



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudkyní JUDr. Kateřinou Mrázovou, Ph. D., v právní věci

žalobce: J. S.
bytem
zastoupen advokátem JUDr. Františkem Polanským
sídlem Cejl 62b, 602 00 Brno

proti
žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
sídlem Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 6. 12. 2016, č. j. JMK 177546/2016, sp. zn. S-JMK 42770/2016/ODOS/Bo,

takto:

- I. Žaloba **se zamítá.**
- II. Žalobce **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění

I Vymezení věci

1. Žalobce se podanou žalobou domáhal zrušení shora specifikovaného rozhodnutí žalovaného, jímž žalovaný potvrdil prvostupňového rozhodnutí Městského úřadu Kuřim, kancelář úřadu, ze dne 22. 2. 2016, č. j. MK/3066/16/KÚ (dále též „prvostupňové rozhodnutí“).
2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „silniční zákon“), porušení povinnosti uložené v § 5 odst. 1 písm. a) silničního zákona, a to z nedbalosti, za což mu byla uložena pokuta ve výši 5.000 Kč a zákaz činnosti, spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců ode dne nabytí právní moci rozhodnutí [podle § 125c odst. 4 písm. d) a § 125c odst. 5 silničního zákona ve spojení s § 11 a § 12 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“)]. Současně byla žalobci uložena povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1.000 Kč.
3. Přestupku se měl žalobce dopustit tím, že dne 22. 12. 2015 ve 14:30 hod. v obci na pozemní komunikaci (směrem od), řídil motorové vozidlo tov. zn., RZ:, které bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky silničního provozu, neboť čelní sklo bylo prasklé a poškozené ve stírané ploše o délce nebo průměru větším než 20 mm.

II. Shrnutí žalobní argumentace

4. Ve včas podané žalobě žalobce namítal, že s napadeným rozhodnutím žalovaného nesouhlasí. Prasklina na čelním skle jen mírně přesahovala délku 20 mm a nenacházela se ve výhledu řidiče, proto žalobce podal proti prvostupňovému rozhodnutí odvolání, které však žalovaný napadeným rozhodnutím zamítl, aniž by se vypořádal se všemi argumenty, které žalobce v odvolání uvedl (poznámka soudu: žalobce své tvrzení blíže neupřesnil).
5. Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona se dopustí ten, kdo řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu. Podle žalobce však prasklina jen mírně přesahovala délku 20 mm a nenacházela se ve výhledu řidiče, proto je přesvědčen, že se nejednalo o závadu, která by bezprostředně ohrožovala ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Aby předmětná závada mohla být považována za bezprostředně ohrožující ostatní účastníky provozu, muselo by jít o závadu nebezpečnou ve smyslu § 4a vyhlášky č. 82/2012 Sb. v platném znění, za kterou je považována jen absence čelního skla nebo jeho poškození na více než 50 % plochy. Zjištěná závada se ale posuzuje jen jako vážná (stupeň B) ve smyslu bodu 3.2.1 přílohy 7 vyhlášky č. 302/2001 Sb., upřesněného podle poznámky na konci této vyhlášky ve Věstníku Ministerstva dopravy pod bodem 3.2.1.3., která však ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích bezprostředně neohrožuje. Je však pravdou, že § 4a vyhlášky č. 82/2012 Sb. v době provedení silniční kontroly ještě neplatil, ale pro žalobce je toto ustanovení příznivé, protože by k němu mělo být přihlédnuto v rámci zásady in dubio pro reo. V dalším žalobce odkázal na fotodokumentaci založenou ve správním spisu.

6. Jelikož jednání žalobce nenaplnilo zákonné znaky skutkové podstaty výše uvedeného přestupku, nýbrž nanejvýše jen přestupku podle § 125c odst. 1 písm. K) silničního zákona, žalobce soudu navrhl, aby napadené rozhodnutí zrušil jako nedůvodné.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

7. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě poukázal na to, že žalobce uplatnil v žalobě obdobnou námitku jako v odvolání. Týkala se tvrzení, že prasklina na čelním skle jen mírně přesahovala délku 20 mm a nenacházela se ve výhledu řidiče, protože nešlo o závadu, která by bezprostředně ohrožovala ostatní účastníky silničního provozu na pozemních komunikacích. K této námitce se žalovaný již vyčerpávajícím způsobem vyjádřil v napadeném rozhodnutí. Hlídka policie, která vozidlo kontrolovala, zjistila, že na čelním skle v jeho stíratelné ploše (zhruba v horní části uprostřed) jsou 4 paprskovité praskliny, všechny delší než 20 mm. Proto na místě kontroly provedla podrobnou fotodokumentaci předmětného vozidla. Přitom šlo o závadu, která je objektivně vnímatelná lidským zrakem.
8. Dle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, a to tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. K posledně citovanému ustanovení je v poznámce pod čarou uveden odkaz na § 37 zákona č. 56/2001 sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon č. 56/2001 Sb.“). Dle § 37 písm. a) zákona č. 56/2001 Sb. je silniční vozidlo technicky nezpůsobilé, pokud pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu. Technické podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích pak upravuje prováděcí předpis k tomuto zákonu, a to vyhláška č. 341/2002 Sb. a od 1. 1. 2015 vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále též „vyhláška č. 341/2014 Sb.“).
9. Vzhledem k ust. § 40 odst. 1 a odst. 2 písm. b) bod 1 vyhlášky č. 341/2014 Sb., nelze přisvědčit žalobci v tom, že zjištěná závada nebyla tak závažná, aby bezprostředně ohrožovala ostatní účastníky silničního provozu. Podle žalovaného není relevantní názor žalobce ohledně technické způsobilosti jím řízeného vozidla, potažmo možnosti ohrozit ostatní účastníky silničního provozu, protože zjištěné závady na vozidle jsou ex lege závadou, která ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a vozidlo nesmí být užito v provozu na pozemních komunikacích. Za této situace nepřichází v úvahu polemika žalobce nad možností či nemožností ohrozit ostatní účastníky silničního provozu, neboť uvedené vozidlo nesmělo být použito v provozu na pozemních komunikacích. Bezprostřednost ohrožení ostatních účastníků silničního provozu žalovaný spatřuje právě v užití vozidla, které mělo závadu, která ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Žalovaný má za to, že zjištěný skutkový stav odpovídá právní kvalifikaci, kterou učinil prvostupňový správní orgán.
10. Žalobce sice operoval pojmem „ve výhledu řidiče“, avšak zákon podle žalovaného používá pojem „stírané ploše“. Tvrzení žalobce o tom, že prasklina na čelním skle jen mírně přesahovala 20 mm, se podle žalovaného nezakládalo na pravdě, neboť z porízené

fotodokumentace (především obrázek č. 4) je naprosto evidentní, že prasklina se nachází ve stírané ploše a není tam pouze jedna, nýbrž dokonce 4 praskliny v paprskovitém uspořádání, přičemž délka jednotlivých paprsku přesahuje 20 mm. Není ani podstatné, zda prasklina přesahuje 20 mm jen mírně nebo mnohem více. Právní předpis totiž hovoří o délce nebo průměru větším než 20 mm bez výjimky.

11. Žalovaný má za to, že žaloba není důvodná, neboť napadené rozhodnutí vychází ze spolehlivě zjištěného stavu věci, pro zjištění skutkového stavu byly shromážděny dostatečné podklady, zjištěný skutkový stav byl správně právně posouzen a v napadeném rozhodnutí odůvodněn. V řízení před správním orgánem nedošlo k porušení práv žalobce.
12. S ohledem na výše uvedené žalovaný soudu navrhl, aby žalobu zamítl jako nedůvodnou.

IV. Další podání žalobce

13. V podání, doručeném soudu dne 13. 4. 2017, žalobce reagoval na vyjádření žalovaného k žalobě. Uvedl, že výklad žalovaného o bezprostřednosti ohrožení účastníků silničního provozu byl přehnaně formalistický a přísný. Žalovaný při svém rozhodování nevzal vůbec v úvahu definici nebezpečné závady uvedené v § 4a vyhlášky č. 82/2012 Sb., který v době vydání napadeného rozhodnutí již platil. Projednávaný přestupek nebyl podle žalobce natolik závažný, aby za něj musel být postižen zákazem řízení motorových vozidel, který znamená v jeho případě coby profesionálního řidiče téměř jistou ztrátu zaměstnání.

V. Posouzení věci krajským soudem

14. Soud v souladu s § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s.ř.s.“), bez nařízení jednání, přezkoumal v mezích žalobních bodů napadené rozhodnutí žalovaného, jakož i předcházející rozhodnutí prvostupňového správního orgánu, včetně řízení předcházejících jejich vydání, a shledal, že **žaloba není důvodná**.
15. Před vypořádáním jednotlivých konkrétních žalobních námitek soud uvádí, že žalobce v žalobě uplatnil převážně námitky, které již uplatnil ve svém odvolání, a kterými se již žalovaný v odvolacím řízení zabýval. Z napadeného rozhodnutí je přitom zřejmé, že se žalovaný s uplatněnými odvolacími námitkami řádně vypořádal a přezkoumatelným způsobem objasnil jejich nedůvodnost. Z předloženého správního spisu soud také ověřil, že skutkové závěry ohledně spáchání přestupku byly zjištěny tak, jak jsou popsány v čl. I. tohoto rozsudku a tyto mají jednoznačnou oporu ve spisovém materiálu. Pro stručnost je soud na tomto místě již nebude opakovat a odkazuje na čl. I. tohoto rozsudku. V další části odůvodnění tohoto rozsudku soud vypořádá jednotlivé žalobní námitky.
16. Žalobce v žalobě především namítal, že prasklina na čelním skle jen mírně přesahovala délku 20 mm a nenacházela se ve výhledu řidiče, pročez nešlo o závadu, která by bezprostředně ohrožovala ostatní účastníky silničního provozu. V této souvislosti žalobce ještě poukazoval na § 4a vyhlášky č. 82/2012 Sb., podle níž by bylo možno považovat za závadu bezprostředně ohrožující účastníky provozu jen závadu nebezpečnou, za kterou by

byla považována jen absence čelního skla nebo jeho poškození na více než 50 % plochy (když zjištěná závada měla být posuzována jen jako vážná – stupeň B podle přílohy č. 7 vyhlášky č. 302/2001 Sb.). Žalobcem poukazované ustanovení vyhlášek však v nyní posuzované věci nelze použít (viz výklad dále).

17. Krajský soud nemohl tvrzením žalobce přisvědčit. Přestupkové jednání žalobce spolehlivě zjistila policejní hlídka a technickou závadu na čelním skle vozidla žalobce řádně zdokumentovala fotografiemi pořízenými na místě kontroly, jenž tvoří součást správního spisu. V této souvislosti soud poukazuje na to, že zjištěná závada byla objektivně vnímatelná lidským zrakem. Žalobce uplatnil totožnou námitku délky a umístění praskliny již v odvolacím řízení, přičemž žalovaný se těmito námitkami v napadeném rozhodnutí řádně zabýval a přezkoumatelným způsobem objasnil jejich nedůvodnost. V souvislosti s aplikovanou právní úpravou také vysvětlil vážnost závady, jenž bezprostředně ohrožovala ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.
18. V posuzované věci bylo bez důvodných pochybností zjištěno a prokázáno, že žalobce byl řidičem kontrolovaného vozidla a toto vozidlo nebylo technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích, neboť praskliny na čelním skle vozidla (ve stírané ploše o délce větší než 20 mm) představovaly závadu v technickém stavu vozidla, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, protože takové vozidlo nesmí být užito v provozu na pozemních komunikacích (s výjimkou nouzového dojetí).
19. Podle § 5 odst. 1 písm. a) silničního zákona je řidič povinen kromě povinností uvedených v § 4 cit. zák. užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem (ustanovení zde odkazuje na zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a dále na vyhlášku č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, přičemž s účinností od 1. 1. 2015 byla tato vyhláška nahrazena vyhláškou č. 341/2014 Sb.).
20. K základním povinnostem řidiče ve smyslu § 5 odst. 1 písm. a) silničního zákona patří mj. povinnost užít pouze takové vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené v § 37 zákona č. 56/2001 Sb. V posledně citovaném ustanovení je technická způsobilost vozidla vymezena negativně – zákon stanoví, kdy je silniční vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích. Jeden ze zde uvedených případů se týká situace, kdy je vozidlo nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích pro závady v technickém stavu, jenž bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
21. Závady na vozidle, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, upravuje s účinností od 1. 1. 2015 ust. § 40 novější vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která nahradila do té doby platnou vyhlášku č. 341/2002 Sb. se stejným názvem.

22. Podle § 40 odst. 1 vyhlášky č. 341/2014 Sb. platí, že jsou-li na vozidle závady, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nesmí být vozidlo užito v provozu na pozemních komunikacích, s výjimkou nouzového dojetí.
23. Podle § 40 odst. 2 písm. b) bod 1 vyhlášky č. 341/2014 Sb. je závadou podle odst. 1 vždy prasklé nebo poškozené čelní sklo ve stírané ploše o délce nebo průměru větším než 20 mm.
24. Z výše uvedené dikce právních předpisů (§ 5 odst. 1 písm. a) silničního zákona, § 37 písm. a) zákona č. 56/2001 Sb. a § 40 odst. 1 a odst. 2 písm. b) bod 1 vyhlášky č. 341/2014 Sb.) vyplývá, že závadou ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, kdy nesmí být vozidlo užito v provozu, je vždy závada spočívající v poškození či prasknutí čelního skla ve stírané ploše o délce či průměru větším než 20 mm, přičemž takové vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, neboť bezprostředně ohrožuje bezpečnost tohoto provozu. Současně pro řidiče platí zákonná povinnost užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem (zákon č. 56/2001 Sb. a vyhláška č. 341/2014 Sb.).
25. K uplatněným žalobním námitkám spočívajícím v tom, že zjištěná závada na čelním skle vozidla žalobce nebyla tak závažná, že by bezprostředně ohrožovala ostatní účastníky silničního provozu (údajně nepřesahovala délku 20 mm a nenacházela se ve výhledu řidiče), krajský soud uvádí, že úsudek žalobce ohledně menší závažnosti závady a technické nezpůsobilosti vozidla, která podle něj nemůže ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, není rozhodný. Žalobce nijak blíže svůj úsudek nekonkretizoval a nepodložil důkazy. Z výše citované právní úpravy naopak vyplývá, že zjištěné závady na čelním skle předmětného vozidla jsou ex lege závadou, jež ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a takové vozidlo nesmí být užito v provozu na pozemních komunikacích. Polemika žalobce nad možností či nemožností ohrožení ostatních účastníků silničního provozu není případná, neboť již z výše citovaných právních předpisů vyplývá, že závada spočívající v poškození či prasknutí čelního skla ve stírané ploše o délce či průměru větším než 20 mm je vždy závadou, která ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Současně platí, že takové vozidlo nesmí být užito v provozu na pozemních komunikacích. Z uvedeného také vyplývá, že žalobce porušil povinnost uloženou mu zákonem v § 5 odst. 1 písm. a) silničního zákona, podle něhož je jako řidič povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, čemuž však žalobce nedostál.
26. Za účelem splnění své zákonné povinnosti by se měl řidič před jízdou přesvědčit o technickém stavu svého vozidla, ovšem nemusí podrobně prohlížet všechny součásti vozidla, postačuje, aby se zaměřil zejména na ty části, které zajišťují bezpečný provoz vozidla. Tedy např. stav řízení, brzd, světel i čelního skla. Zavinění řidiče v souvislosti s přestupkem spočívajícím v užití vozidla, které nesplňovalo stanovené technické podmínky, lze zpravidla dovodit minimálně ve formě zavinění z nedbalosti, tedy řidič nevěděl, ač vědět měl a mohl (§ 3 a § 4 přestupkového zákona). Povinností řidiče coby účastníka provozu na pozemních komunikacích je v souladu s § 4 písm. b) silničního zákona povinnost řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravených mj. tímto zákonem. Ukládá-li ust. § 5 odst. 1 písm. a) silničního zákona řidiči povinnost užít

jen takové vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, pak z toho vyplývá povinnost řidiče, aby znal technický stav vozidla. Navíc v posuzovaném případě se jednalo o závadu na čelním skle (přímo před zrakem řidiče) jednoduše rozpoznatelnou pouhým okem. K rozpoznání závady nebylo třeba dlouhého zkoumání ani odborných znalostí.

27. Z pořízené fotodokumentace čelního skla vozidla (např. z obrázků č. 4) je naprosto zjevné, že prasklina se nachází ve stírané ploše a dokonce nejde o prasklinu jedinou, nýbrž dokonce o praskliny čtyři (v paprskovitém uspořádání), přičemž u všech paprsků je překročena délka 20 mm (u některých dokonce významně překročena). Nelze tedy žalobci přisvědčit ani v tom, že prasklina se nenachází ve výhledu řidiče, neboť zákon vymezuje prasklou či poškozenou plochu čelního skla jako „stíranou plochu“, což bylo v uvedené věci naplněno. Dále není podstatné ani to, zda prasklina přesahuje 20 mm jen mírně nebo mnohem víc, neboť právní předpis stanoví za ohrožující bezpečnost provozu již prasklinu o délce či průměru větším než 20 mm, a to bez výjimky. Uvedené bylo rovněž naplněno, a to dokonce několika prasklinami. V takovém rozsahu poškozená část čelního skla motorového vozidla činí toto vozidlo technicky nezpůsobilým, neboť bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, a to nejen samotného řidiče, ale také ostatní účastníky tohoto provozu. Zvláště v zimním období, za snížené viditelnosti (žalobce se přestupku dopustil dne 22. 12. 2015 v 14:30 hod.) představuje tato závada z hlediska své závažnosti bezprostřední hrozbu i pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Takto poškozené čelné sklo vozidla při jízdě nemůže dostatečně eliminovat vznik možné újmy na zdraví či majetku. V případě vyjetí vozidla na nerovnost pozemní komunikace by případně mohlo dojít k úplné destrukci čelního skla, a tedy i k výraznému snížení viditelnosti či rozhledovosti řidiče před vozidlo, v důsledku čehož by řidič mohl přehlédnout ostatní účastníky silničního provozu nebo by mohl ztratit orientaci na pozemní komunikaci, pročež by mohl způsobit dopravní nehodu, při níž by došlo ke škodám na majetku, životech či zdraví osob. Z ústního jednání také vyplynulo, že žalobce po zjištění závady nevyužil možnosti tzv. „nouzového dojetí“, tedy aby přiměřenou rychlostí dojel do nejbližšího servisu za účelem výměny čelního skla, nýbrž nejprve jel z města do za účelem vyřízení svých záležitostí, a teprve následně do autoservisu v obci
28. Žalobce svým jednáním naplnil skutkovou podstatu přestupku uvedeného v § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona, podle něhož se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Uvedené ustanovení v této souvislosti odkazuje na § 37 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Na základě shora provedeného výkladu musel krajský soud přisvědčit správnosti závěrů, které učinily v této věci správní orgány. Naopak nemohl žalobci přisvědčit v tom, že výklad žalovaného o bezprostředním ohrožení účastníků silničního provozu byl přísný a přehnaně formalistický.
29. Napadené rozhodnutí žalovaného vychází ze spolehlivě zjištěného stavu věci, byly shromážděny dostatečné podklady, zjištěný skutkový stav byl správně právně posouzen a v napadeném rozhodnutí odůvodněn. Ve správním řízení nedošlo k porušení práv žalobce.

Pokud žalobce v žalobě namítal, že se žalovaný nevypořádal se všemi jeho odvolacími argumenty, pak k tomu krajský soud uvádí, že není zcela zřejmé, o jaké argumenty se mělo jednat. Žalobce tuto svoji námitku nijak neupřesnil, protože e jí soud nemohl blíže zabývat. Naopak z napadeného rozhodnutí soud zjistil, že se žalovaný věci řádně zabýval, nedůvodnost argumentace žalobce zdůvodnil a přezkoumatelným způsobem přdestřel své skutkové i právní závěry v posuzované věci. Těmto závěrům pak správní soud přisvědčil.

30. Za přestupek byla žalobci uložena pokuta ve výši 5.000 Kč podle § 125c odst. 4 písm. d) silničního zákona (mohla být uložena pokuta v rozpětí od 5.000 Kč do 10.000 Kč) a dále zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců podle § 125c odst. 5 silničního zákona (zákaz činnosti mohl být uložen od 6 měsíců do 1 roku). Vzhledem k tomu, že žalobce výši sankce v žalobě nerozporoval, soud se těmito okolnostmi při svém rozhodování nemusel blíže zabývat.

VI. Závěr a náklady řízení

31. Soud tedy shledal námitky žalobce neopodstatněnými. Jelikož v řízení nevyšly najevo ani žádné vady, k nimž musí soud přihlížet z úřední povinnosti, zamítl žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s.
32. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s., podle něhož nestanovili 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. Žalobce ve věci úspěch neměl (žaloba byla jako nedůvodná zamítnuta), a nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníku řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 31. května 2019

JUDr. Kateřina Mrázová, Ph.D., v. r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení:

B. Z.