



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ing. Viery Horčicové, soudců Mgr. Jiřího Lifky a Mgr. Kamila Tojnera v právní věci

žalobce: **SAFE DIESEL s.r.o.**

sídlem Biskupský dvůr 2095, 110 00 Praha 1, IČ: 04654846

zastoupen advokátem JUDr. Františkem Hosnou

sídlem Klimentská 1207, 110 00 Praha 1

proti

žalovanému: **Ministerstvo dopravy**

sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1

o žalobě na ochranu proti nečinnosti

takto:

I. Žaloba se **zamítá**.

II. Žádný z účastníků **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

Shodu s prvopisem potvrzuje L. H.

Odůvodnění:

Žalobou ze dne 28. 6. 2017 se žalobce domáhal ochrany proti nečinnosti žalovaného, kterou spatřoval v tom, že mu žalovaný neposkytl součinnost skrze svoji podřízenou organizaci Centrum služeb pro silniční dopravu (dále též „CSSD“).

Žalobce nejprve shrnul pozadí případu. Uvedl, že v rámci snahy o nápravy technického problému (dále též „kauza Dieseldate“) vozidel spadajících pod koncern Volkswagen Aktiengesellschaft (dále též „koncern Volkswagen“) žalovaný, resp. CSSD, rozesílal vlastníkům vozidel koncernu Volkswagen pozvánky do servisu za účelem realizace aktualizace softwaru vozidel či technických oprav, a to na žádost členů koncernu Volkswagen, resp. dovozce vozidel tohoto koncernu (konkrétně společnost Porsche Česká republika). Žalovaný tak v podstatě umožnil koncernu Volkswagen nepřímou využít neveřejných údajů z registru silničních vozidel a oslovit prostřednictvím CSSD dotčené majitele vozidel tohoto koncernu s výzvou k dobrovolné servisní prohlídce.

Žalobce dále uvedl, že shodným způsobem hodlal oslovit vlastníky vozidel koncernu Volkswagen sám. Za tímto účelem požádal CSSD o součinnost při výrobě a distribuci tiskovin týkajících se předmětných technických problémů vozidel koncernu Volkswagen, a to opakovaně – poprvé svým dopisem ze dne 29. 6. 2016, naposledy pak dopisem ze dne 20. 3. 2017. Tyto své žádosti o poskytnutí součinnosti žalobce považuje za žádost ve smyslu § 45 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále též „správní řád“).

Vzhledem k absenci reakce ze strany žalovaného podal žalobce dne 26. 4. 2017 žádost o uplatnění opatření proti nečinnosti dle § 80 odst. 3 správního řádu k Ministru dopravy. Dne 3. 5. 2017 obdržel žalobce rozhodnutí o žádosti o poskytnutí součinnosti č. j. 50/2017-150-ORG2/2, jímž byla tato žádost zamítnuta s odůvodněním, že součinnost nelze pro komerční charakter jeho aktivit poskytnout.

Proti rozhodnutí podal žalobce dne 18. 5. 2017 rozklad adresovaný Ministru dopravy. Ačkoli lhůta pro vydání rozhodnutí o podaném rozkladu dle § 71 správního řádu uplynula dne 19. 6. 2017, ke dni podání žaloby o něm rozhodnuto nebylo. Žalobce pouze obdržel dne 19. 6. 2017 přípis žalovaného, jímž mu bylo sděleno, že rozklad žalobce ze dne 18. 5. 2017 považuje za stížnost dle § 175 správního řádu. Žalobce je nicméně přesvědčen, že rozhodnutí o jeho žádosti o poskytnutí součinnosti č. j. 50/2017-150-ORG2/2 představuje rozhodnutí, proti němuž lze brojit rozkladem dle § 152 správního řádu. Žalobce tedy namítl nečinnost Ministra dopravy, neboť doposud nerozhodl o jeho rozkladu ze dne 18. 5. 2017.

Pro případ, že by soud nepovažoval rozhodnutí žalovaného č. j. 50/2017-150-ORG2/2 za rozhodnutí, proti němuž lze brojit rozkladem, namítl žalobce též nečinnost žalovaného, který dosud nerozhodl o jeho žádosti o poskytnutí součinnosti ze dne 21. 3. 2017.

Žalobce je přesvědčen, že žalovaný byl povinen poskytnout mu součinnost s výrobou a distribucí tiskovin ke kauze Dieseldate, neboť je jeho úkolem zajistit ochranu zdraví a života osob a majetku, a to včetně spotřebitelů a jiných zákazníků koncernu

Shodu s prvopisem potvrzuje L. H.

Volkswagen. Žalovaný ve svém rozhodnutí o č. j. 50/2017-150-ORG2/2 uvedl, že svolávací akce výrobce vozidla nemůže sloužit k distribuci nabídek komerčních subjektů nabízejících právní či jiné služby, byť ve formě informačního letáku s poučením o právech občanů. K tomu žalobce uvedl, že nikdy nepožadoval součinnost v rámci svolávací akce, nýbrž nezávisle na ní. Kromě toho je přesvědčen, že z jeho žádosti o součinnost je zřejmé, že jejím účelem neměly být komerční aktivity, nýbrž informování majitelů vozidel koncernu Volkswagen o jejich právech. Kromě toho žalobce poukázal na skutečnost, že žalovaný umožnil obeslání majitelů vozidel dotčených kauzou Dieseldate členům a dovozcům koncernu Volkswagen.

V další části žaloby vyvracel žalobci argumentaci žalovaného, že rozeslání dopisů majitelům dotčených automobilů v rámci svolávací akce umožnil na základě § 28 zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon o provozu na pozemních komunikacích“). K tomu žalobce uvedl, že v daném případě nebyl odkaz žalovaného na § 28 [nejspíše odst. 1 písm. q)] případný. Citované ustanovení hovoří totiž o povinnosti výrobce oznámit a následně odstranit nedostatky na vozidlech, které představují „závažné nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, životní prostředí nebo život nebo zdraví člověka“. Tak tomu ale dle žalobce v kauze Dieseldate není, neboť sám koncern Volkswagen dotčená vozidla prohlašuje ve svolávacím dopise za plně pojízdná, bezpečná a sloužící své funkci.

S ohledem na výše uvedené namítl žalobce porušení celé řady základních zásad činnosti správních orgánů, konkrétně zásady legitimního očekávání dle § 2 odst. 4 správního řádu (žalovaný činil nedůvodné rozdíly mezi přístupem k němu a přístupem ke členům a dovozcům koncernu Volkswagen), zásady zneužití správního uvážení dle § 2 odst. 4 správního řádu (libovůle žalovaného v rozdílném přístupu k žalobci a ke členům a dovozcům koncernu Volkswagen), zásady ochrany veřejného zájmu dle § 2 odst. 4 správního řádu (veřejný zájem na informování dotčených majitelů vozidel koncernu Volkswagen o jejich právech a možnosti využití práv za účelem ochrany zdraví a majetku těchto osob, jakož i životního prostředí), zásady dobré správy a služby veřejnosti dle § 4 správního řádu a zásady rovnosti dotčených osob a zákazu diskriminace dle § 7 správního řádu.

Na základě uvedeného žalobce navrhl, aby soud uložil Ministru dopravy povinnost rozhodnout o rozkladu podaném žalobcem dne 18. 5. 2017 proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 5. 2017, č. j. 50/2017-150-ORG2/2, a zároveň aby Ministru dopravy a žalovanému uložil povinnost nahradit žalobci náhradu nákladů řízení.

Pro případ, že by Městský soud v Praze dospěl k závěru, že přípis žalovaného ze dne 3. 5. 2017, č. j. 50/2017-150-ORG2/2, není rozhodnutím, proti němuž by byl přípustný rozklad, navrhl žalobce, aby soud uložil žalovanému povinnost vydat rozhodnutí ohledně žádosti žalobce ze dne 21. 3. 2017, a zároveň mu uložil uhradit žalobci náhradu nákladů řízení.

Podáním ze dne 1. 9. 2007 se k žalobě vyjádřil žalovaný.

Shodu s prvopisem potvrzuje L. H.

Uvedl, že dle § 28 odst. 1 písm. q) zákona o provozu na pozemních komunikacích je každý výrobce, který je držitelem osvědčení o schválení typu vozidla, povinen při zjištění, že u jím u jím vyrobených vozidel již uvedených na trh jeden nebo více systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků představuje závažné nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, životní prostředí nebo život nebo zdraví člověka, oznámit toto zjištění ministerstvu a neprodleně zajistit odstranění těchto nedostatků. V souladu s tímto ustanovením výrobce (koncern Volkswagen) postupoval, přičemž žalovaný a CSSD poskytovali potřebnou součinnost nutnou k obeslání provozovatelů vozidel, resp. splnění zákonné povinnosti dle uvedeného ustanovení. Vzhledem k tomu, že ustanovení ukládá povinnost výrobcí, nemohlo dojít v rámci obeslání provozovatelů vozidel k předání informací od jiného subjektu, než byl výrobce, a to pouze informací o svolávací akci. V rámci tohoto bylo pracováno s adresami jednotlivých provozovatelů vozidel, takže základním principem, který bylo dále třeba naplnit, byl princip ochrany osobních údajů. Vzhledem k počtu obesílaných vozidel (desetitisíce) byla tato činnost zajišťována servisní organizací ministerstva, a to CSSD, která fyzicky realizovala obesílku. Vlastní obeslání se skládalo z informace výrobce ke svolávací akci ve smyslu výše uvedeného zákonného ustanovení a doprovodného dopisu CSPSD, které vysvětlovalo pouze postavení CSPSD v celém procesu tj. zprostředkovatele vlastní obesílky. Tento stav, nikoliv vlastní povinnost výrobce, změnila novela zákona o provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 63/2017 Sb.), která od 1. 7. 2017 stanovuje, že ministerstvo pro potřeby naplnění výše uvedené zákonné povinnosti výrobce poskytne nutná data přímo výrobcí, avšak pouze pro dané účely. Podle § 5 odst. 6 zákona o provozu na pozemních komunikacích *„Ministerstvo pro účely zajištění splnění povinnosti podle § 28 odst. 1 písm. q) poskytne na žádost výrobcí nebo akreditovanému zástupci na žádost údaje o jménu a adrese pobytu nebo sídla provozovatelů dotčených vozidel zapsaných v registru silničních vozidel. Výrobce nebo akreditovaný zástupce nesmí poskytnuté údaje užít k jiným účelům. Bez zbytečného odkladu po využití poskytnutého údaje pro splnění povinnosti podle § 28 odst. 1 písm. q) je výrobce nebo akreditovaný zástupce povinen tento údaj zlikvidovat.“* Uvedený zákon tedy neopravňuje Ministerstvo dopravy obesílat provozovatele vozidel nebo poskytovat součinnost za tímto účelem v jiných případech nebo jiným subjektům, než zákon stanoví.

Žalovaný dále uvedl, že žádostí žalobce o součinnost nebylo zahájeno žádné správní řízení. Dle § 44 odst. 1 správního řádu je totiž řízení zahájeno dnem, kdy žádost nebo jiný návrh, kterým se zahajuje řízení, došel věcně a místně příslušnému správnímu orgánu. Aby tedy mohlo být na základě nějakého podání zahájeno správní řízení, musí se toto podání týkat věci, o níž se správní řízení vede. Ze spisové dokumentace je nicméně patrné, že žalobce ve své žádosti požadoval součinnost ohledně výroby a distribuce informačních tiskovin. Nejednalo se tedy o rozhodování o subjektivních právech žalobce. Doručením žalobcovy žádosti o součinnost žalovanému nebylo zahájeno správní řízení a písemnost žalovaného č. j. 50/2017-150-ORG2/2 ze dne 3. 5. 2017 tak není možné posuzovat jako rozhodnutí ve smyslu správního řádu. Z uvedeného vyplývá, že ani písemnost žalobce označenou jako „rozklad“ nelze považovat za rozklad proti rozhodnutí žalovaného. Z tohoto důvodu bylo toto podání posouzeno a dle svého skutečného obsahu vyhodnoceno jako stížnost podle § 175 správního řádu, o čemž byl žalobce informován.

S ohledem na výše uvedené žalovaný navrhl, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítl.

Shodu s prvopisem potvrzuje L. H.

Na vyjádření žalovaného zareagoval žalobce replikou ze dne 3. 11. 2017.

Žalobce nejprve uvedl, že poskytnutí součinnosti výrobcí ze strany žalovaného ve smyslu § 28 odst. 1 písm. q) zákona o provozu na pozemních komunikacích nebylo důvodné. Žalobce zopakoval, že (dle slov samotného výrobce vozidel i žalovaného) nebyly dány důvody dle § 28 odst. 1 písm. q) zákona o provozu na pozemních komunikacích, neboť svolávaná vozidla byla prohlášena za plně funkční a bezpečná. Dále žalobce uvedl, v rámci svolávací akce došlo k předání informace nikoli pouze od výrobce, jak tvrdí žalovaný, nýbrž také od dovozce koncernu Volkswagen (společnost Porsche Česká republika).

Žalobce dále zopakoval, že má žalovaný dle jeho názoru povinnost rozhodnout o jeho subjektivních právech. Žalobce je právnickou osobou založenou na ochranu spotřebitelů, a žalovaný je povinen poskytnout žalobci součinnost s výrobou a distribucí informačních tiskovin za účelem ochrany všech potenciálně dotčených osob kauzou Dieseltgate. Protože žalobce byl ve vztahu k žalobci nečinný, zatímco členům a dovozcům koncernu Volkswagen součinnost poskytl, došlo k dotčení veřejného subjektivního žalobce na ochranu před svévolným počínáním správního orgánu. I pokud by však soud neshledal, že žalovaný zasáhl do veřejných subjektivních práv, postup (nečinnost) žalovaného měla přinejmenším negativně projevit v právní sféře žalobce. Z uvedených důvodů je třeba dle žalobce odmítnout tvrzení žalovaného, že rozhodnutí č. j. 50/2017-150-ORG2/2 ze dne 3. 5. 2017 nebylo rozhodnutím ve smyslu § 67 správního řádu. Žalobce uzavřel, že uvedeným rozhodnutím došlo minimálně k negativnímu zásahu do právní sféry žalobce, přičemž jeho rozklad ze dne 18. 5. 2017 byl zákonným opravným prostředkem proti rozhodnutí.

Závěrem repliky žalobce uvedl, že poskytnutím součinnosti by nedošlo k ohrožení principu ochrany osobních údajů – žádné osobní údaje by se totiž do dispozice žalobce vůbec nedostaly. Distribuci informačních tiskovin by totiž zajišťoval sám žalovaný.

S ohledem na výše uvedené setrval žalobce na svých návrzích uvedených již v žalobě.

Městský soud v Praze upouští od rekapitulace správního spisu, neboť skutečnost pro rozhodnutí ve věci podstatné dostatečně vyplývají z výše uvedeného shrnutí podání účastníků řízení.

Městský soud v Praze postup žalovaného přezkoumal v rozsahu uplatněných žalobních bodů, kterými je vázán, a vycházel přitom ze skutkového stavu, který tu byl v době jeho rozhodnutí. Dospěl přitom k závěru, že žaloba není důvodná.

V první řadě je třeba přisvědčit žalovanému v názoru, že jeho přípis č. j. 50/2017-150-ORG2/2 ze dne 3. 5. 2017, jímž žalobce informoval o důvodech, které mu neumožňují poskytnutí součinnosti s výrobou a distribucí informačních tiskovin majitelům vozů koncernu Volkswagen, nebyl rozhodnutím ve smyslu § 67 a násl. správního řádu. Žalovaný zcela správně vyložil, že žádost žalobce o součinnost ze dne 21. 3. 2017 (jakož i předchozí žádosti o součinnost) nebyly žádostmi o zahájení správního řízení ve smyslu § 44 správního řádu – nebylo o nich tedy ani možné rozhodnout v rámci správního řízení rozhodnutím ve smyslu § 67 a násl. správního řádu. Ve světle této skutečnosti je pak zřejmé, že ani podání žalobce ze dne 18. 5. 2017 nepředstavovalo rozklad ve smyslu § 152 a

Shodu s prvopisem potvrzuje L. H.

násl. správního řádu, a za těchto okolností jej žalovaný zcela správně interpretoval jako stížnost ve smyslu § 175 správního řádu. Ministr dopravy tedy nemohl být nečinný, neboť zde neexistovalo žádné řízení, v němž by figuroval, natož aby v něm musel v nějaké lhůtě vydat rozhodnutí.

Argumentace žalobce o tom, že přípisem žalovaného č. j. 50/2017-150-ORG2/2 ze dne 3. 5. 2017 došlo k zásahu do jeho veřejných subjektivních práv, resp. k negativnímu zásahu do jeho právní sféry, z čehož žalobce dovozuje, že představoval rozhodnutí v materiálním smyslu, je potom zcela mylná. Žalobce nežádal žalovaného o rozhodnutí, jímž by došlo ke vzniku, změně či zániku žalobcových práv či povinností, nýbrž o asistenci při vlastní činnosti, na kterou žalobce neměl právní nárok (k tomu viz níže). Nevyhověním takové žádosti nemohlo být zasazeno do veřejných subjektivních práv žalobce, neboť o nich vůbec nebylo rozhodováno. Právě tak nemohl přípis žalovaného č. j. 50/2017-150-ORG2/2 ze dne 3. 5. 2017 představovat negativní zásah do právní sféry žalobce – ten zcela pochopitelně nelze v žádném případě dovozovat v situacích, kdy správní orgán nevyhoví neformální žádosti nějakého subjektu o konání, na něž subjekt nemá právo, či dokonce které právní předpis neumožňuje.

Žaloba nicméně obsahovala též eventuální argumentaci i petit pro případ, že by soud přípis žalovaného č. j. 50/2017-150-ORG2/2 ze dne 3. 5. 2017 neposoudil jako rozhodnutí ve smyslu § 67 správního řádu. Za těchto okolností namítal žalobce nečinnost žalovaného, který nikdy formálně nerozhodl o jeho žádosti o poskytnutí součinnosti.

K tomu Městský soud v Praze předně opětovně zdůrazňuje, že žádost žalobce o součinnost ze dne 21. 3. 2017, jakož ani jeho žádosti předchozí, nepředstavovaly žádosti o zahájení správního řízení ve smyslu § 44 správního řádu, pročez žalovaný ani nebyl povinen o nich rozhodnout. Povinnost žalovaného poskytnout žalobci součinnost dovozuje žalobce ze skutečnosti, že obdobnou součinnost žalovaný poskytl členům a dovozcům koncernu Volkswagen v rámci svolávací akce k opravě v rámci tzv. kauzy Dieseltgate. Jak však zcela správně uvedl žalovaný, v tomto případě se jednalo o nezbytnou součinnost (na náklady výrobce – koncernu Volkswagen) pro splnění povinnosti výrobce dle § 28 odst. 1 písm. q) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Nelze přisvědčit argumentaci žalobce, že se v daném případě o situaci dle § 28 odst. 1 písm. q) zákona o provozu na pozemních komunikacích nejednalo, neboť výrobce i žalovaný zároveň majitele vozidel dotčených kauzou Dieseltgate informovali, že svolávaná vozidla jsou plně funkční a bezpečná. § 28 odst. 1 písm. q) totiž povinnost oznámit nedostatky ministerstvu a neprodleně zajistit jejich odstranění stanoví i v případě, že uvedené nedostatky představují závažné nebezpečí pro životní prostředí. Právě o takovou situaci se nepochybně jednalo v daném případě. Ujištění koncernu Volkswagen i žalovaného o bezpečnosti a provozuschopnosti svolávaných vozidel tedy není nijak v rozporu s tvrzením, že ke svolání vozidel došlo na základě § 28 odst. 1 písm. q) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Naproti tomu v případě žalobce žádný zákonný důvod pro poskytnutí součinnosti ze strany žalovaného či CSSD dán nebyl.

Městský soud v Praze tedy shrnuje, že přípis žalovaného č. j. 50/2017-150-ORG2/2 ze dne 3. 5. 2017 nepředstavoval rozhodnutí dle § 67 správního řádu, proti kterému by bylo možné podat rozklad k Ministru spravedlnosti, a dále že žádosti žalobce o poskytnutí součinnosti s výrobou a distribucí tiskovin informujících majitele vozidel koncernu

Volkswagen o jejich právech v souvislosti s tzv. kauzou Dieseldgate nepředstavovaly žádosti ve smyslu § 44 správního řádu, o nichž by bylo třeba vést správní řízení, v němž by mohl být žalovaný nečinný.

Na základě výše uvedené argumentace soud žalobu v souladu s § 81 odst. 3 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále též „s. ř. s.“) zamítl.

Výrok o nákladech řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s., neboť žalobce neměl ve věci úspěch a žalovanému žádné náklady řízení nevznikly.

Poučení:

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

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

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

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

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

V Praze dne 29. listopadu 2017

JUDr. Ing. Viera Horčicová, v.r.

předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje L. H.