



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Davida Rause, Ph.D. a soudců Mgr. Petra Šebka a Mgr. Kateřiny Kopečkové, Ph.D. v právní věci žalobce: **CALAENO s.r.o.**, se sídlem Křižíkova 3064/681, Brno, zastoupený JUDr. Zdeňkem Daňhelem, advokátem se sídlem Mlýnská 388/68, Brno, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného dne 6.6.2016, č.j. 58/2016-150-STK3/3,

t a k t o :

I. Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 6.6.2016, č.j. 58/2016-150-STK3/3, **se zrušuje a věc se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.

II. Žalovaný **je povinen** nahradit žalobci náklady řízení ve výši 3 000 Kč k rukám JUDr. Zdeňka Daňhela, advokáta se sídlem se sídlem Mlýnská 388/68, Brno, do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku.

III. Žalovaný **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Žalobce se žalobou domáhá zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 6.6.2016, č.j. 58/2016-150-STK3/3, jímž bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 9.2.2015, č.j. JMK 142224/2014.

I. Podstata věci

Krajský úřad Jihomoravského kraje zamítl žádost žalobce o udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly, neboť záměr žalobce nebyl v souladu se stanoveným způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu Brno-město činnostmi stanic technické kontroly pro osobní automobily. Proti prvostupňovému rozhodnutí podal žalobce odvolání, které žalovaný zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

II. Shrnutí argumentace žalobce

Žalobce namítá, že se žalovaný nevypořádal s odvolacími námitkami žalobce. Dále žalobce namítá, že závěry žalovaného nemají oporu v obsahu spisu. Žalovaný podle žalobce pochybil také tím, že nedisponoval informacemi, které byl povinen ze zákona shromažďovat prvostupňový správní orgán. Proto žalovaný podle žalobce neměl potřebné údaje pro posouzení žádosti žalobce – informace o počtu stanic technické kontroly s oprávněním a informace o počtu stanic technické kontroly, které dosud nezískaly osvědčení. Dále žalobce namítá, že žalovaný nemá informace o skutečné kapacitě stanic technické kontroly a o skutečném efektivním denním pracovním času, počtu produktivních dnů v roce a počtu kontrolních techniků na kontrolní lince ve vztahu k jednotlivým provozovatelům stanic technické kontroly.

Žalobce tedy z uvedených důvodů navrhuje, aby zdejší soud rozhodnutí žalovaného a jemu předcházející prvostupňové rozhodnutí zrušil. Na tomto procesním postoji žalobce setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem, a to i při jednání, které ve věci proběhlo.

III. Shrnutí procesního stanoviska žalovaného

Žalovaný setrval na svých závěrech obsažených v napadeném rozhodnutí. Žalovaný s uplatněnými žalobními námitkami nesouhlasí, podle žalovaného nejsou námitky žalobce ani dostatečně určité. Žalovaný navrhuje, aby soud žalobu zamítl. I žalovaný na svém procesním postoji setrval během celého řízení před zdejším soudem, a to i při jednání, které ve věci proběhlo.

IV. Posouzení věci

Žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s.ř.s.“), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s.ř.s.), žaloba je přípustná (§ 65, § 68 a § 70 s.ř.s.).

Napadené rozhodnutí bylo přezkoumáno v mezích uplatněných žalobních bodů dle § 75 odst. 2 s.ř.s., podle skutkového a právního stavu ke dni rozhodování žalovaného postupem podle § 75 odst. 1 s.ř.s.

Na základě uplatněných žalobních bodů je třeba posoudit, zda měl prvostupňový správní orgán a poté žalovaný pro rozhodnutí o žádosti žalobce o udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly dostatek podkladů a zda žádost žalobce byla nakonec zamítnuta ze zákonných důvodů.

Podle § 54 odst. 2 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. (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích“), může stanici technické kontroly provozovat právnická nebo fyzická osoba, která má k jejímu provozování oprávnění udělené a osvědčení vydané krajským úřadem. Příslušným k rozhodování o udělení oprávnění je krajský úřad, v jehož správním obvodu bude provozovatel stanice technické kontroly vykonávat svoji činnost.

Podle § 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích může krajský úřad udělit žadateli oprávnění jen tehdy, je-li záměr provozovat stanici technické kontroly v souladu se stanoveným způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly.

Z prvostupňového rozhodnutí zdejšímu soudu vyplývá, že žádosti žalobce nebylo vyhověno právě z důvodu rozporu jeho záměru provozovat stanici technické kontroly se způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly (§ 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích).

Ustanovení § 16a odst. 1 vyhlášky č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel (dále jen „prováděcí vyhláška“), coby prováděcího právního předpisu k zákonu o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (§ 54 odst. 6 a § 91 odst. 2), stanoví, že způsob a rozsah pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly se určí na základě posouzení kapacitních potřeb správního obvodu a kapacit stanic technické kontroly. Podle § 16a odst. 2 písm. a) prováděcí vyhlášky (ve znění účinném ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí) je rozsah pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly překročen, je-li součet teoretických, provozních nebo skutečně využitých kapacit provozovaných stanic technické kontroly příslušného druhu vozidel a teoretické kapacity nově uvažované stanice technické kontroly větší o více než 20 % kapacitních potřeb okresu. Rozsah pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly je dle § 16 odst. 2 písm. b) prováděcí vyhlášky překročen tehdy, tvoří-li rozdíl mezi kapacitní potřebou technických prohlídek příslušného druhu vozidel v okresu a součtem teoretických nebo provozních kapacit všech stanic technické kontroly v okresu méně než 60 % teoretické kapacity nově uvažované kontrolní linky stanice technické kontroly určené podle § 16 odst. 3 prováděcí vyhlášky.

Samotný princip rozhodování o žádosti na základě posuzování souladu či rozporu záměru provozovat stanici technické kontroly se způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly podle pravidel stanovených zákonem toliko ve velmi obecné rovině není žalobou zpochybňován. Touto otázkou se tedy zdejší soud nezabýval.

Z prvostupňového rozhodnutí plyne, že podrobný výpočet dle § 16a odst. 2 písm. a) a b) prováděcí vyhlášky je žurnalizován výlučně ve správním spisu. Podle přesvědčení zdejšího soudu je nezbytné, aby nosné úvahy pro posouzení věci obsahovalo odůvodnění správního rozhodnutí, zásadně proto není možné na část stěžejních úvah správního orgánu odkazovat do správního spisu, výjimkou je mimo jiné případ, kdy je podkladem správní úvahy matematický výpočet či tabulka, který by – za předpokladu jeho uvedení přímo ve správním rozhodnutí – vedl k nepřehlednosti či dokonce nesrozumitelnosti správního rozhodnutí. V nyní posuzované věci obsahuje odůvodnění prvostupňového rozhodnutí číselné hodnoty, ke kterým prvostupňový správní orgán dospěl výpočtem žurnalizovaným ve správním spisu. Z prvostupňového správního rozhodnutí je také patrné, jak byly tyto číselné hodnoty aplikovány dle § 16a odst. 2 písm. a) a b) prováděcí vyhlášky. Správním spisem prochází čtyřstránkový podklad „Podklady k výpočtu pokrytí činnostmi STK – správním obvodu Brno“ dle statistik z let 2014 a 2015 (dále jen „podklady k výpočtu pokrytí“). Podle zdejšího soudu je v nyní posuzované věci akceptovatelné, aby podrobný způsob výpočtu číselných hodnot potřebných k vydání správního rozhodnutí byl žurnalizován jako podklad ve správním spisu a samotné správní rozhodnutí obsahovalo pouze výsledky výpočtů prvostupňového správního orgánu.

Prvostupňový správní orgán posoudil způsob a rozsah pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly podle právní úpravy účinné ke dni podání žádosti (17.12.2014) i podle právní úpravy účinné ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí (rozhodnutí bylo vypraveno dne 10.2.2015). V nyní posuzované věci je podle zdejšího soudu rozhodný právní stav ke dni vydání rozhodnutí. V rozhodné právní úpravě (zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích) byla s účinností od 1.1.2015 odstraněna věta druhá § 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, podle které na udělení oprávnění nevzniká právní nárok. Právní úprava účinná po 1.1.2015 byla pro žalobce podle zdejšího soudu jistě příznivější, neboť při splnění všech zákonných podmínek neměl (nemá) správní orgán možnost zamítnout žádost o udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly pouze na základě správního uvážení (zdejší soud by to však nakonec výkladem dovozoval i ve vztahu k právní úpravě účinné před 1.1.2015, pro rozhodování v nyní posuzované věci to nicméně není podstatné).

Pokud jde o otázku samotného způsobu a rozsahu pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly, jež byla pro zamítnutí žalobcovy žádosti podstatná, pak podle prvostupňového rozhodnutí byla kapacitní potřeba technických prohlídek ve správním obvodu Brno-město překročena o více než 99 % (§ 16 odst. 2

písm. a/ prováděcí vyhlášky) a rozdíl mezi kapacitní potřebou (100 081 technických prohlídek za rok) a součtem teoretických kapacit (190 000 technických prohlídek za rok) ve správním obvodu Brno-město byl menší než 60 % (§ 16 odst. 2 písm. b/ prováděcí vyhlášky). K porovnání provozních kapacit provozovaných technických stanic a teoretické kapacity nově uvažované stanice technické kontroly ve vztahu k součtu skutečně využitých kapacit provozovaných stanic technické kontroly v okrese (§ 16 odst. 2 písm. c/ prováděcí vyhlášky) prvostupňový správní orgán uvedl, že tento výpočet nebyl proveden z důvodu nadbytečnosti a neefektivnosti zjišťování provozních kapacit stanic technické kontroly.

Zdejšímu soudu tedy z prvostupňového rozhodnutí plyne, že prvostupňový správní orgán při posuzování žádosti žalobce podle právní úpravy účinné ke dni vydání rozhodnutí nezjišťoval provozní a skutečně využitě kapacity provozovaných stanic technické kontroly. Podle prvostupňového správního orgánu nebyly splněny podmínky pro vydání rozhodnutí o oprávnění k provozování stanice technické kontroly již ve vztahu ke kapacitní potřebě technických prohlídek příslušného druhu vozidel a teoretických kapacit stávajících stanic technické kontroly a teoretické kapacity nově uvažované stanice technické kontroly. Z prvostupňového rozhodnutí dále zdejšímu soudu plyne, že prvostupňový správní orgán nedoplnil podklady pro vydání prvostupňového rozhodnutí o všechny podklady, které požadoval žalobce v podání ze dne 20.1.2015, neboť získání těchto podkladů by bylo „...*nadbytečné, neefektivní a pro výpočet neobjektivní z hlediska možnosti ‚operativního‘ využívání volných kapacit současně provozovaných STK pro OA ve správním obvodu Brno-město...*“. Podle zdejšího soudu tedy prvostupňový správní orgán vcelku srozumitelně uvedl důvody, pro které návrhům žalobce na doplnění podkladů rozhodnutí nevyhověl. Správnost (zákonnost) tohoto postupu již souvisí s posouzením věci po stránce práva hmotného.

Žalobce v podání ze dne 19.1.2015 a ze dne 9.2.2015 požadoval doplnit podklad rozhodnutí mimo jiné o podklady o počtu vozidel v Jihomoravském kraji a okrese Brno-město dle jednotlivých kategorií, o podklady prokazující, jaký je stanovený způsob a rozsah pokrytí správního obvodu činností stanic technické kontroly, včetně příslušného rozhodnutí Krajského úřadu o stanovení způsobu a rozsahu pokrytí správního obvodu činností stanic technické kontroly. Žalobce dále navrhl, aby prvostupňový správní orgán rozšířil podklad rozhodnutí mimo jiné o podklady osvědčující, že příslušní provozovatelé stanic technické kontroly postupovali v souladu s § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Žalobce také požadoval, aby byl podklad rozhodnutí doplněn o jmenovitý výčet stanic technické kontroly pro osobní automobily, kterým k tomu bylo uděleno oprávnění nebo osvědčení, a to včetně termínu udělení oprávnění nebo osvědčení.

Prvostupňový správní orgán i žalovaný vycházeli při úvahách o teoretické kapacitě stanic technické kontroly z údajů o stanicích technické kontroly dle registru

stanic technické kontroly. Ze samotných podkladů k výpočtu pokrytí je patrné, že prvostupňový správní orgán do výpočtu teoretické kapacity STK v území Brno-město zahrnul nejen stanice technické kontroly, které byly ke dni vydání rozhodnutí provozovány (37.10, 37.15, 37.22, 37.54, 37.56, 37.57, 37.61, 37.69, 37.70), nýbrž také ty stanice technické kontroly, jejichž provozovatelé sice získali povolení k jejich provozování, ale k samotnému zahájení činnosti stanic technické kontroly dosud nedošlo.

Podle § 56 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích musí provozovatel stanice technické kontroly zahájit provoz stanice technické kontroly do 24 měsíců ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly. Není-li provoz stanice technické kontroly v této lhůtě zahájen, pozbývá udělené oprávnění platnosti dnem následujícím po dni, ve kterém lhůta uplynula. Krajský úřad může na žádost držitele oprávnění lhůtu přiměřeně prodloužit, pokud hrozí, že ji nebude možné dodržet z důvodů, které držitel oprávnění nezpůsobil, nemohl předpokládat ani jim nemohl zabránit.

Teoreticky tedy může nastat situace, kdy na posuzovaném území budou do výpočtu teoretických kapacit zahrnuty všechny stanice technické kontroly, jejichž provozovatelé disponují povolením k jejich provozování, přestože ve skutečnosti bude provozovaných stanic technické kontroly podstatně méně. Právě uvedený důsledek může na jedné straně relativizovat správnost výpočtu teoretické kapacity na základě údajů o všech stanicích technické kontroly, jejichž provozovatelé disponují platným povolením k jejich provozování, byť by stanici technické kontroly neprovozovali, na straně druhé je však zdejší soud názoru, že takový způsob výpočtu se jeví jako logickým proto, že vylučuje, aby povolení k provozování stanic technické kontroly bylo do doby, než všechny povolené stanice technické kontroly budou provozovány, vydáno tolik, že by výsledná kapacita všech nakonec provozovaných stanic technické kontroly výrazně přesahovala reálné potřeby, čímž by smysl rozhodování o žádostech na základě posuzování souladu či rozporu záměru provozovat stanici technické kontroly se způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly mohl zcela postrádat smyslu. Proto zdejší soud považuje postup prvostupňového orgánu i žalovaného, kteří vycházeli při úvahách o teoretické kapacitě stanic technické kontroly z údajů o stanicích technické kontroly, jejichž provozovatelé disponují platným povolením k jejich provozování, za zákonný.

Zároveň však je namístě zohlednit i ty stanice technické kontroly, které ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí nebyly provozovány, přestože od vydání oprávnění k jejich provozování bez zjevného důvodu uplynula již nepřiměřeně dlouhá doba a lhůta k zahájení provozu stanice technické kontroly byla prodlužována. K této otázce zdejší soud u jednání doplnil dokazování, jež bylo vedeno ve správním řízení, o seznam stanic technické kontroly s uděleným oprávněním ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí (9.2.2015), o seznam provozovaných stanic technické kontroly ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí (9.2.2015) a aktuální seznam

provozovaných stanic technické kontroly s údaji o datu oddělení oprávnění a datu udělení osvědčení. Z toho zdejšímu soudu vyplynulo, že ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí (9.2.2015) jedinou stanicí technické kontroly v území Brno-město, která disponovala oprávněním k provozování (ze dne 26.3.2014), ale nebyla provozována, byla stanice technické kontroly 37.72. Ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí lhůta dle § 56 odst. 2 zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích pro tuto stanicí technické kontroly neuplynula. Tato stanice technické kontroly zahájila provoz (bylo jí vydáno osvědčení) až dne 29.6.2016. Ke dni vyhotovení napadeného rozhodnutí (6.6.2016) již tedy stanicí technické kontroly 37.72 dvouletá lhůta dle § 56 odst. 2 zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích uplynula a prvostupňový správní orgán tuto lhůtu musel prodloužit.

Při výpočtu teoretické kapacity stanic technické kontroly žalovaný ani prvostupňový správní orgán nijak nezjišťovali, zda jsou provozovatelé stanic technické kontroly důvodně dlouhodobě nečinní, což by výpočet teoretické kapacity stanic technické kontroly na základě údajů o stanicích technické kontroly, jejichž provozovatelé disponují platným povolením k jejich provozování, mohlo zpochybňovat. Úvaha prvostupňového správního orgánu i žalovaného v tomto směru sice zcela chybí, této úvahy však byl schopen zdejší soud na základě doplněného dokazování v řízení před soudem. Je tedy namístě uzavřít, že nebyla zjištěna žádná mimořádná okolnost spočívající v dlouhodobé nečinnosti provozovatelů stanic technické kontroly mezi udělením oprávnění k provozování stanice technické kontroly a udělením osvědčení k provozování stanice technické kontroly, jež by mohla správnost způsobu výpočtu teoretické kapacity stanic technické kontroly na základě údajů o stanicích technické kontroly, jejichž provozovatelé disponují platným povolením k jejich provozování, k tíži žalobce (tedy k jeho újmě) zpochybňovat.

Nadto i kdyby do výpočtu teoretických kapacit stanic technické kontroly měly být započítány pouze ty stanice technické kontroly, které byly ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí provozovány, na správnosti závěrů prvostupňového orgánu a žalovaného by to ničeho nezměnilo. Z podkladů k výpočtu pokrytí je totiž zřejmé, že součet teoretických kapacit stanic technické kontroly, které byly ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí – dle podkladů založených ve správním spise - provozovány, byl roven počtu 140 000 technických prohlídek za rok – 37.10 12 500 TPr/rok, 37.15 12 500 TPr/rok, 37.22 12 500 TPr/rok, 37.54 TPr/rok 37 500, 37.56 12 500 TPr/rok, 37.57 20 000 TPr/rok, 37.61 12 500 TPr/rok, 37.69 10 000 TPr/rok, 37.70 10 000 TPr/rok. Teoretická kapacita stanice technické kontroly 37.72, která nebyla ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí provozována, byla rovna počtu 50 000 TPr/rok. Hodnota kapacitní potřeby okresu Brno-město zjištěná prvostupňovým správním orgánem (100 081) by v takovém případě zůstala neměnná, neboť tato hodnota nebyla závislá na počtu provozovaných stanic technické kontroly (příloha 19 odst. 1 prováděcí vyhlášky). Součet (150 000 TPr/rok) teoretických kapacit provozovaných stanic technické kontroly (140 000 TPr/rok) a teoretické kapacity nově

uvažované stanice technické kontroly (10 000 TPr/rok) by o 49,8 % přesahoval kapacitní potřeby okresu (100 081) ve smyslu § 16a odst. 2 písm. a) prováděcí vyhlášky. I po dosažení hodnoty teoretických kapacit provozovaných stanic technické kontroly by tedy byl překročen rozsah pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly, neboť součet teoretických kapacit provozovaných stanic technické kontroly včetně zamýšlené stanice technické kontroly může přesahovat kapacitní potřeby okresu nejvýše o 20 % kapacitní potřeby okresu. Obdobně i při zohlednění teoretických kapacit pouze provozovaných stanic technické kontroly tvořil rozdíl (-39 919) mezi kapacitní potřebou technických prohlídek příslušného druhu vozidel (100 081) a teoretickými kapacitami provozovaných stanic technické kontroly (140 000 TPr/rok) podle § 16a odst. 2 písm. b) prováděcí vyhlášky méně než 60 % (6 000) teoretické kapacity nově uvažované kontrolní linky stanice technické kontroly. Rozsah pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly by tak byl rovněž překročen.

Potud tedy zdejší soud považuje postup prvostupňového správního orgánu a žalovaného, po doplnění úvah na základě nezjištění existence dlouhodobé nečinnosti provozovatelů stanic technické kontroly mezi udělením oprávnění k provozování stanice technické kontroly a udělením osvědčení k provozování stanice technické kontroly, za zákonný.

Skutečnost, že způsob výpočtu překročení teoretických kapacit stanic technické kontroly byl zákonný (správný), však ještě k závěru, že napadené rozhodnutí ob stojí, nepostačuje. Z jednotlivých podání žalobce učiněných v průběhu správního řízení je totiž patrné, že žalobce konzistentně zpochybňoval výchozí údaje o kapacitách stávajících stanic technické kontroly, totéž činil i v žalobě; na jednání před zdejším soudem žalobce uvedl, že má indicie o tom, že nebylo postupováno podle § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Podle žalobce tedy prvostupňový správní orgán ani žalovaný nerozhodovali na základě dostatečně zjištěného skutkového stavu ohledně „výchozích“ údajů týkajících se provozovaných stanic technické kontroly, to žalobce namítal již v průběhu správního řízení před prvostupňovým správním orgánem i žalovaným, jak je patrné z odvolání ze dne 22.2.2015 v části 03.03., 03.04. a 03.05. či již z návrhu na doplnění podkladů pro vydání rozhodnutí ze dne 9.2.2015.

Zdejší soud se proto musel zabývat otázkou navazující na posouzení způsobu výpočtu teoretických kapacit stanic technické kontroly, a sice zda žalovaný a prvostupňový správní orgán vycházeli ze správných (a správním spisem řádně doložených) údajů o počtu provozovaných stanic technické kontroly.

Podle § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích provozovatel stanice technické kontroly a provozovatel stanice měření emisí, kteří provozují stanici technické kontroly nebo stanici měření emisí na základě platného oprávnění vydaného podle právního předpisu platného před účinností tohoto

zákona, jsou povinni nejpozději do jednoho roku ode dne účinnosti tohoto zákona sdělit příslušnému okresnímu úřadu údaje a doložit doklady vyžadované pro udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí. Nesplní-li provozovatel tuto povinnost, pozbude dosavadní oprávnění platnosti uplynutím posledního dne lhůty stanovené pro sdělení údajů a doložení dokladů. Nesplní-li provozovatel na základě sdělených údajů a předložených dokladů podmínky stanovené tímto zákonem pro udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí, zahájí okresní úřad neprodleně řízení o odnětí oprávnění k provozování stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí. Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích nabyt účinnosti dne 1.7.2001. Podle § 80 odst. 2 písm. n) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích vede registr stanic technické kontroly Ministerstvo dopravy, byť o udělení, změně a odnětí oprávnění k provozování stanice technické kontroly dle § 80 odst. 3 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích s účinností od 1.5.2004 rozhoduje krajský úřad; do 31.12.2002 to byl okresní úřad, do 30.4.2004 obec s rozšířenou působností.

Po uplynutí jednorroční lhůty ode dne nabytí účinnosti zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích tedy mohla ve vztahu k tehdy provozovaným stanicím technické kontroly nastat situace, kdy provozovatel stanice technické kontroly nesdělil příslušnému okresnímu úřadu údaje a nedoložil doklady vyžadované pro udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly (tedy nevyvinul ve vztahu k příslušnému správnímu orgánu alespoň minimální procesní aktivitu předpokládanou § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích). V takovém případě po uplynutí jednorroční lhůty provozovatel pozbyl oprávnění k provozování stanice technické kontroly.

Za situace, kdy je zákonem limitován počet stanic technické kontroly a z provedeného dokazování před zdejší soudem je patrné, že k „obměně“ stanic technické kontroly téměř nedochází, se zdejšímu soudu jeví požadavek žalobce na založení podkladů prokazujících splnění podmínek dle § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích jako legitimní. Nebylo-li by totiž prokázáno, že „výchozí“ údaje týkající se provozovaných stanic technické kontroly zahrnují pouze takové stanice technické kontroly, jejichž provozovatelé nepozbyli oprávnění k provozování stanice technické kontroly (§ 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích), nemohly by takové „výchozí“ údaje obstát.

Zdejší soud přitom právě skutečnost, že „výchozí“ údaje týkající se provozovaných stanic technické kontroly zahrnují pouze takové stanice technické kontroly, jejichž provozovatelé nepozbyli oprávnění k provozování stanice technické kontroly, za prokázanou (obsahem správního spisu doloženou) nepokládá. Jestliže prvostupňový správní orgán a žalovaný vycházeli při svém rozhodování pouze z formálně vedené evidence stanic technické kontroly bez toho, že by z jakéhokoli

podkladu rozhodnutí plynulo, že kdykoli v minulosti proběhla kontrola, zda oprávnění k provozování stanic technické kontroly provozovaných před nabytím účinnosti zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (z provedeního dokazování plyne, že se jedná o stanice technické kontroly 37.10, 37.15 a 37.16, jímž bylo oprávnění uděleno dne 21.6.1996, dne 19.2.1996 a dne 17.7.1996) nezanikla podle § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, přestože se žalobce konzistentně domáhal založení dokladů prokazujících právě splnění povinností dle § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, pak podle zdejšího soudu nelze mít za to, že napadené i jemu předcházející správní rozhodnutí vychází ze spolehlivě zjištěného skutkového stavu ohledně „výchozích“ údajů týkajících se kapacit (oprávněně) provozovaných stanic technické kontroly.

Tento nedostatek, jenž se reálně může týkat tří stanic technické kontroly (37.10, 37.15 a 37.16) z aktuálně dvanácti provozovaných (nepočítá-li zdejší soud jednu neveřejnou policejní 97.01), nelze pokládat za marginálii, jež by „výchozí“ údaje, a tím i konečný výsledek kapacit (oprávněně) provozovaných stanic technické kontroly, nemohla nikterak ovlivnit. Zdejší soud tu totiž nutně musí vycházet z toho, že podle čl. 26 Listiny základních práv a svobod má každý právo svobodně podnikat a provozovat jinou hospodářskou činnost; výkon určitých povolání nebo činností může být zákonem omezen. Zákonná regulace počtu stanic technické kontroly nepochybně představuje výrazné omezení práva podnikat. Pak je podle zdejšího soudu namístě, aby správní orgány řádně vedly evidenci provozovaných stanic technické kontroly, mimo jiné evidovaly doklady o splnění povinností dle přechodných ustanovení zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a měly tak najisto postaveno, že stávající stanice technické kontroly, jež naplňují kapacitu, vykonávají svoji činnost oprávněně, a omezení práva podnikat v oblasti provozování stanic technické kontroly opíraly o dostatečné a věrohodné údaje založené na kapacitě výlučně oprávněně provozovaných stanic technické kontroly.

Správním spisem neprochází žádný podklad, který by prokazoval splnění povinností provozovatelů stanic technické kontroly provozovaných (s udělením oprávnění) před nabytím účinnosti zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve smyslu jeho přechodných ustanovení (§ 89 odst. 2). Ani žalovaný v řízení před zdejším soudem nic v tomto směru nebyl schopen doložit. Pak podle zdejšího soudu nelze mít postaveno najisto, že počty stanic technické kontroly (a navazující údaje o jejich teoretických kapacitách), ze kterých vycházel žalovaný i prvostupňový správní orgán, odpovídají skutečnosti, neboť u tří stanic technické kontroly mohlo dojít k zániku oprávnění k jejich provozování dle § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zdejší soud tedy dává z právě uvedeného důvodu žalobci zapravdu, že žalovaný vycházel z údajů o počtu provozovaných stanic technické kontroly, které nemají oporu ve správním spisu. Žaloba je tedy důvodná a zdejší soud napadené rozhodnutí i přes

doplnění dokazování u jednání soudu podle § 78 odst. 1 s.ř.s. zrušil a podle § 78 odst. 4 s.ř.s. věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

V dalším řízení bude na žalovaném, aby podklad svého rozhodnutí doplnil o podklady prokazující splnění povinností dotčenými provozovateli stanic technické kontroly dle § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a aby tak při rozhodování o žalobcově žádosti vycházel z kapacitních údajů týkajících se oprávněně provozovaných stanic technické kontroly. Teprve pak bude možno učinit si úsudek o souladu či rozporu záměru žalobce provozovat stanici technické kontroly se způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu činnosti stanic technické kontroly (§ 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích). Osud prvostupňového rozhodnutí závisí na úvahách žalovaného.

V. Náklady řízení

Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o § 60 odst. 1 větu první s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, jež důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl.

Žalobce měl ve věci plný úspěch, a proto má podle § 60 odst. 1 s.ř.s. právo na náhradu nákladů řízení. Žalovaný ve věci úspěch neměl, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení a je povinen zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení. Žalobce požadoval náhradu za zaplacený soudní poplatek ve výši 3 000 Kč, a proto v této výši zdejší soud jeho návrhu vyhověl. K zaplacení stanovil žalovanému přiměřenou lhůtu.

P o u č e n í :

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) 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 nejblíže 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.

V Brně dne 11. ledna 2018

Za správnost vyhotovení:
R. L.

David Raus, v.r.
předseda senátu