



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Mgr. Daniely Zemanové a soudců JUDr. Barbary Pořízkové a JUDr. Radana Malíka v právní věci žalobce: **J. T.**, zastoupeného JUDr. Jiřím Cehákem, advokátem se sídlem Generála Svobody 788, Nový Bor, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy, odbor silniční dopravy a veřejné správy**, se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 12, Praha 1, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 22. 2. 2005, č. j. 60/2005-110-SDNA/2, o správním deliktu, o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 29. 11. 2006, č. j. 8 Ca 179/2005 - 33,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Včas podanou kasační stížností se žalobce (dále jen „stěžovatel“) domáhá zrušení shora označeného rozsudku Městského soudu v Praze (dále jen „městský soud“), kterým byla zamítnuta jeho žaloba proti rozhodnutí Ministerstva dopravy, odboru silniční dopravy a veřejné správy (dále jen „žalovaný“), ze dne 22. 2. 2005, č. j. 60/2005-110-SDNA/2. Citovaným rozhodnutím žalovaný změnil rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru dopravy (dále jen „dopravní úřad“), ze dne 5. 1. 2005, č. j. KÚLK 5571/2004/277.1/Ku, jímž byla stěžovateli podle ustanovení § 35 odst. 2 písm. b) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění účinném

pro posuzované období (dále jen „zákon o silniční dopravě“), uložena pokuta ve výši 10 000 Kč za porušení ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) tohoto zákona a nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě (dále jen „nařízení č. 3820/85“). Změna spočívala v opravě výroku, který v rozhodnutí dopravního úřadu jako orgánu prvního stupně obsahoval v rozporu s § 47 odst. 2 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (dále jen „správní řád“) nadbytečné informace. Žalovaný doplnil odůvodnění v tom smyslu, že porušení ustanovení čl. 8 nařízení č. 3820/85 nevyplývá z toho, kdy byly založeny záznamové listy do záznamového zařízení (tzv. „*analogového tachografu*“), a kdy z něj byly vyjmuty, ale z toho, že v těchto listech nebyla zaznamenána doba odpočinku řidiče, která má podle čl. 8 tohoto nařízení činit minimálně 8 za sebou následujících hodin. Ohledně konstatovaného porušení shora citovaných ustanovení a výše pokuty zůstal výrok nezměněn.

Městský soud přisvědčil názoru žalovaného v tom, že ke vzniku odpovědnosti dopravce postačí, nejsou-li dodrženy doby řízení, bezpečnostních přestávek nebo doba odpočinku při práci řidičů. Ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě ukládá tuzemskému dopravci povinnost zajistit dodržení dob řízení, přestávek a odpočinku řidičů, které jsou stanoveny čl. 6 a čl. 8 nařízení č. 3820/85. Soud konstatoval, že dopravce nese naprostou odpovědnost za případné nesplnění této povinnosti, jejíž porušení je správním deliktem, za který pak správní orgán ukládá sankci ve formě pokuty. Neakceptoval přitom námitku, že správní orgány vůbec nezkoumaly případnou odpovědnost řidiče za přestupek podle ustanovení § 23 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění účinném pro posuzované období, neboť tato skutečnost je ve vztahu k posuzování odpovědnosti stěžovatele jakožto dopravce bezpředmětná. Za delikt dle názoru soudu stěžovatel odpovídá sám, bez ohledu na to, zda jiný subjekt nese svou odpovědnost za své protiprávní jednání. K námitce týkající se výše uložené pokuty soud uvedl, že zákon o silniční dopravě umožňuje podle § 35 odst. 2 tohoto zákona za porušení v citovaném ustanovení vyjmenovaných povinností uložit pokutu až do výše 500 000 Kč. Proto je zcela zřejmé, že napadeným rozhodnutím uložená pokuta ve výši 10 000 Kč tuto zákonnou mez nepřekročila. Zákon o silniční dopravě dále stanoví v § 36 odst. 2 kritéria pro určení výše pokuty (závažnost, význam a doba trvání protiprávního jednání, a také rozsah způsobené škody), přičemž snaha dopravce o minimalizaci porušování pravidel o době řízení vozidla ze strany řidičů v podobě jejich proškolení a vzdělávání v zákoně uvedena není. Při stanovení výše pokuty tedy k této činnosti stěžovatele dopravní úřad ani žalovaný přihlídnout nemohl. Z těchto důvodů soud žalobu stěžovatele zamítl pro nedůvodnost.

V kasační stížnosti stěžovatel své námitky nepodřadil pod zákonné důvody obsažené v ustanovení § 103 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), z obsahu podání je však zřejmé, že uplatňuje kasační námitku ve smyslu ustanovení § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s., a pochybení soudu shledává v nesprávném posouzení právní otázky soudem v předcházejícím řízení, a to konkrétně v interpretaci pojmu „*zajistit*“ v kontextu zákona o silniční dopravě. Stěžovatel je přesvědčen, že soud při rozhodování o tom, zda byl spáchán správní delikt a zda je žaloba důvodná, nevzal dostatečně v úvahu souvislosti případu. Rozhodl podle jeho názoru ryze formálně, byť mu musí být zcela zřejmé, že stěžovatel nemá další možnosti, aby řidiči zabránil v případném porušení předpisů, než ty, které použil. Stěžovateli se jeví nelogické

a tedy i nesprávné, že soudem byl převzat názor žalovaného, dle něhož „*ke vzniku odpovědnosti dopravce stačí, nejsou-li dodrženy doby řízení, bezpečnostních přestávek nebo doba odpočinku, a že se jedná o odpovědnost za výsledek*“. Z praxe je mu s ohledem na jeho spolupráci s kolegou ze SRN známo, že tam je v obdobných případech dopravci dána možnost se vyvinut, což je pro jeho případ vzhledem ke všem doloženým skutečnostem aktuální, protože vynaložil veškeré úsilí, aby k porušení předmětných povinností ze strany jeho zaměstnanců nedocházelo. Uvádí, že v tomto smyslu existuje několik rozhodnutí a výkladů, kterými stěžovatel své podání hodlá doplnit poté, co zajistí jejich překlad. Stěžovatel kasační stížnost uzavírá konstatováním, že odpovědnost stěžovatele by měla být považována za objektivní, ale nikoli absolutní bez možnosti vyvinění.

Vzhledem ke shora uvedeným skutečnostem stěžovatel navrhuje Nejvyššímu správnímu soudu napadený rozsudek městského soudu zrušit a věc vrátit tomuto soudu k dalšímu řízení.

Žalovaný ve svém vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že se ztotožňuje s důvody, které vedly k vydání rozsudku městského soudu, a soud se vyjádřil v odůvodnění předmětného rozhodnutí. Zákon o silniční dopravě dává dopravním úřadům povinnost ukládat dopravcům pokuty za porušení předpisu (v daném případě za překročení stanovené doby řízení a nedodržení bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidičů) na základě objektivní odpovědnosti, a neumožňuje správním orgánům, aby při porušení předpisu braly v úvahu například skutečnost, že stěžovatel jakožto dopravce dle svého tvrzení seznámil řidiče s jejich povinnostmi. Povinnost zajistit dodržení dob řízení a odpočinku řidičů je dána dopravci. I z názvu předpisu, který byl porušen [nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě], je patrné, že tento předpis je třeba chápat jako předpis sociální. Pokud by stanovené povinnosti byly chápány tak, jak předkládá stěžovatel, mohlo by docházet k situacím, kdy by dopravce učinil formálně zadost své povinnosti tím, že řidiče seznámí s jejich povinnostmi, a pak jim fakticky splnění režimu práce neumožní (například osobními příkazy). Za takové situace by nebylo nikdy možné potřebných sociálních požadavků na dobu řízení a odpočinku dosáhnout. Z tohoto důvodu ani uvedený přímo použitelný předpis, ani zákon o silniční dopravě žádný důvod k vyvinění se z odpovědnosti ve vztahu k dopravci ohledně dob řízení a odpočinku řidičů neupravuje, a žádný z orgánů, které se na rozhodování ve věci postupně podílely, jej tedy nemohl použít. Za této situace proto žalovaný navrhuje, aby Nejvyšší správní soud kasační stížnost stěžovatele v celém rozsahu zamítl.

Nejvyšší správní soud nejprve posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a konstatoval, že kasační stížnost je podána včas, jde o rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost přípustná, a stěžovatel je zastoupen advokátem. Poté přezkoumal napadený rozsudek městského soudu v rozsahu kasační stížnosti a v rámci uplatněných důvodů (§ 109 odst. 2 a 3 s. ř. s.) a zkoumal při tom, zda napadené rozhodnutí netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 2, 3 s. ř. s.), poté dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná.

V daném případě je třeba vycházet ze skutečnosti, že stěžovatel je dopravce, který provozuje na základě živnostenského oprávnění vnitrostátní i mezinárodní nákladní dopravu (přílohou správního spisu je certifikát EN ISO 9001:2000 vydaný na jméno stěžovatele dne 22. 11. 2002, s platností do 22. 11. 2005, pro činnosti v oblasti mezinárodní a tuzemské silniční nákladní dopravy a spedice, kterým se potvrzuje, že organizace zřízená jmenovaným má zavedený systém řízení jakosti odpovídající této normě, a že jej účinně uplatňuje, což bylo potvrzeno v certifikačním auditu).

Ze spisu vyplynulo, že dne 12. 5. 2004 v 9.50 hodin byla Policií ČR provedena kontrola řidiče P. K., na silnici č. I/38 v obci Jestřebí, při níž bylo z předložených záznamových listů (známých též jako „*kotouče* či *kolečka*“) zjištěno, že řidič vozidla značky Mercedes, dne 7. 5. 2004 nedodržel denní dobu řízení. Záznamový list („*kolečko*“) byl založen do přístroje dne 6. 5. 2004 v 18.40 hodin a vyjmut byl následujícího dne, tj. 7. 5. 2004 v 11.40 hodin. Nové „*kolečko*“ bylo založeno ve 12.00 hodin a vyřazeno bylo téhož dne ve 23.40 hodin. Součtem jednotlivých časových úseků dob řízení graficky zaznamenaných tachografem na obou záznamových listech (fotokopie obou záznamů, tj. ze dne 6. 5. a 7. 5. 2004, jsou součástí protokolu o provedené kontrole založeného na č. l. 1 správního spisu) dospěl dopravní úřad v prvním stupni správního řízení jakožto orgán státního odborného dozoru k závěru, že celková doba řízení předmětného vozidla činila dne 7. 5. 2004 ve svém úhrnu (tzn. bez všech přestávek a dob odpočinku) 11 hodin 45 minut „čistého času“ (tento údaj opravil odvolací orgán v žalobou napadeném rozhodnutí ze dne 22. 2. 2005 na dobu 11 hodin 30 minut) a že celková povolená doba řízení byla překročena a zároveň nebyla dodržena ani stanovená doba odpočinku řidiče, neboť, jak je také patrné z grafických záznamů, nejdelší nepřerušovaný odpočinek mezi řízením vozidla čerpal řidič dne 7. 5. 2004 v rozsahu 3 hodin [což je v příkrém rozporu s čl. 8 Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, jež byla transformována do českého právního řádu vyhláškou č. 108/1976 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*AETR*“) a čl. 8 nařízení č. 3820/85]. Tyto skutečnosti lze považovat za jednoznačně prokázané a ani stěžovatel je nikterak nepopírá.

Ustanovením § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě, ve znění platném v posuzovaném období, tj. ke dni 7. 5. 2004, je tuzemskému dopravci dána povinnost zajistit, aby ve vnitrostátní dopravě řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku dle mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a byla zveřejněna ve Sbírce zákonů nebo Sbírce mezinárodních smluv, pokud pro určité kategorie vozidel nestanoví prováděcí předpis doby odlišné. Citované ustanovení je z hlediska právní teorie tzv. odkazující právní normou, která v tomto případě odkazuje na čl. 6 až 11 „*AETR*“. Pro mezinárodní dopravu obsahovalo v předmětném období písm. c) téhož ustanovení (§ 3 odst. 1 zákona o silniční dopravě) obecný odkaz na tutéž smlouvu.

Čl. 6 „*AETR*“ a shodně i nařízení č. 3820/85 v čl. 6 stanoví celkovou dobu řízení pro řidiče tak, že tato doba nesmí přesáhnout 9 hodin, s tím, že 2 x za týden může být prodloužena na 10 hodin. Čl. 8 „*AETR*“ i nařízení č. 3820/85 pak upravuje dobu odpočinku řidičů, a to tak, že v průběhu každých 24 hodin musí mít řidič odpočinek nejméně 11 za sebou následujících hodin, který smí být zkrácen na nejméně 9 hodin (taktéž za sebou následujících) nejvýše 3 x týdně za podmínky, že bude náhradou

poskytnuta odpovídající doba odpočinku před koncem následujícího týdne. Ve dnech, v nichž odpočinek není takto zkrácen, smí být čerpán ve dvou nebo třech oddělených částech během 24 hodin, přičemž jedna z těchto částí musí trvat nejméně 8 za sebou následujících hodin. V takovém případě (tedy při čerpání po částech) se minimální trvání doby odpočinku musí prodloužit na 12 hodin.

Dopravní úřad uložil stěžovateli jako dopravci a zaměstnavateli řidiče P. K. pokutu ve výši 10 000 Kč, neboť dle jeho názoru výše specifikovaná povinnost vyplývající z ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě dopadá právě na něj. V tomto rozhodnutí dopravní úřad uvedl, že maximální výše sankce za takové porušení zákona o silniční dopravě je 500 000 Kč, v případě stěžovatele se jednalo již o druhé porušení téže povinnosti (rozhodnutím ze dne 2. 8. 2004, č. j. 5839, mu byla uložena pokuta 5000 Kč).

K námitce stěžovatele, jemuž se dle jeho slov jeví nelogické a tedy i nesprávné, že soudem byl převzat názor žalovaného, dle něhož *„ke vzniku odpovědnosti dopravce stačí, nejsou-li dodrženy doby řízení, bezpečnostních přestávek nebo doba odpočinku, a že se jedná o odpovědnost za výsledek“*, Nejvyšší správní soud uvádí, že z dikce ustanovení § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě vyplývá, že odpovědnost za nesplnění povinností vyplývajících z mezinárodní úmluvy ohledně režimu řízení, přestávek odpočinku řidičů na základě odkazu v ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) téhož zákona je konstruována na principu objektivní odpovědnosti a tato odpovědnost dopadá na dopravce, nikoli na řidiče vozidla (*cit.: „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 řidičů...“*).

Ohledně správního trestání se již v minulosti judikatura správních soudů (např. rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 25. 11. 1994, č. j. 6 A 12/94 - 16) vyjádřila v tom smyslu, že sankce za správní delikt nemá jen fiskální význam a jako taková není sama o sobě účelem správního trestání. Ukládáním trestních i správních sankcí se v podmínkách právního státu současně sleduje jako cíl obecná i individuální prevence. Sankce má donutit trestaný subjekt, a případně i jiného potenciálního narušitele, k budoucímu žádoucímu chování souladnému se zákonem. Tento právní názor by proto měl být základním interpretačním pravidlem pro výklad odpovědnosti za správní delikt. Správní úřad se při rozhodování o povinnosti právnických osob platit pokutu jako sankci za správní delikt v oboru práva veřejného (tzv. odpovědnost za správní delikt) řídí – nestanoví-li zákon výslovně něco jiného – obdobnými principy, které platí v právu soukromém při rozhodování o obecné odpovědnosti za škodu. Pro úplnost je třeba poznamenat, že v případě právní úpravy postihu podnikatelů správněprávními sankcemi platná právní úprava v zásadě nečiní rozdíl, zda daný podnikatel je podnikatelem v postavení fyzické či právnické osoby. Tato úvaha vychází z toho, že odpovědnostní vztahy řeší právní předpisy jak v oblasti práva soukromého, tak i veřejného, s tím, že v základních rysech se pojetí institutu odpovědnosti v obou zmiňovaných oblastech práva shoduje. Odpovědnost za škodu v občanském právu soukromém vzniká buď porušením právní povinnosti (subjektivní odpovědnost), nebo vznikem škody způsobené provozní činností, která je svým charakterem odpovědností objektivní.

Jako subjektivní odpovědnost (za zavinění) je koncipována např. soukromoprávní odpovědnost za škodu dle zákona ustanovení § 420 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „o. z.“), kde se ten, kdo způsobil škodu porušením povinnosti, může vyvinutí neboli exkullovat, prokáže-li, že nešlo o zaviněné jednání (důkazní břemeno je na straně škůdce). I v občanském právu se však uplatňuje v některých případech odpovědnost objektivní, a to odpovědnost za škodu způsobenou provozní činností (§ 420a o. z.), jak již bylo shora řečeno. V případě škody vzniklé provozní činností dle občanského zákoníku je možná tzv. liberace, tj. zproštění odpovědnosti, byla-li škoda způsobena neodvratitelnou událostí nemající původ v provozu anebo ve vlastním jednáním poškozeného (§ 420a odst. 3 o. z.). Liberace se tedy vztahuje pouze na případy objektivní odpovědnosti, kdy se zavinění nevyžaduje (o zavinění a případném vyvinutí, tj. exkulpací, lze hovořit jen u odpovědnosti subjektivního charakteru).

Delikt ní odpovědnost podnikatelských subjektů ve veřejném právu lze srovnávat s odpovědností za škodu, jak je upravena v občanském právu soukromém (viz shora), a to konkrétně s úpravou odpovědnosti za škody způsobené provozní činností. Odpovědnost právnických osob a fyzických osob při výkonu podnikání nebo v souvislosti s podnikáním za správní delikt ve veřejném právu má převážně objektivní charakter a nastupuje naplněním skutkové podstaty příslušného deliktu. Obligatorním znakem skutkové podstaty správního deliktu právnické osoby (nebo fyzické osoby jako podnikatelského subjektu) tedy v naprosté většině případů není zavinění. Platná právní úprava zpravidla nezná liberační důvody, jejichž uplatněním by se tato osoba zprostila odpovědnosti. K vyvození odpovědnosti stačí pouhý fakt porušení či nesplnění povinností stanovených zákonem nebo uložených na jeho základě. Tato odpovědnost, někdy označovaná jako absolutní, však s sebou vždy přináší riziko nepřiměřené tvrdosti a možné nespravedlnosti (Mates P. a kol.: Základy správního práva trestního, C.H. Beck, 3. vydání, Praha 2002, s. 102). Proto v souladu s judikaturou správních soudů v obecné rovině nelze možnost liberace odpovědného subjektu (zproštění odpovědnosti za určitých okolností) zcela vyloučit. Ve shora citovaném judikátu Vrchního soudu v Praze byl vysloven obecný závěr, že odpovědnost za správní delikt ve veřejném právu má objektivní, ale nikoli absolutní charakter, nejde tedy o odpovědnost za zavinění, ale ani o odpovědnost za výsledek. Jakkoliv se správní judikatura sice vyslovila jednoznačně v tom smyslu, že okolnosti vylučující protiprávnost je nutno respektovat a jejich uplatnění vyplývá z obecných právních předpisů, výkladem ustanovení zvláštních zákonů, případně i použitím analogie (která je zde přípustná, neboť podmínky odpovědnosti zužuje, nikoli rozšiřuje), je současně zřejmé, že ne všech obecně uváděných okolností se v případě uplatnění odpovědnosti za správní delikt fyzické či právnické osoby lze vždy dovolat, neboť to jejich povaha někdy vylučuje (tamtéž, s. 104).

Podle názoru Nejvyššího správního soudu rozhodujícího v této věci je nutno možnost liberace z výše uvedených důvodů principiálně připustit, zároveň však z této možnosti, jež byla judikaturou z legitimních důvodů spočívajících v ochraně před nepřiměřenou tvrdostí zákona dovozena, nelze učinit tak kategorický závěr, že odpovědnost za správní delikt nemůže být nikdy odpovědností za výsledek, a samotnou existenci tohoto typu odpovědnosti, byť by se vyskytovala jen velmi výjimečně, tak v oblasti správního práva trestního *a priori* zcela popřít. Takový závěr

by byl nepřiměřený i z toho pohledu, že ve specifických případech se tento typ odpovědnosti ojediněle, ale nikoli bezdůvodně, uplatňuje dokonce i v právu soukromém, a to právě u úpravy odpovědnosti za škodu, která byla pro prováděnou komparaci zvolena jako nejvhodnější. Jde o případy zvláštní odpovědnosti podle § 421a o. z., kdy je škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v povaze přístroje, a o odpovědnost vzniklou v souvislosti s poskytováním zdravotnických, sociálních, veterinárních a jiných biologických služeb, tedy tam, kde je zřetelně akcentován důležitý veřejný zájem vyžadující zvláštní ochranu (každý léčebný nebo diagnostický zákrok je větším či menším zásahem do integrity pacienta a je provázen určitým rizikem možných komplikací). Vycházejí z výše uvedených premis lze konstatovat, že odpovědnost dopravce ve veřejném právu v posuzovaném případě se typově podobá soukromoprávní odpovědnosti vzniklé provozní činností, při níž porušením stanovené povinnosti zajistit dodržení dob řízení, bezpečnostních přestávek a odpočinku řidiče dochází k protiprávnímu stavu spočívajícímu v tom, že je ohrožen důležitý veřejný zájem, jímž je bezpečnost silničního provozu.

Výklad této právně poměrně složité problematiky značně komplikuje skutečnost, že na rozdíl od trestního nebo přestupkového zákona nejsou v právní úpravě výslovně uvedeny okolnosti vylučující protiprávnost. Protiprávnost je přitom znakem správního deliktu a znamená, že jednání je v rozporu s právem a porušuje povinnost vyplývající ze zákona nebo uloženou na jeho základě (v právní normě bývá výslovně vyjádřena např. slovy „neoprávněně“, „nedovoleně“ apod.). Podobné vodítko však v posuzovaném případě není k dispozici, neboť pravidlo chování obsažené v ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu bylo ve znění tohoto předpisu účinném pro posuzované období vyjádřeno takto: *„tuzemský dopravce je povinen ve vnitrostátní dopravě zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku stanovená mezinárodní úmluvou, kterou je Česká republika vázána a která byla zveřejněna ve Sbírce zákonů nebo ve Sbírce mezinárodních smluv“*. Zákonem uložená povinnost je tedy koncentrována pouze do slova „zajistit“, které v posuzovaném případě hraje klíčovou roli. Jeho opozitem je slovo „nezajistí“, které v daném případě tvoří normativní základ pro uložení sankce stěžovateli, a je ho třeba podle názoru Nejvyššího správního soudu interpretovat jako garanci na straně dopravce za dodržení stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku. Jedině tento výklad je totiž schopen zajistit efektivní fungování dané právní normy a naplnění jejího elementárního smyslu a účelu, kterým je zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. V tomto ohledu se jako velmi případná jeví argumentace žalovaného, který ve svém vyjádření ke kasační stížnosti poukazuje na to, že pokud by daná povinnost dopravce byla chápána tak, jak předkládá stěžovatel, tj. toliko jako vytvoření podmínek pro zajištění dodržení stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, mohlo by docházet k situacím, kdy by dopravce učinil formálně zadost své povinnosti tím, že řidiče seznámí s jejich povinnostmi, a pak jim fakticky splnění režimu práce neumožní (například osobními příkazy).

Právní předpis a jednotlivé normativní věty v něm obsažené je třeba chápat jako médium umožňující a zprostředkovávající poznání právní normy, přičemž toto poznání nemusí být - a velmi často také není - obsahově zcela totožné s obsahem slovního vyjádření. Bez kazuistického obsahu daného precedentem nebo extralegálními faktory nejružnějšího charakteru (jako jsou principy, zvyklosti,

pravidla správnosti, spravedlnosti, efektivnosti, jazykový úzus atp.) je většina právních norem větami, které jsou nezpůsobitelné samy bez dalšího jednoznačně rozhodnout určitou individuální věc. Tento názor je jako interpretační východisko zastáváný doktrínou české právní teorie (např. Kühn, Z.: Aplikace práva ve složitých případech, k úloze právních principů v judikatuře, nakladatelství Karolinum, Praha, 2002, nebo Knapp, V.: Teorie práva, Praha, C. H. Beck, 1. vydání, 1995) a reflektoval ho při svém rozhodování i Nejvyšší správní soud, který v dané věci vycházel zejména z potřeby efektivního fungování dané právní normy, a to na pozadí daného právního předpisu jako celku, jehož primárním účelem a smyslem je již několikrát zmíněný zájem na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Odpovědnost podle zákona o silničním provozu stojí beze všech pochybností na principu objektivní odpovědnosti, k možnosti liberace přitom tento předpis mlčí. Proto zůstává pouze otázkou výkladu předmětné právní normy, co lze pod pojmem „zajistit“ rozumět a co do něj lze či nelze zahrnout. V daném případě je tudíž sporné pouze to, za jakých okolností je skutková podstata uvedená v § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu naplněna. Stěžovatel tvrdí, že učinil veškerá opatření již tím, že řidiče o jejich povinnostech řádně proškolil (jen na okraj Nejvyšší správní soud podotýká, že ačkoli toto tvrzení stěžovatele nijak nezpochybňuje, neboť kasační námitka míří obecně do posouzení právní otázky, zda posuzovaný typ odpovědnosti je typem odpovědnosti za výsledek, resp. odpovědností absolutní, nelze přehlédnout výslovný písemný příkaz majitele založený v příloze správního spisu na č. 1. 3, jenž je datován až dnem 16. 8. 2004). Samotné skutkové okolnosti posuzovaného případu však na posouzení nastíněné právní otázky nemají vliv. Mohou však být zohledněny při hledání odpovědi na tuto otázku, a to v tom smyslu, zda takovým jednorázovým, nebo i opakovaným proškolením řidiče dopravce dostal své povinnosti, aby dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku řidiče skutečně zajistil. Hranici toho, kdy by bylo možno povinnost uloženou dopravci považovat za splněnou (ačkoli by bylo prokázáno, že v praxi doby řízení, přestávek a odpočinku dodrženy nebyly), není možno nijak objektivně stanovit a posouzení by vždy záleželo na konkrétních okolnostech.

Jakkoli by i takový výklad byl teoreticky možný, dle názoru zdejšího soudu dikce posuzovaného ustanovení nedává odpovědnému subjektu prostor k tomu, aby prokazováním svého preventivního jednání popřel, že k naplnění skutkové podstaty deliktu došlo, bylo-li nedodržení doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidičů spolehlivě prokázáno. Objektivní stránkou správního deliktu je tedy v tomto případě reálné nezajištění žádoucího stavu, tj. nejen opomenutí jednání zacíleného na dosažení dodržování mezinárodního předpisu v praxi, ale i nedostatečně efektivní jednání dopravce ve vztahu k řidiči, které má za následek vznik protiprávního stavu. Dopravce provozuje činnost, při níž k dosažení svých zisků najímá nebo zaměstnává jiné osoby, které jsou vůči němu v nerovném postavení, neboť se musí řídit jeho pokyny. Základním předpokladem pro uložení sankce tak bude zejména skutečnost, že protiprávní stav nebo ohrožení zákonem chráněného zájmu nastalo při činnosti těchto osob jejich jednáním nebo opomenutím, a toto jednání či opomenutí je přičitatelné dopravci (srov. v soukromém právu § 420 odst. 2 o. z., který zároveň stanoví, že osoby najaté k provozní činnosti za způsobenou škodu samy neodpovídají, jejich odpovědnost podle pracovněprávních předpisů tím však není nijak dotčena). Nejvyšší správní soud dospěl

k závěru, že spolehlivé zjištění nedodržování dob řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku řidičů daných mezinárodní úmluvou zakládá naplnění skutkové podstaty správního deliktu ve smyslu § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě.

Soud proto posuzovanou otázku uzavřel s tím, že v daném případě je předmětná povinnost dopravce splněna jen tehdy, pokud jsou příslušné doby řízení a přestávek skutečně dodrženy, a bylo tedy dosaženo výsledku, k němuž ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu směřuje. Chráněný zájem, tj. zdraví a život všech účastníků silničního provozu, v tomto případě podle názoru soudu převažuje nad rizikem, že případné svévolné protiprávní jednání řidiče půjde k tíži dopravce, který je vzhledem k němu zpravidla v postavení zaměstnavatele, tj. nadřízeného, a to zejména za situace, kdy na řidiče za porušení dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku dopadá souběžně odpovědnost podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (podle § 23 odst. 2 tohoto zákona mu lze uložit pokutu až do výše 10 000 Kč). Z výše uvedeného učinil Nejvyšší správní soud závěr, že dopravci jako odpovědnému subjektu není dána možnost se odpovědnosti, která na něj dopadá podle § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu, zprostit, a že tedy v tomto případě jde o odpovědnost za výsledek, bez liberačních důvodů.

Ustanovení, podle něhož byla stěžovateli uložena pokuta, je navíc svou povahou kogentní právní normou, a není proto možné příkaz v této normě zakotvený nerespektovat a normu neaplikovat. Nebylo-li splnění zákonem stanovených požadavků zajištěno, nemohl správní orgán od uložení sankce ustoupit. Je přitom nerozhodné, že v průběhu správního řízení stěžovatel doložil spolu se shora v textu již zmíněným certifikátem ISO i záznam o vstupním školení o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a o požární ochraně ze dne 1. 7. 2003, který je spolu s kopií pracovní smlouvy uzavřené téhož dne mezi řidičem P. K. a stěžovatelem přílohou správního spisu. Stejně tak nelze vzít v potaz ani listinu označenou jako písemný příkaz majitele č. 03/2004 ze dne 16. 8. 2004 k dodržování dohody „AETR“ v plném rozsahu. Stěžovatel ve svém podání uvádí, že podle jeho názoru nejde o absolutní odpovědnost bez možnosti vyvinění a soud rozhodl ryze formálně, bez ohledu na to, že stěžovatel vynaložil veškeré úsilí, aby k porušení předmětných povinností ze strany jeho zaměstnanců nedocházelo, a nemá další možnosti, aby řidiči v porušení předpisů zabránil. V daném případě však jde o odpovědnost objektivní, což i sám stěžovatel výslovně připouští, u níž se zavinění vůbec nevyžaduje. Proto nelze hovořit ani o vyvinění neboli exculpaci, ale pouze o liberaci, tedy o zproštění odpovědnosti.

Závěrem je k této otázce třeba zdůraznit, že úvaha zdejšího soudu nebyla determinována pouze výkladem teleologickým, ale také výkladem historickým a jazykovým, byť Ústavním soudem již bylo v minulosti judikováno, že soud není absolutně vázán doslovným zněním zákonného ustanovení, nýbrž se od něj smí (a musí) odchýlit v případě, kdy to vyžaduje ze závažných důvodů účel zákona, historie jeho vzniku, systematická souvislost nebo některý z principů, jež mají svůj základ v ústavně konformním právním řádu jako významovém celku (viz nález Ústavního soudu ze dne 4. února 1997, sp. zn. Pl. ÚS 21/06, publikovaný pod č. 63/1997 Sb., jakož i pod č. 13 Sb. n. u. US, svazek 7, str. 87). V daném případě však shora nastíněného odklonu ani nebylo třeba, neboť použitému teleologickému výkladu, odpovídajícímu

hlediskům moderního demokratického (právního) státu, konvenuje i výklad jazykový a historický. Pokud by totiž zákonodárce chtěl, aby předmětné ustanovení vedlo k postižení pouze těch situací, kdy dopravce nezajistí podmínky pro dodržování stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, např. tím, že své zaměstnance odpovídajícím způsobem neproškolí, jistě by to dokázal legislativně vyjádřit; např. tak, jako tomu bylo v případě zákona o silniční dopravě ve znění účinném do 30. 6. 2000, podle něhož byl dopravce povinen zajistit dodržování doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku stanovených zvláštními předpisy [viz § 3 odst. 1 písm. b) citovaného zákona] při organizaci práce řidičů. Od 1. 7. 2000 však došlo ke změně této skutkové podstaty, kdy povinnost dopravce „zajistit“ se již nedotýká organizace práce řidičů, ale faktického dodržení zákonem stanovených podmínek.

V souzené věci tedy platí, že právní norma ve svém obecném normativním vyjádření předvídá individuální skutečnost – nedodržení povinnosti stanovené dopravcem v podobě nezajištění stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku – s níž spojuje sankci. Bylo-li tedy prokázáno, že celková doba řízení u kontrolovaného řidiče P. K., jenž byl v předmětném období zaměstnán u dopravce, který je v tomto řízení stěžovatelem, byla překročena, jakkoli každý ze správních orgánů, který věc posuzoval, dospěl k jinému výsledku ohledně numerického součtu hodin řízení, neboť v každém případě je výsledná doba řízení delší než maximálně povolených 10 hodin (dle čl. 6 „AETR“ i čl. 6 nařízení č. 3820/85), je zřejmé, že povinnost zajistit dodržení doby řízení i doby odpočinku řidiče v souladu s čl. 6 a čl. 8 obou citovaných nadnárodních předpisů uložená dopravci zákonem o silničním provozu, nebyla ze strany stěžovatele splněna.

Nejvyšší správní soud dle shora uvedených argumentů uzavírá ve shodě s názorem žalovaného a městského soudu, že k odpovědnosti stěžovatele postačí, že porušení povinnosti bylo prokázáno a v posuzovaném případě jde o jeho odpovědnost za výsledek, jehož mělo být dosaženo. První námitku stěžovatele proto kasační soud odmítl jako nedůvodnou.

Ke druhé námitce týkající se aplikační praxe nařízení č. 3820/85 ve Spolkové republice Německo Nejvyšší správní soud uvádí, že mu byl jako doplnění kasační stížnosti dne 7. 2. 2007 doručen příspěvek nazvaný „*Lenkzeitverstöße und die Folgen für Fahrer und Halter*“ z května 1999 do odborného časopisu „*zfs - Zeitschrift für Schadensrecht*“ („*Překročení doby řízení a následky pro řidiče a držitele*“, „*zfs - Časopis pro právo náhrady škody*“) v českém překladu opatřený tlumočnickou doložkou, jehož autorem je Hardt, K., policejní ředitel z Völklingenu ve spolkové zemi Sársko. K tomu kasační soud toliko konstatuje, že text takového charakteru je třeba považovat pouze za vyjádření nezávislého názoru v odborném tisku, a jako takový nemůže tento názor soud zavazovat, a to ani za předpokladu, že by byl publikován v České republice. V předloženém textu navíc stěžovatelem tvrzené skutečnosti Nejvyšší správní soud neshledal, proto posoudil obsah článku ve vztahu k řešené problematice jako irelevantní, a tuto námitku taktéž odmítl.

V této souvislosti je však vhodné uvést, že úprava posuzované problematiky a zejména aplikace příslušných předpisů je a byla v členských státech Evropské Unie skutečně

rozdílná. Některá ustanovení nařízení č. 3820/85, týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku pro řidiče v oblasti vnitrostátní i mezinárodní silniční dopravy, byla formulována příliš obecně, byly zaznamenány potíže při jednotném výkladu, uplatňování, prosazování a monitorování předmětných ustanovení v rámci Společenství. S ohledem na výše uvedené a s ohledem na to, že cíle, které nařízení sleduje, nemají být znevažovány, bylo přijato nové 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 (Celex 32006R0561), platné od 11. 4. 2007. V této nové úpravě je 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 [„Article 10(2) places a direct onus on the employer to ensure compliance“] má za cíl zavést objektivní odpovědnost dopravce za porušení nařízení.

Dle čl. 10 odst. 1 nařízení „Dopravce nesmí odměňovat řidiče, jež zaměstnává nebo jejichž služby 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 kapitoly II tohoto nařízení. Dopravce řidiče náležitě poučí a provádí pravidelné kontroly, aby zajistil dodržování nařízení (EHS) č. 3821/85 a kapitoly II tohoto nařízení“.

Dle čl. 10 odst. 3 nařízení „Dopravce odpovídá za porušení, kterých se dopustí jeho řidiči, a to i tehdy, pokud k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země. Aniž je dotčeno právo členských států považovat dopravce za plně odpovědné, mohou členské státy podmínit tuto odpovědnost porušením odstavců 1 a 2 dopravcem. Členské státy mohou zvážit jakýkoli důkaz, že dopravce nelze důvodně považovat za odpovědného za porušení, ke kterému došlo“.

Dle čl. 10 odst. 4 nařízení „Dopravci, zasílatelé, speditéři, organizátoři turistických zájezdů, hlavní dodavatelé, subdodavatelé a agentury zprostředkovávající zaměstnání řidičům zajistí, aby byly smluvně dohodnuté přepravní plány v souladu s tímto nařízením“.

Dle čl. 10 odst. 5 nařízení „Dopravce, který používá vozidla záznamovým nařízením podle přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85, na něž se vztahuje toto nařízení, zajistí, aby

i) se veškeré údaje pravidelně stahovaly z přístroje ve vozidle a karty řidiče, jak to stanoví členský stát, a aby se odpovídající údaje stahovaly častěji, aby se zajistilo, že jsou staženy údaje o všech činnostech, které dopravce provedl nebo které pro něj byly provedeny,

ii) veškeré údaje stažené z přístroje vozidla a z karty řidiče byly uchovávány po dobu nejméně 12 měsíců po jejich zaznamenání a na žádost kontrolora byly tyto údaje dostupné z provozovny dopravce, přímo nebo dálkově;

b) pro účely tohoto odstavce je pojem "stahování" vykládán v souladu s definicí stanovenou v kapitole I bodě s) přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85;

c) o maximálním časovém úseku pro stahování příslušných údajů podle písm. a) bodu i) rozhodne Komise postupem podle čl. 24 odst. 2.

5. a) Dopravce, který používá vozidla vybavená záznamovým zařízením podle přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85, na něž se vztahuje toto nařízení, zajistí, aby

i) se veškeré údaje pravidelně stahovaly z přístroje ve vozidle a karty řidiče, jak to stanoví členský stát, a aby se odpovídající údaje stahovaly častěji, aby se zajistilo, že jsou staženy údaje o všech činnostech, které dopravce provedl nebo které pro něj byly provedeny,

ii) veškeré údaje stažené z přístroje vozidla a z karty řidiče byly uchovávány po dobu nejméně 12 měsíců po jejich zaznamenání a na žádost kontrolora byly tyto údaje dostupné z provozovny dopravce, přímo nebo dálkově;

b) pro účely tohoto odstavce je pojem "stahování" vykládán v souladu s definicí stanovenou v kapitole I bodě s) přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85;

c) o maximálním časovém úseku pro stahování příslušných údajů podle písm. a) bodu i) rozhodne Komise postupem podle čl. 24 odst. 2^a.

Bez zajímavosti není přitom to, že v původním návrhu nařízení vypracovaném Komisí v roce 2001 [dokument COM(2001)0573] obsahoval čl. 10 jiné znění odstavce 5, které stanovilo dva liberační důvody: a) pokud řidič jednal v rozporu s příkazy dopravce; nebo b) pokud dopravce nemohl vědět, že řidič pracuje i pro jiné dopravce, a z tohoto důvodu neměl k dispozici přesné údaje o najetých hodinách pro jiné dopravce. Návrh nařízení z roku 2001 byl několikrát přepracován, přičemž změnám neunikl ani čl. 10 upravující odpovědnost dopravce, z jehož konečného znění, jak je výše uvedeno, oba původně obecně navrhované liberační důvody vypadly. S ohledem na konečné znění čl. 10 odst. 3 předmětného nařízení je zřejmé, že nová úprava ještě více zdůraznila objektivní odpovědnost dopravce, neboť jakékoliv liberační důvody se staly fakultativními a jejich případné zakotvení bylo ponecháno na příslušných členských státech. Se stěžovatelem lze tedy obecně souhlasit v tom, že praxe v ukládání sankcí dopravcům se v jednotlivých členských státech Evropské unie lišila (a lišit i nadále bude), tato skutečnost však nemá na výklad české právní úpravy vliv. Ukládání sankce je i dle současné právní úpravy v pravomoci každého členského státu a je také plně v jeho diskreci, jaký typ odpovědnosti bude uplatňovat, zda půjde o objektivní odpovědnost s možností liberace či odpovědnost absolutní.

Závěrem s ohledem na to, že ke správnímu deliktu došlo krátce po vstupu České republiky do Evropské unie a na případ stěžovatele byl aplikován i komunitární předpis, považuje Nejvyšší správní soud nad rámec tohoto rozhodnutí za korektní pro úplnost uvést, že dnem vstupu České republiky do Evropské unie (dále jen „EU“), tj. dnem 1. 5. 2004, nabyly ve vztahu k České republice platnosti přímo použitelné předpisy Evropského společenství (ES), tedy všechna nařízení, která byla součástí sekundární legislativy Společenství do 30. 4. 2004, mj. i nařízení č. 3820/85. Ve světle rozsudku velkého senátu Evropského soudního dvora (dále jen „ESD“) ze dne 11. 12. 2007 ve věci C 161/06, *Skoma-Lux proti Celnímu ředitelství Olomouc*, však nařízení č. 3820/85 ke dni spáchání správního deliktu nebylo ve vztahu ke stěžovateli aplikovatelné, neboť v té době dosud nebylo řádně publikováno v českém jazyce (Nejvyššímu správnímu soudu je z jeho úřední činnosti známo, že citované nařízení bylo v českém překladu publikováno až dne 1. 9. 2004 ve Zvláštním vydání Úředního věstníku EU, L 370, kap. 5,

sv. 1, s. 319 – 325, jež obsahovalo znění všech aktů orgánů Společenství a Evropské centrální banky přijatých do 30. 4. 2004).

K čl. 6 a čl. 8 smlouvy „AETR“ a jim číselně i obsahově odpovídajícím článkům komunitárního nařízení č. 3820/85 lze konstatovat, že tato ustanovení jsou z obsahového hlediska totožná. Oba právní předpisy se ve větší části svého obsahu překrývají, zcela totožné však texty obou předpisů ve všech jejich částech nejsou. Jelikož přistoupení k „AETR“ z roku 1970 není omezeno pouze na evropské státy a smluvními stranami jsou nejen nečlenské státy EU, ale i státy neevropské, a obě smlouvy zároveň upravují stejný okruh otázek, je zřejmé, že v některých otázkách je na úrovni mezinárodního, resp. komunitárního práva úprava těchto otázek duplicitní. Vztah obou citovaných mezinárodních smluv jako pramenů práva byl v minulosti předmětem řízení o předběžné otázce u „ESD“. Na něj se s otázkou na výklad evropského práva či platnost komunitární normy může obrátit soud kteréhokoli ze členských států Evropské unie, což učinil dolnorakouský soud ve věci C-439/01 *Cipra a Kvasnicka*. Ačkoli skutkové okolnosti zmiňovaného případu byly jiné, než v případě stěžovatele, předběžnou otázkou vznesenou k ESD byla otázka, který z obou mezinárodních předpisů měl být rakouským soudem aplikován, a dále výklad čl. 8 odst. 1 a 2 obou předpisů (řešená věc se tedy také týkala doby odpočinku řidičů v mezinárodní dopravě). V této souvislosti bylo již ve stanovisku generálního advokáta řečeno, že čl. 8 „AETR“ a čl. 8 nařízení č. 3820/85 jsou (resp. v posuzovaném období byly identické), a tudíž musí být stejná i jejich interpretace. Dále bylo v tomto stanovisku řečeno i to, že na „AETR“ je třeba nahlížet jako na součást komunitárního práva. Podstatná je skutečnost, že v rozsudku v téže věci ze dne 16. 1. 2003 pak ESD vyslovil, že je na úvaze národního soudu, s ohledem na okolnosti posuzovaného případu, zda je vhodnější aplikovat příslušný článek nařízení č. 3820/85 nebo „AETR“ (v případě *Cipra a Kvasnicka*, který řešil ESD, měl být aplikován „AETR“, neboť skutkové okolnosti se vztahovaly k událostem před vstupem České republiky do Evropské unie a Česká republika tudíž nebyla vázána nařízením č. 3820/85; byla však smluvní stranou mezinárodní dohody „AETR“).

K uložení sankce stěžovateli tak podle názoru Nejvyššího správního soudu ve světle shora citovaného judikátu ESD plně postačovalo porušení čl. 6 a čl. 8 dohody „AETR“, na niž odkazoval § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě ve znění platném a ve vztahu ke stěžovateli účinném v posuzovaném období, tj. ke dni 7. 5. 2004. Výrok napadeného rozhodnutí žalovaného je opřen nejen o nařízení č. 3820/85 (v době spáchání deliktu sice platné, ale vzhledem ke stěžovateli ještě neaplikovatelné), ale v první řadě o zákon o silniční dopravě, který ve znění účinném v posuzovaném období v § 3 odst. 1 písm. b) odkazoval na „AETR“ jako na mezinárodní úmluvu, kterou je Česká republika vázána a která byla řádně zveřejněna ve Sbírce zákonů. S ohledem na to, že sankce byla uložena na základě platného a na stěžovatele plně aplikovatelného právního předpisu (srov. nálezy Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 583/03 ze dne 21. 7. 2004, v němž se Ústavní soud vyjadřoval k náležitostem výroku rozhodnutí v daňovém řízení), správní rozhodnutí, jímž byla stěžovateli uložena pokuta, netrpí žádnou vadou, k níž by musel Nejvyšší správní soud přihlídnout z úřední povinnosti, tj. ve smyslu § 109 odst. 2, 3 s. ř. s.

Ze všech shora uvedených důvodů Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná, a proto ji zamítl (§ 110 odst. 1 s. ř. s.).

Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o ustanovení § 60 odst. 1, větu první, s. ř. s., dle 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. Stěžovatel v soudním řízení úspěch neměl, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení, správnímu orgánu náklady řízení nad rámec jeho činnosti nevznikly. Soud proto rozhodl o náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti za použití § 120 s. ř. s. tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

P o u č e n í: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 24. ledna 2008

Mgr. Daniela Zemanová
předsedkyně senátu