanské iniciativy či vlastní zvědavosti. To však rozhodně neznamená, že by se neveřejně prováděného úkonu v rámci správního řízení (zde výsledku svědků) nemohl ze strany správního orgánu bez dalšího účastnit někdo jiný než úřední osoba, která se bezprostředně podílí na výkonu pravomoci takového správního orgánu (srov. § 14 odst. 1 správního řádu). To ostatně naznačuje též komentářová literatura, když uvádí, že „ustanovení rozlišuje mezi ústním jednáním neveřejným, kterého se účastní pouze osoby participující na řízení, a ústním jednáním veřejným, kterého se může zúčastnit veřejnost“ (Potěšil, L., Hejč, D., Rigel, F., Marek, D.: Správní řád. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015). Krom úředních osob přímo se podílejících na výkonu pravomoci správního orgánu je třeba rozlišovat ještě další kategorii osob, které nejsou veřejností (tedy osobami bez zaměstnaneckého, organizačního či jiného funkčního vztahu ke správnímu orgánu provádějícímu předmětný úkon), jež se však z nějakého racionálního důvodu a pro realizaci legitimního účelu mohou takového úkonu účastnit; v praxi se může jednat například o zapisovatele, technický personál (obsluhující nejrůznější elektronická zařízení), stážisty, praktikanty, služebně mladší zaškolované kolegy nebo naopak nadřízené kolegy provádějící supervizi, dozorovou či kontrolní činnost, stejně tak se může jednat o osoby poskytující mediální či psychologickou pomoc nebo další nestranné osoby (srov. § 54 odst. 4*

správního řádu). V případě těchto osob se nejedná o veřejnost ve smyslu § 49 odst. 2 správního řádu, neboť jejich přítomnost při realizaci úkonu není nahodilá, bezúčelná, založená na vlastní iniciativě a nesměřuje k realizaci soukromých cílů, nýbrž napomáhá zdárnému průběhu samotného úkonu. V případě těchto osob proto nelze kategoricky dojít k závěru, že jejich přítomnost u správním orgánem neveřejně činěného úkonu je obecně porušením zásady neveřejnosti, a je proto nezákonná. Přítomnost těchto osob však na druhou stranu nemůže být pochopitelně bezbřehá. Je proto třeba vždy posuzovat, zdali je účast takových osob při prováděném úkonu přiměřená (co do jejich počtu i postavení), smysluplná, má ospravedlnitelný důvod a nežádoucím způsobem nezasahuje do jeho realizace; takové osoby přitom, pakliže nemají postavení úředních osob, nemohou nikterak zasahovat do provádění daného úkonu. Oprávněnost jejich přítomnosti je proto třeba posuzovat v každém jednotlivém případě individuálně.“

65. To, že byl v daném případě porušen princip neveřejnosti správního řízení, dovodil i žalovaný na str. 28 napadeného rozhodnutí. Podle zdejšího soudu však přestože přítomnost dalších osob zcela zřejmě nebyla nezbytná pro provádění úkonů prvostupňového orgánu se žalobcem, a pravděpodobně nebyla ani vhodná, nejedná se ve světle výše citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 18.10.2019, č.j. 2 As 429/2018-25, o vadu řízení mající vliv na zákonnost prvostupňového rozhodnutí, především s ohledem na skutečnost, že z argumentace žalobce neplyne, že by přítomností jiných úředních osob bylo nežádoucím způsobem zasaženo do realizace žalobcových práv tím, že by tyto úřední osoby jakkoli zasahovaly do provádění dokazování.
66. Pokud jde o přítomnost konkurenčního dopravce žalobce, tak bylo na prvostupňovém orgánu, aby zajistil, že taková osoba při dokazování ve věci žalobce nebude přítomna; k tomu z prvostupňového rozhodnutí plyne, že během dokazování vstoupil do kanceláře prvostupňového orgánu dopravce pan M. a následně byl odveden do sousední kanceláře k vyřízení jeho záležitostí. Přestože žalobce uvádí, že k odvedení pana M. do sousední kanceláře došlo až poté, co měl údajně možnost vyslechnout část dokazování (čtení protokolu o kontrole, v němž byly zmiňovány delikty žalobce), ani i v případě, že by tomu tak skutečně bylo, z toho ještě dovozovat důvod pro zrušení správního rozhodnutí nelze. Podstatné pro posouzení zákonnosti správního rozhodnutí je, zda žalobce měl dostatečný prostor pro realizaci svých procesních práv; přestože žalobce tvrdí, že mu bylo uvedeným postupem „do značné míry“ znemožněno vykonávat na místě jeho práva spojená s účastí na řízení, pokud nechtěl některé úkony činit před veřejností, tak je zjevné, že tomu tak rozhodně nebylo po celou dobu jednání před prvostupňovým orgánem. Jak také upozornil žalovaný v napadeném rozhodnutí, žalobce měl možnost se k dokazování vyjádřit a uplatnit své stanovisko, čehož taktéž využil, neboť jeho zástupce se k věci vyjádřil nejprve ústně a poté zaslal písemné vyjádření.

III. 10)

67. Žalobce dále namítá vady uložené sankce. Podle žalobce žalovaný nepřihlédl k novější a příznivější právní úpravě, která maximální výši pokuty snížila na 350 000 Kč. Podle žalobce je pokuta nepřiměřená mj. proto, že správní orgány nevzaly v úvahu, jak nízké promile v celkovém počtu přeprav uskutečněných žalobcem v dotčeném období představují údajná pochybení; podle žalobce pochybení bylo shledáno v méně než 0,2 %

případů, tedy u přibližně jedné z 600 přeprav. Správní orgány měly při stanovení výše pokuty přihlídnout také k tomu, z jakých důvodů došlo k odchylkám od čl. 6 až čl. 8 nařízení č. 561/2006.

68. Žalovaný v napadeném rozhodnutí (strana 22 napadeného rozhodnutí) vycházel z toho, že správní řízení bylo zahájeno dne 25.6.2016, přičemž dne 4.10.2017 nabyla účinnosti novela zákona o silniční dopravě č. 304/2017 Sb.; samotné povinnosti dopravců zůstaly shodné, nicméně dle nové právní úpravy je možno udělit za naplnění skutkové podstaty přestupku dle § 35 odst. 2 písm. b) a h) zákona o silniční dopravě pokutu do výše 350 000 Kč, přičemž do 3.10.2017 bylo možné uložit pokutu až do výše 500 000 Kč; nová právní úprava je tedy pro žalobce příznivější.
69. Žalovaný také upozornil, že dne 2.3.2015 (co do článků 24, 34 a 45) a v plném rozsahu dne 2.3.2016 došlo ke změně právní úpravy nabytím účinnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 165/2014 ze dne 4.2.2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, které mj. nahrazuje čl. 15 nařízení č. 3821/85; ode dne 2.3.2015 je povinnost dle čl. 15 odst. 2 nařízení č. 3821/85 stanovena v čl. 34 odst. 1 nařízení č. 165/2014. Povinnost dopravce zajistit, aby řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, zůstala zachována, a také zůstalo shodným, že nedodržení této povinnosti je důvodem pro uložení sankce. Nejedná se tedy o právní předpis příznivější pro žalobce, proto žalovaný aplikoval nařízení č. 3821/85.
70. Dále žalovaný na straně 31 napadeného rozhodnutí uvedl, že zhodnotil protiprávní jednání žalobce podle § 37 zákona č. 250/2016 Sb.; pokud jde o závažnost a povahu přestupku, tak v případě porušení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě ve spojení s čl. 6 odst. 1 nařízení č. 561/2006 se podle žalovaného žalobce dopustil 1 x velmi závažného porušení, 7x závažného porušení a 2x málo závažného porušení právních předpisů. V případě porušení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě ve spojení s čl. 7 nařízení č. 561/2006 se žalobce dopustil 5x velmi závažného porušení a 13x závažného porušení právních předpisů. Co se týče porušení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě ve spojení s čl. 8 odst. 2 nařízení č. 561/2006, pak se žalobce dopustil 10x velmi závažného porušení a 6x závažného porušení právních předpisů. K porušení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě ve spojení s čl. 8 odst. 4 nařízení č. 561/2006 se žalobce dopustil 3x velmi závažného a 5x závažného porušení právních předpisů. Jízdu bez vložené karty řidiče žalovaný hodnotil jako velmi závažné porušení právních předpisů. Dále podle žalovaného většina porušení byla vedena několika skutky, což zvyšuje jejich závažnost.
71. Dále žalovaný upozornil na to, že při posuzování výše pokuty přihlédl s ohledem na usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 20.4.2010, č.j. 1 As 9/2008-133, a také v souladu s § 37 písm. g) zákona č. 250/2016 Sb., k majetkovým poměrům žalobce; shledal, že žalobce ke dni 17.10.2017 nebyl v insolvenční, a pro rok 2017 žalobce prokázal finanční způsobilost pro 409 vozidel, což je nejméně 9 000 EUR, je-li používáno jedno vozidlo, a 5 000 EUR na každé další užívané vozidlo (tj. celkem 2 049 000 EUR).

72. S odkazem na zásadu absorpce žalovaný uvedl, že se sankce ukládá podle nejpřísněji trestného skutku, přičemž podle zákona o silniční dopravě neexistuje žádný sazebník, který by určoval, jak vysoká sankce se uloží za jaký delikt, naopak ukládání pokut podle zákona o silniční dopravě je založeno na správním uvážení správního orgánu, tedy zákonodárce ponechal prostor pro uvážení jednotlivých orgánů, přičemž správní uvážení omezil horní hranicí pokuty, která je v tomto případě podle § 35 odst. 2 písm. b) a h) zákona o silniční dopravě 500 000 Kč. Větší četnost protiprávních skutků zvyšuje závažnost jednotlivých porušení. Podle žalovaného byl zjištěn velký počet porušení právních předpisů, nicméně ve správním řízení se neuplatňuje kumulativní zásada při ukládání sankce, tedy sankce za jednotlivé skutky se nesčítají. Podle žalovaného nejzávažnějším skutkem jsou jízdy bez vložení karty řidiče a za velmi závažné porušení považuje také nedodržení bezpečnostní přestávky řidičem J. S., který řídil 8:18 hod bez vykonání bezpečnostní přestávky, a nedodržení denní doby odpočinku řidičem J. Š., který čerpal odpočinek v rámci 24 hodin v pouhé délce 2:40 hod, 3:02 hod a 4:24 hod.
73. Dále žalovaný uvedl, že přihlédl k tomu, že zastavil správní řízení pro jízdu bez vložení karty řidiče pro některá časová období. Dále uvedl, že skutky, kterých se žalobce dopustil, byly spáchány před 4 lety.
74. Žalovaný uzavřel, že z uvedených důvodů shledal pokutu uloženou prvostupňovým orgánem ve výši 150 000 Kč za nepřiměřenou, a proto přistoupil k jejímu snížení na 100 000 Kč.
75. Zdejší soud k tomu uvádí, že je pravdou, že žalovaný nejprve na straně 22 napadeného rozhodnutí vymezil, že podle právní úpravy účinné od 4.10.2017 se snížila hranice pokuty z 500 000 Kč na 350 000 Kč; to, že hranice pokuty činila v době rozhodování žalovaného 350 000 Kč, uvedl žalovaný také na straně 31 napadeného rozhodnutí. Současně však následně níže na straně 31 napadeného rozhodnutí zmínil, že ukládání pokut podle zákona o silniční dopravě je založeno na správním uvážení, přičemž horní hranice pokuty v tomto případě (dle § 35 odst. 2 písm. b) a h) zákona o silniční dopravě) činí 500 000 Kč. Podle zdejšího soudu však uvedené zjevné pochybení v psaní nemá za následek nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, ostatně žalovaný při stanovení výše pokuty zohlednil právě i snížení horní hranice pokuty podle novější právní úpravy. Nelze ani dovozovat, jak činí žalobce, že uvedenému snížení horní hranice pokuty z 500 000 Kč na 350 000 Kč by mělo odpovídat poměrné snížení pokuty žalovaným z 150 000 Kč na 100 000 Kč a že dále při zohlednění částečného zastavení řízení a časového odstupu by poté měla pokuta podle představy žalobce činit v daném případě nanejvýše 70 000 Kč. Podle zdejšího soudu ani samotné snížení horní hranice pokuty nemusí nutně implikovat ten závěr, že by byl správní orgán povinen výši uložené pokuty snížit, pakliže původní pokuta nebyla uložena při horní hranici sazby.
76. Pokud žalobce namítá nepřiměřenost pokuty z toho důvodu, že správní orgány nevzaly v úvahu, jak nízké promile v celkovém počtu přeprav uskutečněných žalobcem v dotčeném období představují jimi zjištěná údajná pochybení, když pochybení bylo shledáno v méně než 0,2 % případů, tedy u přibližně jedné z 600 přeprav, tak podle zdejšího soudu z ničeho neplyne, že by správní orgány byly povinny uvedenou skutečnost zohlednit jako polehčující, nadto žalovaný na straně 31 napadeného rozhodnutí vycházel z

toho, že bylo kontrolováno velmi dlouhé časové období 11 měsíců u velkého počtu řidičů a vozidel. Podle zdejšího soudu žalovaný při stanovení výše sankce zohlednil všechna zákonná kritéria a její zdůvodnění nelze považovat za nelogické a z ničeho ani neplyne, že by žalovaný vybočil z mezí správního uvážení nebo je zneužil.

77. Pokud jde o námitku, že správní orgány měly při stanovení výše pokuty přihlédnout také k tomu, z jakých důvodů k odchylkám od čl. 6 až 8 nařízení č. 561/2006 došlo, tak zdejší soud již výše uzavřel, že žalobce postupem stanoveným v čl. 12 uvedeného nařízení důvody, proč se řidiči od čl. 6 až 8 tohoto nařízení odchýlili, nedoložil; současně postup dle čl. 12 nařízení č. 561/2006 podle zdejšího soudu souvisí s otázkou liberace žalobce, k níž však v posuzované věci nedošlo. Pokud jde o námitku, že správní orgány nepřihlédly k tomu, že žalobce poskytoval při kontrole plnou součinnost, tak podle zdejšího soudu součinnost žalobce při kontrole nelze tedy bez dalšího považovat za polehčující okolnost, neboť se jednalo o žalobcovu povinnost (§ 10 odst. 2 zákona č. 255/2012 Sb.).
78. Pokud jde o návrh, aby zdejší soud od uložené pokuty upustil, případně ji snížil v mezích daných zákonem, tak podle § 78 odst. 2 s.ř.s. rozhoduje-li soud o žalobě proti rozhodnutí, jímž správní orgán uložil trest za správní delikt, může soud, nejsou-li důvody pro zrušení rozhodnutí podle odstavce 1, ale trest byl uložen ve zjevně nepřiměřené výši, upustit od něj nebo jej snížit v mezích zákonem dovolených, lze-li takové rozhodnutí učinit na základě skutkového stavu, z něhož vyšel správní orgán, a který soud případně vlastním dokazováním v nikoli zásadních směrech doplnil, a navrhl-li takový postup žalobce v žalobě.
79. Zdejší soud návrh na upuštění od potrestání nepovažuje za důvodný, neboť neshledal, že by pokuta uložená ve výši 100 000 Kč byla zjevně nepřiměřená a zjevně neodpovídala zobecnitelné představě o adekvátnosti a spravedlnosti sankce. Žalovaný zohlednil všechna zákonná kritéria při ukládání sankce a přihlédl ke všem relevantním okolnostem a výši uložené pokuty dostatečným a srozumitelným způsobem odůvodnil.
80. Zdejší soud s ohledem na výše uvedené neshledal žalobu důvodnou a nad rámce uplatněných žalobních bodů nezjistil žádnou vadu, jež by atakovala zákonnost napadeného rozhodnutí a k níž by musel přihlížet z úřední povinnosti, a proto žalobu jak nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.

IV. Náklady řízení

52. O nákladech účastníků řízení zdejší soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s.ř.s. Žalobce nebyl ve věci úspěšný, a proto mu nenáleží právo na náhradu nákladů řízení; to by náleželo procesně úspěšnému účastníkovi, kterým byl žalovaný. Zdejší soud však nezjistil, že by žalovanému vznikly náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti, a proto rozhodl, že se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává.

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). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

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

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

Brno 19. prosince 2019

David Raus v.r.
předseda senátu