



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Slavomíra Nováka a soudců JUDr. Hany Pipkové a JUDr. Marcely Rouskové v právní věci žalobce: **R. S.**, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, se sídlem Praha 1, nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného č. j. 3/2009-190-STSP/9 ze dne 3. 8. 2009,

t a k t o:

- I. Žaloba se zamítá.**
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

O d ů v o d n ě n í

Žalobce se žalobou podanou dne 26. 1. 2010 u Městského soudu v Praze, resp. dne 5. 10. 2009 u Obvodního soudu pro Prahu 1, domáhal rozhodnutí Ministerstva dopravy č. j. 3/2009-190-STSP/9 ze dne 3. 8. 2009, kterým bylo k jeho odvolání změněno rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje č. j. OD 872/2008-25/276.5/Ma ze dne 23. 4. 2009, tak, že „R. S., nar. X, bytem S., H. 82, podnikajícím jako dopravce, IČ 727 98 343, se ukládá pokuta ve výši 50.000 Kč podle ustanovení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,

- a) § 35 odst. 3 písm. j) za porušení § 10 téhož zákona, kterého se dopustil tím, že ve dnech 4. 1. – 29. 2. 2008, 1. 4. – 30. 4. 2008 a 1. 7. – 24. 7. 2008 provozoval veřejnou linku osobní dopravy na trase Semily – Turnov bez licence linkové osobní dopravy;
- b) § 35 odst. 2 písm. b) za porušení § 3 odst. 1 písm. b) téhož zákona a čl. 8 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, kterého se dopustil tím, že ve dvaceti čtyřech případech v období od 1. 1. 2008 do 11. 7. 2008 nezajistil, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se denní doby odpočinku;

- c) § 35 odst. 1 písm. a) za porušení § 3 odst. 4 písm. a) téhož zákona, kterého se dopustil tím, že dne 30. 1. 2008 nezajistil, aby ve vozidle RZ 1L7 0416 byl záznam o provozu vozidla.“

Ostatní části výroku zůstaly beze změny, tj. výrok o náhradě nákladů řízení ve výši 1 000 Kč podle § 79 odst. 5 správního řádu.

Žalovaný správní orgán v odůvodnění svého rozhodnutí konstatoval, že dne 30. 1. 2008 provedli zaměstnanci Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru dopravy (dále jen „Dopravní úřad“), kontrolu státního odborného dozoru ve vozidle RZ 1L7 0416 dopravce R. S., IČ: 727 98 343, z níž byl pořízen protokol č. j. 5873/2008, obsahující zjištění, že ve vozidle chybí záznam o provozu vozidla, v záznamu o provozu vozidla chybí stanovené údaje, vozidlo není správně označeno obchodním jménem, ve vozidle chybí kopie záznamu objednávky a nebyla udělena licence k provozování linkové osobní dopravy. U předtištěného údaje „Převážená osoba platila za přepravu přímo řidiči vozidla“ je uvedeno „ano/ne“. V dalších záznamech protokolu jsou obsaženy počty lidí ve vyjmenovaných zastávkách, výstup ve vyjmenovaných zastávkách a uvedeny okolnosti přepravy kontrolního pracovníka Ing. J. J. Jako přílohy k protokolu jsou označeny kopie záznamových listů, kopie objednávky, doklad o zaplacení jízdného a fotodokumentace. Kopie protokolu, obsahujícího i poučení o možnosti podání námitek, byla předána řidiči vozidla A. S. Příloha č. 1 k protokolu obsahuje kopie sedmi záznamových listů a konstatování, že záznamové zařízení nefungovalo správně, 5 obrázků vozidla a detailů jeho označení se zjištěním, že velikost uvedených písmen je 2 a 3 cm, kopii objednávky přepravy zaměstnanců společnosti KAMAX s. r. o, se zjištěním, že ve vozidle chyběla kopie záznamu objednávky, zjištění o nástupu a výstupu cestujících se závěrem, že přeprava vykazuje znaky zvláštní linkové osobní dopravy a kopii jízdenky, vydané kontrolnímu pracovníkovi Ing. J. J.

Poté, co byla dne 30. 1. 2008 provedena kontrola státního odborného dozoru, o jejímž výsledku byl sepsán protokol, obdržel jeho kopii dopravce a vyjádřil se dne 31. 1. 2008.

Posléze dne 15. 9. 2008 zahájil dopravní úřad s dopravcem správní řízení o uložení pokuty. V oznámení uvedl, že dne 30. 1. 2008 byla provedena kontrola státního odborného dozoru, o jejímž výsledku byl sepsán protokol, jehož kopii dopravce obdržel a vyjádřil se k němu dne 31. 1. 2008. Ze zjištění při kontrole mělo vyplynout porušení ustanovení zákona o silniční dopravě, a to § 3 odst. 2 a odst. 4 písm. a) a § 9 odst. 1 a dále § 21b odst. 2 a odst. 4 písm. a) nebo § 10 odst. 2 s tím, že o formě provozované dopravy bude rozhodnuto v průběhu řízení. Zároveň nařídil dopravní úřad ústní jednání a vyzval dopravce k předložení záznamů o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách, kopií záznamů objednávek a kopií objednávek za období 1. 12. 2007 až 31. 7. 2008. Ústní jednání se uskutečnilo dne 1. 10. 2008 a byl o něm pořízen protokol zn. OD 872/2008-2/276.5/Ma.

Po vyřízení námitek podjatosti některých pracovníků dopravního úřadu se další ústní jednání se uskutečnilo dne 28. 1. 2009 a byl z něho pořízen protokol zn. OD 872/2008-10/276.5/Ma. Po poučení a seznámení s předmětem řízení dopravce zmocnil svým zástupcem A. S. Doložil dopravnímu úřadu záznamy o provozu vozidla za období od 1. 1. 2008 do 31. 7. 2008, z nichž byly do spisu pořízeny kopie, kopie záznamů objednávek s 10 zaznamenanými objednávkami a 9 kopií objednávek. Záznamy o době řízení a bezpečnostních přestávkách za období od 1. 1. 2008 do 31. 7. 2008 předložil dodatečně.

Do spisu byla zařazena písemnost s výsledky analýzy záznamových listů vozidla RZ 1L7

0416 provedené dne 5. 2. 2009, kterou bylo zjištěno porušení ustanovení § 3 odst. 3 zákona o silniční dopravě tím, že v osmi případech nebyly řádně a úplně zapisovány informace stanovené čl. 15 odst. 5 NR 3821/85 a ve 24 případech nedodržení čl. 8 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, týkající se denní doby odpočinku.

Řízení před dopravním úřadem bylo skončeno rozhodnutím ze dne 23. 4. 2009 č. j. OD 872/2008-25/276.5/Ma o uložení pokuty ve výši 50 000 Kč dopravci za porušení ustanovení § 10 odst. 1 zákona o silniční dopravě, kterého se dopustil tím, že nejméně ve dnech 4. 1. až 29. 2. 2008 a 1. 4. až 30. 4. 2008 a 1. 7. až 24. 7. 2008 uskutečňoval přepravu osob pro cizí potřeby na trase Semily - Turnov formou linkové osobní autobusové dopravy, aniž by měl k tomuto provozu licenci; § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě nezajištěním dodržování doby řízení, bezpečnostních přestávek a odpočinku řidiči; § 9 odst. 1 zákona o silniční dopravě a § 7 vyhlášky č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, neoznačením vozidla obchodním jménem o stanovené velikosti písma; § 3 odst. 2 a odst. 4 písm. a) zákona o silniční dopravě a § 1 odst. 8 citované vyhlášky tím, že neměl ve vozidla záznam o jeho provozu a současně o úhradě nákladů řízení dle § 79 odst. 5 správního řádu ve výši 1 000 Kč.

Výše pokuty byla odůvodněna ve vztahu k jednotlivým porušením právních předpisů s důrazem na provozování linkové osobní dopravy bez licence a možných závažných dopadů nedodržování dob řízení a odpočinku.

Dopravce napadli tito rozhodnutí odvoláním, kterému bylo částečně vyhověno žalobou napadeným rozhodnutím, když žalovaný správní orgán změnil výrok prvostupňového rozhodnutí.

Z odůvodnění tohoto rozhodnutí je zřejmé, že odvolací orgán proto především zkoumal soulad správního řízení a vydaného rozhodnutí s právními předpisy. V protokolu z kontroly dopravce dne 30. 1. 2008 zjistil některé rozpory – údaj, že v záznamu o provozu vozidla chybí stanovené údaje, odporuje údaj, že ve vozidle chybí záznam o provozu vozidla a u údaje „Převážená osoba platila za přepravu přímo řidiči vozidla“ je uvedeno „ano/ne“. K těmto nedostatkům bylo v odvolacím řízení přihlédnuto a není jimi způsobena nezákonnost rozhodnutí. V rozporu s provedenými zjištěními je v rozhodnutí vyhodnocena forma provozované dopravy, jak bude uvedeno dále. Ani tato skutečnost nezpůsobuje nezákonnost rozhodnutí, neboť nemění právní kvalifikaci zjištěného správního deliktu, je však sama důvodem pro nutnost provedené změny jeho výroku, neboť v něm forma dopravy byla nadbytečně obsažena. Jiná pochybení v postupu správního orgánu, která by měla vliv na věcný obsah rozhodnutí, nebyla zjištěna.

Odvolací orgán se zabýval jednotlivými námitkami dopravce, které se vztahují k napadenému rozhodnutí. Nezabýval se obsahem ani dopady kontroly vozidla dopravce, uskutečněné dne 11. 12. 2007, jejímž důsledkem bylo samostatné správní řízení, v kterém na základě odvolání dopravce rozhodlo ministerstvo pod č. j. 18/2008-190-STSP/7 o zastavení řízení. Rovněž se nezabýval naplněním náležitostí a povinností při provozování příležitostné osobní silniční dopravy podle § 21b zákona o silniční dopravě, neboť tento druh dopravy neoprávněně provozován nebyl, což bylo zjištěno již v předcházejícím průběhu správního řízení. Uzavřel s tím, že porušení právních předpisů byla dopravci prokázána a uložení pokuty bylo na místě. Při uložení její výše bylo respektováno ustanovení § 36 odst. 2 zákona o silniční dopravě.

Žalobce se svým podáním domáhal zrušení napadeného rozhodnutí a namítal, že přepravu na trase Semily – Trutnov provozoval jako příležitostní osobní silniční dopravu podle § 21b zákona o silniční dopravě, pro kterou platí jiné podmínky než pro veřejnou linkovou dopravu.

Nesouhlasil s porušením § 3 odst. 1 písm. b) zákona a čl. 8 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, kterého se měl dopustit tím, že nezajistil, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se denní doby odpočinku.

Namítal, že v době kontroly bylo vozidlo vzdáleno 28 km od provozovny a jeho další jízda směřovala zpět k provozovně, přičemž nařízení č. 561/2006 připouští u linky do 50 km, nevedení záznamu o provozu vozidla, takže nemohl porušit § 3 odst. 4 písm. a).

Žalovaný správní orgán ve svém vyjádření ze dne 10. 5. 2010 navrhl žalobu zamítnout a odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí ze dne 3. 8. 2009.

Městský soud v Praze ve věci rozhodl bez jednání, neboť k výzvě soudu podle § 51 odst. 1 soudního řádu správního se žalobce ani žalovaný nevyjádřili.

Městský soud v Praze posoudil věc takto:

Městský soud v Praze posoudil napadené rozhodnutí podle § 75 soudního řádu správního, a to v mezích žalobcem uplatněných žalobních bodů, jakož i řízení, které mu předcházelo, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Ze správního spisu vzal soud za prokázané, že

- Při kontrole dne 30. 1. 2008 vozidlo dopravce jelo po trase ze Semil přes Železný Brod a Malou Skálu kde nastupovali cestující, do Turnova kde na třech místech u podniků Ontex, Grupo Antolin a Kamax cestující vystupovali. V Semilech u Penny market byla kontrolujícímu pracovníkovi prodána jízdenka do Turnova Kamax. Dopravce při kontrole předložil objednávku přepravy, vystavenou společností Kamax, s. r. o. Porovnáním záznamů o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách za vyhodnocované období byla zjištěna jejich shoda. Při posouzení druhu provozované dopravy vycházel DÚ dále z tvrzení dopravce, že dopravu provozuje na základě objednávky vystavené objednatelem dopravy a přepravuje jeho zaměstnance. Z těchto podkladů dovořil, že dopravce provozoval přepravní služby pravidelně a doprava tak naplňuje znaky zvláštní linkové dopravy.
- Ve specifikovaných dnech v období od 1. 1. 2008 do 11. 7. 2008 bylo ze záznamových listů zjištěno, že řidič S. ve 23 případech a řidič H. v jednom případě neměli ani zkrácenou denní dobu odpočinku v rozsahu 9 hodin v průběhu 24 hodin. Skutečně zjištěné doby odpočinku jsou uvedeny u každého případu. Záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních

přestávkách a době odpočinku nebyly řádně vedeny. V době od 1. 1. 2008 do 6. 3. 2008 byla uváděna porucha tachografu, aniž by byla zajištěna jeho oprava, záznamové listy v osmi případech z období 13. 1. 2008 – 31. 7. 2008 vykazují různé kombinace závad v chybějícím jménu řidiče, místu založení, datu a místu vyjmutí, registrační značce vozidla či stavu ujetých kilometrů. Tyto závady jsou konkrétně uvedeny u každého případu.

- Vozidlo nebylo řádně označeno obchodním jménem, neboť velikost písmen nedosahovala předepsaných 30 mm výšky.

- Záznam o provozu vozidla nebyl při kontrole předložen. Předložené záznamy vykazují závady v chybějícím podpisu dopravce, jeho místa a data, stavu počítadla kilometrů na počátku záznamu a místa, data a stavu počítadla kilometrů na konci záznamu.

Podle § 10 odst. 1 zákona o silniční dopravě dopravce, který má koncesi nebo povolení k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby a hodlá provozovat linkovou osobní dopravu, může zahájit její provoz pouze na základě licence k provozování linkové osobní dopravy udělené dopravním úřadem nebo Ministerstvem dopravy, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu.

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu 8 As 17/2007-135 trestnost správních deliktů se řídí obdobnými principy jako trestnost trestných činů. Je proto např. vyloučen souběh správních deliktů tam, kde se jedná o pokračující, hromadný nebo trvající delikt, pro trestnost jednání musí být naplněna i materiální stránka deliktu a krajní nouze je stavem vylučujícím protiprávnost jednání naplňujícího formální znaky deliktu.

Podle § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě tuzemský dopravce je povinen v souladu s přímo použitelným předpisem Evropských společenství 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 Evropských společenství doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku jinak,

Podle § 3 odst. 4 písm. a) zákona o silniční dopravě tuzemský dopravce je povinen zajistit, aby v každém vozidle byly při provozu tyto doklady záznam o provozu vozidla, pokud je povinen jej vést podle odstavce 2,

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 36/2007-59 nesplnění povinnosti tuzemského dopravce zajistit dodržování dob řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidičů daných mezinárodní úmluvou zakládá naplnění skutkové podstaty správního deliktu ve smyslu § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě. K naplnění skutkové podstaty tohoto deliktu dochází za předpokladu, že nedodržení doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidičů bylo spolehlivě prokázáno. Odpovědnost za posuzovaný delikt je odpovědností za výsledek, neboť chráněný zájem, tj. zdraví a život všech účastníků silničního provozu, v tomto případě převažuje nad rizikem, že případné svévolné protiprávní jednání řidiče půjde k tíži dopravce.

Podle čl. 8 odst. 2 nařízení č. 561/2006 v průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku musí mít řidič 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.

Podle čl. 8 odst. 5 nařízení č. 561/2006 odchylně od článku 2, jsou-li ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně 9 hodin za každé období 30 hodin od skončení denní nebo týdenní doby odpočinku.

V nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, je nově upravena objektivní odpovědnost dopravce bez možnosti liberace stanovena jako hlavní princip (čl. 10 nařízení). Důvodová zpráva v bodě 36 jasně dává najevo cíl této úpravy (zamezit vydírání a tlakům na řidiče ze strany dopravců), a v bodě 37 konstatuje, že čl. 10 odst. 2 nařízení má za cíl zavést objektivní odpovědnost dopravce za porušení nařízení.

Dle čl. 10 odst. 1 nařízení „Dopravce nesmí odměňovat řidiče, jež zaměstnává nebo jejichž služeb využívá, a to ani prémiovým zvýhodněním nebo příplatky, za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo by podněcovaly k porušování tohoto nařízení“.

Dle čl. 10 odst. 2 nařízení „Dopravce organizuje práci řidičů uvedených v odstavci 1 tak, aby mohli dodržet nařízení (EHS) č. 3821/85 a kapitulu II tohoto nařízení. Dopravce řidiče náležitě poučí a provádí pravidelné kontroly, aby zajistil dodržování nařízení (EHS) č. 3821/85 a kapitoly II tohoto nařízení“.

V inkriminované věci je nesporné, že nařízení č. 561/2006 bylo vyhlášeno v Úředním věstníku Evropské unie v českém jazyce, a to dne 11. 4. 2006 (L 102). Žalobce měl tedy možnost řádně a včas se seznámit s povinnostmi, které nařízení č. 561/2006 ukládá jednotlivcům v členském státě (viz rozsudek velkého senátu Soudního dvora Evropské unie, (dále jen „SDEU“), ve věci C-161/06 Skoma-Lux v. Celnímu ředitelství Olomouc).

Pokud tedy žalobce nesouhlasil s porušením čl. 8 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, kterého se měl dopustit tím, že nezajistil, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se denní doby odpočinku, musel tuto námitku odmítnout jako neodůvodněnou. Porušení bylo žalobci provedenou kontrolou prokázáno a z textu nařízení jednoznačně vyplývá objektivní odpovědnost dopravce.

Pokud žalobce dále namítal, že v době kontroly bylo vozidlo vzdáleno 28 km od provozovny a jeho další jízda směřovala zpět k provozovně, přičemž nařízení č. 561/2006 připouští u linky do 50 km, nevedení záznamu o provozu vozidla, takže nemohl porušit § 3 odst. 4 písm. a), musel i tuto námitku soud odmítnout jako neodůvodněnou. Podle čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006 se toto nařízení nevztahuje na silniční dopravu vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km. Bylo-li tedy v době kontroly vzdáleno dle tvrzení žalobce kontrolované vozidlo 28 km od provozovny, je nesporné, že při zpáteční cestě muselo ujet opět oněch 28 km, což tedy ve svém výsledku znamená, že délka tratě činí minimálně 56 km, jedná se tedy o trať přesahující 50 km. Na žalobce se tedy citované nařízení ř. 561/2006 vztahuje v plném rozsahu.

Soud musel rovněž odmítnout žalobní námitku, že žalobcem provozovaná doprava by se dala také specifikovat jako kyvadlová doprava. Tomuto tvrzení odporují kontrolní zjištění z kontroly ze dne 20. 1. 2008, kdy byly jednorázově zjištěny znaky veřejné linkové dopravy, což vyplývá z obsahu pořízeného protokolu. Pravidelnost poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty a výstup a nástup cestujících na předem určených zastávkách, což jednoznačně vyplývá z podkladů, které jsou ve správním spise založeny, a to především z listů záznamového zařízení, záznamy o provozu vozidla, v nichž jsou jako objednatelé dopravy opakovaně obsaženy Ontex Turnov, G. Antolin Turnov a Kamax Turnov. Proti žalobnímu tvrzení o kyvadlové dopravě svědčí rovněž jeho vyjádření k protokolu o kontrole, v němž zmiňuje „cílovou stanici firmy Kamax“ a uvádí zastavování v místech, která byla dohodnuta s objednatelkou a provádění přepravy pouze z nástupních míst do cílových. Poslední tvrzení dopravce je tedy v rozporu se zjištěním o počtu nastupujících a vystupujících cestujících v konkrétních zastávkách, které je obsaženo v protokolu. Pravidelný výstup cestujících na zastávkách u sídel objednatelů dopravy nicméně vyplývá bezprostředně z údajů záznamů o provozu vozidla. Nástup cestujících na určených místech byl zjištěn při kontrole, a jelikož se z převážné části zřejmě jednalo o zaměstnance objednatelů dopravy, je i v tomto případě opakovanost jejich nástupní zastávky zřejmá. O shodné trase dopravní cesty pak svědčí i jízdenka vydaná kontrolujícímu zaměstnanci DÚ s pevnou cenou za trasu Semily - Turnov. Záznamy o provozu vozidla a záznamové listy, jejichž prokazatelnost k účelu stanovení charakteru dopravy dopravce zpochybňuje, jen dokazují dlouhodobou opakovatelnost a nepochybnou pravidelnost jednotlivých dopravních výkonů.

Městský soud v Praze ze shora uvedených důvodů musel konstatovat, že žalovaný správní orgán při posuzování dokladů o naplnění znaků linkové dopravy nepochybil.

Pokud jde o žalobcem namítaný význam pojmu „zastávka“, použitého v definici linkové osobní dopravy. Městský soud v Praze se ztotožnil s výkladem tohoto pojmu provedeným žalovaným v napadeném rozhodnutí, a to že není možné chápat pouze jako zastávku, označenou označníkem a obsaženou v určitém rozhodnutí o udělení licence na některou linku. Jedním z účelů obsažené definice je charakterizovat znaky dopravy, která je dopravou linkovou a k jejímuž provozování je zapotřebí získat licenci podle ustanovení § 10 odst. 1 zákona o silniční dopravě. Proto je zde pojem „zastávka“ třeba chápat obecně jako předem určené (stanovené, smluvené, dohodnuté) místo, na kterém za účelem nástupu nebo výstupu cestujících zastaví dopravní prostředek, jímž je provoz zajišťován.

Pokud jde o interpretaci ustanovení čl. 8 odst. 2 nařízení č. 561/2006 ve věci intervalů, v nichž se počítají doby odpočinku, a které činí průběžných 24 hodin bez ohledu na začátek a konec kalendářního dne, musel soud rovněž přisvědčit závěrům žalovaného. Záznamy o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku však byly vyhodnoceny právě tímto způsobem, když bylo ověřováno dodržení doby odpočinku a zkrácené doby odpočinku vždy v průběhu 24 hodin. Doba odpočinku se v jednotlivých případech, obsažených podrobně v odůvodnění napadeného rozhodnutí, v tomto čtyřiašestihodinovém intervalu pohybovala od 6 hodin 4 minut do 8 hodin 24 minut. Správního deliktu se tak dopravce dopustil a výrok rozhodnutí v této části byl proto pouze doplněn o citaci přímo použitelného předpisu Evropských společenství, která v rozhodnutí chyběla. Náležitosti zápisu do záznamového listu stanoví čl. 15 odst. 5 nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. 12. 1985, přičemž tento právní předpis nepřipouští žádné výjimky v údajích. Jako identifikace řidiče musí být uvedeno vždy jeho jméno a příjmení bez ohledu na další skutečnosti; přitom závada v tomto smyslu se vyskytuje ve všech zápisech,

které jsou součástí spisu.

Záznam o provozu vozidla je tuzemský dopravce povinen vést při provozování vozidel určených k přepravě osob kromě vozidel používaných k dopravě pro vlastní potřebu (§ 3 odst. 2 zákona o silniční dopravě) a je povinen zajistit, aby byl při provozu ve vozidle (§ 3 odst. 4 písm. a) téhož zákona). Při kontrole dne 1. 2008 záznam o provozu ve vozidle chyběl a tím došlo ke správnímu deliktu, uvedenému ve výroku rozhodnutí.

V inkriminované věci je rovněž nesporné, že žalobce v kontrolované době porušil rovněž povinnosti stanovené ustanoveními § 3 odst. 1 písm. b) a odst. 4 písm. a) zákona o silniční dopravě. Výzkumy spojené se zaváděním nařízení č. 561/2006 potvrdily, že odkládání minimální denní či týdenní doby odpočinku má závažné důsledky pro zdraví a bezpečnost, a proto je zapotřebí uplatňovat celková opatření ochrany zdraví a bezpečnosti dotčených pracovníků, neboť porušování této povinnosti u dopravců má katastrofální následky při dopravních nehodách způsobených nepozorností z únavy řidičů.

Městský soud v Praze při svém rozhodování přihlédl rovněž k závěrům rozsudku Soudního dvora Evropské unie, (dále jen „SDEU“), ve věci C-124/09 Smit Reizen BV v. Minister van Verkeer en Waterstaat. V tomto rozsudku definoval SDEU pojem „provozní centrála“ uvedený rovněž v rozsudku SDEU ve věci C 297/99 Skills Motor Coaches a další, pokud jde, s ohledem na ustanovení nařízení č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě a nařízení č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, o kvalifikaci času odpovídajícího cestě uskutečněné řidičem, aby se dostal do místa, kde převezme vozidlo vybavené záznamovým zařízením, musí být vymezen jako místo, k němuž je řidič konkrétně vázán, tedy jako zařízení přepravní společnosti, ze kterého pravidelně vykonává svou službu a do kterého se na konci této služby vrací v rámci běžného výkonu své činnosti, aniž plní zvláštní příkazy svého zaměstnavatele. (viz body 20, 31, výrok 1) Skutečnost, že řidič buď jede na místo převzetí vozidla vybaveného záznamovým zařízením sám, nebo ho tam doveze někdo jiný, nemá žádný dopad na kvalifikaci délky trvání cesty s ohledem na pojem „odpočinek“ ve smyslu čl. 1 bodu 5 nařízení č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě. Článek 8 odst. 7 téhož nařízení totiž podřizuje možnost, aby řidič trávil denní dobu odpočinku ve vozidle, podmínce, že toto vozidlo bude vybaveno lehátkem a bude zaparkované. Krom toho by bylo v rozporu s cílem bezpečnosti silničního provozu činit rozlišení podle toho, zda řidič vozidla, který jede do místa převzetí vozidla vybaveného záznamovým zařízením, bude muset po příjezdu toto vozidlo řídit, či nikoli. Únava řidiče, která může ohrozit uvedený cíl, může být způsobena nejen samotným řízením vozidla, ale rovněž podmínkami, za jakých cesta probíhá. (viz body 33–35, výrok 2)

Žalobou napadené rozhodnutí Ministerstva dopravy není v rozporu s ustálenou judikaturou SDEU.

Podle § 35 odst. 1 písm. a) zákona o silniční dopravě Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy při porušení tohoto zákona uloží pokutu až do výše 100 000 Kč dopravci, který nezajistí, aby v každém vozidle byl záznam o provozu vozidla, nebo nezajistí řádné vedení záznamu o provozu vozidla, pokud je povinen jej vést podle § 3 odst. 2,

Podle § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy při porušení tohoto zákona uloží pokutu až do výše 500 000 Kč dopravci, který nezajistí dodržování stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku při práci řidičů,

Podle § 35 odst. 3 písm. j) zákona o silniční dopravě Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy při porušení tohoto zákona uloží pokutu až do výše 750 000 Kč dopravci, který provozuje linkovou osobní dopravu bez licence,

Žalovaný správní orgán ve svém rozhodnutí vypustil jeden bod výroku dopravního úřadu, zpřesnil a konkretizoval právní kvalifikace jednotlivých správních deliktů. Musel se proto samostatně věnovat i úvaze o výši uložené pokuty. Dbal na to, aby se nejednalo o tzv. „likvidační výši pokuty“, zabýval se proto i majetkovými poměry dopravce. Konstatoval, že provozování linkové osobní dopravy bez licence patří ovšem k nejzávažnějším správním deliktům, které zákon o silniční dopravě zná. Přitom prokázaná doba trvání se pohybovala v řádu měsíců a nemohla by tak být chápána jako krátkodobá ve vazbě na případné posouzení druhu dopravy, kdy při dopravě na objednávku nemusí být po určitou přechodnou dobu naplnění znaků linkové osobní dopravy zjevně a bez pochyby patrné. Z uvedených důvodů se proto v zásadě ztotožnil s konstatováním dopravního úřadu o závažnosti a významu protiprávního jednání dopravce. Jak však vyplynulo z výsledku odvolacího řízení, byla doprava provozována jako veřejná, jejíž neoprávněné provozování vykazuje vyšší společenskou nebezpečnost a tím i závažnost, než je tomu u dopravy zvláštní. DÚ se pak u tohoto správního deliktu vůbec nezabýval způsobenou škodou, např. ve vztahu k finančním prostředkům kraje, vynakládaným na zajištění základní dopravní obslužnosti. Lze proto předpokládat, že k přímé škodě v tomto případě nedošlo a tato skutečnost pak význam protiprávního jednání snižuje ve prospěch dopravce. V posouzení správního deliktu nedodržení doby odpočinku je označuje DÚ jako velmi závažné, s možnými důsledky na bezpečnost silničního provozu. Z tohoto hlediska by opět bylo možné při určení výše pokuty se přibližovat její horní hranici. Zde však zřejmě dopravní úřad vzal v úvahu rozsah překročení stanovené doby odpočinku i další okolnosti svědčící v tomto případě ve prospěch dopravce a posoudil význam porušení právního předpisu jako nižší. Žalovaný potom uzavřel s tím, že při stanovení výše pokuty bylo respektováno ustanovení § 36 odst. 2 zákona o silniční dopravě, a že uloženou pokutu je třeba považovat za zcela minimalistickou, jejímuž zvýšení v odvolacím řízení ovšem brání ustanovení § 90 odst. 3 správního řádu. Nenastal však v žádném případě důvod k jejímu snížení z důvodu vypuštění části výroku, týkající se označení vozidla, které nebylo dopravním úřadem pro stanovení výše pokuty bráno vůbec v úvahu.

Městský soud v Praze po přezkoumání správního spisu a kontrolních zjištění v něm obsažených musel přisvědčit závěrům žalovaného. Pokuta byla žalobci uložena ve výši 50.000 Kč podle § 35 odst. 3 písm. j) zákona o silniční dopravě, podle něhož dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy při porušení tohoto zákona uloží pokutu až do výše 750 000 Kč dopravci, který provozuje linkovou osobní dopravu bez licence. Pokud jde o přiměřenost výše uložené pokuty, soud dospěl k závěru, že uložená pokuta je v souladu se zákonem a odpovídá porušení povinnosti, které se žalobce dopustil. Pokuta uložená žalobci se pohybuje v dolní polovině zákonné sazby a její výši správním orgánem prvního stupně řádně odůvodněna. Zohledněna byla rovněž společenská nebezpečnost vyplývající z důsledku jednání žalobce. Toto odůvodnění považuje zdejší soud za dostatečné, racionální, přesvědčivé a odpovídající zákonným kritériím. O případné moderaci uložené pokuty zdejší soud nemohl rozhodnout,

neboť považoval uloženou pokutu za přiměřenou sankci k spáchanému deliktu a ztotožnil se s odůvodněním správních orgánů.

Městský soud v Praze přezkoumal napadené rozhodnutí správního orgánu v rozsahu žalobních bodů a dospěl k závěru, že žalovaný správní orgán při svém rozhodování neporušil zákonem stanovené povinnosti a nevydal nezákonné rozhodnutí. Z těchto důvodů proto soud podané žalobě nevyhověl a podle § 78 odst. 7 soudního řádu správního jí zamítl tak, jak je ve výroku tohoto rozsudku uvedeno.

Výrok o náhradě nákladů řízení soud opřel o ustanovení § 60 odst. 1 soudního řádu správního a contrario, neboť žalobce neměl ve věci úspěch a žalovanému správnímu orgánu žádné náklady řízení nevznikly.

P o u č e n í:

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 30. září 2013

**JUDr. Slavomír Novák, v.r.
předseda senátu**

za správnost vyhotovení:
Simona Štěpinová