



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Tomáše Foltase, soudce Jana Kratochvíla a soudkyně Jitky Zavřelové v právní věci žalobkyně: **NINE GEAR s.r.o.**, se sídlem Hlavní 474, Frýdlant nad Ostravicí, zastoupená JUDr. Josefem Srbou, MBA, advokátem se sídlem Mezibranská 4, Praha 1, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, se sídlem nábr. Ludvíka Svobody 12, Praha 1, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 7. 8. 2024, čj. MD-36973/2024-110/3, o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem – pobočka v Liberci ze dne 28. 4. 2025, čj. 59 A 45/2024-84,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **se z a m í t á .**
- II. Žalobkyně **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III. Žalovanému **se n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

[1] V projednávané věci se Nejvyšší správní soud zabýval otázkou, zda přemísťování nákladního vozidla sloužícího k podnikatelským účelům žalobkyně po pozemní komunikaci za účelem jeho opravy je silniční dopravou pro vlastní potřebu ve smyslu § 2 odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Spornou je především otázka, zda žalobkyně měla povinnost zajistit, aby řidič vozidla při této činnosti vedl záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a tyto záznamy předložil při kontrole.

[2] Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravní obslužnosti, shledal žalobkyni vinnou ze spáchání přestupku podle § 35 odst. 2 písm. h) zákona o silniční dopravě. Tohoto přestupku se žalobkyně dopustila tím, že jako tuzemský dopravce nezajistila řádné vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku v souladu s čl. 34 odst. 1, resp. čl. 36 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 a § 3a odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě. Konkrétně bylo zjištěno, že řidič jejího vozidla 3AV7379 dne 4. 4. 2022 nepoužíval kartu řidiče při jízdě v časovém úseku od 6:49 do 7:13 a v době kontroly dne 4. 4. 2022 v 7:10 na silnici č. I/9 nepředložil žádné záznamy o své činnosti za období od 7. 3. 2022 00:00 do 4. 4. 2022 6:49. Za toto jednání byla žalobkyni uložena pokuta ve výši 50 000 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

[3] Žalovaný výrok prvostupňového rozhodnutí po formální stránce změnil tak, že zákon o silniční dopravě je aplikován ve znění účinném do 31. 7. 2022 a že pokuta je uložena podle § 35 odst. 7 písm. b) téhož zákona. Ve zbytku prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

[4] Krajský soud v Ústí nad Labem – pobočka v Liberci žalobu zamítl. Dospěl k závěru, že žalobkyně měla povinnost zajistit, aby řidič jejího vozidla skrze využití karty řidiče vedl záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, resp. aby takové záznamy o své činnosti za předchozí období předkládal. Skutečnost, že řidič jel s vozidlem k opravě před technickou kontrolou, není způsobila případ žalobkyně vyjmout z působnosti zákona o silniční dopravě, resp. nařízení č. 165/2014 a č. 561/2006. Stěžejní je, že vozidlo sloužící k podnikatelským účelům žalobkyně bylo přemísťováno, byť tak v daném konkrétním případě žalobkyně činila pro vlastní potřebu. Rovněž přepravou vozidla za účelem opravy je totiž zajišťována podnikatelská činnost žalobkyně. Doprava prázdnými silničními vozidly je považována za silniční dopravu i ve smyslu unijních nařízení (č. 165/2014 a č. 561/2006). V případě žalobkyně se tak jednalo o silniční dopravu pro vlastní potřeby podle § 2 odst. 2 zákona o silniční dopravě, kterou provozovala jako silniční dopravce ve smyslu § 2 odst. 4 téhož zákona. Není tedy podstatné, že předmětem podnikání žalobkyně není silniční doprava pro cizí potřebu.

[5] Krajský soud současně nepřisvědčil žalobkyni, že na její případ dopadá výjimka stanovená v čl. 3 písm. h) nařízení č. 561/2006. Předně upozornil, že tuto námitku uvedla žalobkyně poprvé až v replice v návaznosti na argumentaci žalovaného. Přesto krajský soud vysvětlil, že uvedená výjimka na případ žalobkyně nedopadá, jelikož v projednávané věci není splněna podmínka, že maximální přípustná hmotnost vozidla nepřesahuje 7,5 tuny. Žalobkyně ani sama netvrdí, že by tato maximální přípustná hmotnost nebyla u jejího vozidla překročena; pouze za maximální přípustnou hmotnost nesprávně zaměňuje provozní hmotnost bez nákladu.

II. Kasační stížnost a vyjádření žalovaného

II. A. Důvody kasační stížnosti

pokračování

[6] Žalobkyně (stěžovatelka) považuje napadený rozsudek krajského soudu za nepřezkoumatelný, nezákonný a nesprávný. Navrhuje, aby jej Nejvyšší správní soud zrušil a věc vrátil krajskému soudu k dalšímu řízení.

[7] Za prvé, stěžovatelka namítá, že vůbec při svém jednání nepodléhala zákonu o silniční dopravě, a tudíž se nemohla dopustit přestupku podle § 35 odst. 2 písm. h) tohoto zákona. Podstatou její argumentace je, že konkrétní jednání popsané ve správním spise (přemístění vozidla bez nákladu za účelem jeho opravy), které vedlo k závěru o spáchání přestupku, nenaplnňuje znaky podnikání a nelze jej označit za výdělečnou činnost ani provozování tuzemské dopravy pro vlastní potřebu. Předmětem podnikání stěžovatelky není provozování silniční dopravy. Vozidlo navíc řídila osoba, která nebyla v žádném pracovněprávním vztahu se stěžovatelkou. Stěžovatelka tak nenaplnňuje definici tuzemského přepravce. Její jednání mohlo teoreticky představovat porušení jiných předpisů. Správní orgány se nicméně nijak nezabývaly otázkou, zda se vozidlo ve vlastnictví stěžovatelky mohlo na místě, kde bylo kontrolováno, nacházet, případně zda mohlo být samostatně převezeno, anebo zda muselo být přepravováno pomocí plošiny či jiného tažného zařízení.

[8] V tomto směru se stěžovatelka dovolává rovněž smyslu a účelu právní úpravy, včetně přestupku podle § 35 odst. 2 písm. h) zákona o silniční dopravě. Tento přestupek byl podle jejího názoru zakotven k zajištění dodržování předpisů souvisejících s provozováním podnikání nákladními vozidly. Podle stěžovatelky tak nebylo úmyslem zákonodárce sankcionovat jednání, kterého se dopustila, tedy převozu vozidla bez nákladu za účelem jeho opravy.

[9] Za druhé, stěžovatelka namítá, že na její jednání lze vztáhnout výjimku stanovenou v čl. 3 písm. h) nařízení č. 561/2006 pro neobchodní přepravu s vozidly s maximální přípustnou povolenou hmotností do 7,5 tuny. Vozidlo bylo v daný okamžik bez nákladu, a tudíž nemohlo přesáhnout nejvyšší povolenou hmotnost. Nesloužilo navíc k podnikatelské činnosti stěžovatelky v žádném smyslu, ani pro její vlastní potřebu. Nemohlo tak dojít k naplnění skutkové podstaty přestupku.

II. B. Vyjádření žalovaného

[10] Žalovaný navrhl kasační stížnost zamítnout. Odkázal na vyjádření k žalobě a odůvodnění napadeného rozsudku, s nímž se ztotožnil. Pouze zdůraznil, že nákladní vozidla musí být povinně vybavena tachografem, který je řidič v rámci prováděných přeprav povinen využívat. Tato povinnost se vztahuje rovněž na jízdy pro soukromé účely prováděné nepodnikajícími osobami. Za provozování silniční dopravy je s ohledem na zákonné definice nutné považovat rovněž jízdu vozidlem, ačkoli aktuálně nepřeváží žádný náklad, kterým jinak podnikající subjekt provádí přepravy, které souvisí s předmětem jeho podnikání. Tuto skutečnost stěžovatelka nerozporovala. Je proto nutné považovat ji za tuzemského dopravce. Na případ stěžovatelky přitom nelze uplatnit ani výjimku podle čl. 3 písm. h) nařízení č. 561/2006, jelikož maximální přípustná hmotnost vozidla stěžovatelky přesahovala 7,5 tuny (činila 8 490 kg). Je totiž nutné vždy pracovat s maximální přípustnou hmotností, nikoli aktuální hmotností vozidla v dané situaci.

[11] Tvzení, že vozidlo v den kontroly řídila osoba na stěžovatelce nezávislá, považuje žalovaný za novou námitku uplatněnou v rozporu s § 104 odst. 4 soudního řádu správního. V řízení před krajským soudem stěžovatelka takovou námitku nevznesla, ačkoli tak učinit mohla.

II. C. Replika žalobkyně

[12] Stěžovatelka v replice setrvala na své argumentaci. Upřesnila, že vozidlo 3AV7379 využívá pouze pro vlastní potřebu v uzavřeném neveřejném areálu, zejména při manipulaci s různým stavebním materiálem. Na veřejných komunikacích s ním neprovozuje žádnou činnost související s jejím podnikáním. Nelze ji proto považovat za tuzemského dopravce. V projednávané věci bylo vozidlo převáženo k opravě, chybí tak podnikatelský účel dopravy.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[13] Napadený rozsudek krajského soudu je přezkoumatelný. Z jeho odůvodnění je patrné, jaký skutkový stav vzal krajský soud za rozhodný, jak uvážil o pro věc zásadních a podstatných skutečnostech a z jakých důvodů dospěl k dosaženým závěrům. Vypořádání jádra vznesené argumentace odpovídá požadavkům ustálené judikatury (např. rozsudky NSS ze dne 4. 12. 2003, čj. 2 Ads 58/2003-75, ze dne 31. 1. 2008, čj. 4 Azs 94/2007 107, ze dne 21. 8. 2008, čj. 7 As 28/2008-76, či usnesení rozšířeného senátu ze dne 18. 2. 2008, čj. 7 Afs 212/2006-74).

[14] V rovině věcné stěžovatelka především namítá, že na ni zákon o silniční dopravě vůbec nedopadal, jelikož pouze přemisťovala vozidlo za účelem jeho opravy před technickou kontrolou. Nemohla se tak dopustit přestupku podle § 35 odst. 2 písm. h) zákona o silniční dopravě.

[15] Podle § 3a odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě je tuzemský dopravce provozující silniční dopravu povinen zajistit, aby v souladu s články 34 a 36 nařízení č. 165/2014 řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, tento záznam měl u sebe a předložil jej při kontrole. Porušení této povinnosti bylo ve znění účinném do 31. 7. 2022 přestupkem podle § 35 odst. 2 písm. h) zákona o silniční dopravě.

[16] Dopravcem je podle § 2 odst. 4 zákona o silniční dopravě fyzická nebo právnická osoba provozující silniční dopravu. Tuzemský dopravce je takový dopravce, který provozuje silniční dopravu pro cizí potřeby na základě koncese nebo silniční dopravu pro vlastní potřeby k zajištění své podnikatelské činnosti vykonávané na základě živnostenského nebo jiného oprávnění uděleného podle zvláštního právního předpisu orgánem České republiky.

[17] Silniční dopravou se podle § 2 odst. 1 zákona o silniční dopravě rozumí souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemisťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přípustných účelových komunikacích a volném terénu. Pokud se dopravou zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle

pokračování

zvláštních právních předpisů a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí, jedná se o silniční dopravu pro vlastní potřebu ve smyslu § 2 odst. 2 zákona o silniční dopravě.

[18] Nejvyšší správní soud souhlasí s krajským soudem a žalovaným, že žalobkyně je *tuzemským dopravcem* podle § 2 odst. 4 zákona o silniční dopravě, který v projednávané věci v den kontroly provozoval *silniční dopravu pro vlastní potřebu* ve smyslu § 2 odst. 2 téhož zákona.

[19] Není podstatné, že samotná přeprava prázdného nákladního vozidla za účelem jeho opravy není výdělečnou činností a sama o sobě ani nenaplňuje znaky podnikání, jak stěžovatelka namítá. Stejně tak není podstatné, že předmětem podnikání stěžovatelky není provozování silniční dopravy pro cizí potřebu. Pro závěr o uskutečňování silniční dopravy pro vlastní potřeby je klíčové, že stěžovatelka je podnikatel a v projednávané věci přepravovala po pozemní komunikaci své nákladní vozidlo 3AV7379, které slouží k její podnikatelské činnosti (konkrétně k přepravě stavebního materiálu, jak stěžovatelka opakovaně potvrdila v přestupkovém i soudním řízení).

[20] Jak vysvětlil již krajský soud v bodech 18 a 19 napadeného rozsudku, převozem vozidla sloužícího k podnikání za účelem jeho opravy je také zajišťována podnikatelská činnost žalobkyně. Ta má totiž zájem na tom, aby vozidlo bylo technicky způsobilé, a tudíž nadále využitelné k podnikatelským účelům (přepravě stavebního materiálu v rámci podnikatelské činnosti stěžovatelky). Rovněž unijní nařízení č. 165/2014 a č. 561/2006, na které zákon o silniční dopravě navazuje (srov. § 1 tohoto zákona), považuje za silniční dopravu mj. dopravu prázdnými silničními vozidly používanými pro přepravu zboží. Skutečnost, že převoz vozidla stěžovatelka realizovala za účelem opravy, má pouze za následek kvalifikaci této dopravy jako silniční dopravy *pro vlastní potřebu* ve smyslu § 2 odst. 2 zákona o silniční dopravě. Při této dopravě totiž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.

[21] Tento závěr odpovídá rovněž smyslu právní úpravy. Tím je podle názoru Nejvyššího správního soudu potřeba zajistit, aby řidiči nákladních vozidel a jízdních souprav, jež se účastní provozu na pozemní komunikaci, vedly a zachovávaly záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku. Není důvod, aby se tento požadavek neuplatnil také na přepravu prázdného vozidla za účelem jeho opravy, pokud takové jednání činí tuzemský dopravce v souvislosti se zajišťováním své podnikatelské činnosti, a tedy uskutečňováním silniční dopravy pro vlastní potřebu ve smyslu § 2 odst. 2 zákona o silniční dopravě.

[22] Stěžovatelce proto nelze přisvědčit, že se na ni zákon o silniční dopravě v projednávané věci vůbec nevztahoval. Stěžovatelka měla jako tuzemský dopravce provozující silniční dopravu pro vlastní potřebu povinnost zajistit, aby řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, tento záznam měl u sebe a předložil jej při kontrole. Tuto povinnost stěžovatelka v projednávané věci porušila.

[23] Na tomto závěru nic nemění ani argumentace stěžovatelky, podle níž vozidlo řídila v den kontroly osoba na stěžovatelce nezávislá. Předně je třeba uvést, že toto tvrzení stěžovatelka neuplatnila v řízení před krajským soudem, ačkoli tak učinit mohla. V každém případě Nejvyšší správní soud poukazuje na vyjádření stěžovatelky ze dne 14. 11. 2022, učiněné v řízení o přestupku, které je součástí správního spisu. V něm stěžovatelka výslovně potvrdila, že řidičem vozidla v den kontroly byl brigádník, který se jí sám nabídl, že vozidlo převezme. Sama stěžovatelka tudíž uznala, že řidič vozidla byl vůči ní v pracovněprávním vztahu (§ 3 věta druhá zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce). Ani fakt, že se tato osoba sama nabídla, že vozidlo pro stěžovatelku převezme, přitom nezbavuje stěžovatelku povinnosti zajistit, aby řidič jejího nákladního vozidla skrze využití karty řidiče vedl záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, resp. aby takové záznamy o své činnosti za předchozí období předložil při kontrole.

[24] Stejně tak není rozhodné, že se správní orgány blíže nezabývaly otázkou, zda se vozidlo ve vlastnictví stěžovatelky mohlo na místě kontroly nacházet, resp. zda by mohlo být samostatně převezeno, anebo zda by muselo být přepraveno za pomoci plošiny či jiného tažného zařízení. Takové posouzení by bylo za okolností projednávané věci nadbytečné. Stěžovatelka se rozhodla přemísťovat nákladní vozidlo sloužící k její podnikatelské činnosti přímo po pozemní komunikaci. Klíčovou v projednávané věci tudíž byla výhradně otázka, zda stěžovatelka uskutečnila jednání, které naplňuje znaky přestupku podle § 35 odst. 2 písm. h) zákona o silniční dopravě.

[25] Nejvyšší správní soud konečně nepřisvědčil ani kasační námitce, podle níž na případ stěžovatelky dopadá výjimka stanovená v čl. 3 písm. h) nařízení č. 561/2006. Jak vysvětlil již krajský soud v bodě 20 napadeného rozsudku, pro uplatnění této výjimky je třeba kumulativní splnění dvou podmínek: 1. maximální přípustná hmotnost vozidla nepřesahuje 7,5 tuny a 2. vozidlo je používáno k neobchodní přepravě zboží. První z těchto podmínek není v projednávané věci splněna. Maximální přípustná hmotnost vozidla činila podle údajů obsažených ve správním spise 8 490 kg. Toto skutkové zjištění stěžovatelka nezpochybňuje. Pouze namítá, že vozidlo bylo v době kontroly bez nákladu, a tudíž nemohlo maximální přípustnou hmotnost přesáhnout. Opomíjí však, že nařízení č. 561/2006 vyžaduje pro uplatnění výjimky výslovně právě maximální přípustnou hmotnost; nikoli provozní hmotnost vozidla, která závisí na nákladu v konkrétním případě.

IV. Závěr a náklady řízení

[26] Z výše uvedených důvodů dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že kasační stížnost není důvodná. Proto ji podle § 110 odst. 1 věty poslední soudního řádu správního zamítl (výrok I. tohoto rozsudku).

[27] O nákladech řízení o kasační stížnosti Nejvyšší správní soud rozhodl podle § 60 odst. 1 a 7 ve spojení s § 120 soudního řádu správního. Žalobkyně (stěžovatelka) neměla ve věci úspěch, a tudíž nemá právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti (výrok II. tohoto rozsudku). Žalovanému poté žádné náklady řízení nad rámec jeho obvyklé úřední činnosti nevznikly, a proto se mu náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti nepřiznává (výrok III. tohoto rozsudku).

pokračování

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

V Brně 11. srpna 2025

Tomáš Foltas
předseda senátu