



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Jakuba Camrdu a soudců JUDr. Viktora Kučery a JUDr. Lenky Matyášové v právní věci žalobce: **Felbermayr Transport – und Hebetchnik GmbH & Co KG**, se sídlem Machstraße 7, Wels, Rakousko, zastoupený Mgr. Jiřím Hladíkem, advokátem se sídlem nám. 28. října 1898/9, Brno, proti žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**, odbor dopravy a silničního hospodářství, se sídlem tř. Tomáše Bati 21, Zlín, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 23. 9. 2016, č. j. 62 A 117/2015 – 66,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **se zamítá.**
- II. Žalovanému **se** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti **nepřiznává.**

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

[1] Kasační stížností se žalobce (dále jen „stěžovatel“) domáhal zrušení v záhlaví označeného rozsudku Krajského soudu v Brně (dále jen „krajský soud“), kterým byla zamítnuta jeho žaloba proti rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 4. 2015, č. j. KUZL-12318/2015, sp. zn. KUSP-12318/2015/DOP/Ko.

[2] Tímto rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání stěžovatele a současně potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Uherský Brod (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 15. 12. 2014, č. j. OS-D/1485/6/14/Mik, o uložení pokuty ve výši 112 000 Kč za spáchání správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 12. 2015 (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), kterého se stěžovatel dopustil tím, že dne 26. 3. 2014 na silnici I/50 v kat. území Starý Hrozenkov, na 101,45 km při vstupu do České republiky, provozoval tato vozidla: 1) jízdní soupravu složenou ze silničního vozidla tov. zn. X, reg. zn. X, a přípojného vozidla, reg. zn. X, a 2) jízdní soupravu složenou ze silničního vozidla

tov. zn. X, reg. zn. X, a přípojného vozidla, reg. zn. X, která při kontrolním vážení překročila hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem – a to vyhláškou č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 31. 12. 2014 (dále jen „vyhláška č. 341/2002 Sb.“); konkrétně vozidlo ad 1) překročilo maximálně přípustnou okamžitou hmotnost u jízdní soupravy nejméně o 8,73 t [§ 15 odst. 2 písm. i) vyhlášky č. 341/2002 Sb.] a vozidlo ad 2) překročilo: (i) maximálně přípustnou okamžitou hmotnost u jízdní soupravy nejméně o 15,50 t [§ 15 odst. 2 písm. i) vyhlášky č. 341/2002 Sb.], (ii) maximálně přípustnou okamžitou hmotnost silničního vozidla se čtyřmi a více nápravami nejméně o 7,54 t [§ 15 odst. 2 písm. c) vyhlášky č. 341/2002 Sb.] a (iii) maximálně přípustný součet zatížení obou náprav u dvojnápravy nejméně o 7,26 t [§ 15 odst. 1 písm. c) bod 4. vyhlášky č. 341/2002 Sb.].

[3] Správní orgán I. stupně při vydání rozhodnutí o správním deliktu stěžovatele vyšel v první řadě z „*protokolů o zjištěném porušení právních předpisů*“ ze dne 26. 3. 2014, č. j. KRPZ-36561/PŘ-2014-150007, a č. j. KRPZ-36563/PŘ-2014-150007, které mu postoupila Policie České republiky, Krajské ředitelství Zlínského kraje, odbor služby dopravní policie, a dále z připojených dokladů o úředním měření, vážních lístků č. 239634/2014 a č. 239632/2014 a kopií osvědčení o registraci obou vozidel. Na základě těchto dokladů vydal rozhodnutí, proti kterému stěžovatel podal odvolání, v němž rozporoval zejména to, že je provozovatelem předmětných vozidel; dále stěžovatel namítal, že s ním bylo jednáno v českém jazyce, že došlo v blokovém řízení k potrestání řidičů vozidel, za jejichž excesivní jednání není odpovědný, a že zákon o pozemních komunikacích nijak konkrétně nestanoví povinnost, která měla být údajně porušena.

[4] Žalovaný žádnou z odvolacích námitek neshledal důvodnou; dle jeho názoru rozhodnutí správního orgánu I. stupně vychází ze spolehlivě zjištěného stavu věci a není v rozporu s právními předpisy. Proto odvolání stěžovatele zamítl a potvrdil prvostupňové rozhodnutí, kterým byla stěžovateli uložena pokuta pro spáchání výše uvedeného správního deliktu.

II. Rozhodnutí krajského soudu

[5] Proti rozhodnutí žalovaného podal stěžovatel žalobu, kterou krajský soud shledal nedůvodnou a zamítl ji s odkazem na § 78 odst. 7 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“). V žalobě stěžovatel v podstatě zopakoval své odvolací náměty, které již byly shora stručně zmíněny a ke kterým krajský soud uvedl následující.

[6] Ustanovení § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích je blanketní právní normou, která odkazuje na původní prováděcí vyhlášku (č. 102/1995 Sb.); ta však byla zrušena a nahrazena v době spáchání deliktu účinnou vyhláškou č. 341/2002 Sb., která obsahuje konkrétní a jednoznačně stanovené maximální hmotnostní limity pro vozidla provozovaná na pozemních komunikacích. Jednoduše řečeno – odkazuje-li § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích na zvláštní právní předpis, je takovým předpisem podle názoru krajského soudu vyhláška č. 341/2002 Sb., která v § 15 upravuje nejvyšší povolené limity hmotnosti silničních vozidel. Zákonné zmocnění k vydání

pokračování

citované vyhlášky vyplývá z § 91 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích“). Není přitom nijak problematické, že maximální hmotnosti konkretizuje pouze vyhláška, nikoli zákon. Důležité a dostačující je, že z § 42n odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích jednoznačně plyne, že překročení nejvyšší přípustné hmotnosti vozidla je zakázáno.

[7] K tomu, že se stěžovatelem bylo jednáno v českém jazyce, krajský soud konstatoval, že správní orgán I. stupně vedl řízení velmi stručně. Omezil se výlučně na nezbytné procesní úkony; skutkový podklad byl opatřen Policií České republiky, která mu ho postoupila. Na oznámení o zahájení správního řízení však stěžovatel nikterak bezprostředně nereagoval, správnímu orgánu ani nenaznačil, že by „trestnímu obvinění“ plynoucímu z oznámení o zahájení správního řízení neporozuměl. Naopak z dalšího průběhu řízení je patrné, že věcná stránka správního řízení stěžovateli musela být zřejmá. Stěžovatel je mezinárodně orientovanou obchodní korporací, jejíž jedna z dceřiných společností sídlí v České republice, což za situace, kdy vozidla byla řízena českými řidiči, cílovým místem trasy vozidel dne 26. 3. 2014 bylo sídlo odštěpného závodu české dceřiné společnosti stěžovatele v Brně a v mezinárodních nákladních listech byla jako dopravce uvedena právě tato dceřiná společnost, vede k tomu, že zde nebyl dán důvod pro zajištění tlumočnicka z úřední povinnosti. Podle krajského soudu stěžovatel nepochybně má kapacity k tomu, aby porozuměl jazyku, v němž bylo vedeno správní řízení, a mělo-li tomu být jinak, měl tuto skutečnost správnímu orgánu I. stupně zřetelně intimovat.

[8] Správní orgány nepochybily ani v tom, že stěžovatele považovaly za provozovatele vozidel, přestože nezajistily překlad dokladů o registraci vozidel a tyto doklady byly vydány podle rakouského právního řádu. Krajský soud totiž dospěl k závěru, že termín „provozovatel“ podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích odpovídá pojmu „držitel osvědčení o registraci“ ve smyslu směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. 4. 1999, o registračních dokladech vozidel (dále jen „směrnice 1999/37/ES“). Je-li tedy součástí správního spisu kopie dokladu o registraci vozidla, který byl vydán orgánem jiného členského státu Evropské unie, a z obsahu dokladu jsou patrné povinné údaje o držiteli osvědčení o registraci stanovené směrnicí 1999/37/ES a tyto jsou vyjádřeny harmonizovanými kódy „C“ ve smyslu čl. 3 odst. 3 citované směrnice, je držitel osvědčení o registraci zároveň provozovatelem ve smyslu § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích.

[9] K další námitce krajský soud konstatoval, že protiprávní jednání zaměstnanců či osob v obdobném postavení (jako řidičů vozidel v nyní posuzované věci) je v případě správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích zásadně přičitatelné provozovateli vozidla, tj. stěžovateli. Institut liberace ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích lze aplikovat zcela výjimečně, což není tento případ (kdy stěžovatel nepřímou namítal excesivní chování řidičů vozidel co do zvolené trasy jízdy).

III. Kasační stížnost a vyjádření žalovaného

[10] V kasační stížnosti stěžovatel pod obecné důvody kasační stížnosti [§ 103 odst. 1 písm. a) a b) s. ř. s.] podřadil v podstatě tytéž námitky, které uplatnil již v řízení před krajským soudem a které lze – ve struktuře respektující obsah kasační stížnosti – stručně shrnout následujícím způsobem.

[11] První námitka se týkala jednacího jazyka. Stěžovatel se dovolával především toho, že správní orgán I. stupně nepřeložil hned první písemnost – oznámení o zahájení řízení, v důsledku čehož neměl příležitost být seznámen s podklady pro rozhodnutí a následně věcně reagovat na dané „trestní obvinění“. Podle jeho názoru měl správní orgán I. stupně alespoň některé důležité pasáže doručované písemnosti přeložit a následně doručovat do zahraničí stěžovateli. Usuzovat na jeho znalost – podobně jako to činí krajský soud – považuje za nepřipadné a odporující zásadě rovného postavení účastníků řízení ve smyslu § 7 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Současně stěžovatel připomněl, že v odvolání učinil v souladu s § 16 odst. 3 správního řádu výslovné prohlášení o tom, že neovládá český jazyk; žalovaný na to ovšem nijak adekvátně nereagoval. V závěru své rozsáhlé argumentace k této námitce pak stěžovatel vyjádřil domněnku, že správní orgán I. stupně zvolil daný postup za účelem zjednodušení si své práce, neboť nepochybně předpokládal absenci náležité procesní reakce ze strany stěžovatele, který je zahraniční právnickou osobou [námitka 1)].

[12] V podkladech postoupených správnímu orgánu I. stupně byla za osobu, která spáchala správní delikt, označena dceřiná společnost stěžovatele: Felbermayr Transport – und Hebetechnik, spol. s r. o., se sídlem Olomoucká 7/9, Brno. A právě to, že s touto českou společností řízení vedeno nebylo, mělo za následek další porušení práv stěžovatele spočívající v nedostatečném zkoumání excesivního jednání řidičů. Krajský soud v tomto ohledu doplnil dokazování a konstatoval, že důvod pro liberaci ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích neshledal. Dle názoru stěžovatele však měl přistoupit ke zrušení napadeného rozhodnutí a vrácení věci žalovanému k dalšímu řízení [námitka 2)].

[13] Na uvedené navázal stěžovatel další (třetí) kasační námitkou, kterou zpochybnil závěr krajského soudu, který s odkazem na směrnici 1999/37/ES konstatoval, že držitel osvědčení o registraci je zároveň provozovatelem ve smyslu § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích. Připomněl, že stěžovatel jako provozovatel není zapsán v českém registru vozidel a aby bylo zřejmé, že provozovatelem skutečně je, musel být zkoumán údaj v registru vozidel dle rakouské právní úpravy. Nadto stěžovatel uvedl, že ačkoli směrnice 1999/37/ES striktně vychází z registračního údaje, v § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích je obsaženo, že „*provozovatel vozidla provozuje*“; ze slovesa „*provozuje*“ přitom stěžovatel dovozuje jako nezbytnou aktivní účast provozovatele, tj. že on sám musí dané vozidlo provozovat, účastnit se jím aktivně silničního provozu [námitka 3)].

[14] V závěrečné námitce stěžovatel zpochybnil stanovení konkrétní zákonné povinnosti, která měla být porušena, neboť vyhláška č. 341/2002 Sb. není vydána k provedení zákona o pozemních komunikacích, podle kterého byla stěžovateli uložena

pokračování

sankce, ale k provedení zákona jiného – a to navíc ve vztahu k takovým ustanovením, která na daný okruh právních vztahů nedopadají [námitka 4)].

[15] Na základě uvedených námitek stěžovatel navrhl, aby Nejvyšší správní soud zrušil nejen napadený rozsudek, ale i obě jemu předcházející správní rozhodnutí a věc vrátil k dalšímu řízení.

[16] Žalovaný k předložené kasační stížnosti podal vyjádření, v němž uvedl, že správní orgán nemá povinnost zjišťovat, zda účastník řízení – cizinec ovládá či neovládá český jazyk, v němž je řízení vedeno. Primárně se předpokládá aktivita cizince a vzhledem k tomu, že stěžovatel v daném případě komunikoval se správními orgány česky – prostřednictvím svého zástupce či vedoucího zaměstnance své dceřiné společnosti, má žalovaný za prokázané, že doručeným písemnostem porozuměl a mohl řádně bránit svá práva. Dále žalovaný připomněl, že v daném případě je odpovědnost stěžovatele za správní delikt založena na objektivní odpovědnosti, u níž se nezkoumá zavinění, a liberační důvody, které ho mohly této odpovědnosti zprostit, měl prokazovat stěžovatel. Pokud v tomto ohledu uvedl konkrétní tvrzení až v žalobě, logicky se jimi žalovaný nemohl zabývat. V otázce vymezení pojmu provozovatel vozidla vyjádřil žalovaný plný souhlas se závěry krajského soudu, dle kterých je provozovatelem vozidel bezpochyby stěžovatel, což je patrné z fotokopii dokladů o registraci vozidel. Závěrem uvedl, že zákonný zákaz provozovat vozidlo na pozemních komunikacích, jehož hmotnost překračuje nejvyšší povolené hodnoty dané vyhláškou č. 314/2002 Sb., je jasně stanoven v zákoně, a není nutné, aby v něm byla obsažena i detailní kvantifikace. S ohledem na uvedené navrhl žalovaný kasační stížnost zamítnout.

IV. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[17] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že kasační stížnost byla podána včas, směřuje proti rozhodnutí, proti němuž je podání kasační stížnosti přípustné, a stěžovatel je řádně zastoupen. Poté přezkoumal napadený rozsudek krajského soudu v rozsahu kasační stížnosti a v rámci uplatněných důvodů, ověřil při tom, zda napadený rozsudek netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.), a dospěl k následujícímu závěru.

[18] Kasační stížnost není důvodná.

[19] Podstatou projednávané věci je posouzení několika námitek, jimiž se stěžovatel snaží zpochybnit rozsudek krajského soudu, který zamítl jeho žalobu podanou proti rozhodnutí žalovaného ve věci správního deliktu, za který mu byla uložena pokuta ve výši 112 000 Kč; tato pokuta byla stěžovateli uložena za spáchání správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, který v rozhodné době (do 30. 12. 2015) zněl takto: *„Právnícká nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, které překročí při nízkorychlostním anebo vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.“*

[20] Jedná se o jednoduchou základní skutkovou podstatu správního deliktu, která je podle svého gramatického vyjádření zjevně skutkovou podstatou blanketní, jak správně poznamenal již krajský soud; neodkazuje na konkrétní normu, nýbrž obecně na „*zvláštní právní předpis*“, což je plně pochopitelné, neboť tento předpis se může v praxi opakovaně měnit a není nutné, aby s každou jeho změnou byla měněna i zákonná úprava. Jde o standardní legislativní techniku, která je běžně využívána a které využil zákonodárce též v této věci. Odkázal na zvláštní právní předpis, kterým v době přijetí zákona o pozemních komunikacích byla vyhláška č. 102/1995 Sb.; tato vyhláška však byla v mezidobí zrušena a postupně nahrazena vyhláškou č. 341/2002 Sb., přičemž zákonné zmocnění k jejímu vydání v době spáchání správního deliktu bylo pro Ministerstvo dopravy obsaženo v § 91 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

[21] Nejedná se o tentýž zákon, který obsahuje shora citovanou skutkovou podstatu, což ovšem není nijak podstatné. Podstatné je, že zákonné zmocnění k vydání vyhlášky zde existovalo, a to k provedení mj. takových ustanovení zákona, která se týkají kromě jiného i konstrukčního systému vozidla, tj. i jeho možné maximální hmotnosti, resp. zatížení (srov. např. § 2 odst. 5 a další ustanovení k provedení podle § 91 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích). Nelze tedy tvrdit, že se jedná o ustanovení, která na daný okruh právních vztahů nedopadají. Opak je pravdou a pro úplnost je nutno doplnit, že nejvyšší povolené (limitní) hmotnosti silničních vozidel, vč. zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy, upravoval velmi podrobně § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb.; ostatně odkazy na jednotlivá ustanovení vyhlášky, která byla porušena, obsahuje velmi přehledně zpracovaná výroková část rozhodnutí správního orgánu I. stupně. O stanovení zákonné povinnosti nepřekračovat maximální hmotnostní limity, které byly v dané době blíže konkretizované ve vyhlášce č. 341/2002 Sb., není podle názoru Nejvyššího správního soudu pochyb. Námitka ad 4) není důvodná.

[22] Vedle nedostatečného zákonného vymezení skutkové podstaty správního deliktu, dovozoval stěžovatel též porušení svých procesních práv – a to především v důsledku toho, že s ním bylo jednáno v českém jazyce; zejména namítal to, že hned první písemnost v řízení nebyla přeložena. K tomu Nejvyšší správní soud konstatuje, že příslušný procesní předpis – tedy správní řád, žádnou takovou povinnost správnímu orgánu obecně neukládá. Naopak v § 16 odst. 1 větě první správní řád výslovně normuje, že „*v řízení se jedná a písemnosti se vyhotovují v českém jazyce*.“ Tomu odpovídá i povinnost účastníka řízení přeložit do českého jazyka písemnosti vyhotovené v cizím jazyce, ledaže správní orgán sdělí, že takový překlad nevyžaduje (§ 16 odst. 2 správního řádu). Není tím přitom popřeno právo účastníka řízení mít tlumočníka, o kterém hovoří § 16 odst. 3 věta první správního řádu, podle které „*každý, kdo prohlásí, že neovládá jazyk, jímž se vede jednání, má právo na tlumočníka zapsaného v seznamu tlumočnicků, kterého si obstará na své náklady*.“

[23] Jde v podstatě o vyjádření toho, co obecně vyplývá z čl. 37 odst. 4 Listiny základních práv a svobod, který upravuje právo účastníka na pomoc tlumočníka pro „*jednání*“, aniž by však toto právo dopadalo obecně též na jakýkoli písemný styk s účastníky správního či soudního řízení; k tomu srov. stanovisko pléna Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2005, Pl. ÚS-st. 20/05, publ. pod č. 20/39 SbNU 487 (které se sice týkalo překládání písemností soudu, nicméně jeho závěry jsou *mutatis mutandis* přenositelné též na písemnosti správního orgánu).

pokračování

[24] Proces, kterému účastník řízení nerozumí, nemůže být chápán jako spravedlivý, což platí o to naléhavěji, jde-li o „trestní obvinění“, resp. sankční řízení, jako v tomto případě. Na druhou stranu nelze nevidět, že zde osobou obviněnou nebyla fyzická osoba, nýbrž právnická osoba s dceřinou společností působící v České republice a že z celého správního řízení není patrné, že by řízení, které s ní bylo vedeno, nerozuměla a v důsledku toho došlo k újmě na jejích právech (vč. porušení zásady rovnosti upravené v § 7 správního řádu). Naopak, stěžovatelka svá práva náležitě hájila. Na prvotní písemnost správního orgánu I. stupně, kterou bylo oznámení o zahájení správního řízení (obsahující řádné vymezení skutku i poučení ve smyslu § 36 odst. 1 a 3 správního řádu), reagovala v českém jazyce, stejně jako na všechny další písemnosti správního orgánu I. stupně a následně i žalovaného. V tomto ohledu je paradoxní, že v česky psaném (a podrobně argumentovém) odvolání prohlásila, že český jazyk neovládá. Dle názoru Nejvyššího správního soudu se tento postup jeví spíše jako jistá obstrukční praktika uplatněná v souvislosti s vydáním prvostupňového rozhodnutí, nežli odpovídající výkon procesních práv. Procesní práva nejsou samoúčelná, ale je třeba je vnímat vždy v souvztažnosti s cílem, k němuž směřují, což je v tomto případě porozumění podstatě věci a možnost účinné obrany (obhajoby); ta byla stěžovatelce zjevně zachována a dlužno dodat, že není pravdou, že by žalovaný na její prohlášení o tom, že neovládá český jazyk, nereagoval. Žalovaný se k této otázce vyjádřil (na str. 7 – 8 odůvodnění rozhodnutí). Rovněž krajský soud se otázkou jednacího jazyka důkladně zabýval a zdejší soud s jeho závěrem souhlasí. A uvádí-li stěžovatel, že žalovaný, potažmo správní orgán I. stupně si svým postupem chtěl zjednodušit práci, je nutno konstatovat, že jde o pouhou spekulaci, která není ničím podložena. Námitka ad 1) není důvodná.

[25] Skutečnost, že oba správní orgány jednaly se stěžovatelem, který je zahraniční právnickou osobou, je podložena jejich úvahou o tom, že právě tato osoba je provozovatelem vozidel, která byla při kontrolním vážení přetížena. Správní orgány i krajský soud přitom shodně vycházely z toho, že stěžovatel je zapsán na dokladu o registraci těchto vozidel. Ostatně tuto skutečnost ani sám stěžovatel nijak nezpochybňoval. Není proto jasné, z jakého důvodu by měly správní orgány dále zkoumat, resp. zjišťovat údaje v rakouském registru vozidel. O údajích plynoucích z předložených dokladů o registraci vozidel nebylo pochyb. V rubrice označené harmonizovaným kódem C je jasné uveden stěžovatel a není zřejmé, že by provozovatel vozidel byl či mohl být kdokoli jiný; v podrobnostech lze pak poukázat na argumentaci krajského soudu i žalovaného, z níž je patrné, že osoba zapsaná v osvědčení o registraci vozidla je současně provozovatelem ve smyslu § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích.

[26] K tomu, že by snad provozovatelem vozidel mohla být dceřiná společnost stěžovatele působící v České republice, Nejvyšší správní soud připomíná, že účastenství této společnosti bylo předmětem daného správního řízení. Žalovaný rozhodl samostatným usnesením ze dne 23. 4. 2015, č. j. KUZL-25975/2015, sp. zn. KUSP-12318/2015/DOP/Ko, že dceřiná společnost stěžovatele: Felbermayr Transport – und Hebetchnik, spol. s r. o., se sídlem Olomoucká 7/9, Brno, není účastníkem řízení. Následné odvolání Ministerstvo dopravy zamítlo a potvrdilo citované usnesení žalovaného vycházející z toho, že ve spise není založen jediný relevantní doklad, dle kterého by měla být provozovatelem vozidel jmenovaná dceřiná společnost stěžovatele. Doklady o registraci ukazují jednoznačně na to,

že provozovatelem (a vlastníkem) obou vozidel – opatřených rakouskou reg. zn. X a X – je stěžovatel, jehož samotná aktivní účast v silničním provozu není podstatná.

[27] Skutková podstata v tomto případě obsahuje zvláštní znak charakterizující pachatele správního deliktu jako „provozovatele vozidla“, tj. osobu se zvláštním postavením či způsobilostí; trestní právo v tomto ohledu užívá termínu speciální subjekt, kterým je v tomto případě ten, kdo je zapsaný registru vozidel – a tím je jednoznačně stěžovatel, jak vyplývá z dokladu o registraci vozidel. Uvedenému odpovídá i zákonodárcem užitá sloveso „provozuje“, které je nutno chápat v kontextu toho, že se jedná o objektivní odpovědnost osoby, která je provozovatelem vozidla. Pouze tato osoba odpovídá za to, jak je vozidlo provozováno neboli užíváno v rámci silničního provozu, a případná odpovědnost jiné osoby, která fakticky užívala vozidlo (např. na základě nájemního vztahu), je soukromoprávní záležitostí; shodně srov. rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem – pobočky v Liberci ze dne 25. 10. 2013, č. j. 59 A 6/2013 – 46. Námitka ad 3) není důvodná.

[28] Konečně k poslední námitce stěžovatele směřující vůči postupu krajského soudu ohledně otázky možné liberace, považuje Nejvyšší správní soud za nutné nejprve připomenout, že podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích „*právní osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila.*“

[29] Liberace, kterou upravuje citované ustanovení, je zcela mimořádný institut prolamující objektivní odpovědnost pachatele správního deliktu, který musí prokázat, že učinil veškerá rozumná opatření, aby ke správnímu deliktu nedošlo. To ovšem stěžovatel neučinil; v odvolání namítal, že není odpovědný za exces řidiče, kterému byla uložena bloková pokuta, aniž by však blíže upřesnil, v čem měl vlastně exces řidiče spočívat. K tomu žalovaný uvedl, že řidiči předmětných vozidel byli pokutováni v blokovém řízení za porušení § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, což samo o sobě současně nevylučuje objektivní odpovědnost stěžovatele jako provozovatele těchto vozidel dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích. Až v podané žalobě pak žalovaný zmínil, že nemůže odpovídat za exces řidičů, pokud tito nedodrží předepsanou trasu vozidla.

[30] V této souvislosti stojí jistě za připomenutí, že jednání nařízené u krajského soudu probíhalo bez přítomnosti stěžovatele, který se z jednání omluvil a současně souhlasil s konáním jednání bez jeho přítomnosti. Krajský soud během jednání provedl pouze listinné důkazy založené v soudním spise na č. l. 59 až 62a, jimiž jsou vytištěné informace z webových stránek: www.stavebni-technika.cz a www.felbermayr.cc; tyto informace se týkaly podílu stěžovatele v jeho dceřiných společnostech a vůbec bližších podrobností jeho zastoupení na území České republiky. Rozhodně tedy nelze krajskému soudu vytýkat nedůvodné doplnění dokazování ve vztahu k možné liberaci stěžovatele, neboť k této otázce krajský soud v průběhu jednání žádné dokazování neprováděl. Krajský soud – ve shodě se správními orgány – důvody pro liberaci neshledal, když vyloučil namítané excesivní chování řidičů co do zvolené trasy jízdy jako verzi nevěrohodnou. Připomněl, že místo zvážení souprav (Starý Hrozenkov) leží na ideální trase mezi Ružomberkem a Brnem, jakožto místem nakládky a vykládky, a tuto trasu využili hned dva řidiči, jak vyplývá z mezinárodních nákladních listů založených ve správním spise. S tímto závěrem

pokračování

se Nejvyšší správní soud ztotožňuje a v souladu s judikaturou dodává, že odpovědnosti za daný správní delikt se stejně nelze zprostit prostým odkazem na porušení povinnosti vlastními zaměstnanci, případně osobami, které právnická osoba při výkonu své činnosti využívá. Účelem § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, který obsahuje liberační důvod, je zabránění sankce ve zcela výjimečných případech, kdy by její uložení odporovalo jejímu smyslu; viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015 – 27. Námitka ad 2) není důvodná.

V. Závěr a náklady řízení

[31] S ohledem na uvedené neshledal Nejvyšší správní soud kasační stížnost důvodnou, a proto ji podle § 110 odst. 1 poslední věty s. ř. s. zamítl.

[32] Výrok o náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti se opírá o § 60 odst. 1 větu první ve spojení s § 120 s. ř. s. Účastník, který měl ve věci plný úspěch, má právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, od účastníka, který ve věci úspěch neměl. Úspěšnému žalovanému ovšem žádné náklady nad rámec běžné administrativní činnosti v tomto řízení nevznikly, takže mu Nejvyšší správní soud náhradu nákladů nepřiznal.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **není** opravný prostředek přípustný.

V Brně dne 17. ledna 2019

JUDr. Jakub Camrda
předseda senátu