



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Mgr. Daniely Zemanové a soudců JUDr. Radana Malíka a JUDr. Barbary Pořízkové v právní věci žalobce: **M. S.**, zastoupený Mgr. Martinem Vovsíkem, advokátem se sídlem Malá č. 6, Plzeň, proti žalovanému: **Krajský úřad Plzeňského kraje**, se sídlem Škroupova 18, Plzeň, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 10. 9. 2007, č. j. DSH/8694/07, o správním deliktu podle zákona č. 361/2000 Sb., o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 31. 7. 2008, č. j. 30 Ca 107/2007 - 47,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žádný z účastníků **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

O d ů v o d n ě n í :

Žalobce (dále jen „stěžovatel“) kasační stížností napadá v záhlaví označený rozsudek Krajského soudu v Plzni (dále jen „krajský soud“), kterým byla zamítnuta jeho žaloba proti rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje (dále jen „žalovaný“) ze dne 10. 9. 2007, č. j. DSH/8694/07. Tímto rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání stěžovatele proti rozhodnutí Městského úřadu Tachov (dále jen „městský úřad“) ze dne 14. 6. 2007, zn. 8228/2006-ODSH-677/LU, jímž byla stěžovateli uložena pokuta ve výši 2500 Kč za protiprávní jednání uvedené v § 125 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č.

361/2000 Sb.“), a odvoláním napadené rozhodnutí potvrdil. Uvedeného protiprávního jednání se stěžovatel dopustil tím, že dne 8. 9. 2006, v době kolem 12:07 hod. na dálnici D5 – Rozvadov, na 150 km, jako provozovatel autobusu tov. zn. Mercedes O350, dovolil, aby byl uvedený autobus použit v provozu na pozemních komunikacích přesto, že nesplňoval podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Při kontrolním vážení bylo zjištěno, že došlo k překročení největší povolené hmotnosti na nápravu o 1,4 % a k překročení největší povolené hmotnosti autobusu o 4,0 %.

Stěžovatel označil za důvody kasační stížnosti skutečnosti uvedené v ustanovení § 103 odst. 1 písm. a) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, v platném znění (dále jen „s. ř. s.“). Krajský soud podle něj nevzal v úvahu, že autobus Mercedes O350 je schválen do provozu na pozemních komunikacích na území České republiky, a to v souladu s požadavky zákona č. 56/2006 Sb. [správně 56/2001 Sb.]. Autobus je schválen pro přepravu 51 osob včetně jejich zavazadel, přičemž v průběhu kontrolního vážení nebyl ani plně obsazen. Za tohoto stavu se stěžovatel dle svého mínění nemohl dopustit žádného protiprávního jednání. Nepřikázal ani nedovolil, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích použito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Krajskému soudu dále stěžovatel vytýká, že se nezabýval stanoviskem žalovaného ze dne 22. 1. 2007, dle něhož v případě některých autobusů může nastat paradoxní situace, kdy k překročení nejvyšší povolené hmotnosti může dojít i v případě, že autobus nebude ani plně obsazen. Tímto tvrzením žalovaný dle stěžovatele prakticky deklaroval, že stávající legislativa je v dané oblasti naprosto nedostatečná, zásadně nereflektující reálné aspekty posuzované problematiky. Stěžovatel dále zdůrazňuje, že v mnoha případech se v autobusu nachází zároveň více váhově nadlimitních osob, přičemž z jeho strany nelze tyto osoby diskriminovat odepřením přepravy. V neposlední řadě tvrdí, že v daném případě neměli být současně postiženi sankcí řidič vozidla i on jako provozovatel vozidla, neboť z hlediska skutkového stavu věci se jedná o jedinou určitou událost. Bylo-li shledáno zavinění na straně řidiče, je vyloučena delikt ní odpovědnost provozovatele.

Žalovaný ke kasační stížnosti žádné vyjádření nepodal.

Ze správního spisu žalovaného Nejvyšší správní soud zjistil následující relevantní skutečnosti rozhodné pro posouzení důvodnosti kasační stížnosti:

Dne 8. 9. 2006 bylo na 150 km dálnice D5 v Rozvadově provedeno kontrolní vážení motorového vozidla Mercedes O350, jehož provozovatelem je stěžovatel. Výsledkem bylo zjištění, že u předmětného autobusu došlo k překročení největší povolené hmotnosti na nápravu o 158 kg (naměřeno 11 658 kg oproti povoleným 11 500 kg) a největší povolené hmotnosti autobusu (18 719 kg oproti 18 000 kg). Zpráva o výsledku vážení byla předána městskému úřadu, který věc posoudil jako správní delikt a příkazem ze dne 2. 11. 2006 uložil stěžovateli pokutu ve výši 4000

Kč podle § 125 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. za porušení § 10 odst. 1 písm. a) téhož právního předpisu. Vedle toho potrestal v samostatném přestupkovém řízení i řidiče autobusu. Stěžovatel podal proti příkazu odpor, o němž rozhodl městský úřad dne 14. 6. 2007, přičemž napadené rozhodnutí po věcné i právní stránce potvrdil, pouze snížil pokutu na 2500 Kč. Odvolání stěžovatele proti tomuto rozhodnutí zamítl žalovaný svým rozhodnutím ze dne 10. 9. 2007. Na základě žaloby podané proti posledně zmíněnému rozhodnutí posuzoval věc krajský soud. Ten dospěl k závěru, že stěžovatel dovolil, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, bez ohledu na to, zda se subjektivně domníval, že splnění stanovených podmínek nemohl nijak předejít. Důvodným neshledal krajský soud ani tvrzení stěžovatele, že v dané věci byli dvakrát za totéž jednání potrestáni jak řidič, tak i provozovatel vozidla. Žalobu stěžovatele proto zamítl.

Kasační stížnost je podle § 102 a násl. s. ř. s. přípustná. Stěžovatel ji formálně opírá o důvody dle ustanovení § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s., tj. o nezákonnost rozhodnutí spočívající v nesprávném posouzení právní otázky soudem. Obsahově námitky tomuto určení odpovídají. Rozsahem a důvody kasační stížnosti je Nejvyšší správní soud podle § 109 odst. 2 a 3 s. ř. s. vázán.

Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v rozsahu důvodů uplatněných v kasační stížnosti a dospěl k závěru, že není důvodná.

Pro posouzení projednávané věci jsou stěžejní následující ustanovení právních předpisů:

Podle § 10 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. *provozovatel vozidla nesmí přikázat ani dovolit, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem.*

Podle § 125 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. *obecní úřad obce s rozšířenou působností uloží pokutu do 100 000 Kč fyzické osobě podnikající podle zvláštního právního předpisu nebo právnické osobě, která jako provozovatel vozidla přikázala nebo dovolila, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích použito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem.*

Podle § 15 odst. 1 písm. b) vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb. *největší povolená hmotnost na nápravu vozidla nesmí překročit u jednotlivé hnací nápravy 11,50 t.* Podle § 15 odst. 2 písm. a) téže vyhlášky *největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit u motorových vozidel se dvěma nápravami 18,00 t.* Vyhláška č. 341/2002 Sb. je vydána na základě § 91 zákona č. 56/2001 Sb.

Již krajský soud ve svém rozsudku v této věci zdůraznil, že stěžovatel nijak nezpochybňoval skutková zjištění správních orgánů, tj. zejména výsledek

kontrolního vážení autobusu. S tímto závěrem se lze zcela ztotožnit a při posouzení námitek obsažených v kasační stížnosti je možné z něj v plném rozsahu vycházet.

Stěžovatel v kasační stížnosti v první řadě tvrdí, že převažovaný autobus je schválen do provozu na pozemních komunikacích na území České republiky pro přepravu 51 osob včetně jejich zavazadel, přičemž v průběhu kontrolního vážení nebyl ani plně obsazen, a za tohoto stavu nelze učinit závěr o tom, že se stěžovatel dopustil protiprávního jednání, neboť nepřikázal ani nedovolil, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích použito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Z uvedeného tvrzení stěžovatele vyplývá, že podle jeho názoru správní orgány nemohou při dodržení normy o maximálním přepravovaném počtu osob aplikovat další zákonem stanovené omezující kritérium, kterým je hmotnost předmětného vozidla. Stěžovatel tak nesouhlasí s existencí a aplikací obou podmínek současně. S jeho právním názorem se však nelze ztotožnit. Samotná skutečnost, že je motorové vozidlo schváleno do provozu na pozemních komunikacích totiž neznamená, že jej lze bez dalšího za všech okolností naplnit do jeho maximální transportní kapacity, bez ohledu na jeho největší povolenou hmotnost.

Řádné provozování autobusu jakožto motorového dopravního prostředku pro přepravu osob je upraveno několika právními předpisy. Z hlediska provozu tohoto dopravního prostředku po pozemních komunikacích je podstatné jednak dodržet podmínky pro použití vozidla uvedené v rozhodnutí o schválení technické způsobilosti typu vozidla vydaného dle § 20 zákona č. 56/2001 Sb. (případně dle jiného ustanovení z části třetí tohoto zákona), dále pak mimo jiné též dodržet limity hmotnosti vozidla stanovené § 15 odst. 1 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb. Ustanovení § 10 zákona č. 361/2000 Sb. zakazuje provozovateli vozidla přikázat ani dovolit, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, přičemž odkazuje na zákon č. 56/2001 Sb. i na vyhlášku č. 341/2002 Sb.

Z citovaných ustanovení vyplývá, že k dodržení § 10 zákona č. 361/2000 Sb. nesmí být překročena ani maximální přepravní kapacita vozidla (zde 51 osob), ale zároveň ani největší povolená hmotnost vozidla (zde 18 000 kg). Obě podmínky musí být splněny současně (kumulativně), přičemž naplnění jedné z nich automaticky neznamená i naplnění té druhé. Jelikož neplatí, že zvýšením obsazenosti vozidla přímo úměrně roste zatížení (přepravované osoby mají rozdílnou váhu a různě těžká zavazadla), nelze se spolehnout jen na splnění první z uvedených podmínek, kterou je dodržení maximální přepravní kapacity. Stěžovatel přitom již od podání odporu proti příkazu, jímž mu byla v této věci uložena pokuta, argumentuje splněním této podmínky a zdůrazňuje nemožnost omezování povoleného nejvyššího počtu osob další podmínkou maximálního zatížení. Pokud jsou však podle technických norem i podle zvláštních právních předpisů stanoveny obě podmínky, nepostačí splnění pouze jedné z nich. Stejný právní názor výslovně vyjádřil ve svém rozhodnutí na několika místech i městský

úřad (str. 4 jeho rozhodnutí). Každá ze stanovených podmínek chrání jiný zájem. Zatímco stanovení maximální přepravní kapacity osob se vztahuje k vnitřnímu uspořádání dopravního prostředku a zajištění bezpečnosti přepravovaných osob, hmotnostní limity silničních vozidel jsou stanoveny za účelem bezpečného provozu vozidla po jeho technické stránce. Nejvyšší správní soud současně (s odkazem na čl. 2 odst. 4 Ústavy České republiky a čl. 2 odst. 3 Listiny základních práv a svobod) dává za pravdu krajskému soudu i žalovanému v tom, že je zcela na provozovateli vozidla, jakým způsobem zajistí splnění podmínek stanovených zvláštním právním předpisem. Není povinností správních orgánů mu vysvětlovat či doporučovat, jakým způsobem má porušení právních předpisů předejít, správní orgány nejsou v tomto řízení oprávněny určovat způsoby dodržování právních předpisů.

Správní orgány ve svých rozhodnutích stěžovateli přesto naznačily, jakým způsobem lze zajistit, aby z jeho strany nedošlo k porušení dotčených právních norem. Konstatovaly, že stěžovatel má možnost předejít takové situaci např. snížením počtu přepravovaných osob, a to již při uzavírání smluv o přepravě. Stěžovatel přitom nenamítá, že učinil taková opatření, aby nedošlo k porušení právní normy stanovující největší povolené hmotnosti, ale v obecné rovině tvrdí, že není povinen je učinit, dodrží-li maximální přepravní kapacitu vozidla. S takovou argumentací se však Nejvyšší správní soud neztotožnil (viz výše).

Stěžovatel dále poukazuje na tvrzení, jímž žalovaný prakticky deklaroval nedostatečnost stávající legislativy v dané oblasti. Jde o tvrzení obsažené ve stanovisku ze dne 22. 1. 2007, v němž žalovaný souhlasí s tím, že v případě některých autobusů může nastat situace, kdy k překročení nejvyšší povolené hmotnosti může dojít i v případě, že autobus nebude ani plně obsazen. Toto stanovisko však nemůže nic změnit na povinnosti provozovatele vozidla splnit všechny podmínky stanovené platnou legislativou. Právě toto bylo podstatou právní argumentace správních orgánů i krajského soudu v této věci. Krajský soud srozumitelně odůvodnil, z jakých důvodů je překročení hmotnostních limitů porušení zákona č. 361/2000 Sb. i v případě, že není zcela naplněna maximální přepravní kapacita co do počtu osob, je tedy zřejmé, jakým způsobem zmíněné stanovisko žalovaného posoudil.

Pokud stěžovatel v kasační stížnosti namítá, že v mnoha případech se v autobuse nachází zároveň více váhově nadlimitních osob (z provozní hmotnosti autobusu 13 780 kg a celkové hmotnosti 18 000 kg vyplývá na jednu osobu váha 83 kg včetně případného zavazadla), přičemž je nemůže diskriminovat odepřením přepravy, je možno mu dát za pravdu. Pokud se k přepravě určitého počtu osob smluvně zavázal a tuto službu nijak nelimitoval, pak jim nemůže odeprít přepravu pouze z důvodu, že překračují předpokládanou průměrnou hmotnost (tato otázka však nespadá do oblasti správního soudnictví, nýbrž do občanského soudního řízení). Z hlediska zákonem stanovených povinností provozovatele vozidla však musí učinit taková opatření, aby neporušoval zvláštním právním předpisem (vyhláškou č. 341/2002 Sb.) definované váhové limity jím provozovaného vozidla,

např. snížením počtu přepravovaných osob již ve fázi uzavírání smluv o přepravě. Jinak řečeno, pokud je v rozhodnutí o schválení vozidla do provozu uveden maximální počet přepravovaných osob, tento údaj nedává provozovateli vozidla právo tento počet osob převážet vždy a za všech okolností, bez ohledu na další povinnosti uložené zákonem. Jak je již výše uvedeno, správní orgány ani správní soudy nemohou provozovatelům vozidla stanovit, jakým konkrétním způsobem mají při přijímání preventivních opatření postupovat, to je zcela na jejich vůli a uvážení. Logicky však lze konstatovat, že je vhodné již při smluvním obsazování vozidla přihlídnout k tomu, jaké osoby a za jakým účelem bude převážet, tj. zda např. budou přepravovány děti nízké hmotnosti, či zda se jedná o zájezd dospělých osob na pobytový zájezd, kde se dále předpokládá převoz těžších zavazadel.

Nejvyšší správní soud považuje za podstatné na tomto místě též poznamenat, že podle konstatování samotného stěžovatele v kasační stížnosti stanoví i technický průkaz předmětného vozidla celkovou hmotnost 18 000 kg. Dle přílohy č. 19 vyhlášky č. 341/2002 Sb. byl původní pojem „*celková hmotnost*“ nahrazen novým termínem „*největší povolená hmotnost*“. Údaj o největší povolené hmotnosti, která byla v daném případě překročena, tak vyplývá nejen z platné legislativy (vyhláška č. 341/2002 Sb.), ale i z údajů stanovených samotným výrobcem vozidla. Tento údaj měl stěžovatel k dispozici již při zakoupení autobusu, jednoduchým výpočtem proto mohl zjistit, že pokud chce využít plnou přepravní kapacitu osob autobusu, musí přepravovat osoby o určité hmotnosti, včetně jejich zavazadel, tento údaj měl možnost porovnat se svými podnikatelskými záměry. V neposlední řadě je též relevantní, že největší povolené hmotnosti vozidla a na nápravu vozidla nejsou vyhláškou č. 341/2002 Sb. stanoveny svévolnou úvahou Ministerstva dopravy a spojů České republiky, ale vycházejí ze sekundární legislativy Evropské unie, konkrétně bodů 2.3.1 a 3.4.2 přílohy I směrnice 96/53/ES (konsolidované znění k 9. 3. 2002 ke stažení na <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1996L0053:20020309:CS:PDF>).

Závěrem je v této souvislosti nutno korigovat právní názor vyslovený krajským soudem k otázce objektivní stránky skutkového deliktu, který spáchal stěžovatel. Znak správního deliktu podle § 10 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. jsou totiž podle krajského soudu naplněny již tím, že bylo v provozu na pozemní komunikaci užito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, bez ohledu na to, že se provozovatel vozidla subjektivně domnívá, že splnění těchto podmínek nemohl nijak předejít. Krajský soud dále uvádí, že zákon neumožňuje zprostit se odpovědnosti tím, že provozovatel vozidla prokáže, že vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby k porušení povinnosti z jeho strany nedošlo. Citovaný právní názor je třeba korigovat, především s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 2. 2009, č. j. 2 As 92/2008 - 76, v němž tento soud (v návaznosti na svůj rozsudek ze dne 24. 1. 2008, č. j. 9 As 36/2007 - 59) dospěl k závěru, že je třeba „*odmítnout tvrzení stěžovatele, že k naplnění veřejnoprávní odpovědnosti nepostačuje prokázání protiprávního jednání, neboť znakem skutkové podstaty správního deliktu v tomto*

případě není zákonný předpoklad „příkázání“ nebo „dovolení“, jak uvádí stěžovatel, nýbrž jde o porušení ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě [zákon č. 111/1994 Sb.], pro které je klíčový výše interpretovaný pojem „zajistit“. Tento závěr Nejvyššího správního soudu samozřejmě nevylučuje možnost liberace v případě objektivní odpovědnosti právnických osob, pokud je znakem skutkové podstaty objektivní stránka deliktu spočívající v příkázání nebo dovolení zákonem sankcionovaného jednání, pokud by takové jednání nebylo prokázáno (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 3. 2007, č. j. 4 As 28/2006 - 65, publ. pod č. 1658/2008 Sb. NSS, dostupné na www.nssoud.cz), v posuzovaném případě je však skutková podstata správního deliktu koncipována tak, jak bylo výše uvedeno.“

Obecně tak lze mimo odpovědnosti subjektivní (za zavinění) hovořit o odpovědnosti objektivní a absolutní. V obou posledně zmíněných případech se k naplnění skutkové podstaty správního deliktu nevyžaduje zavinění pachatele, rozdíl mezi nimi spočívá v tom, zda je možno se z této odpovědnosti vyvinut (liberovat), či nikoli. V případě posuzovaném druhým senátem, v němž se jednalo o povinnost dopravce zajistit zákonem stanovené podmínky, bylo judikováno, že jde o absolutní odpovědnost, neboť jde o případ objektivní odpovědnosti, ze které se povinný subjekt nemůže liberovat. Oproti tomu však čtvrtý senát zdejšího soudu v jiné věci (rozhodnutí ze dne 22. 3. 2007, č. j. 4 As 28/2006 - 65 zmíněné ve výše citovaném rozsudku) vyslovil právní názor, podle něhož zákon nevylučuje možnost liberace povinného subjektu (provozovatele vozidla; zde stěžovatele), pokud je znakem skutkové podstaty objektivní stránka deliktu spočívající v příkázání nebo dovolení zákonem sankcionovaného jednání. O takový případ se jedná v právě projednávané věci [srov. ustanovení § 10 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., podle něhož *provozovatel vozidla nesmí přikázat ani dovolit, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem*]. Zákon tak v tomto případě umožňuje provozovateli vozidla zprostit se odpovědnosti tak, že prokáže, že nepřikázal ani nedovolil. Judikaturou je vykládáno (viz výše citované rozhodnutí), že provozovatel prokáže, že nedovolil užití takového vozidla, zejména tehdy, pokud unese důkazní břemeno ohledně skutečnosti, že učinil veškerá opatření, aby k provozu vozidla, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, nedošlo. Nutno zdůraznit, že břemeno tvrzení i důkazní leží v tomto případě na provozovateli vozidla.

Stěžovatel však v této věci nenamítá, že činil úkony, kterými by se své odpovědnosti zprostil. Neuvádí žádná konkrétní tvrzení, jimiž by prokazoval, že nepřikázal ani nedovolil, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Již od správního řízení pouze v obecné rovině konstatuje, že se nedopustil žádného protiprávního jednání, což vyvozuje ze skutečnosti, že jím provozované vozidlo je schváleno pro přepravu osob a zavazadel, přičemž v průběhu kontrolního vážení nebylo ani plně obsazeno. Ačkoli právní názor krajského soudu ve srovnání s citovaným rozsudkem Nejvyššího správního soudu neobstojí, krajský soud vyslovil právní názor, který však na danou věc neaplikoval.

Vycházel z toho, že stěžovatel dovolil, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Stěžovatel tuto skutečnost nezpochybnil, jeho námitky nesměřovaly do hodnocení skutkového stavu ve vztahu k pojmům „přikázat“ a „dovolit“, nýbrž do posouzení právní otázky splnění podmínek vyžadovaných zvláštním předpisem, s důrazem na nepřekročení maximální přepravní kapacity vozidla. S touto námitkou se řádně vypořádaly jak správní orgán, tak i krajský soud. Ze strany krajského soudu tak jde o vadu spočívající v nadbytečnosti části odůvodnění, která však nemá vliv na zákonnost a nepředstavuje samostatný důvod, pro který by měl být kasační stížností napadený rozsudek krajského soudu zrušen.

Poslední námitka, kterou stěžovatel uplatňuje, se týká uložení sankce řidiči vozidla i jeho provozovateli. Stěžovatel zcela shodně jako v žalobě podané ke krajskému soudu uvádí, že z hlediska skutkového stavu věci se jedná o jedinou určitou událost. Provozovatel podle něj odpovídá za porušení svých povinností zásadně bez ohledu na zavinění, naopak u řidiče, který odpovídá za přestupek, musí být zavinění dáno obligatorně. Pokud tedy bylo shledáno zavinění řidiče, je dle mínění stěžovatele vyloučena delikttní odpovědnost provozovatele vozidla. Krajský soud při posouzení této námitky vycházel z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 2. 2005, č. j. A 6/2003 - 44, publikovaného pod č. 1038/2007 Sb. NSS, podle kterého je předpokladem uplatnění zásady *ne bis in idem*, aby byla dána totožnost skutku.

Zdejší soud též v rozsudku ze dne 8. 6. 2005, č. j. 3 As 51/2004 - 72, shodně dospěl k závěru, že „i pro správní trestání platí zásada *non bis in idem*, podle níž nikdo nemůže být dvakrát potrestán pro stejný skutek. Předpokladem této zásady ovšem je, aby se jednalo o stejný skutek, tj. aby byla dána totožnost skutku.“; obdobně viz též rozsudek ze dne 26. 10. 2007, č. j. 2 As 30/2007 - 58. Pro posouzení vznesené námitky porušení zásady *ne bis in idem* je relevantní též právní názor Nejvyššího správního soudu vyslovený v jeho rozsudku ze dne 4. 3. 2009, č. j. 6 As 44/2008 - 42, podle něhož předpokladem uplatnění ústavního principu, že nikdo nesmí být stíhán pro tentýž čin opakovaně, ledaže předchozí rozhodnutí bylo pravomocně zrušeno (čl. 40 odst. 5 Listiny základních práv a svobod), je totožnost skutku a totožnost pachatele správního deliktu. Ve vztahu k právě projednávané věci Nejvyšší správní soud souhlasí s právním názorem krajského soudu, že řidič vozidla na jedné straně a stěžovatel jako jeho provozovatel na straně druhé byli potrestáni za dvě odlišná jednání. Řidič autobusu podle ustanovení § 23 odst. 1 písm. j) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“), za to, že řídil vozidlo, u něhož byly při kontrolním vážení překročeny hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem. Stěžovatel za to, že přikázal, resp. dovolil, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Vedle toho je v projednávané věci nesporné, že řidič vozidla a jeho provozovatel jsou dvě odlišné fyzické osoby. Z obecných závěrů vyložených ve výše zmíněných rozhodnutích tak lze jednoznačně dovodit, že byly potrestány různé osoby a rovněž

jednání, v nichž spočívala podstata skutků obou dotčených osob, byla rozdílná. Deliktní odpovědnost stěžovatele jako provozovatele vozidla tak není vyloučena. Pro úplnost Nejvyšší správní soud doplňuje, že ustanovení § 23 odst. 1 písm. j) zákona o přestupcích bylo nahrazeno ustanovením § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. V posledně zmíněném ustanovení je již výslovně stanoveno, že tohoto přestupku se dopustí řidič vozidla (*řidič vozidla se dopustí přestupku ...* oproti předchozí dikci zákona o přestupcích *přestupku se dopustí ten, kdo ...*). Ustanovení § 10 odst. 1 písm. a) zůstalo i přes změny ve zmíněných předpisech nedotčeno a hovoří toliko o povinnostech provozovatele vozidla. I z toho lze podpůrně dovodit, že rozhodnutí o přestupku řidiče vozidla nezakládá samo o sobě překážku věci rozhodnuté ve vztahu ke správnímu deliktu jeho provozovatele, obě jednání mohou být (i dle předchozí právní úpravy) sankcionovatelná samostatně.

Jestliže tedy krajský soud z uvedených důvodů zamítl žalobu stěžovatele podle ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s., postupoval zcela v souladu se zákonem.

S ohledem na výše uvedené Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že stěžovatelem uplatněné kasační námitky nejsou ve vztahu k napadenému rozsudku krajského soudu důvodné. Protože v řízení nebyly shledány ani jiné nedostatky, ke kterým Nejvyšší správní soud dle § 109 odst. 3 s. ř. s. přihlíží z úřední povinnosti, kasační stížnost byla v souladu s § 110 odst. 1, větou poslední, s. ř. s. zamítnuta.

Stěžovatel, který neměl v tomto soudním řízení ve věci úspěch, nemá právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti ze zákona (§ 60 odst. 1 s. ř. s., ve spojení s § 120 s. ř. s.). Žalovanému, jak vyplývá z obsahu spisu, náklady v tomto řízení nevznikly. Proto soud rozhodl, 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 16. července 2009

Mgr. Daniela Zemanová
předsedkyně senátu