



ČESKÁ REPUBLIKA

# ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě - pobočka v Olomouci rozhodl samosoudkyní JUDr. Martinou Radkovou, Ph.D., v právní věci žalobce **R. Š.**, bytem ve V., H. 368, zast. Mgr. Dagmar Beníkovou, advokátkou se sídlem v Olomouci, Legionářská 3, proti žalovanému **Krajskému úřadu Olomouckého kraje**, se sídlem v Olomouci, Jeremenkova 40a, o přezkoumání rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 9. 2015, č. j. **KUOK 81259/2015**, ve věci přestupku,

**t a k t o :**

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

**O d ů v o d n ě n í :**

[1] Včas podanou žalobou se žalobce domáhal přezkoumání rozhodnutí citovaného v záhlaví. Tímto rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání žalobce proti

rozhodnutí Městského úřadu Mohelnice ze dne 12. 6. 2015, č. j. MUMO-OD/15771/15, jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 a písm. k) zákona o silničním provozu. Přestupků se dopustil žalobce tím, že dne 6. 2. 2015 v 11.21 h v obci Mohelnice, na pozemní komunikaci č. 1/35 u odbočky na Podolí, ve směru jízdy od Olomouce na Hradec Králové, užil k jízdě jízdní soupravu složenou z nákladního automobilu tovární značky Volvo, registrační značky X, a přípojného vozidla registrační značky X, která nesplňovala technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, kdy bylo při kontrole technického stavu zjištěno, že

- nákladní vozidlo Volvo RZ X je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, neboť má vážnou závadu v technickém stavu, a to překážky v poli přímého výhledu řidiče směrem dopředu v úhlu 180°, které narušovaly jeho výhled dopředu či do stran nebo sledování zařízení pro nepřímý výhled z vozidla,
- přípojně vozidlo RZ X je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, neboť na poslední nápravě vpravo je brzdový kotouč prasklý 3× po celé své funkční ploše až do kraje brzdového kotouče s nadměrným lomem (trhlinou) a 1× i na upevňovací přírubě brzdového kotouče. Dále byly na přípojném vozidle zjištěny vážné závady v technickém stavu, kdy hloubka hlavních dezénových drážek byla na pravé přední pneumatice menší než 1,6 mm a na druhé levé i pravé nápravě byly netěsné tlumiče.

[2] Žalobce v žalobě namítal, že nebyl zjištěn skutkový stav tak, aby o něm nebyly důvodné pochybnosti a žalovaný přijal nesprávné skutkové a právní závěry. Ve věci závad na návěsu při ranních odjezdech a večerních návratech při kontrole žalobce nezjistil, že je kotouč prasklý. Navíc v den policejní kontroly byl nachystaný servis na kontrolu a případné odstranění závad. Žalobce trval na tom, že závadu v podobě prasklého kotouče nemohl ovlivnit, brzdy kontroloval. Správní orgány se k argumentaci žalobce, který tvrdil, že prasklý kotouč nezjistil, vůbec nevyjádřily a popsaly zjištěné závady a jejich závažnost. Nejenže neuvedly, v jakém stupni subjektivní stránky jednotlivých přestupků žalobce dle jeho názoru jednal, neuvedly ani z jakých úvah při hodnocení subjektivní stránky přestupků vycházely. V odvolání žalobce namítal, že návěs měl platnou STK, má zajištěný pravidelný měsíční servis a sám žalobce prováděl nezbytnou kontrolu k jízdě. Žalobce není odborník, nemá k dispozici nástroje a zařízení ke speciální kontrole a podle jeho názoru se nedopustil tak závažného přestupku.

[3] Žalobce nerozporoval závažnost závad zjištěných v rámci silniční technické kontroly, avšak nesouhlasil s názorem žalovaného ve vztahu k jeho možností a povinností. Není pravdou, že poškození brzdového disku bylo viditelné skrze kryty kol, jak tvrdí žalovaný, neboť i podle fotodokumentace otvory v discích kol (ráfcích) jsou směřovány dolů a nikoli do vnější strany vozidla. Funkce těchto otvorů je ryze větrací k ochlazení brzdového kotouče a odvodu brzdového prachu

vznikajícího při brzdění třením destiček o kotouč. I tak jsou otvory natolik malé a přístup k nim omezen tak, že by prasklina na jednom z kol byla těžko rozpoznatelná. Každý brzdový disk má totiž na své ploše drobné trhliny, které se časem postupně zvyšují, až prasknou. Dokud není prasklina po celé šířce kotouče, kotouč není třeba měnit. Je třeba si uvědomit, že nákladní jízdní soupravy v silniční dopravě denně ujedou okolo 700 km i více a v rámci přestávek v jízdě se kontrolují výhradně stavy pneumatik, úniky kapalin a technický stav viditelný pouhým okem. Řidič nemá v žádném případě povinnost lehnout si pod přívěs či tahač a kontrolovat jednotlivá kola zevnitř, na takovou činnost není jednak vybaven, jednak takový rozsah kontroly nevyplývá z žádného obecně závazného právního předpisu, interních předpisů dopravce ani z doporučení výrobce.

[4] Podle žalobce není pravdou, že by se jednalo o tři praskliny, ale pouze o praskliny dvě a už vůbec nebyl prasklý unášec brzdového kotouče, jak je tvrzeno v obvinění (dle správního orgánu příruba brzdového kotouče), kdy takový rozsah závad nevyplývá ani z fotodokumentace (jedna z tvrzených prasklin na fotodokumentaci ve spisu byla jen částečná a nepřekrývala celou šíři kotouče). Pokud správní orgán dovozoval větší rozsah závad než je na obrazových záznamech a použil k tomu úřední záznamy osob, které tyto závady zjistily, pak tyto osoby měl vyslechnout, aby tak řádně a procesně dokumentoval celý rozsah obvinění. Obě praskliny, které jsou viditelné na fotodokumentaci, jsou vůči sobě v takové poloze, že při určitém otočení kola dojde k jejich zakrytí brzdovým štítem (tj. plechovým krytem chránícím kotouč před poškozením a prachem). S ohledem na uvedené, zejména na to, že jízdní souprava v den kontroly do času kontroly ujela více než 300 km, nelze vyloučit, že k poškození brzdového kotouče, tj. rozšíření jedné z prasklin tak, že kotouč praskl po celé šířce, nedošlo právě v průběhu této jízdy. Den předtím stejná souprava ujela 642 km, kdy na kotouči nemusela být žádná prasklina, nebo tam mohla být jedna či obě dvě, avšak v takové poloze, že byla (byly) zakryty brzdovým štítem a žalobce je bez demontáže kola nemohl v žádném případě vidět. Kontrola byla navíc ztížena i tím, že žalobce se soupravou přijel 5. 2. 2015 večer za tmy a následující den odjížděl brzy ráno také za tmy. Kontrola prováděná za tmy pomocí přenosného umělého osvětlení je samozřejmě nesrovnatelná s kontrolou prováděnou za denního světla, tak jak byla provedena kontrolními orgány.

[5] Vzhledem k tomu, že otázka možné doby vzniku tvrzených prasklin brzdového kotouče je otázkou ryze odbornou, zasahující do oboru mechanoskopie a defektoskopie, nemohl žalovaný postavit svůj závěr pouze na existenci takového poškození v okamžiku kontroly a vlastní laickou úvahou dovodit, že takové poškození existovalo již v době, kdy žalobce s jízdní soupravou zahájil jízdu, případně pokud existovalo, že najisto takové poškození musel zjistit. Žalovaný se ani nevypořádal s otázkou, jaký byl vlastně rozsah povinností žalobce ve vztahu ke kontrole brzdového systému, a to nejen co do počtu úkonů, ale i časových intervalů jednotlivých kontrol. Nadto pak v řízení nebyl prokázán celý rozsah ve výroku tvrzených závad, kdy podle žalobce byly na kotouči nebezpečné praskliny jen dvě, což potvrzuje i obrazová dokumentace ve spise.

[6] Žalobce tvrdil, že skutečně nevěděl, že na brzdovém kotouči během jízdy vznikly dvě praskliny po celé šířce kotouče a popíral, že by tyto praskliny byly tři a že by jedna z nich byla dokonce na unášeči brzdového kotouče. Žalobce podle svého názoru nebyl povinen kontrolovat brzdové kotouče tak, že by demontoval každé jízdní kolo, neboť jedině tak by bylo možné zjistit skutečný stav brzdových kotoučů. V rámci běžné kontroly před jízdou kola a brzdový systém kontroloval, nicméně výše uvedené poškození brzdového, pokud vůbec ráno 6. 2. 2015 na vozidle bylo, neviděl a vidět jej rozhodně nemusel. Pak nedošlo k naplnění subjektivní stránky přestupku, což vylučuje vznik odpovědnosti za daný přestupek.

[7] Žalovaný ve vyjádření k žalobě uvedl, že námitky žalobce jsou obsahově totožné s námitkami, které uvedl ve svém odvolání, s těmi se žalovaný ve svém rozhodnutí o odvolání vypořádal, a to v dostatečném rozsahu. Na závěrech tam učiněných žalovaný setrval, s tím, že námitky žalobce jsou vyvráceny spisovým materiálem, zejména pořízenou dokumentací. Co se týká tvrzení žalobce, že není odborník a neměl k dispozici nástroje a zařízení ke speciální kontrole, toto lze vnímat jako ryze účelové, neboť pokud bylo možno závady vyfotit, z logiky věci musely být i viditelné a řidič s takovýmito závadami neměl vůbec vyjet na pozemní komunikaci. Ojeté pneumatiky pod přípustnou mez je schopen zaznamenat i laik, natožpak profesionální řidič.

[8] Krajský soud v Ostravě - pobočka v Olomouci přezkoumal napadené rozhodnutí podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále „s. ř. s.“) v mezích žalobních bodů a při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.), tedy ke dni 8. 9. 2015 – s přihlédnutím ke specifickým daného řízení, popsáním v další části rozsudku.

[9] Ve vztahu k souzené věci soud ze správního spisu zjistil z ručně psaného oznámení přestupku a vyjádření žalobce, že žalobce z důvodu ranních odjezdů nebo příjezdů za tmy nezjistil závadu na brzdách (prasklý kotouč).

[10] Z úředního záznamu Policie ČR ze dne 27. 2. 2015 se podává, že pprap. Bc. P. J. společně s prap. L. S. a pracovníky MEJ – Centra pro silniční dopravu Prostějov zjistili nebezpečnou závadu v technickém stavu návěsu RZ X, kdy pravý zadní brzdový kotouč je prasklý po celé své funkční ploše až do kraje brzdového kotouče s nadměrným lomem (trhlina – 3×) i na upevňovací přírubě brzdového kotouče (1×), která bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu (1.1.14.1.6. závada C), dále na první nápravě vpravo hloubka vzorku pneumatiky v hlavních dezénových drážkách nebo zářezech není v některé části šířky běhounu v souladu s požadavky (5.2.3.6.1 závada B). Na druhé nápravě vlevo i vpravo z tlumiče pérování vytéká kapalina, nebo je poškozený tak, že zjevně nefunguje (5.3.2.2.2 závada B) a ostatní závady typu A (viz doklad o výsledku technické silniční kontroly). Na motorovém vozidle RZ X jsou překážky v poli přímého výhledu řidiče směrem dopředu v úhlu 180°, která narušuje jeho výhled dopředu či do stran, nebo sledování zařízení pro nepřímý výhled z vozidla (3.1.1 závada B) a ostatní závady typu A (viz doklad o výsledku technické silniční kontroly). Praskliny u přívěsu X byly

vidět pouhým okem, kdy tento brzdový kotouč byl už od sebe zřetelně oddělený a prasklý až na upevňovací přírubeň, která byla taktéž prasklá.

[11] Z fotodokumentace na číslech listů 6 - 13 se podává, že praskliny brzdového kotouče popsané výše, jsou viditelné pouhým okem. Na fotografiích je vidět velikost praskliny – vedle praskliny je zaznamenáno osvědčení o registraci předmětného vozidla.

[12] Při ústním jednání o přestupku žalobce uvedl, že co se týče návěsu, při ranních odjezdech a večerních návratech při kontrole nezjistil, že je kotouč prasklý. Technický stav pneumatiky zaměstnavateli nahlásil a novou pneumatiku měl již nachystanou v den policejní kontroly na výměnu. Co se týče technického stavu, v den policejní kontroly byl nachystaný servis na kontrolu a případné odstranění závad. Žalobce trval na tom, že závadu v podobě prasklého kotouče nemohl ovlivnit, brzdy kontroloval. Vozidlo bylo po zjištění závad odstaveno a prasklý brzdový kotouč byl okamžitě vyměněn. Další technické závady byly odstraněny po servisní prohlídce a dále vozidlo prošlo technickou kontrolou. Překážky ve výhledu je možné odstranit na místě a až na jednu (kruhový znak) jsou pod úrovní přístrojové desky. Podle žalobce šlo o nepodstatnou závadu odstranitelnou na místě. Žalobce byl poučen podle § 36 odst. 3 správního řádu a seznámen s podklady pro rozhodnutí a se způsobem jejich získání. K podkladům žalobce dál již nic neuvedl, námitky nevzněl a nepožadoval výslech žádných svědků.

[13] Rozhodnutím Městského úřadu Mohelnice ze dne 12. 6. 2015 byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku popsaného výše a byla mu uložena pokuta ve výši 5.000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v trvání šesti měsíců. Správní orgán I. stupně v rozhodnutí popsal, že z fotodokumentace ve spisovém materiálu a na CD nosiči pořízeného v průběhu policejní kontroly jsou jasně viditelné hloubka dezénu hlavních dezénových drážek menší než 1,6 mm (foto na listu č. 13), netěsné tlumiče (foto na listu č. 11 - 12), brzdový kotouč prasklý 3× po celé své funkční ploše až do kraje brzdového kotouče s nadměrnými lomy (trhlinami) a 1× na upevňovací přírubě brzdového kotouče (foto na listu č. 9 - 11) a dále překážky v poli přímého výhledu řidiče směrem dopředu v úhlu 180°, které narušovaly jeho výhled dopředu či do stran nebo sledování zařízení pro nepřímý výhled z vozidla (foto na CD). V okamžiku policejní kontroly jízdní souprava nesplňovala technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Důkazy – zejména oznámení přestupku, doklady o výsledcích technické silniční kontroly a fotodokumentace nebyly v rozporu. Správní orgán se ztotožnil se závěrem policisty, který popsanou závadu na brzdovém kotouči vyhodnotil jako závadu bezprostředně ohrožující ostatní účastníky silničního provozu, neboť hrozilo, že během jízdy a při následném brzdění dojde k rozpadnutí kotouče, čímž dojde ke ztrátě jeho účinnosti a k rozlétnutí jeho úlomků po komunikaci a může dojít také k poškození pneumatiky a neovladatelnosti vozidla bez potřebného brzdného a řídícího účinku, čímž hrozí vznik vážné dopravní nehody a ohrožení života a zdraví jak samotného řidiče, tak i dalších účastníků silničního provozu. Správní orgán odkázal na § 37 odst. 1 písm. a) zákona č. 56/2001 Sb. a § 40 odst. 3 vyhlášky č. 341/2014 Sb.

[14] V odvolání žalobce uvedl, že překážky ve výhledu nepovažuje za hrubou západu na vozidle, ale za závadu odstranitelnou na místě. Stejně tak tzv. zrezlý vzduchojem není závada. K poškozenému brzdovému kotouči na přípojném vozidle uvedl, že vozidlo – návěs mělo platnou technickou kontrolu, má zajištěný pravidelný měsíční servis a sám žalobce prováděl nezbytnou kontrolu k jízdě. Žalobce není odborník, nemá k dispozici nástroje a zařízení ke speciální kontrole a nedopustil se tak závažného přestupku, aby byl uložený trest adekvátní.

[15] Žalovaný v rozhodnutí o odvolání vypsál veškeré závady, které zjistila technická silniční kontrola a odkázal na § 49 a § 50 odst. 1 zákona o silničním provozu. Kontrola proběhla podle § 6a zákona o silničním provozu a vyhlášky č. 82/2012 Sb., o technických silničních kontrolách. Otázka zrezlého vzduchojemu byla závadou ve stupni A a nebyla zahrnuta do výroku rozhodnutí. Skutečnost, že předměty omezující výhled vozidla bylo možné relativně snadno odstranit, nemá vliv na odpovědnost za přestupek. Obecně nesmí být na čelním skle vozidla umístěny žádné předměty. Podle přiložené fotodokumentace sice tabulky poznávacích značek byly umístěny dole a záclonky umístěné nahoře přímo nebránily výhledu z místa řidiče, avšak sám žalobce při ústním jednání doznal, že přímo ve výhledu měl minimálně jednu překážku, kterou popsal jako kruhový znak. Na základě fotodokumentace bylo zjištěno, že přímo v poli výhledu řidiče se kromě zmíněného znaku nacházely ještě elektronické palubní zařízení ke zjištění výše mytného a parkovací karta. K námitce žalobce, že neměl ke kontrole brzdových kotoučů potřebné nástroje, žalovaný poznamenal, že podle fotodokumentace byly praskliny brzdového kotouče viditelné i skrze kryt šroubů kol, popř. při pohledu z vnitřní strany kol. Brzdový systém vozidla by měl být před jízdou kontrolován přednostně a zvlášť pečlivě, zejména u takto velkých a těžkých vozidel, z jakých sestávala jízdní souprava řízená žalobcem. Řidič, který užije vozidlo k jízdě, by neměl spoléhat na servisní prohlídky, neboť odpovědnost za užití technicky způsobilého vozidla jde za ním. Jak se ukázalo v tomto případě, i přes pravidelný servis byl u návěsu zjištěn výše popsaný počet závad. V souvislosti s výpovědí žalobce je zřejmé, že přestupek shora uvedený byl spáchán z nevědomé nedbalosti. Žalobce nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl, zejména s přihlédnutím k jeho profesní způsobilosti. Podle § 3 zákona o přestupcích postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění, což v daném případě nevyžaduje.

[16] Krajský soud zjistil, že žaloba není důvodná.

[17] K zániku odpovědnosti za přestupek podle § 20 odst. 1 zákona o přestupcích nedošlo, neboť přestupek byl spáchán 6. 2. 2015 a napadené rozhodnutí žalovaného nabylo právní moci dne 25. 9. 2015.

[18] Dále soud konstatuje, že skutkové podstaty obou přestupků podle účinné právní úpravy existují i ke dni vydání rozsudku [§ 125c odst. 1 písm. a) bod 3 a písm. k) ve spojení s § 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.], a to včetně shodné

právní úpravy sankcí, proto posuzoval souzenou věc podle hmotněprávní úpravy účinné v době spáchání přestupku v souladu s § 7 odst. 1 zákona o přestupcích.

[19] Podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění účinném v roce 2015, *fyzická osoba se 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.*

[20] Podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu *jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.*

[21] Podle § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu *je řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem.*

[22] Podle § 36 odst. 1 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., ve znění účinném v roce 2015, *na pozemních komunikacích lze provozovat pouze takové silniční vozidlo, které je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle tohoto zákona.*

[23] Podle § 37 písm. a) zákona č. 56/2001 Sb., *silniční vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.*

[24] Podle § 40 odst. 1 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, *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.*

[25] Podle § 40 odst. 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb. *závadou podle odstavce 1 je vždy d) na karoserii vozidla nebo na jeho podvozku poškození nebo deformace karoserie nebo podvozku, včetně řízení a brzd, které může ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, f) na pneumatikách vozidla je vždy, 1. je-li hloubka dezénu hlavních dezénových drážek nebo zářezů menší než 1,6 mm u vozidel všech kategorií a u mopedů menší než 1,0 mm.*

[26] Podle § 40 odst. 3 vyhlášky č. 341/2014 Sb. *jsou-li na vozidle závady na brzdovém systému, které znemožňují nebo by mohly znemožnit účinně zastavit vozidlo, například prasklé brzdové hadice, nebo hrubé závady na řídicím ústrojí,*

*například zjevné deformace a nadměrné vůle, jedná se vždy o závadu na vozidle, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.*

[27] První spornou otázkou bylo, zda byl zjištěn skutkový stav tak, aby o něm nebyly důvodné pochybnosti. Související spornou otázkou bylo, zda musely správní orgány provést výslech zasahujících policistů anebo zda stačily k prokázání přečtené úřední záznamy a důkaz provedený fotografiemi.

[28] Z úředního záznamu a fotografií soud zjistil naplnění skutkové podstaty tak, jak ji položily správní orgány žalobci za vinu. V záznamu a na fotografiích je zaznamenán skutkový stav, který je popsán ve výroku rozhodnutí o přestupku. Ani ve správním řízení ani v soudním řízení správním do tohoto stavu žalobce nevznesl pochybnosti. Žalobcovo tvrzení, pronesené při ústním projednání přestupku dne 4. 6. 2015 a opakované v žalobě, že v den policejní kontroly měl již nahlášenou závadu na pneumatice zaměstnavateli a připravenou na výměnu a měl nachystaný servis na kontrolu ostatních závad, na zjištěném skutkovém stavu nic nezměnilo.

[29] Z citovaných ustanovení zákonů a vyhlášky a jejich smyslu vyplývá, že řidič může užít k jízdě vozidlo bez stanovených závad. V žádném ustanovení není uvedena jakási „ochranná lhůta“, do kdy je třeba předmětné závady odstranit.

[30] O nouzové dojetí se v případě žalobce nejednalo, ostatně to ani po celou dobu vůbec netvrdil. Stejně tak nevyšly najevo žádné jiné okolnosti vylučující odpovědnost žalobce a byly naplněny všechny znaky přestupků, za něž by shledán žalobce odpovědný.

[31] Z procesního hlediska nebylo třeba, aby správní orgány prováděly výslech policistů. Důvodem k takovému postupu by byly pochybnosti správního orgánu samotného anebo vznesené žalobcem. O takovou situaci se však v daném případě nejednalo a čtení úředních záznamů a konstatování obsahu fotografií spolu s výpovědí žalobce byly dostačující důkazy k prokázání jednání žalobce, navíc nebyly v rozporu a byly v souladu s vyjádřením do ručně psaného oznámení přestupku, pořízeného před zahájením správního řízení. Postup správních orgánů tak byl v souladu s aktuální judikaturou - srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 4. 2013, č. j. 4 As 17/2012 – 36, kde byl ve věci úřední záznam čten jako důkaz, ze dne 18. 6. 2014, č. j. 3 As 87/2013 – 31, kde bylo zdůrazněno, že se k úřednímu záznamu mohl žalobce vyjádřit, a ze dne 25. 3. 2015, č. j. 8 As 152/2014 – 30, podle kterého úřední záznam, který není ve správním řízení zpochybněn, lze použít jako důkaz – srov. zejména bod 24 a 25:

*...[24] Lze přisvědčit stěžovateli, že původní judikatura Nejvyššího správního soudu vycházela z absolutní nepoužitelnosti úředního záznamu o přestupku a z oznámení o přestupku jako důkazů v přestupkovém řízení. Tyto závěry byly vysloveny především v rozsudcích ze dne 22. 1. 2009, čj. 1 As 96/2008 - 115, publikovaném pod č. Sb. NSS 1856/2009, a ze dne 9. 9. 2010. čj. 1 As 34/2010 - 73, publikovaném pod č. Sb. NSS 2208/2011. Obdobně se vyjádřil Nejvyšší správní soud i v rozsudku ze dne 17. 6. 2011, čj. 7 As 83/2010 - 63.*

*...[25] Nicméně aktuální judikatura Nejvyššího správního soudu závěry uvedené v citovaných rozsudcích modifikovala tak, že listiny předložené Policií ČR postačují k postihu pachatele přestupku, pokud nejsou v řízení před správním orgánem zpochybněny. Tyto závěry byly vysloveny v rozsudcích Nejvyššího správního soudu např. ze dne 27. 2. 2014, čj. 4 As 118/2013 - 61, dále ze dne 22. 8. 2013, čj. 1 As 45/2013 - 37, nebo ze dne 29. 5. 2014, čj. 10 As 25/2014 - 48. Závěry čtvrtého senátu uvedené v rozsudku ze dne 27. 2. 2014 aproboval i Ústavní soud ČR, který v usnesení ze dne 13. 11. 2014 ve věci sp. zn. III. ÚS 1838/14 uvedl, že „I v tomto směru může Ústavní soud odkázat na napadená rozhodnutí a ústavně konformní závěr judikatury Nejvyššího správního soudu, dle níž dokumenty obvykle obsažené v příslušném spisu (tj. oznámení o přestupku spolu s úředním záznamem o podezření z přestupku, záznam o přestupku, ověřovací list k radarovému zařízení, výpis z evidenční karty řidiče) zpravidla postačují k vydání rozhodnutí o spáchání či nespáchání přestupku spočívajícího v překročení nejvyšší povolené rychlosti (obdobně např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 5. 2014 čj. 2 As 39/2014 - 30 nebo ze dne 22. 8. 2013 čj. 1 As 45/2013 - 37). Další dokazování je pak potřeba provádět pouze v případech, kdy z účastníkem řízení uplatněných námitek vyplývají důvodné pochybnosti o správnosti výroku o vině či trestu.“*

[32] I v souzené věci platí, že pokud správní orgány vycházely z listin (oznámení o přestupku, úřední záznam, fotodokumentace, listiny o proškolení zasahujících policistů) za předpokladu, že nevznikly důvodné pochybnosti o spáchání přestupku, byl jejich postup v souladu se zákonem a se závěry aktuálních rozhodnutí Nejvyššího správního soudu a Ústavního soudu. V daném případě důvodné pochybnosti ve správním řízení nevznikly.

[33] Viditelnost prasklin brzdového kotouče z boční strany je zjevná z fotografií na č. I. 9 – 11 (fotografie č. 2015\_02\_06\_110043, č. 2015\_02\_06\_110101, č. 2015\_02\_06\_110119, č. 546 – 551 na CD). Netěsné tlumiče jsou názorně zaznamenány na fotografiích na č. I. 11 a 12 (fotografie č. 553 – 554 na CD). Hloubka dezénových drážek na pneumatice je dobře vidět pouhým okem na fotografii na č. I. 13 (fotografie č. 563 a 564 na CD). Z fotografie na č. I. 6 (č. 561 na CD) je zcela zjevná překážka v zorném poli řidiče. Všechny tyto závady jsou seznatelné pouhým okem, bez použití jakýchkoli nástrojů, náradí, zvedacích zařízení, demontáže apod.

[34] Doba vzniku závad není pro naplnění skutkové podstaty podstatná, ledaže by žalobce prokázal, že nastaly těsně před provedením kontroly, což neprokázal.

[35] Na odpovědnost žalobce za přestupek nemá vliv počet prasklin na brzdových kotoučích (spor, zda šlo o dvě nebo tři), protože už jen jedna tato závada bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a naplňuje skutkovou podstatu přestupku.

[36] Na odpovědnost žalobce za předmětné přestupky nemají vliv ani tvrzené pravidelné měsíční servisní prohlídky vozidla. Prasklý brzdový kotouč byl viditelný otvory z boční strany vozidla a při prohlídce jej musí seznat i laik. Pokud žalobce s vozidlem najede denně stovky kilometrů, tím spíše by vozidlo s ohledem na jeho stav a stáří mělo podléhat pečlivé kontrole řidiče. Tato povinnost řidiče vyplývá z výše citovaných obecně závazných právních předpisů.

[37] S ohledem na uvedené je nedůvodná námitka, že správní orgány měly vymezit, jaké a kolik úkonů měl žalobce učinit pro dostatečnou kontrolu technického stavu vozidla. Účelem citovaných ustanovení je užití vozidla k jízdě v takovém stavu, který vylučuje bezprostřední ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.

[38] Námitka nezákonnosti postupu správních orgánů spočívajícího v nevyslechnutí policistů a námitka nedostatečně zjištěného skutkového stavu jsou proto nedůvodné.

[39] K subjektivní stránce přestupků soud odkazuje na vyjádření žalobce při projednání přestupku, opakované v žalobě, že věděl o vadné pneumatice a že měl v den kontroly vadu nahlášenou zaměstnavateli a novou pneumatiku připravenou na výměnu. Toto prohlášení svědčí o tom, že žalobce o vadě věděl a jednalo se v případě této vady o vědomou nedbalost či nepřímý úmysl. Rozlišení je však nepodstatné, neboť ke spáchání přestupku postačuje nevědomost nedbalá (§ 3 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, podle kterého *k odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění*). V případě ostatních vad přípojného vozidla nebyla postavena najisto vědomá nedbalost, což nemělo na výsledek posouzení a zákonnost rozhodnutí vliv, neboť postačuje zjištění nevědomé nedbalosti, tedy mírnější hodnocení v souladu se zásadou *in dubio mitius* (v pochybnostech mírněji) či obdobně *in dubio pro libertate* a dále v souladu se zásadou procesní hospodárnosti. Totéž platí pro zjištění zavinění u přestupku spočívajícího v závadě v podobě překážkou v zorném poli řidiče.

[40] Závěrem soud shrnuje, že skutkový stav byl prokázán ve správním řízení tak, že o něm nebyly důvodné pochybnosti, žalobce měl možnost se ke všem důkazům a vyjádřit, což učinil a nijak je nezpochybnil. Ke spáchání přestupků postačovala nevědomá nedbalost. Výslechu policistů za dané situace nebylo třeba a postačovalo přečtení oznámení přestupků, úředního záznamu, konstatování záznamu na fotografiích, doklady o výsledcích technických silničních kontrol, osvědčení o proškolení policistů a registraci vozidel.

[41] Úspěšný žalovaný žádné náklady řízení nepožadoval a soud ze spisu žádné nezjistil, proto mu je nepřiznal, a neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení, to vše podle § 60 odst. 1 s. ř. s.

## **Poučení:**

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu

soudu v Brně ve lhůtě do dvou týdnů po jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské nám. 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 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 údaje 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](http://www.nssoud.cz).

V Olomouci dne 25. 5. 2016

Za správnost vyhotovení:  
Markéta Chrudinová

JUDr. Martina Radkova, Ph.D., v. r.  
samosoudkyně