



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Slavomíra Nováka a soudkyň JUDr. Marcely Rouskové a JUDr. Hany Pipkové v právní věci žalobce: **J. P.**, bytem P., zast. JUDr. Martinem Sochořem, advokátem, se sídlem Praha 7, Veletržní 926/10, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, odbor plavby, se sídlem Praha 1, nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 2. 2013, č.j.: 11/2013-230-VPL/4,

t a k t o :

- I. Žaloba se zamítá.**
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

O d ů v o d n ě n í :

Žalobce se podanou žalobou domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 2. 2013, č.j. 11/2013-230-VPL/14, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno rozhodnutí Státní plavební správy – pobočky Praha (dále též „správní orgán prvního stupně“) ze dne 12. 12. 2012, č.j. 7517/PH/12, jímž byla zamítnuta jednak žádost žalobce o prodloužení platnosti lodního osvědčení plavidla evidenčního označení 104 772, typu otevřený motorový člun SPATZ s přívěsným motorem VOLVO PENTA 450, v.č. 4000013, jednak žádost žalobce o udělení výjimky z pododstavce 3.01.1. a přílohy č. 2 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách.

Žalobce v žalobě namítl, že správní orgán prvního stupně postupoval v rozporu s § 10 odst. 2 písm. a) zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, neboť nebyl oprávněn v řízení o prodloužení platnosti lodního osvědčení přezkoumávat, zda plavidlo ohrožuje životní prostředí. Správní orgán prvního stupně byl podle názoru žalobce povinen schválit technickou způsobilost plavidla, jelikož toto plavidlo podle žalobce splňovalo technické

požadavky na bezpečnost provozu, na bezpečnost posádky a na bezpečnost přepravovaných osob a věcí. Požadavek na ochranu životního prostředí nebyl obsažen v § 10 odst. 2 písm. a) zákona č. 114/1995 Sb., a proto podle žalobce došlo k porušení zásady dle čl. 2 odst. 3 Ústavy České republiky (dále jen „Ústava“), jelikož správní orgán prvního stupně přesto požadavek na ochranu životního prostředí v rámci řízení o žádosti žalobce o prodloužení platnosti lodního osvědčení posuzoval. Žalobce podotkl, že stáří motoru není technickým požadavkem na bezpečnost, což dle žalobce ve svém rozhodnutí připustil i správní orgán prvního stupně, nýbrž je jakýmsi kritériem ochrany životního prostředí a podmínkou provozní způsobilosti. Podle žalobce závěr o tom, že motor je morálně zastaralý a je u něj pouze z tohoto důvodu vysoká pravděpodobnost, že může dojít k ohrožení tohoto zájmu státu na ochraně životního prostředí, neměl oporu v konkrétním zjištění, nýbrž byl závěrem pouze hypotetickým a spekulativním. Jestliže pododstavec 3.01.1. přílohy 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb. připouštěl provoz motorů vyrobených před rokem 1950 či po roce 1950, pak dle žalobce nelze neudělení výjimky u motoru z roku 1975 odůvodnit jeho údajnou morální zastaralostí; pokud tedy nebyl prohlídkou zjištěn žádný technický problém motoru, což přímo vyplývá z protokolu o technické prohlídce plavidla, pak neexistoval žádný legitimní důvod výjimku žalobci neudělit s pouhým odkazem na stáří přívěsného motoru, a to ani za situace, kdyby žalobce připustil, že správní orgán prvního stupně jakékoli zákonné zmocnění k posuzování souladu motoru s pravidly ochrany životního prostředí vůbec má. Žalobce rovněž argumentoval, že odepření prodloužení platnosti lodního osvědčení má ten následek, že žalobce nemůže svůj lodní motor používat k plavbě, což má přímý vliv do majetkové sféry žalobce a znamená to porušení čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“). Žalobce rovněž zpochybnil zákonnost vyhlášky č. 223/1995 Sb., když tato byla podle jeho názoru vydána nad rámec zákonného zmocnění dle § 52 ve spojení s § 10 odst. 2 písm. a) zákona č. 114/1995 Sb., a to tak, že žalovaný při vydání této vyhlášky do požadavků na technickou způsobilost plavidel zahrnul i stáří pohonného zařízení, které však nelze bez dalšího za technické kritérium považovat.

Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě odkázal na své rozhodnutí, jakož i na rozhodnutí správního orgánu prvního stupně. Uvedl, že smyslem § 9 odst. 2 písm. c) zákona č. 114/1995 Sb. je chránit životní prostředí tím, že nebudou na vodních cestách provozována taková plavidla, která mohou ohrožovat životní prostředí např. nevhodným lodním motorem. Podle žalovaného stačí pouhé ohrožení životního prostředí, aby provozovatel plavidla jednal v rozporu se zákonem. Plavební úřad zkoumá všechny zákonem stanovené podmínky udělení technické způsobilosti, proto není možné, aby si sám plavební úřad svévolně vybíral, jakou podmínku upřednostní a jakou upozadí. Vyhláška č. 223/1995 Sb. je vydána na základě zmocnění v § 9 odst. 1 v návaznosti na § 52 zákona č. 114/1995 Sb. Závěrem uvedl, že nedošlo k zásahu do vlastnických práv žalobce; žalobce pouze nemůže vykonávat činnost (používat lodní motor), protože lodní motor nesplňuje podmínky provozu na vodních cestách. Rovněž upozornil na to, že postupoval v souladu s veřejným zájmem na ochraně životního prostředí, přičemž odkázal na čl. 35 odst. 1 a 3 Listiny. Navrhl žalobu v celém rozsahu zamítnout.

Ze správního spisu soud zjistil následující skutečnosti. Žalobce dne 31. 10. 2012 doručil správnímu orgánu prvního stupně svoji žádost ze dne 25. 10. 2012 o prodloužení platnosti lodního osvědčení malého plavidla evidenčního označení 104772 a o provedení technické prohlídky vozidla. Z kopie lodního osvědčení ze dne 14. 2. 2008 přiloženého k žádosti vyplývá, že se jedná o plavidlo s evidenčním označením 104772, s vlastním strojním pohonem, výrobce SPATZ, rok stavby 1966, konstrukce a materiál trupu plavidla dřevo, s přívěsným zážehovým lodním motorem značky VOLVO PENTA, výrobní číslo 4000013,

rok výroby 1975, celkový výkon 33,10 kW. Jako vlastník plavidla je v lodním osvědčení uveden žalobce, přičemž datum ukončení platnosti lodního osvědčení nastalo dne 28. 4. 2008. Z protokolu o technické prohlídce vozidla ze dne 9. 12. 2012 vyplývá, že toto plavidlo bylo ve všech posuzovaných parametrech shledáno způsobilým či způsobilým s omezením, s výjimkou pohonné jednotky, kde bylo shledáno nezpůsobilým; v některých parametrech pak plavidlo nebylo hodnoceno. V seznamu zjištěných závad je uvedeno stáří přívěsného motoru (s požadavkem odstranění do technické prohlídky), vadný lak na některých částech trupu a chybějící záďové vazáky (s požadavkem odstranění do vyplutí). Plavidlo bylo shledáno nezpůsobilým k plavbě na vnitrozemských vodních cestách. S výsledkem technické prohlídky byl seznámen žalobce, který podepsal protokol o technické prohlídce. Dne 29. 11. 2012 správní orgán prvního stupně svým přípisem zn. 7401/PH/12 vyzval žalobce dle § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, k případnému seznámení se s podklady rozhodnutí a vyjádření k nim. Podle protokolu správního orgánu prvního stupně ze dne 6. 12. 2012 se žalobce spolu se svým právním zástupcem téhož dne dostavil do sídla správního orgánu prvního stupně, nahlédl do spisového materiálu a uvedl své připomínky k němu; dále žalobce požádal v souladu s pododstavcem 1.01.3. přílohy 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb. o udělení výjimky z pododstavce 3.01.1. věty první vyhlášky č. 223/1995 Sb. ve vztahu ke stáří motoru.

Správní orgán prvního stupně vydal rozhodnutí ze dne 12. 12. 2012 (nesprávně označené datem 12. 11. 2012), č.j. 7517/PH/12, kterým žádosti žalobce zamítl. Správní orgán prvního stupně zrekapituloval rozhodnou právní úpravu a uvedl, že požadavek na stáří lodního motoru není technickým požadavkem na bezpečnost podle zákona, ale podmínkou provozní způsobilosti zohledňující zákonný požadavek na ochranu životního prostředí. Správní orgán prvního stupně podotkl, že míru ohrožení životního prostředí je nutné posuzovat nejen z hlediska technického stavu motoru, ale také z hlediska jeho konstrukce; přívěsný motor typu VOLVO PENTA 440 je jednoznačně morálně zastaralý a je vysoká pravděpodobnost, že může dojít k ohrožení zájmu státu na ochraně životního prostředí. Správní orgán prvního stupně odkázal na § 2 odst. 4 správního řádu a uvedl, že mu nejsou známy žádné skutečnosti, které by skutkově odlišovaly tento případ od jiných obdobných případů; povolením výjimky by vznikl ničím neodůvodněný rozdíl při posuzování provozní způsobilosti plavidel. Správní orgán prvního stupně dodal, že pokud žalobce odstraní uvedené závady, je oprávněn znovu požádat o provedení technické prohlídky plavidla a prodloužení platnosti lodních dokladů.

Žalobce rozhodnutí správního orgánu prvního stupně napadl odvoláním, kde především argumentoval zněním § 10 odst. 2 písm. a) zákona č. 114/1995 Sb. s tím, že správní orgán prvního stupně nebyl oprávněn přezkoumávat, zda plavidlo ohrožuje životní prostředí, nýbrž pouze to, zda splňuje technické požadavky na bezpečnost. Závěr o morální zastaralosti motoru podle žalobce nemá oporu v žádném konkrétním zjištění a jedná se tak o pouhou spekulaci. Žalobce odkazoval na možnost provozovat motory vyrobené před rokem 1950 i po roce 1950, jak ji připouští vyhláška č. 223/1995 Sb. Dále žalobce namítl zásah do své majetkové sféry a porušení zásady dle čl. 2 odst. 2 Listiny. Žalobce dodal, že sama skutečnost, že rozhodnutí správního orgánu prvního stupně bylo datováno v listopadu, nikoliv v prosinci 2012, nasvědčuje tomu, že rozhodnutí bylo správním orgánem prvního stupně tzv. „předpřipraveno“ a vzbuzuje důvodné pochybnosti o jeho objektivitě, neboť datum jeho vydání předchází datu 6. 12. 2012, kdy teprve došlo k seznámení se s podklady pro rozhodnutí a k vyjádření žalobce. Správní orgán prvního stupně posléze vydal opravné rozhodnutí ze dne 4. 1. 2013, č.j. 36/PH/13, kterým opravil datum vydání rozhodnutí ze dne 12. 11. 2012 na den 12. 12. 2012.

Poté, co žalovaný oznámil žalobci zahájení odvolacího řízení a vyzval jej dle § 36 odst. 3 správního řádu k vyjádření k podkladům rozhodnutí, vydal rozhodnutí ze dne 22. 2. 2013, č.j. 11/2013-230-VPL/4, kterým zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí správního orgánu prvního stupně. Žalovaný v odůvodnění svého rozhodnutí odkázal na § 9 odst. 2 písm. c) zákona č. 114/1995 Sb. s tím, že na vodní cestě lze provozovat pouze takové plavidlo, které neohrožuje životní prostředí. Podle žalovaného je úkolem správního orgánu prvního stupně vyloučit z provozu na vodních cestách ta plavidla, která by mohla potenciálně poškodit životní prostředí, což správní orgán prvního stupně v projednávaném případě učinil. Žalovaný podotkl, že v každém případě bude existovat riziko, že plavidlo může životní prostředí ohrozit, avšak pokud je stáří motoru vyšší, pak toto riziko se zvyšuje; smyslem pododstavce 3.01.1. přílohy 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb. je právě zamezit tomuto zvýšenému riziku poškození životního prostředí. Podle žalovaného nelze vytrhnout § 10 odst. 2 písm. a) zákona č. 114/1995 Sb. a učinit jeho izolovaný výklad, nýbrž je třeba vykládat zákon komplexně, tj. i ve spojení s § 9 odst. 2 písm. c); jinak by došlo k paradoxní situaci, kdy plavební úřad by sice schválil technickou způsobilost plavidla, ale plavidlo by nebylo možno provozovat na vodní cestě z důvodu možného poškození životního prostředí, tj. z důvodu rozporu s § 9 odst. 2 písm. c) zákona č. 114/1995 Sb. Žalovaný se ztotožnil s právním názorem správního orgánu prvního stupně o tom, že povolením výjimky by vznikl neodůvodněný rozdíl při posuzování provozní způsobilosti plavidel. Žalovaný nedal za pravdu námitce žalobce o tom, že věta druhá pododstavce 3.01.1. přílohy 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb. připouští možnost udělit výjimku historickým plavidlům s pevně zabudovaným motorem, a proto nelze neudělení výjimky u motoru z roku 1975 odůvodnit jeho morální zastaralostí. Žalovaný k tomu uvedl, že smyslem je zde nezasahovat do historických unikátů, kdy by v případě výměny došlo k zásahu jak do majetkové sféry, tak i do historické hodnoty; v případě žalobce se však nejedná o historický unikát, ale pouze o plavidlo, jehož stáří motoru je pokročilé. Žalovaný dodal, že žalobce má možnost požádat o vydání lodního osvědčení, pokud nahradí pohonné zařízení jiným, které splňuje všechny zákonné i podzákoné požadavky.

Účastníci řízení k výzvě soudu v zákonem stanovené lhůtě dvou týdnů nevyslovili svůj nesouhlas s rozhodnutím o věci samé bez jednání, a proto soud měl v souladu s § 51 odst. 1 větou druhou s.ř.s. za to, že účastníci řízení s takovým projednáním věci souhlasí. Soud proto rozhodl bez jednání.

Městský soud v Praze na základě podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí, jakož i řízení, které jeho vydání předcházelo, a to v mezích žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s.ř.s.), při přezkoumání vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s.ř.s.), a po provedeném řízení dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Podle § 9 odst. 2 písm. c) zákona č. 114/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2014, na vodní cestě lze provozovat pouze plavidlo, které svou konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům na bezpečnost provozu, bezpečnost posádky a na bezpečnost přepravovaných osob a věcí stanoveným tímto zákonem a neohrožuje životní prostředí.

Podle § 10 odst. 2 písm. a) zákona č. 114/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2014, technickou způsobilost plavidla schvaluje plavební úřad na žádost vlastníka nebo provozovatele plavidla. Plavební úřad technickou způsobilost schválí, pokud plavidlo splňuje technické požadavky na bezpečnost provozu, na bezpečnost posádky a na bezpečnost

přepravovaných osob a věcí stanovené prováděcím právním předpisem nebo mezinárodní smlouvou, která je součástí právního řádu České republiky.

Podle pododstavce 3.01.1. přílohy 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2015, na malých plavidlech lze použít pouze spalovací motor určený pro použití na plavidle, který je vyrobený po roce 1980, avšak není starší než 25 let. To se netýká původních historických plavidel a jejich kopií, pokud byly jako kopie označeny výrobcem, která byla vyrobena před rokem 1950, a plavidel s pevně zabudovanými původními značkovými lodními motory či pohony, která byla vyrobena po roce 1950.

Podle pododstavce 1.01.3. přílohy 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2015, výjimky z ustanovení nenarušující bezpečnost plavidla povoluje Státní plavební správa.

Stěžejní námitkou žalobce bylo tvrzené porušení § 10 odst. 2 písm. a) zákona č. 114/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2014, které měl správní orgán prvního stupně i žalovaný způsobit tím, že neschválil technickou způsobilost plavidla žalobce pro možné ohrožení životního prostředí, aniž by požadavek na ochranu životního prostředí byl obsažen v předmětném ustanovení.

Soud k tomu uvádí, že jedno pravidlo chování (norma) může být obsaženo ve více ustanoveních téhož právního předpisu, příp. i ve více předpisech. Nelze vytrhnout jedno zákonné ustanovení z kontextu celého právního předpisu a vykládat je izolovaně; takový výklad by byl projevem nepřipustného přepjatého formalismu. Je pravdou, že v § 10 odst. 2 písm. a) zákona č. 114/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2014, se zákonodárce výslovně nezmiňoval o požadavku na ochranu životního prostředí. Tento požadavek však byl zakotven v § 9 odst. 2 písm. c) téhož zákona, kde bylo výslovně uvedeno, že lze provozovat na vodní cestě pouze plavidlo, které neohrožuje životní prostředí. Účelem a smyslem tohoto ustanovení je vyloučit z provozu na vodní cestě taková plavidla, která mimo jiné ohrožují životní prostředí. Přistoupením na argumentaci žalobce by došlo k popření smyslu tohoto ustanovení, neboť plavidla ohrožující životní prostředí by z provozu na vodní cestě nemohla být vyloučena; technická způsobilost plavidla by totiž byla schválena vydáním lodního osvědčení (srov. § 10 odst. 6 zákona č. 114/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2014), k němuž byl správní orgán prvního stupně dle názoru žalobce bez dalšího povinen, přičemž toto lodní osvědčení opravňuje jeho držitele k umístění plavidla na vodní cestě (srov. § 23 odst. 2 *a contrario* téhož zákona).

V této souvislosti tak nelze než souhlasit s žalovaným v tom, že argumentace žalobce by vedla k absurdním důsledkům, kdy by správní orgán prvního stupně byl povinen schválit technickou způsobilost plavidla žalobce (a tedy i vydat lodní osvědčení), avšak žalobce by s ohledem na § 9 odst. 2 písm. c) zákona č. 114/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2014, stejně nebyl oprávněn plavidlo na vodní cestě provozovat.

V projednávaném případě se tudíž nelze izolovaně řídit toliko § 10 odst. 2 písm. a) zákona č. 114/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2014, nýbrž je třeba brát v potaz i další ustanovení, zde § 9 odst. 2 písm. c) téhož zákona. Tím, že žalovaný (jakož i správní orgán prvního stupně) při svém rozhodování kromě požadavků stanovených v § 10 odst. 2 písm. a) zákona č. 114/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2014, zohlednil i požadavek na ochranu životního prostředí stanovený v § 9 odst. 2 písm. c) téhož zákona, tak nemohlo dojít k porušení § 10 odst. 2 písm. a) tohoto zákona ani k porušení zásady vázanosti státní moci

zákonem, jak je zakotvena v čl. 2 odst. 2 Listiny a čl. 2 odst. 3 Ústavy. Tuto žalobní námitku proto soud neshledal důvodnou.

Žalobce dále namítal, že závěr o tom, že jeho lodní motor je morálně zastaralý a je u něj vysoká pravděpodobnost ohrožení životního prostředí, neměl oporu v konkrétním zjištění, nýbrž byl závěrem pouze hypotetickým a spekulativním. Podotkl, že technickou prohlídkou plavidla nebyl zjištěn žádný technický problém motoru, což přímo vyplývá z protokolu o technické prohlídce plavidla.

Soud k tomu uvádí, že podmínky technické a provozní způsobilosti jsou stanoveny ve vyhlášce č. 223/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2015. V pododstavci 3.01.1. větě první je výslovně stanoveno, že na malých plavidlech lze použít pouze spalovací motor určený pro použití na plavidle, který je vyrobený po roce 1980, avšak není starší než 25 let. Předmětné ustanovení neposkytuje správním orgánům prostor pro správní uvážení, zda ten který lodní motor dosahuje takového stáří, že je třeba plavidlo považovat za nezpůsobilé k provozu. V předmětném ustanovení je stanovena pevná hranice (rok výroby 1980 a dříve, resp. stáří motoru vyšší než 25 let), po jejímž překročení lze plavidlo obsahující takový lodní motor považovat za nezpůsobilé k provozu. Lodní motor žalobce byl vyroben v roce 1975 a v době rozhodování žalovaného dosahoval stáří 38 let. Proto je zřejmé, že plavidlo žalobce nesplnilo podmínku stanovenou v pododstavci 3.01.1. větě první vyhlášky č. 223/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2015. Skutečný technický stav motoru, na který se žalobce odvolával, tedy v tomto ohledu není pro závěr o jeho provozní nezpůsobilosti rozhodný.

Žalobce mohl na základě pododstavce 1.01.3. přílohy 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2015, požádat správní orgán prvního stupně o udělení výjimky z ustanovení nenarušující bezpečnost plavidla, což žalobce také učinil během nahlášení do spisu před správním orgánem prvního stupně dne 6. 12. 2012. Správní orgán prvního stupně se však rozhodl výjimku neudělit, přičemž žalovaný na tomto rozhodnutí setrval. Soud podotýká, že otázka, zda měla být v projednávaném případě udělena výjimka, spadá do správního uvážení správního orgánu. Pojem správního uvážení byl vymezen kupříkladu v usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 4. 2014, č.j. 8 As 37/2011-154, odst. 14), takto: *„Pojem správního uvážení není v doktríně jednoznačně definován, v obecné rovině však o něm lze hovořit všude tam, kde zákon poskytuje správnímu orgánu ve stanovených hranicích určitý volný prostor k rozhodnutí. Tento prostor, v němž s existencí určitého skutkového stavu není jednoznačně spojen jediný právní následek a zákonodárce dává správnímu orgánu možnost zvolit po zvážení daných okolností jedno z více řešení předvídaných právní normou, bývá typicky vymezen formulací "správní orgán může", "lze" apod.“*

I v projednávaném případě pododstavec 1.01.3. přílohy 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2015, svěřoval Státní plavební správě prostor pro správní uvážení ohledně možnosti udělit výjimku, byť tak neučinil slovy příkladmo uváděnými ve shora citovaném usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu. Bylo tedy na správním uvážení správního orgánu prvního stupně, příp. žalovaného, zda výjimku udělí, či nikoliv.

Soudní přezkum správního uvážení provedeného správním orgánem je však značně omezený (s výjimkou možnosti uplatnění moderačního práva dle § 78 odst. 2 s.ř.s., které se však vztahuje pouze na řízení o žalobě proti rozhodnutí, jímž byl uložen trest za správní delikt), neboť soud může pouze zkoumat, zda správní orgán překročil zákonem stanovené meze správního uvážení nebo jej zneužil (srov. § 78 odst. 1 věta druhá s.ř.s.). Takové

překročení zákonem stanovených mezí správního uvážení nebo jeho zneužití však soud v projednávaném případě nezjistil, neboť žalovaný ve svém rozhodnutí srozumitelně objasnil, že udělením výjimky by vznikl neodůvodněný rozdíl při posuzování provozní způsobilosti plavidel, což by, jak uvedl správní orgán prvního stupně, vedlo k porušení základní zásady činnosti správních orgánů dle § 2 odst. 4 správního řádu. Soud podotýká, že žalobce ostatně v žalobě ani překročení zákonem stanovených mezí správního uvážení nebo jeho zneužití netvrdil.

Žalobce dále argumentoval tak, že pokud vyhláška č. 223/1995 Sb. umožňovala provoz plavidel, jejichž motor byl vyroben před rokem 1950 i po roce 1950, pak neudělení výjimky motoru z roku 1975 nelze odůvodnit jeho morální zastaralostí. Ani tuto žalobní námitku soud neshledal důvodnou. Věta druhá pododstavce 3.01.1. přílohy 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2015, totiž stanovila výjimku z pravidla stanoveného ve větě první pro historická plavidla a jejich kopie, která byla vyrobena před rokem 1950, a plavidla s pevně zabudovanými původními značkovými lodními motory či pohony, která byla vyrobena po roce 1950. Soud souhlasí s žalovaným, že účelem a smyslem tohoto ustanovení je nezasahovat do historických unikátů, kdy v případě výměny by došlo k zásahu do historické hodnoty. Ve vyhlášce č. 223/1995 Sb. je tak předpokládána výjimka, která pro úzce vymezený okruh historických plavidel a jejich kopií, která byla vyrobena před rokem 1950, a plavidel s pevně zabudovanými původními značkovými lodními motory a pohony, která byla vyrobena po roce 1950, upřednostňuje ochranu historické hodnoty před veřejným zájmem na ochraně životního prostředí. Plavidlo žalobce však do této vyhláškou předpokládané výjimky nespadá, což ostatně nepopírá ani sám žalobce. V projednávaném případě tak nelze upřednostnit zájem na ochraně historické hodnoty, neboť o takový případ se nejedná. Lodní motor žalobce v době vydání žalobou napadeného rozhodnutí dosahoval stáří 38 let. Jak je všeobecně známo a jak správně připomněl žalovaný, toto stáří s sebou nese zvýšené riziko ohrožení životního prostředí (i žalobce v žalobě připouští, že stáří motoru je kritériem ochrany životního prostředí a podmínkou provozní způsobilosti), a to nehledě na skutečný technický stav motoru. To ostatně vyplývá ze samotného znění pododstavce 3.01.1. věty první přílohy 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2015, které nepřipouštělo zkoumání skutečného technického stavu motorů vyrobených v roce 1980 a dříve nebo starších než 25 let, neboť provoz plavidel obsahujících takový motor bez dalšího zapovíдало (nešlo-li o výjimku stanovenou ve větě druhé tohoto ustanovení).

Co se týče žalobní námitky žalobce ohledně překročení zákonného zmocnění při vydání vyhlášky č. 223/1995 Sb., konkrétně jejího pododstavce 3.01.1. v příloze 2, ve znění účinném do 31. 12. 2015, ani tuto soud neshledal důvodnou. V projednávaném případě zákonodárce v § 52 zákona č. 114/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2014, zmocnil žalovaného k vydání právních předpisů k provedení nejen § 10 odst. 2 cit. zákona, jak argumentoval žalobce, nýbrž i k provedení i § 9 odst. 1 cit. zákona. V § 9 odst. 1 věta poslední zákona č. 114/1995 Sb. bylo stanoveno, že určující znaky jednotlivých druhů plavidel a podmínky jejich technické a provozní způsobilosti stanoví prováděcí předpis. Zákonodárce tedy zmocnil žalovaného k vydání prováděcího právního předpisu specifikujícího podmínky nejen technické, nýbrž i provozní způsobilosti. Příloha 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2015, se sice nazývá „TECHNICKÉ PODMÍNKY ZPŮSOBILOSTI MALÝCH PLAVIDEL“, jde však o název zjevně nesprávný, který zcela nekoresponduje se zněním předmětné vyhlášky, kde v § 3 odst. 2 bylo stanoveno, že technické požadavky na bezpečnost malých plavidel a plovoucích zařízení, pro něž nejsou stanoveny technické požadavky na bezpečnost podle odstavce 1, a podmínky jejich provozní způsobilosti jsou uvedeny v příloze 2 této vyhlášky. V příloze 2 této vyhlášky tak byly

stanoveny nejen technické požadavky na bezpečnost malých plavidel, nýbrž i podmínky jejich provozní způsobilosti.

Podle čl. 79 odst. 3 Ústavy ministerstva, jiné správní úřady a orgány územní samosprávy mohou na základě a v mezích zákona vydávat právní předpisy, jsou-li k tomu zákonem zmocněny. Zákonodárce zmocnil žalovaného k vydání vyhlášky specifikující podmínky nejen technické, nýbrž i provozní způsobilosti plavidel, přičemž tyto technické požadavky a podmínky provozní způsobilosti byly stanoveny v příloze 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2015. Žalobce sám na s. 2 své žaloby připustil, že stáří motoru je kritériem ochrany životního prostředí a podmínkou provozní způsobilosti. Tím, že žalovaný v pododstavci 3.01.1. přílohy 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2015, stanovil požadavky na stáří motoru plavidla, tak definoval jednu z podmínek provozní způsobilosti plavidel.

Soud proto po posouzení souladu pododstavce 3.01.1. přílohy 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2015, s § 52 ve spojení s § 9 odst. 1 zákona č. 114/1995 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2014, jak mu toto umožňuje čl. 95 odst. 1 věta za středníkem Ústavy, neshledal vzájemný nesoulad těchto právních předpisů ani žalobcem namítané porušení zásady vázanosti státní moci zákonem dle čl. 2 odst. 2 Listiny a čl. 2 odst. 3 Ústavy při vydání předmětné vyhlášky.

Ohledně tvrzeného zásahu do majetkové sféry žalobce a porušení jeho vlastnických práv soud uvádí, že ze strany správního orgánu prvního stupně ani žalovaného nedošlo k porušení vlastnického práva žalobce garantovaného čl. 11 Listiny. Na vlastnickém právu žalobce k předmětnému lodnímu motoru se nadále nic nemění. Žalobci nebylo prodlouženo lodní osvědčení a nebyla mu udělena požadovaná výjimka, čímž mohlo dojít k omezení jiného práva žalobce, ovšem došlo k němu na základě veřejného zájmu na ochraně životního prostředí, jak tento vyplývá z čl. 35 Listiny, přičemž toto omezení proběhlo zcela v souladu se zákonem i jiným právním předpisem, jak vyplývá ze shora uvedeného. K omezení práva žalobce došlo v souladu s čl. 35 odst. 3 Listiny, který předpokládá, že při výkonu svých práv nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat životní prostředí, přírodní zdroje, druhové bohatství přírody a kulturní památky nad míru stanovenou zákonem. Ani tuto žalobní námitku soud neshledal důvodnou.

Co se týče důkazních návrhů, žalobce navrhoval provedení důkazů toliko těmi dokumenty, které již jsou obsaženy ve správním spise, s výjimkou výpisu z plavebního rejstříku, z něhož však žádné informace podstatné pro právní posouzení věci nevyplývají. Soud proto žalobcem navrhované důkazy neprováděl, neboť jejich provedení považoval za nadbytečné.

Ze všech shora uvedených důvodů neshledal soud žalobu důvodnou, a proto ji dle ust. § 78 odst. 7 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, zamítl.

O náhradě nákladů řízení jeho účastníků soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s.ř.s. Žalobce ve věci úspěch neměl, proto mu náhrada nákladů řízení nenáleží, a žalovanému žádné náklady nevznikly.

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 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). Případně-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 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, 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.

V Praze dne 30. srpna 2017

JUDr. Slavomír Novák, v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení:
J. V.