



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Jaroslavy Skoumalové a soudců Mgr. Petra Sedláka, Ph.D. a JUDr. Lukáše Hloucha, Ph.D. v právní věci žalobce: **Obchod s palivy a.s.**, se sídlem Lidická 1997/44, Břeclav, zastoupen Mgr. Pavlem Černým, advokátem, se sídlem Údolní 33, Brno, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, se sídlem nábreží L. Svobody 1222/12, Praha 1, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 23. 6. 2015, č. j. 268/2015-110-SDNA/3,

t a k t o :

- I. Žaloba **s e z a m í t á .**
- II. Žalobce **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **s e n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

I. Předmět řízení

[1] Žalobce se žalobou doručenou Krajskému soudu v Brně dne 9. 9. 2015 domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 23. 6. 2015, č. j. 268/2015-110-SDNA/3 (dále též „napadené rozhodnutí“), které žalobci bylo prokazatelně doručeno dne 10. 7. 2015, kterým žalovaný ve výroku I. zastavil správní řízení pro skutek nepředložení koncesní listiny řidičem L. H. při

silniční kontrole dne 31. 10. 2011, ve výroku II. změnil šestý řádek rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru dopravy, č. j. JMK 122882/2012, sp. zn. S-JMK 157251/2011 OD/Do ze dne 30. 10. 2012 (dále též „prvostupňové rozhodnutí“), tak, že z něj vypouští text „3 a.“, dále ve výroku III. napadeného rozhodnutí mění výrok I. prvostupňového rozhodnutí tak, že v předposledním odstavci změnil text *nebyl používán* na znění *nepoužíval* a v posledním IV. výroku žalovaný prvostupňové rozhodnutí ve zbytku potvrdil.

[2] Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor dopravy (dále též „prvostupňový orgán“) rozhodl v prvostupňovém rozhodnutí ve I. výroku tak, že žalobce dne 31. 10. 2011 při přepravě uskutečněné vozidlem tovární značky a typu Avia 31 T K S1, registrační značka „X“, největší povolená hmotnost vozidla 5,99 t, rok výroby 1996 nezajistil, aby řidič tohoto vozidla L. H. dle ustanovení § 3 odst. 3 a 4 písm. b) zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě ve znění do 31. 5. 2012 (dále též „zákon o silniční dopravě“) v návaznosti na čl. 15 odst. 7 písm. a) nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (dále též „nařízení Rady o záznamovém zařízení“) předložil všechny záznamové listy použité řidičem v předcházejících 28 dnech, tedy od 3. 10. 2011 do 30. 10. 2011, dále kartu řidiče, má-li ji, popř. ručně provedený záznam nebo výtisk nebo potvrzení podle čl. 1 Rozhodnutí komise (ES) č. 230/2007 o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činnosti v silniční dopravě, vystavené dopravcem, kdy ve výše uvedených dnech neřídil vozidlo včetně uvedení důvodů nebo jiný doklad prokazující, že vozidlo v tomto období neřídil podle ustanovení § 1b odst. 1 vyhlášky č. 487/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále též „prováděcí vyhláška“). Dále pak nezajistil, aby řidič tohoto vozidla L. H. dle ustanovení § 3 odst. 3 zákona o silniční dopravě a ustanovení § 1 odst. 3 písm. a) a 4 prováděcí vyhlášky v návaznosti na čl. 15 odst. 5 nařízení Rady o záznamovém zařízení na záznamovém listu zadržený policií uváděl jméno a příjmení řidiče vozidla, místo a datum založení záznamového listu, státní poznávací značku vozidla, popř. vozidel, ke kterým byl řidič přidělen po dobu používání záznamového listu a stav počítadla kilometrů v době vložení záznamového listu do analogového tachografu. Dále pak nezajistil, aby řidič tohoto vozidla L. H., dle ustanovení § 3 odst. 3 zákona o silniční dopravě v návaznosti na čl. 15 odst. 2 nařízení Rady o záznamovém zařízení záznamový list zadržený policií nebyl používán po dobu delší, než pro kterou je určen, tedy maximálně 24 hodin. Za to se mu ukládá podle ustanovení § 35 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě **pokuta ve výši 12.000 Kč.** Ve II. výroku prvostupňový orgán uložil žalobci povinnost zaplatit náklady řízení ve výši 1.000 Kč a ve III. výroku uložil žalobci povinnost zaplatit pokutu včetně nákladů řízení do 30 dnů ode dne nabytí právní moci prvostupňového rozhodnutí.

II. Obsah žaloby

[3] Žalobce namítá nezákonnost jak prvostupňového, tak napadeného rozhodnutí a má za to, že byl přímo zkrácen na svých právech, zejména právu vlastnickém. Žalobce navrhuje napadené rozhodnutí ve výrocích II., III. a IV. rozhodnutí správního orgánu prvního stupně zrušit a věc vrátit žalovanému k dalšímu řízení. Žalobce dále navrhuje upustit od uložené pokuty, případně pokutu snížit na 1 Kč.

[4] Žalobce ve své žalobě namítá, že ustanovení vyplývající ze zákona o silniční dopravě a Rady o záznamovém zařízení, se na něj, v konkrétní situaci, nevztahují. Žalobce zdůrazňuje,

že celková hmotnost vozidla v době kontroly nepřesahovala 3,5 tuny a proto není možné, aby se na situaci aplikovalo ustanovení § 3 odst. 4 písm. b) zákona o silničním provozu. Žalobce odkazuje na Informační dopis pro kontrolní složky ze dne 23. 7. 2007, který uvádí, že nařízení č. 561/2006 se podle výkladu Ministerstva dopravy neaplikuje na přepravu vozidla, která i s návěsem či přívěsem nepřesahují 3,5 tuny a dále na vozidla, která mají přípojně zařízení pro návěs či přívěs, se kterým by vozidlo přesáhlo maximální přípustnou hmotnost 3,5 tuny, avšak bez tohoto návěsu či přívěsu této hmotnosti nedosahuje – tedy v projednávaném případě se posuzuje aktuální hmotnost vozidla při kontrole. Žalobce má tudíž za to, že u kontrolovaného vozidla není možné použít nařízení (ES) č. 561/2006 ani nařízení (EHS) č. 3821/85 a nelze tedy provádět kontrolu dodržování režimu řidiče ani tachografu. Žalobce namítá i nepřiměřenost uložené pokuty, jelikož dle jeho mínění nezpůsobil svým jednáním žádné škodlivé následky. Žalobce dále konstatuje, že řidiče propustil a vyřadil vozidlo z provozu. Navíc žalobce poukazuje na nepřiměřeně dlouhou délku správního řízení. Žalobce má za to, že žalovaný nepřihlédl ke všem specifikům konkrétního případu.

III. Vyjádření žalovaného a replika a duplika žalobce k vyjádření žalovaného

[5] Žalovaný ve svém vyjádření, doručeném soudu dne 9. 11. 2015 navrhl, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítl. Žalovaný konstatuje, že pro určení, zda se na vozidlo vztahují povinnosti vyplývající z ustanovení § 3 odst. 3 a § 3 odst. 4 písm. b) zákona o silniční dopravě, resp. nařízení č. 381/85 a nařízení č. 506/2006 je nutné vycházet z technického údaje o největší povolené hmotnosti vozidla (žalovaný odkazuje na výklad nesouladné terminologie u předpisů Evropské unie a vnitrostátních předpisů). Definiční nesourodost byla dle žalovaného odstraněna zákonem č. 119/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě. Žalovaný zdůrazňuje, že nemá žádný vliv to, zda je vozidlo naloženo či je při kontrole prázdné, jelikož je vždy zásadní technický údaj o největší povolené hmotnosti vozidla, který je uveden v dokladech o vozidlu. Žalovaný uvádí, že největší povolená hmotnost výše uvedeného vozidla je 5 990 kg. Žalobce však uvádí provozní hmotnost, která je 2 915 kg. Žalovaný dále uvádí, že aktuální hmotnost při kontrole (slovní spojení uvedené v informačním dopise) neznamená doslova aktuální hmotnost vozidla v aktuální okamžik a konstatuje, že výklad žalobcem je nesprávný. K výši pokuty žalovaný uvádí, že nespátřuje v uložené pokutě nepřiměřenost či likvidační charakter. Za výše uvedené správní delikt může správní orgán uložit pokutu až do výše 100.000 Kč a uložená pokuta tak byla ve spodní hranici maxima.

[6] Žalobce ve své replice doručené krajskému soudu dne 16. 12. 2015 nesouhlasí s výkladem žalovaného. Dle žalobce pro posouzení předmětné žalobní námítky nemohou mít význam pojmy, jichž se dovolává žalovaný, ale pojmy, které byly rozhodné v době – tedy ke dni kontroly vozidla žalobce – obsaženy v zákoně č. 111/1994 Sb. Žalobce konstatuje, že obvyklým významem pojmu celková hmotnost vozidla dle přesvědčení žalobce může být pouze skutečná hmotnost, kterou vozidlo jako celek v určitém okamžiku aktuálně má. Žalobce dále uvádí, že v případě, že se změnila právní úprava po dni kontroly vozidla, přičemž zákonodárce pro stanovení adresátů určité povinnosti zvolil jako určující kritérium jiný pojem, než dosavadní právní úprava, je nutno tuto skutečnost interpretovat tak, že se změnil i okruh vozidel, resp. provozovatelů, podléhajících stanoveným povinnostem. Žalobce

dále odkazuje na možnost použití výjimek u použití nařízení č. 561/2006 v projednávané věci a zdůrazňuje, že se v jeho případě nejedná o situaci se škodlivými následky nebo se společenskou škodlivostí.

[7] Žalovaný ve své duplice doručené krajskému soudu dne 28. 1. 2016 odkazuje na svá předchozí podání a zdůrazňuje, že termín *celková hmotnost vozidla* je nutno vymezit dle legální definice (vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidla a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v příloze č. 19) jako termín odpovídající technickému pojmu největší povolená hmotnost vozidla. Žalovaný proto trvá na tom, že na žalobce je nutné aplikovat právní předpisy a to nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. 12. 1985, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. 3. 2006. K použití výjimek z aplikace nařízení č. 561/2006 Sb. žalovaný uvádí, že žalobce nelze zařadit pod žádnou taxativně uvedenou výjimku. Žalovaný dále konstatuje, že žalobce převážel uhlí zákazníkovi a jednoznačně se tedy jednalo o obchodní přepravu zboží v rámci podnikatelské činnosti. Při takové činnosti hrozí zvýšená obava z narušení bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích a žádná výjimka se na tuto činnost nevztahuje.

IV. Posouzení věci krajským soudem

[8] Krajský soud v Brně na základě včas podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2, věta první, s.ř.s.), jakož i řízení předcházející jeho vydání. Při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správních orgánů (§ 75 odst. 1 s.ř.s.) a shledal, že **žaloba je nedůvodná**. O žalobě soud rozhodl, aniž nařizoval jednání, za podmínek vyplývajících z ustanovení § 51 odst. 1 s.ř.s.

[9] Základem žalobní argumentace žalobce je tvrzení, že nelze na projednávanou věc aplikovat ustanovení § 3 odst. 3, resp. ustanovení § 3 odst. 4 písm. b) zákona o silniční dopravě a související nařízení Rady (EHS) a vyhlášky, a to z toho důvodu, že kontrolované vozidlo v době kontroly nepřevyšovalo hmotnost 3,5 t. Žalobce interpretuje pojem „*celková hmotnost vozidla*“, jako aktuální hmotnost při kontrole.

[10] V průběhu správního řízení došlo ke změně právní úpravy, která postihla dotčená ustanovení týkající se projednávané věci. Prvostupňový orgán i odvolací orgán v projednávané věci rozhodly jak o správním deliktu, tak o výši uložené pokuty za správní delikt dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění do 31. 5. 2012. Žalovaný však k výkladu pojmů použil i aktuální právní úpravu zákona č. 119/2012 Sb., zákona o silniční dopravě (dále též „aktuální znění“).

[11] K předmětné kontrole došlo dne 31. 10. 2011, napadené rozhodnutí bylo vydáno dne 23. 6. 2015. Novelizace zákona o silniční dopravě byla účinná od 1. 6. 2012, a to zákonem č. 119/2012 Sb.

[12] Ze spisového materiálu vyplývá, že při provádění silniční kontroly dle ustanovení § 37 odst. 1 zákona o silniční dopravě Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje, oddělení silničního dohledu (dále jen „policie“) dne 31. 10. 2011 v 09:14 h, místo kontroly silnice II/425, v katastru obce Rakvice, parkoviště u obce Rakvice, směr jízdy Břeclav, bylo zjištěno porušení právních předpisů řidičem L. H. Kontrolováno bylo vozidlo tovární značky a typu Avia 31 T K S1, registrační značka „X“, největší povolená hmotnost vozidla 5,99 t, rok výroby 1996 (dále též „vozidlo“). Kontrolou policie bylo zjištěno porušení čl. 15 odst. 7a písm. i) Rady (EHS) tím, že řidič nepředložil záznam o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách za období 3. 10. 2011 do 31. 10. 2011, dále nepředložil potvrzení o nečinnosti nebo jiný doklad vystavený dopravci. Předložil pouze jeden záznamový list, který byl založen v tachografu. Přičemž bylo zjištěno, že na předloženém tachografu chybí jméno a příjmení, datum a místo začátku a konce použití první jízdy a dále bylo zjištěno, že byl záznamový list používán delší dobu, než pro kterou byl určen. Další delikt se týkal nepředložení koncesní listiny, přičemž správní řízení ve věci tohoto deliktu bylo vůči řidiči zastaveno, jelikož bylo zjištěno, že doprava byla zajištěna pro vlastní potřebu, kde dopravce nemusí vlastnit při přepravě koncesní listinu či výpis z živnostenského rejstříku. Správní řízení tak bylo zahájeno z důvodu, že řidič nepředložil řádně vedený záznamový list/kolečko/ ze dnů, kdy řídil, popř. potvrzení o činnosti přímo kontrolnímu orgánu. Dopravce zaslal potvrzení o činnostech společně s vyjádřením, avšak řidič tuto povinnost nesplnil, jelikož listiny neměl ve vozidle a nebyl tak schopen předložit listiny na výzvu kontrolnímu orgánu.

[13] Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě ve znění do 31. 5. 2012 (dále též „předchozí právní úprava“) uváděl u povinností tuzemského dopravce v ustanovení § 3 odst. 3 „*tuzemský dopravce provozující silniční dopravu vozidly určenými k přepravě osob, s výjimkou osobních vozidel používaných pro vlastní potřebu, a dopravce provozující silniční dopravu vozidly určenými k přepravě zvířat a věcí, jejichž celková hmotnost včetně přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, je povinen zajistit, aby řidič vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, a tento záznam je povinen uchovávat po dobu 1 roku od ukončení přepravy, nejde-li o osobní vozidla používaná tuzemským dopravcem k silniční dopravě pro vlastní potřebu.*“ Ustanovení § 3 odst. 4 zní „*tuzemský dopravce je povinen zajistit, aby v každém vozidle byly při provozu tyto doklady: a) záznam o provozu vozidla, pokud je povinen jej vést podle odstavce 2, b) záznam o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách, pokud je povinen jej vést podle odstavce 3, c) doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu.*“

[14] Novelizací zákona o silniční dopravě, a to zákonem č. 119/2012 Sb. účinným od 1. 6. 2012 zní ustanovení § 3 odst. 2 „*tuzemský dopravce provozující silniční dopravu vozidly určenými k přepravě osob, s výjimkou osobních vozidel používaných pro vlastní potřebu, a tuzemský dopravce provozující silniční dopravu vozidlem nebo jízdní soupravou o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, je povinen a) 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 nebo Sbírce mezinárodních smluv, a b) uchovat záznam podle písmene a) a doklad o nákladu po dobu 1 roku od ukončení přepravy.*“ Ustanovení § 3 odst. 3 zní

„tuzemský dopravce je povinen zajistit, aby v každém vozidle byly při provozu tyto doklady: a) záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, pokud je povinen jej vést podle odstavce 2, a, b) doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu.“ A ustanovení § 3 odst. 4 zní *„způsob vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, náležitosti tohoto záznamu a období, za které musí být záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku ve vozidle, a doklady, které musí být k tomuto záznamu přiloženy, stanoví prováděcí právní předpis.“*

Výklad pojmu celková hmotnost vozidla

[15] Zdejší soud považuje za zásadní, v projednávané věci, nejdříve vymezit a interpretovat pojem *celková hmotnost vozidla*, který je uvedený v předchozí právní úpravě. V právní úpravě aktuální je již jednoznačně vymezeno, že se má na mysli největší povolená hmotnost. Výklad pojmu *celková hmotnost vozidla* je určující k tomu, zda je možné aplikovat ustanovení § 3 zákona o silniční dopravě na projednávanou věc a vyvozovat důsledky a povinnosti v ustanovení uvedené na žalobce.

[16] Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ze dne 11. 7. 2002 v příloze č. 19 jednoznačně uvádí, že v nové právní úpravě byly zavedeny nové pojmy ve shodě s pojmy užívanými ve směrnicích ES. S ohledem na to, že řada zákonů a vyhlášek, vydaných před účinností zákona používá pojmy z předchozí právní úpravy, uvádí vyhláška jejich vzájemné porovnání a to tak, že pohotovostní hmotnost je nyní definovaná jako provozní hmotnost, **celková hmotnost je definovaná jako největší povolená hmotnost**. Vyhláška byla zrušena vyhláškou č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ze dne 19. 12. 2014, která již používá pojmu největší povolená hmotnost. Zdejší soud tak má za prokázané z výkladu pojmu u vyhlášky č. 341/2014 Sb., že **je celková hmotnost definovaná jako největší povolená hmotnost**. Je proto nepochybné, že pojem celková hmotnost vozidla obsahově znamená totéž jako největší povolená hmotnost vozidla.

[17] Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 v čl. 1 odst. 6 konstatuje, že maximální přípustnou hmotností se myslí celková povolená hmotnost naloženého vozidla. Definice dle nařízení odpovídá definici vnitrostátních předpisů, kdy je celková hmotnost definována jako největší povolená hmotnost (jinak řečeno maximální přípustná hmotnost), čímž je zřejmé, že se myslí nejvyšší možná hmotnost, kterou může vozidlo mít, tedy hmotnost plně naloženého vozidla. Nařízení tak vykládá pojem celková hmotnost stejně, jako vnitrostátní předpisy. V žádném z výše a dále uvedených právních předpisů není uvedeno, že pro kontrolu platí jiná hmotnost vozidla, než maximální přípustná (největší povolená hmotnost), která je uvedena v technických dokumentech pro každé vozidlo.

[18] Zdejší soud zdůrazňuje, že pojem *aktuální hmotnost vozidla*, který žalobce uvádí v žalobě a v replice, není v žádné právní úpravě definován a zdejší soud zdůrazňuje, že nelze interpretovat zákonná ustanovení a definice pojmů pro potřeby zákona dle potřeby účastníků.

[19] Pro kontrolu je tak zásadní celková hmotnost vozidla, kterou zákonodárce interpretuje jako největší povolenou hmotnost. Na základě výše uvedeného a znění zákona je tak zcela bezpředmětné tvrzení žalobce, že v době kontroly, vozidlo nepřesahovalo hmotnost 3,5 t. V případě takového tvrzení, bychom mohli dojít k absurdním důsledkům takového výroku, kdy by bylo nutné, každé kontrolované vozidlo vážit kdekoli jej kontrola zastaví a kde dochází k samotné kontrole, čímž by ztrácela celá kontrola vozidla smysl. Zdejší soud považuje **námítku** žalobce, kdy je zásadní aktuální hmotnost vozidla při kontrole **za nedůvodnou**.

[20] V projednávané věci nemůže uspět ani námitka žalobce, kde uvádí, že se má posuzovat případ dle pojmů v té době platných. Toto tvrzení zdejší soud nerozporuje, ale poukazuje na to, že žalovaný použil pojem správně, přestože je jinak označen v předešlé úpravě a jinak v aktuální, stále znamená to stejné a to největší povolenou hmotnost. Zdejší soud na základě výše uvedeného konstatuje, že i přestože v době spáchání deliktu vnitrostátní právní úprava obsahovala pojem celková hmotnost, jeho význam a interpretace se v čase nemohl změnit a nezměnil. Zdejší soud odkazuje také na nařízení Rady č. 3820/85, kde je zřejmé, že již v době spáchání deliktu se celkovou hmotností myslí maximální přípustná hmotnost, která odpovídá pojmu největší povolená hmotnost, čímž je logické, že pojem celková hmotnost nemůže být interpretována v době kontroly jako „*aktuální hmotnost*“ vozidla. V projednávané věci tak není zásadní, jaký pojem žalovaný užívá, ale je zásadní, že výklad a interpretace pojmů je stejná.

Aplikace právní úpravy na projednávanou věc

[21] Žalobce má za to, že nesplňuje podmínky pro aplikaci právní úpravy o silniční dopravě a k tomu souvisejících nařízení. Na základě výše uvedeného je zřejmé, že nelze posuzovat pro aplikaci právní úpravy hmotnost vozidla *aktuální*, ale celkovou, která je uvedena v technickém průkazu vozidla jako největší povolená hmotnost vozidla. Žalobce dále uvádí, že se nařízení aplikují pouze na případy, kdy je vozidlo **plně naloženo**.

[22] Ze správního spisu je prokázáno, že se jedná o nákladní vozidlo určené k převozu zboží (uhlí) tudíž k obchodní přepravě, přičemž dle technického průkazu vozidla je nepochybné, že celková hmotnost je 5,99 t. *Celková hmotnost* je možné, dle již nepoužívaného pojmosloví, definovat také jako součet pohotovostní a užitečné hmotnosti, tedy hmotnost vlastního vozidla se všemi provozními náplněmi, plně naložený zavazadlovým prostorem a s maximálním počtem cestujících. V technickém průkazu vozidla je jako pohotovostní hmotnost uvedena 2,915 t a jako užitečná 3,075 t, což v součtu znamená hodnotu celkové hmotnosti vozidla, která je v projednávané věci zásadní.

[23] Nařízení č. 3820/85 ze dne 20. 12. 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě (dále též „nařízení č. 3820/85“) vymezuje svoji aplikaci v čl. 1 odst. 1 na veškerou silniční dopravu prováděnou po veřejných pozemních komunikacích **prázdnými nebo loženými silničními vozidly** používanými pro přepravu cestujících nebo zboží, stejná definice pro aplikaci platí i pro Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. 12. 1985, o záznamovém zařízení v silniční dopravě (dále též „nařízení č. 3821/85“). Námitka žalobce týkající se neuplatnění nařízení č. 3821/85 je tak nedůvodná, jelikož v čl. 2 nařízení

č. 3821/85 je uvedeno, že „pro účely tohoto nařízení platí definice stanovené v článku 1 nařízení (EHS) č. 3820/85.“ Navíc zdejší soud konstatuje, že výše uvedená nařízení byla zrušena dne 15. 3. 2006 nařízením č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (dále též „nařízení č. 561/2006“). Nařízení 561/2006 se vztahuje na převahu zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny. Ze správního spisu je zřejmé, že vozidlo je majetkem žalobce a bylo užíváno za podnikatelským účelem. Námitka žalobce týkající se prázdného vozidla je tak výše uvedenou právní úpravou vyvrácena. Právní úprava se týká všech vozidel, která jsou užívána k přepravě zboží, největší povolená hmotnost překračuje limit 3,5 t a to v případě, ať jsou naložená zbožím nebo prázdná.

[24] Žalobce dále odkazuje na výklad Ministerstva dopravy k nařízení č. 561/2006. Ze samotného interního dokumentu – Výklad nařízení Rady a Evropského Parlamentu č. 561/2006 pro účely jednotného provádění silničních kontrol, vyplývá, že silniční kontrola musí vymezit, zda se na kontrolované vozidlo může aplikovat nařízení č. 561/2006. Silniční kontrola musí u vozidel určených k přepravě věcí (nákladních vozidel) zjišťovat, v případě, kdy to nebude zřejmé, **maximální přípustnou hmotnost z dokladů k vozidlu**. Jasně je uvedeno, že na velikosti vozidla nezáleží, záleží na jeho hmotnosti. Přičemž ve výkladu se dále uvádí, že nemá žádný význam pro určení, zda momentálně kontrolované vozidlo, je nebo není naloženo. Zdejší soud konstatuje, že žalobce sám odkazuje na výklad, který jednoznačně prokazuje, že kontrolované vozidlo spadá pod aplikaci nařízení č. 561/2006 Sb.

[25] Zdejší soud tak k výše uvedené námitce uvádí, že je bezpředmětné, zda je vozidlo plně naložené nebo prázdné v případě kontroly vozidla a pro aplikaci právní úpravy je zásadní pouze údaj o největší povolené hmotnosti vozidla. **Námitka týkající se aplikace právní úpravy je tak nedůvodná.**

Možné výjimky z aplikace právní úpravy na projednávanou věc

[26] Na základě výše uvedeného je zřejmé, že hranici (3,5 t) žalobce u kontrolovaného vozidla splňuje a nařízení na projednávanou věc lze aplikovat. Předmětné vozidlo nelze podřadit ani pod žádnou z uvedených výjimek v čl. 3 nařízení 561/2006 jelikož se nejedná o vozidlo užívané pro přepravu cestujících v linkové dopravě, vozidlo překračuje nejvyšší dovolenou rychlost 40 kilometrů v hodině, nejedná se o vozidlo ozbrojených sil, sil civilní obrany, požárních sborů apod., nejedná se ani o vozidlo užívané k humanitární pomoci či za mimořádných situací, nejedná se o vozidlo pro lékařské účely ani o speciální havarijní vozidlo, vozidlo nelze považovat ani za vozidlo užívané při silničních jízdních zkouškách, ani za historické vozidlo a v poslední řadě ani o vozidlo, které by v kombinaci přesahovalo maximální přípustnou hmotnost 7,5 tuny a které se používá k neobchodní přepravě zboží.

[27] Žalobce dále poukázal ve své žalobě i na výjimky uvedené v čl. 13 nařízení 561/2006 Sb. a především na odst. 1 písm. d) v druhé odrážce. K námitce zdejší soud uvádí, že případné výjimky je ale možné udělit pouze z článků 5 až 9 předmětného nařízení, což nikterak nezasahuje do jeho povinnosti předložit předmětné doklady a listiny při kontrole vozidla kontrolující osobě. Vyjmutí se netýká kontroly a povinností uvedených v čl. 19 a následující.

[28] Je tudíž nepochybné, že v případě projednávané věci u kontrolovaného vozidla, které má největší povolenou hmotnost 5,99 t, je nutné aplikovat výše uvedenou právní úpravu a je povinností řidiče dle zákona předložit požadované listiny – záznam o provozu vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku. Nelze na něj aplikovat ani žádné nařízením definované výjimky, které by ho z povinnosti předkládat doklady vylučovaly. Námitku týkající se **aplikace výjimek na projednávanou věc soud považuje za nedůvodnou.**

Kontrola vozidla

[29] Samotná kontrola vozidel vychází z ustanovení § 37 zákona o silniční dopravě v souladu s vyhláškou č. 522/2006 Sb. o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, jak starší právní úprava zákona o silniční dopravě, tak úprava aktuální uvádí, že „orgány Policie České republiky v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu podle zvláštního předpisu nebo celní úřady kontrolují, zda je vozidlo v provozu vybaveno doklady předepsanými tímto zákonem, zda vozidlo v provozu je stanoveným způsobem označeno nebo jinak vybaveno a zda jsou dodržovány doby řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku řidičů. Řidič vozidla je povinen předložit orgánům uvedeným ve větě první doklady předepsané tímto zákonem a umožnit jim přístup k záznamovému zařízení.“ Bylo povinností žalobce předložit zákonem stanovené dokumenty, jelikož kontrolované vozidlo přesahuje limit 3,5 t. Tím, že žalobce nedodržel zákonnou povinnost předložení a řádné vedení záznamu o provozu vozidla dle ustanovení § 3 odst. 2 zákona o silniční dopravě, se dopustil správního deliktu definovaném v ustanovení § 35 odst. 1 písm. a), b) a c) zákona o silniční dopravě v předešlém znění a je možné za takové jednání uložit žalobci pokutu až do výše 100.000 Kč. Po novelizaci zákona o silniční dopravě je možné za výše uvedený správní delikt uložit pokutu až do výše 500.000 Kč.

Nepřiměřenost výše uložené pokuty

[30] Soud se zabýval námitkou nepřiměřenosti výše uložené pokuty, kde žalobce uvádí, že se mu výše uložené pokuty jeví jako nepřiměřená a uvádí, že správní orgán má přihlídnout zejména ke způsobu spáchání správního deliktu, k jeho následkům a okolnostem, za nichž byl správní delikt spáchán a přihlídnout ke všem polehčujícím okolnostem. Jak je již výše uvedeno tím, že žalobce nedodržel zákonnou povinnost předložení a řádné vedení záznamu o provozu vozidla dle ustanovení § 3 odst. 2 zákona o silniční dopravě dopustil se správního deliktu definovaném v ustanovení § 35 odst. 1 písm. a), b) a c) zákona o silniční dopravě v předešlém znění a je možné za takové jednání uložit žalobci **pokutu až do výše 100.000 Kč.** Po novelizaci zákona o silniční dopravě je možné za výše uvedený správní delikt uložit pokutu až do výše 500.000 Kč.

[31] Zdejší soud se zabýval obecně ukládáním pokut a správním uvážením. K ukládání pokut se vyjádřil Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí ze dne 13. 12. 2007, č. j. 3 As 32/2007 – 48, tak, že „[u]kládání pokut za správní delikty se děje ve sféře volného správního uvážení (diskrečního práva správního orgánu), tedy zákonem dovolené volnosti správního orgánu rozhodnout ve vymezených hranicích, resp. volit některé z více možných řešení, které zákon

vymezuje. Správní orgán přitom dbá na přiměřenost sankce z hlediska jejího účelu. Pro správné a spravedlivé ukládání sankce je významné dodržování principu zákonnosti trestání a principu individualizace sankce. Zásada zákonnosti trestání spočívá v tom, že se správní orgán musí důsledně řídit pravidly pro ukládání sankcí, která jsou obsažena v obecné i zvláštní části přestupkového zákona. Zásada individualizace sankce pak ukládá, aby druh, kombinace a intenzita sankcí odpovídaly všem okolnostem a zvláštnostem konkrétního případu. Správní orgán je proto povinen zabývat se jednotlivými kritérii pro stanovení sankce, opatřit si za tím účelem potřebné důkazní prostředky, provést jimi důkazy, vyvodit z těchto důkazů skutková a právní zjištění a poté správním uvážením, nicméně při respektování smyslu a účelu zákona a v souladu s pravidly logického usuzování, dospět k rozhodnutí o druhu a výměře sankce. Vzhledem k tomu, že je nezbytné, aby správní uvážení bylo přezkoumatelné soudem a současně i srozumitelné účastníkům řízení, musí pak být tento postup objasněn v odůvodnění rozhodnutí.“ Z judikatury Nejvyššího správního soudu tak vyplývá, že při posuzování výše pokuty musí správní orgán vycházet ze základních principů zákonnosti a individualizace sankce. Dle rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 9. 2010, č. j. 7 As 71/2010 – 97, publ. pod č. 2209/2011 Sb. NSS, vyplývá, že „[m]ezi hlediska individualizace trestu v dané věci patří zejména závažnost správního deliktu, význam chráněného zájmu, který byl správním deliktem dotčen, způsob spáchání správního deliktu, jeho následky a okolnosti, za nichž byl spáchán.“ Projevem individualizace v projednávané věci je zhodnocení a započítání jak polehčujících, tak přitěžujících okolností, které správní orgán do napadeného rozhodnutí zahrnul. Správním orgánem byly zhodnoceny skutečnosti a okolnosti projednávaného případu. Z napadeného rozhodnutí vyplývá, že žalovaný posuzoval dopad jednání žalobce a z uložené pokuty je zřejmé, že zhodnotil veškeré okolnosti týkající se výpovědi zaměstnance a vyřazení vozidla z provozu. Dále byla z hlediska spáchání správních deliktů uvážena i míra možného poškození ostatních účastníků silničního provozu.

[32] V napadeném rozhodnutí žalovaný dostatečně zdůrazňuje, že zanalyzoval veškeré skutečnosti, které mohly ovlivnit výši pokuty, a především poukazuje na závažnost spáchaného správního deliktu (nepředložení záznamových listů za předchozích 28 dní a absence jména a příjmení na záznamovém listě řidiče). Žalovaný ve svém napadeném rozhodnutí dostatečně analyzuje skutečnosti polehčující i přitěžující a odůvodnění v rámci výše pokuty je dostatečně přezkoumatelné.

[33] Správní uvážení nemá vykazovat znaky libovůle, musí být řádně odůvodněno a výstup uplatněné diskreční pravomoci správního orgánu musí být v kontextu a ve vztahu logického vyplývání se skutkovými okolnostmi, které daný případ individualizují. To ostatně vyplývá rovněž z ustanovení § 2 odst. 4 správního řádu: *Správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly*. Správní orgán má přitom povinnost přezkoumat a vyhodnotit relevanci důkazů a argumentů předložených žadatelem. Z toho plyne, že každé správní uvážení má své meze. A úkolem správního soudu je zkoumat nejen to, jestli je správní orgán nezneužil ale i to, zda meze správního uvážení nepřekročil. Správní uvážení je vždy limitováno principy vyplývajících z ústavního pořádku České republiky a v případě projednávané věci je limitováno stanovenou zákonnou hranicí.

[34] Zdejší soud tak na základě výše uvedeného konstatuje, že uložená výše pokuty, která je uložena v souladu se zákonem odkazuje na závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 6. 2008, č. j. 2 As 9/2008 – 77, byly opřeny o princip retroaktivity ve prospěch pachatele dle čl. 40 odst. 6 Listiny. Podle tohoto ustanovení „[t]restnost činu se posuzuje a trest se ukládá podle zákona účinného v době, kdy byl čin spáchán. Pozdějšího zákona se použije, jestliže je to pro pachatele příznivější“. Podústavním (zákonným) promítnutím tohoto ustanovení je § 2 odst. 1 trestního zákoníku, dle něhož rovněž platí, že „[t]restnost činu se posuzuje podle zákona účinného v době, kdy byl čin spáchán; podle pozdějšího zákona se posuzuje jen tehdy, jestliže to je pro pachatele příznivější“. Totožná úprava byla obsažena do 31. 12. 2009 v § 16 odst. 1 trestního zákona. I když je shodná zásada vyjádřena rovněž v § 7 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, je vhodné, i s ohledem na deklarovanou potřebu aplikace zásad trestního práva i pro účely správního práva trestního, vzít v potaz také relevantní judikaturu Nejvyššího soudu, popř. trestněprávní nauku. Judikatura Nejvyššího soudu, včetně judikatury předcházející rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 6. 2008, č. j. 2 As 9/2008 – 77, přitom vyznívá jednoznačně: V usnesení ze dne 23. 3. 2006, sp. zn. 4 Tz 17/2006, (R 17/2007 tr.), Nejvyšší soud uvedl, že „[p]odle § 16 odst. 1 tr. zák. se trestnost činu posuzuje podle zákona účinného v době, kdy byl čin spáchán; podle pozdějšího zákona se posuzuje jen tehdy, jestliže je to pro pachatele příznivější. K uvedenému Nejvyšší soud považuje za nutné poznamenat, že pozdější, pro pachatele příznivější právo se uplatní, pokud ještě nebylo o vině pravomocně rozhodnuto. V posuzovaném případě však již bylo pravomocně rozhodnuto o vině i trestu, proto nelze ustanovení o časové působnosti trestního zákona použít“.

[35] Z výše uvedeného vyplývá, že žalovaný postupoval v souladu se zákonem a uložil tak žalobci pokutu v dolní hranici maximální výše pokuty. Pokuta tak tvoří **pouze 13 % z nejvyšší možné hranice pokuty** pro výše uvedený správní delikt.

[36] **Žalobní námitku** týkající se výše uložené sankce tak zdejší soud považuje za **nedůvodnou**, jelikož byla uložena v zákonném rozmezí s dostatečným odůvodněním správního uvážení správním orgánem s přihlédnutím ke všem okolnostem a závažnosti spáchání deliktu, následkům a okolnostem a i přestože žalobce nespátřuje v uvedeném jednání společenskou škodlivost je zřejmé, že jednání, kterého se dopustil řidič žalobce, je nebezpečné pro ostatní účastníky silničního provozu. Tím, že nepředložil záznamy, které by prokazovaly, že dodržoval dobu odpočinku a dobu jízdy, může vzniknout podezření, že nejednal dle zákona a stanovené přestávky nedodržoval, jak měl a mohl tak způsobit škodu v rámci silničního provozu. Společenská škodlivost takového jednání je zdůrazněna i maximální možnou výší pokuty, kterou lze za takové jednání uložit.

Moderace uložené sankce

[37] Žalobce ve své žalobě požaduje případnou moderaci výše uložené sankce za správní delikt. K moderaci uvádí Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí ze dne 13. 12. 2007, č. j. 3 As 32/2007 – 48, že „[m]oderační právo soudu upravené v § 78 odst. 2 s. ř. s. umožňuje soudu v řízení o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu k návrhu žalobce buď snížit uložený trest, nebo od něj upustit. Soud však takto může učinit jedině v případě, kdy jde o postih zjevně nepřiměřený.“ Dále zdejší soud odkazuje na další rozhodnutí Nejvyššího

správního soudu týkající se moderačního práva ze dne 5. prosince 2013, č. j. 9 Afs 4/2013, kde Nejvyšší správní soud uvedl, že „[p]ro možnost uplatnění moderačního práva soudu je však nutno splnit zákonem stanovené podmínky. Musí se jednat o rozhodnutí, jímž byl uložen trest; nejsou dány podmínky pro zrušení rozhodnutí správního orgánu, kterým byl trest uložen; trest byl uložen ve zjevně nepřiměřené výši; zákonná úprava výslovně umožňuje upuštění od trestu nebo jeho snížení a o snížení trestu lze rozhodnout na základě skutkového stavu, z něhož vycházel správní orgán. O moderaci sankce rozhoduje soud pouze na návrh žalobce.“ Ke zkoumání moderačního práva soudem konstatuje Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí ze dne 30. 9. 2010, č. j. 7 As 71/2010 – 97, že „[s]oud v rámci moderačního práva zkoumá, zda nedošlo k excesu při individualizaci trestu, tedy zda a jak bylo přihlédnuto ke všem specifickým konkrétního případu a zda byl v rámci zákonné trestní sankce vybrán pro pachatele takový druh trestu a v té výměře, která splní účel trestu a není zjevně nepřiměřená.“ Z výše uvedené judikatury vyplývá, že zdejší soud při posuzování moderačního práva vychází z každého projednávaného případu individuálně s přihlédnutím ke specifickým a zákonné výši sankce. K moderaci může soud přistoupit v případě, že se jedná o postih zjevně nepřiměřený. V projednávané věci na základě všech výše uvedených skutečností soud konstatuje, že **se nejedná o postih nepřiměřený** a po posouzení skutečností vyplývajících ze spisového materiálu dospěl k závěru, že výše pokuty uložená žalobci byla úměrná deliktnímu jednání.

Nepřiměřeně dlouhá délka řízení

[38] K námitce nepřiměřeně dlouhé délky řízení zdejší soud konstatuje, že sama délka správního řízení totiž v zásadě není a nemůže být žalobní námitkou k napadenému rozhodnutí. Případným zrušením napadeného rozhodnutí by se ostatně celková doba soudního rozhodování v dané věci ještě prodloužila. Právní řád v této souvislosti nabízí jiné prostředky ochrany, o kterých však zdejšímu soudu v tomto řízení nepřísluší rozhodovat.

[39] Zdejší soud závěrem uvádí, že napadené rozhodnutí nepovažuje za nezákonné dle ustanovení § 65 odst. 1 s.ř.s. a v projednávaném případě se nemůže jednat ani o žalobcem tvrzené porušení ústavní zásady čl. 39 Listiny základních práv a svobod, jelikož sankce za správní delikt byla uložena v souladu se zákonem.

V. Shrnutí a náklady řízení

[40] S ohledem na vše shora uvedené soud neshledal žalobu důvodnou a zamítl ji postupem dle § 78 odst. 7 s. ř. s.

[41] Výrok o nákladech řízení má oporu v ustanovení § 60 odst. 1 s.ř.s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce v řízení úspěšný nebyl, proto mu právo na náhradu nákladů řízení nepřísluší. Žalovanému, který měl v řízení plný úspěch, však žádné náklady spojené s tímto řízením nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly, proto soud rozhodl, že žádný z účastníků

právo na náhradu nákladů řízení nemá (viz rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2015 č.j. 7 Afs 11/2014-47).

P o u ě n í : Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. 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.

V Brně dne 11. ledna 2017

JUDr. Jaroslava Skoumalová
předsedkyně senátu