



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Mgr. Jitky Zavřelové a soudců Mgr. Jana Čížka a JUDr. Věry Šimůnkové ve věci

žalobce: **Ing. L. V.**
bytem X
zastoupený advokátem Mgr. Richardem Novákem
sídlem Vodičkova 730/9, Praha

proti

žalovanému: **Ministerstvo dopravy**
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 3. 2016, č. j. 89/2015-150-STK3/6,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 3. 2016, č. j. 89/2015-150-STK3/6, **se zrušuje a věc se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci na náhradu nákladů řízení částku **15 342 Kč**, k rukám zástupce žalobce Mgr. Richarda Nováka, advokáta se sídlem Vodičkova 730/9, Praha, do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

1. Žalobou podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), podanou dne 9. 5. 2016 se žalobce domáhá zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 3. 2016, č. j. 89/2015-150-STK3/6 (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje (dále jen „krajský úřad“) ze dne 9. 6.

2015, č. j. 081847/2015/KUSK/DOP-Urb (dále jen „prvoinstanční rozhodnutí“). Tímto rozhodnutím byla podle § 54 odst. 3 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel“), zamítnuta žádost žalobce o udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly pro silniční motorová a přípojná vozidla kategorií L, M1, N1, O1 a O2 s předpokládaným umístěním provozovny na pozemcích p. č. xx v k. ú. K.

2. Žalovaný své rozhodnutí odůvodnil tím, že žalobce v odvolání v podstatě polemizuje s výpočty kapacit okresu Kladno, které byly podkladem prvoinstančního rozhodnutí, a které jsou podle něj v rozporu s § 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu vozidel a předkládá výpočty své. K této námitce žalovaný následně uvedl, že se plně ztotožňuje s výpočtem potřebné roční kapacity počtu technických prohlídek, jenž je v souladu s přílohou č. 19 vyhlášky č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška o technických prohlídkách“). Podle tohoto výpočtu by byla kapacita v okrese Kladno překročena, čímž by byl porušen § 16a odst. 1 vyhlášky o technických prohlídkách a § 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu vozidel. Zákonné podmínky pro udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly tak nebyly naplněny. Konečně žalovaný uvedl, že hodnocení rozhodujících skutečností krajským úřadem nebylo v rozporu se spisovým materiálem a odlišný náhled žalobce není sám o sobě důvodem pro zrušení prvoinstančního rozhodnutí.
3. Žalobce v žalobě namítl, že krajský úřad založil své rozhodnutí na tom, že při výpočtu kapacitních potřeb a kapacit stanic technické kontroly v okrese Kladno započítal i oprávnění k budoucímu provozování stanice technické kontroly STK x (dále jen „STK x“), k jejímuž provozování dosud nebylo vydáno osvědčení, a to s odůvodněním, že jde o stanici technické kontroly, s jejíž teoretickou i provozní kapacitou je nutno kalkulovat. Ustanovení § 16a odst. 2 vyhlášky o technických prohlídkách, ve znění účinném od 1. 1. 2015, však v písmenech a) a c) obsahuje pouze výraz „provozované stanice technické kontroly“ a v písmenu b) „všechny stanice technické kontroly“. Z ustanovení § 54 zákona o podmínkách provozu vozidel lze přitom dovodit, že stanicí technické kontroly je pracoviště specializované na provádění technických prohlídek silničních vozidel, jehož provozovateli bylo uděleno oprávnění a současně i osvědčení k provádění technických kontrol. Stanicí technické kontroly tak není pouhé oprávnění k jejímu provozování a STK x jí proto nebyla. V době rozhodování o žádosti žalobce ani fyzicky neexistovala. Nebylo proto možné její kapacitu započítávat. Žalobce dále poukázal na to, že podle § 16a odst. 2 písm. a) vyhlášky o technických prohlídkách, ve znění účinném do 31. 12. 2014, se do výpočtu kapacit stanic technické kontroly zahrnovaly i stanice, pro něž bylo pouze uděleno oprávnění k provozování. Tato výslovná úprava však byla s účinností od 1. 1. 2015 z vyhlášky vypuštěna. Smyslem změny znění vyhlášky tak bylo vyloučit při posuzování kapacit stanic technické kontroly pouhá oprávnění k jejich budoucímu provozování. Dále žalobce v této souvislosti namítl, že krajský úřad při výpočtu provozních kapacit ve vztahu k STK x v rozporu s přílohou č. 19 vyhlášky o technických prohlídkách použil koeficient efektivního denního pracovního času (h) namísto koeficientu skutečného efektivního denního pracovního času (h_s), což je

důsledkem toho, že STK x není stanicí technické kontroly a koeficient h_s pro ni proto nelze vůbec určit.

4. Dále žalobce namítl, že vznášel totožnou námitku v řízení před žalovaným. Ten se s ní žádným způsobem nevypořádal, neboť pouze konstatoval, že odlišný náhled žalobce na hodnocení rozhodujících skutečností není sám o sobě důvodem pro zrušení prvoinstančního rozhodnutí. Žalovaný se omezil pouze na přepis některých ustanovení právních předpisů, aniž by svůj názor jakkoliv odůvodnil a věcně se námitkami žalobce zabýval.
5. Dále žalobce namítl, že žalovaný při rozhodování o odvolání žalobce aplikoval § 16a odst. 1 vyhlášky o technických prohlídkách ve znění účinném do 31. 12. 2014, ačkoliv jeho žádost byla podána až dne 14. 4. 2015.
6. Žalobce konečně namítl, že před vydáním napadeného rozhodnutí žalovaného žádal, aby zohlednil změnu přílohy č. 19 vyhlášky o technických prohlídkách účinnou od 1. 1. 2016, která se týkala výpočtu teoretických a provozních kapacit kontrolních linek stanic technické kontroly pro osobní automobily. V důsledku této změny by totiž žalobce měl nárok na udělení oprávnění i v případě, že by byla do výpočtu zahrnuta kapacita oprávnění vydanému k STK x. Žalovaný tento návrh žalobce ignoroval.
7. Žalovaný ve svém vyjádření uvedl, že STK x měla v době řízení o žádosti žalobce vydané a platné oprávnění a s ohledem na principy regulace činností STK je nutné ji započítat. V opačném případě by byl popřen smysl zákona o podmínkách provozu vozidel, jímž je vytvoření efektivního systému regulace. Bylo by možné *ad absurdum* vydat neomezený počet dalších oprávnění do doby, než by některý držitel oprávnění k provozování získal osvědčení a fakticky zahájil provoz stanice technické kontroly. Dále uvedl, že jeho postup byl v souladu s právní úpravou účinnou od 1. 1. 2015.
8. Žalobce v replice uvedl, že argumentace žalovaného v jeho vyjádření je v rozporu s výslovným zněním zákona. Dále uvedl, že ze znění § 16a odst. 1 a 2 vyhlášky o technických prohlídkách jasně vyplývá záměr žalovaného jakožto jejího vydavatele změnit principy, na kterých byla regulace počtu stanic technické kontroly postavena. Nynější tvrzení žalovaného jsou proto účelová. Dále žalobce doplnil, že taková úprava byla zřejmě zákonodárcem následně shledána nevhodnou, o čemž svědčí návrh novely zákona o podmínkách provozu vozidel, kterým se vymezení způsobu a rozsahu pokrytí správního obvodu stanicemi technické kontroly přesunuje z vyhlášky o technických prohlídkách přímo do tohoto zákona a současně mají být opět výslovně zohledňovány kapacity vydaných oprávnění. Smyslem předchozí novelizace zákona a vyhlášky (účinné od 1. 1. 2015) však bylo mj. donutit držitele dosud nerealizovaných oprávnění buď stanice technické kontroly zřídit, anebo nechat oprávnění propadnout. I z toho tak lze vysledovat záměr žalovaného odhlédnout od desítky let vydaných, ale dosud nerealizovaných oprávnění, která blokovala vydávání nových oprávnění a uměle vytvářela kapacitní naplněnost v určitých správních obvodech, ve kterých ve skutečnosti stanice technické kontroly chyběly.

9. Z obsahu správního spisu soud zjistil, že dne 15. 4. 2015 podal žalobce ke krajskému úřadu žádost o udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly pro silniční motorová a přípojná vozidla kategorií L, M1, N1, O1 a O2 s předpokládanou provozovnou na pozemcích p. č. x v k. ú. K. Usnesením ze dne 4. 5. 2015 krajský úřad určil žalobci lhůtu k seznámení se a vyjádření k podkladům rozhodnutí do 13. 5. 2015. Současně žalobci zaslal dokument ze dne 4. 5. 2015, jehož obsahem bylo posouzení kapacitních potřeb a kapacit stanic technické kontroly v okrese Kladno podle § 16a odst. 2 písm. a) vyhlášky o technických prohlídkách, včetně příslušných výpočtů. Vyplývalo z něj, že krajský úřad do výpočtu kapacit stanic technické kontroly zahrnul celkem tři stanice: STK x, STK x a STK x, z čehož první dvě již měly vydáno osvědčení a třetí teprve uděleno oprávnění k provozování. Krajský úřad následně dospěl k závěru, že součty teoretické, resp. provozní kapacity těchto stanic a teoretické, resp. provozní kapacity žalobcem plánované stanice překračují kapacitní potřebu okresu Kladno o 53,7 % (teoretická kapacita), resp. o 44,8 % (provozní kapacita).
10. Ve vyjádření k podkladům ze dne 22. 5. 2015 žalobce nejprve obdobně jako v žalobě namítal, že kapacitu STK x nelze podle § 16a odst. 1 a 2 vyhlášky o technických prohlídkách ve znění od 1. 1. 2015 započítat. Dále namítal, že provozní kapacita ostatních dvou stanic vycházela z nesprávných údajů o jejich provozní době a ve skutečnosti je nižší. Konečně namítal, že § 16a odst. 2 písm. c) vyhlášky o technických prohlídkách se uplatní jen v případě, že nastalo překročení limitů podle § 16a odst. 2 písm. a) nebo b) této vyhlášky. V návaznosti na to krajský úřad vyhotovil nový dokument ze dne 9. 6. 2015 o posouzení kapacitních potřeb a kapacit stanic technické kontroly v okrese Kladno, v rámci něž opět započítal i kapacity STK x, nicméně upravil teoretické a provozní kapacity této i ostatních stanic. Výsledkem byl závěr, že součet teoretických kapacit nyní převyšoval kapacitní potřeby okresu Kladno o 26,29 % a součet provozních kapacit je převyšoval o 36,17 %. Krajský úřad dále došel k závěru, že budou překročena kritéria plynoucí § 16a odst. 2 písm. b) vyhlášky o technických prohlídkách.
11. Krajský úřad poté vydal prvoinstanční rozhodnutí, jímž žádost žalobce zamítl. V odůvodnění odcitoval své poslední posouzení a na základě něj uzavřel, že pro udělení oprávnění nebyla splněna podmínka podle § 16a odst. 1 vyhlášky o technických prohlídkách. K námitkám žalobce uvedl, že postupoval v souladu s § 16a odst. 2 písm. a) vyhlášky o technických prohlídkách, v němž je jasně definováno, že při výpočtu teoretických a „skutečných“ (zřejmě myšleno provozních) kapacit je nutno počítat všechny stanice technické kontroly, zatímco při výpočtu skutečně využitých kapacit jde o součet kapacit toliko provozovaných stanic. Dále uvedl, že provozovatel STK x je držitelem oprávnění k provozování, a proto se jedná o stanici technické kontroly, s jejíž kapacitou je nutné počítat a poukázal na znění § 16a odst. 2 písm. b) vyhlášky o technických prohlídkách. Konečně mj. uvedl, že podle jeho zjištění momentálně probíhá výstavba STK x a držitel oprávnění tedy má zájem ji provozovat.

12. Proti prvoinstančnímu rozhodnutí žalobce podal odvolání ze dne 23. 6. 2015, v němž mj. vznesl obdobné námitky jako v žalobě, tedy argumentoval zejména historickým vývojem textu § 16a odst. 1 a 2 vyhlášky o technických prohlídkách, a tím že STK x není stanicí technické kontroly podle § 54 zákona o podmínkách provozu vozidel, nýbrž pouhým oprávněním. Fyzicky neexistuje a její kapacitu nelze podle § 16a odst. 1 a 2 vyhlášky o technických prohlídkách ve znění od 1. 1. 2015 započítat. V souvislosti s tím shodně namítal použití nesprávného koeficientu efektivního denního pracovního času při výpočtu provozní kapacity STK x. V doplnění odvolání ze dne 7. 1. 2016 žalobce dále namítl, že ke dni 1. 1. 2016 nabyla účinnosti novela zákona o podmínkách provozu vozidel a vyhlášky o technických prohlídkách, ke které žalovaný musí při svém rozhodování přihlédnout, k čemuž žalobce odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 7. 4. 2011, č. j. 1 As 24/2011 – 79 (všechna rozhodnutí NSS jsou dostupná na www.nssoud.cz). Touto novelou došlo mj. ke změně vyhláškou stanovené teoretické a provozní kapacity kontrolní linky stanice technické kontroly pro osobní automobily, což má za následek změnu podmínek pro posuzování žádosti žalobce. I kdyby bylo nyní oprávnění vydané pro STK x započteno, nedojde k překročení mezí podle § 16a odst. 1 písm. a) a b) vyhlášky o technických prohlídkách a žalobci vznikne nárok na udělení oprávnění.
13. Dne 8. 3. 2016 vydal žalovaný napadené rozhodnutí, jímž odvolání žalobce zamítl a prvoinstanční rozhodnutí potvrdil.
14. Krajský soud v Praze přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného, jakož i řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, v rozsahu napadených výroků a v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s. ř. s.), přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.). Soud dospěl k závěru, že žaloba je důvodná.
15. Soud se nejprve zabýval namítanou nepřezkoumatelností napadeného rozhodnutí, která podle žalobce spočívá v tom, že se žalovaný nevypořádal s jeho odvolacími námitkami ohledně nesprávného započtení STK x do kapacit stanic technických kontrol a (ne)zohlednění změny právní úpravy. Této námitce musí soud přisvědčit. Obecně lze uvést, že nepřezkoumatelnost rozhodnutí správního orgánu může spočívat v nedostatku důvodů, anebo v jeho nesrozumitelnosti [§ 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.]. Nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů napadeného rozhodnutí se primárně týká nedostatků odůvodnění rozhodnutí správního orgánu, jehož náležitosti vyplývají z § 68 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Podle odstavce 3 tohoto ustanovení je správní orgán v odůvodnění rozhodnutí povinen uvést *„důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí.“*
16. Žalobce v odvolání ze dne 23. 6. 2015 vznášel mj. zcela konkrétní námitku, již brojil proti výkladu § 16a odst. 1 a 2 vyhlášky o technických prohlídkách zaujatým krajským úřadem, a kterou podložil podrobnou argumentací spočívající zejména v porovnání

s dřívějším zněním tohoto ustanovení a v interpretaci doslovného znění tohoto ustanovení

v kontextu s § 54 zákona o podmínkách provozu vozidel, jenž definuje pojem stanice technické kontroly. Na základě této argumentace žalobce dovozoval, že kapacitu oprávnění pro STK x nelze započítat při stanovení rozsahu pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly podle § 16a odst. 1 a 2 vyhlášky o technických prohlídkách. V doplnění ze dne 7. 1. 2016 dále žalobce žalovaného upozorňoval, že je jeho povinností rozhodovat podle právního stavu v době vydání rozhodnutí a proto musí přihlédnout k novele vyhlášky o technických prohlídkách, kterou došlo ke změně stanovené teoretické a provozní kapacity kontrolní linky stanice technické kontroly pro osobní automobily. Tato změna byla podle názoru žalobce podstatná pro posouzení jeho žádosti, neboť by jí mělo být vyhověno, i pokud by byla započítána kapacita oprávnění pro STK x.

17. Na tyto námitky žalovaný v napadeném rozhodnutí reagoval toliko prostým konstatováním, že se ztotožňuje s výpočtem potřebné roční kapacity počtu technických prohlídek (zřejmě s tím, který krajský úřad uvedl ve svém rozhodnutí), který je v souladu s přílohou č. 19 k vyhlášce o technických prohlídkách, a podle něž by byla „kapacita“ v okrese Kladno (zřejmě kapacitní potřeba okresu Kladno) překročena, což je v rozporu s § 16a odst. 1 této vyhlášky. Odlišný náhled žalobce na hodnocení rozhodujících skutečností pak prý – aniž by bylo blíže uvedeno proč – není důvodem pro zrušení prvoinstančního rozhodnutí. K námitkám žalobce se tedy žalovaný věcně vůbec nevyjádřil, žádným způsobem nevyvrátil jeho argumentaci ohledně výkladu § 16a odst. 1 a 2 vyhlášky o technických prohlídkách, ani mu nevysvětlil, z jakého důvodu nejsou změny této vyhlášky účinné od 1. 1. 2016 rozhodné pro žalobcovu žádost, či je nelze aplikovat. Vypořádání odvolacích námitek je natolik neurčité, že by je, nebýt zmínky o okrese Kladno, bylo možné použít ke zdůvodnění v podstatě jakéhokoliv zamítnutí odvolání proti rozhodnutí o neudělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly. Pro úplnost soud podotýká, že nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí nelze zhojit vyvrácením odvolacích námitek ve vyjádření k žalobě (srov. např. bod 8 rozsudku NSS ze dne 31. 10. 2014, č. j. 6 As 161/2013 – 25). Nynější argumentace žalovaného v jeho vyjádření, kterou polemizuje se žalobcovým názorem na interpretaci § 16a odst. 1 a 2 vyhlášky o technických prohlídkách, je tedy z hlediska posouzení přezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí irelevantní. Soud proto shledal žalobní bod týkající se nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí důvodný.
18. Zbývajícimi žalobními body se soud nemohl zabývat, neboť mu v tom brání nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí. Úkolem soudu není nahrazovat činnost žalovaného a posuzovat důvodnost odvolacích námitek, které nebyly v rozporu s povinnostmi žalovaného řádně vypořádány. Opačným postupem by soud vybočil z mezí své přezkumné činnosti a jednal by v rozporu s principem subsidiarity soudního přezkumu rozhodnutí správních orgánů, kterým je soudní řízení správní ovládáno. Soud toliko podotýká, že žalovaný skutečně ve svém rozhodnutí citoval ustanovení § 16a odst. 1 vyhlášky o technických prohlídkách, ve znění účinném do 31. 12. 2014, ačkoliv žalobcovu žádost byla podána až dne 15. 4. 2015. Toto znění se tak na řízení o žádosti nemohlo vztahovat. Z odůvodnění napadeného rozhodnutí nicméně není

pro jeho nedostatky patrné, zda je žalovaný uvedené ustanovení v tomto znění skutečně aplikoval.

19. S ohledem na shora uvedené závěry soud napadené rozhodnutí zrušil (§ 78 odst. 1 s. ř. s.)

a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení (§ 78 odst. 4 s. ř. s.). Soud nevyhověl návrhu žalobce na zrušení prvoinstančního rozhodnutí, neboť důvodem zrušení napadeného rozhodnutí byly vady řízení pouze před žalovaným, tj. jeho nepřezkoumatelnost způsobená nevypořádáním se s odvolacími námitkami žalobce.

20. V dalším řízení bude na žalovaném, aby se vyčerpávajícím způsobem vypořádal se všemi odvolacími námitkami žalobce (tedy nejen s tou, jejíž nevypořádání žalobce v žalobě namítal) včetně těch, které žalobce vznášel v rámci doplnění odvolání. Zjistí-li přitom, že prvoinstanční rozhodnutí je v rozporu s právními předpisy nebo je věcně nesprávné, bude postupovat v souladu s § 90 odst. 1 správního řádu. V dalším řízení bude žalovaný rozhodovat podle právního a skutkového stavu v době vydání nového rozhodnutí (srov. např. bod 36 rozsudku NSS ze dne 17. 12. 2008, č. j. 1 As 68/2008 – 126, publ. pod č. 1786/2009 Sb. NSS, a body 10 až 12 rozsudku NSS ze dne 27. 8. 2015, č. j. 2 Ads 171/2015 – 61). Jak již bylo výše uvedeno, na řízení o žalobcově žádosti nelze

použít

zákon

o podmínkách provozu vozidel a vyhlášku o technických prohlídkách ve znění účinném do 31. 12. 2014, neboť žalobcova žádost byla podána až po tomto datu dne 15. 4. 2015. Soud však upozorňuje, že podle přechodného ustanovení čl. II zákona č. 63/2017 Sb., jímž byl s účinností od 1. 6. 2017 novelizován § 54 a násl. zákona o podmínkách provozu vozidel, „[ř]ízení o udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí podle zákona č. 56/2001 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.“ V dalším řízení je tedy třeba postupovat podle zákona o podmínkách provozu vozidel ve znění účinném do 31. 5. 2017. Pokud jde o určení relevantního znění vyhlášky

o technických prohlídkách, kterou bude třeba v daném případě aplikovat, je situace o to složitější, že ustanovení obsažená v § 16a vyhlášky o technických prohlídkách upravující způsob a rozsah pokrytí správního obvodu činností stanic technické kontroly, byla s účinností od 31. 7. 2017 zrušena, aniž by novelizující vyhláška č. 228/2017 Sb. stanovila jakákoliv přechodná ustanovení. Obsahově odpovídající ustanovení upravující tuto problematiku totiž byla začleněna přímo do § 54 zákona o podmínkách provozu vozidel ve znění účinném od 1. 6. 2017. Toto znění zákona o podmínkách provozu vozidel však s ohledem na shora citované přechodné ustanovení nelze v daném případě aplikovat. Vznikla zde tedy situace, kdy neexistuje právní úprava, která by na věc dopadala. Podle názoru zdejšího soudu se jedná o normotvůrcem nezamýšlenou mezeru v psaném právu, resp. prováděcí vyhlášce. Touto problematikou se přehledně zabýval NSS již v rozsudku ze dne 31. 8. 2009, č. j. 8 As 7/2008-116, publ. pod č. 1953/2009 Sb. NSS, v němž uvedl: „Nejvyšší správní soud se tedy zabýval situací, kterou psané právo nebere na zřetel. Dále je proto třeba posoudit, zda se jedná o mezeru v zákoně (srov. Melzer, F. Metodologie nalézání práva, Brno: služba Knihovnička, 2008, s. 174 a násl., který hovoří o teleologické mezeře; resp. Kühn, Z. Aplikace práva ve složitých případech, k úloze právních principů v judikatuře, Praha:

Karolinum, 2002, s. 205 a násl., který hovoří o axiologické mezeře), nebo o úmysl zákonodárce. Existence mezery v zákoně je podmíněna nezamýšlenou neúplností právního řádu. Ta nastává tehdy, když zákonodárce nevzal v potaz hodnoty, principy, či argumenty, které jsou imanentní právnímu řádu jako celku. Nelze jí rozumět rozpor s principem účelnosti nebo právně politickými představami interpreta, ale s teleologickým pozadím celého právního řádu. Prvně zmíněný rozpor je řešitelný pouze změnou právní úpravy, zatímco teleologická mezera v zákoně obecně připouští její vyplnění, podle charakteru mezery buď analogií, nebo teleologickou redukcí.“ Je nutné rozlišovat mezi tzv. mezerou pravou a nepravou. O mezeru pravou se jedná v situaci, „kdy aplikace jedné právní normy logicky předpokládá jinou právní normu, která však chybí a bez jejíhož doplnění je dané ustanovení neaplikovatelné“ (srov. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 12. 3. 2013, č. j. 1 As 21/2010-65, publ. pod č. 2838/2013 Sb. NSS). Obsahem mezery nepravé je pak „neúplnost psaného práva ve srovnání s explicitní úpravou obdobných případů, tj. neúplnost z pohledu principu rovnosti anebo z pohledu obecných právních principů“ (srov. nálezn Ústavního soudu ze dne 12. 3. 2008, sp. zn. Pl. ÚS 83/06, č. 116/2008 Sb.). V daném případě se bezpochyby jedná o pravou mezeru, neboť ustanovení § 54 odst. 6 zákona o podmínkách provozu vozidel ve znění účinném do 31. 5. 2017 předpokládá existenci navazujícího ustanovení vyhlášky o technických prohlídkách, které stanoví bližší podmínky pro udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly. Tuto mezeru je proto třeba vyplnit právní úpravou, která je posuzované situaci nejbližší a nejlépe odpovídá záměru normotvůrce. Takovou právní úpravu představuje právě § 16a a další související ustanovení vyhlášky o technických prohlídkách ve znění účinném do 30. 7. 2017. Jediným rozumným a právem povoleným způsobem vyplnění existující mezery v právu je tedy analogická aplikace právě těchto ustanovení. Lze tedy shrnout, že v dalším řízení bude třeba aplikovat zákon o podmínkách provozu vozidel ve znění účinném do 31. 5. 2017 a vyhlášku o prohlídkách ve znění účinném do 30. 7. 2017.

21. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud v souladu s ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s. tak, že uložil žalovanému povinnost zaplatit náhradu důvodně vynaložených nákladů řízení žalobce, který byl ve věci plně úspěšný. Náhradu nákladů řízení tvoří odměna advokáta ve výši 9 300 Kč za tři úkony právní služby (převzetí a příprava zastoupení, sepis žaloby, sepis repliky) po 3 100 Kč podle § 7 bod 5., § 9 odst. 4 písm. a) a d) a § 11 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátní tarif, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „advokátní tarif“), náhrada hotových výdajů ve výši 900 Kč za tři úkony právní služby podle § 13 odst. 3 advokátního tarifu a zaplacený soudní poplatek za podání žaloby ve výši 3 000 Kč. Zástupce žalobce je plátcem daně z přidané hodnoty, k nákladům řízení tak patří i náhrada za daň z přidané hodnoty v sazbě 21 % ve výši 2 142 Kč. Celkem tak činí náhrada nákladů řízení žalobce 15 342 Kč.

Poučení :

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den

lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 26. dubna 2018

Mgr. Jitka Zavřelová v. r.
předsedkyně senátu