



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Janou Komínkovou v právní věci
žalobce: O.L., zastoupeného: JUDr. Robert Losos, advokát, se sídlem nám. Republiky 3,
 Plzeň, proti **žalovanému: Krajský úřad Plzeňského kraje**, se sídlem Škroupova 18, Plzeň, v
 řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 15.5.2014 č.j. DSH/5507/14,

t a k t o :

I. Žaloba se z a m í t á.

II. Žádný z účastníků n e m á právo na náhradu nákladů řízení

O d ů v o d n ě n í :

Žalobce se žalobou domáhá zrušení výše označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Klatovy, odboru dopravy, dopravního úřadu, č.j. OD/4226/14/Kk ze dne 9.4.2014, jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 22 odst. 1 písm. a) bod třetí zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, účinného ke dni 24.3.2011, porušením § 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, účinného ke dni 24.3.2011. za což mu byla uložena pokuta 6.000,-Kč, zákaz řízení motorových vozidel na 6 měsíců a náhrada nákladů řízení 1.000,-Kč.

Žalobce v **žalobě** tvrdil, že v dané věci jde o posouzení závad zjištěných na vozidle řízeném žalobcem, tedy zda bezprostředně ohrožovaly ostatní účastníky silničního provozu a zda se jednalo o závady vážné. Žalobce nesouhlasil s odůvodněním, proč správní orgán zamítl navržené důkazy, když zmocněnec žalobce při jednání vysvětlil, že je třeba zejména zjistit, zda praskliny na brzdových kotoučích procházejí skrz tloušťku kotouče a v jakém časovém

úseku vznikly. Správní orgány podle žalobce opomíjejí to, že praskliny na brzdových kotoučích mohou vzniknout během provozu vozidla, kdy při průběžném brzdění se brzdový kotouč nadměrně zahřívá a při prudkém ochlazení (zejména za deště nebo chladného počasí) může dojít ke vzniku praskliny, kterou řidič během cesty nemůže ovlivnit. Zejména proto se žalobce podle svého tvrzení na místě kontroly vyjádřil tak, že při vizuální kontrole praskliny neviděl. Je podle žalobce otázkou, jaké praskliny měl v tom okamžiku na mysli, zda na brzdových kotoučích, nebo na čelním skle. To nebylo možné, neboť správní orgán odmítl vyslechnout policisty i řidiče. Právě tyto výsledky mohly podle žalobce vést ke zjištění, o jakých závadách řidič věděl a zda a kým bylo vozidlo před jízdou kontrolováno. Teprve poté by bylo možno učinit závěr, zda mohlo jít o nouzové vyjetí. Vozidlo žalobce před jízdou vizuálně zkontroloval a potvrdil toto do denního záznamu. Nadto kontroloval vozidlo před jízdou i Ing. P.B. I jeho výslech správní orgán nesprávně podle žalobce zamítl. Teprve provedené výsledky mohly podle žalobce objasnit skutkový stav natolik, že by bylo možné definitivně rozhodnout o eventuální nadbytečnosti znaleckého posudku. Podle žalobce správní orgány porušily základní zásady řízení o přestupku, tj. zásadu materiální pravdy a zásadu vyšetřovací podle § 3 a § 50 odst. 3 správního řádu, když zejména správní orgán zjišťoval pouze okolnosti svědčící v neprospěch žalobce a důkazy, které mohly žalobci prospět, odmítl. Nadto správní orgán vycházel pouze z úředního záznamu PČR, avšak je-li možné ve věci vyslechnout svědky, nemůže dokazování spočívat pouze v provedení úředních záznamů (viz rozsudky NSS sp. zn. 1 As 11/2007 a 1 As 16/2007).

Žalovaný ve vyjádření k žalobě navrhl zamítnutí žaloby a plně odkázal na napadené rozhodnutí.

Součástí **správního spisu** je oznámení přestupku ze dne 24.3.2011, podle něhož žalobce v tento den v 7:50 hodin řídil na silnici č. I/22 v Klatovech v ulici Domažlická ve směru jízdy od Klatov jízdní soupravu složenou z nákladního motorového vozidla tovární značky Iveco Stralis RZ ... a přípojného vozidla značky Svan CHTP 18 RZ ..., kdy motorové vozidlo bylo technicky nezpůsobilé tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožovalo bezpečnost provozu na pozemních komunikacích dle § 36 odst. 10 Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách vozidel na pozemních komunikacích. Byly zjištěny dvě praskliny na pravém předním brzdovém kotouči a jedna prasklina na levém předním brzdovém kotouči zasahující do kraje brzdového kotouče a jejich délka přesahující dvě třetiny šířky povrchu brzdového kotouče, dále prasklé čelní sklo ve stírané ploše přesahující 2 cm a prasklý levý přední světlomet. Řidiči byla zakázána další jízda. Žalobce se do oznámení přestupku vyjádřil tak, že při jeho vizuální kontrole uvedené praskliny neviděl a oznámení podepsal. Podle úředního záznamu PČR ze dne 24.3.2011 oba brzdové kotouče na přední nápravě byly popraskané a praskliny zasahovaly do krajů brzdového kotouče a jejich délka přesahovala dvě třetiny šířky povrchu brzdového kotouče. Pravý brzdový kotouč měl dvě takové praskliny a levý jednu. Tyto praskliny mohly způsobit zablokování předních kol za jízdy či ovlivnit funkčnost předních brzd. Tato závada je hodnocena dle Metodické příručky pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel jako nebezpečná závada dle § 36 odst. 10 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb. Řidič uvedl, že o prasklinách neví a že brzdové kotouče před jízdou nekontroloval, naposledy před 3 týdny. Brzdové kotouče měly i další praskliny, které nezasahovaly do krajů kotoučů. Ohledně praskliny čelního skla šlo o poškození tvořící tzv. pavouk o velikosti cca

4x4 cm, umístěný v polovině výšky čelního skla u levého sloupku před řidičem a z něho vycházející dvě praskliny dlouhé cca 40 cm. Toto se dle řidiče stalo před týdnem. Prasklý překryt levého předního světlometu byl přelepen průhlednou lepenkou. Byl sepsán protokol o silniční technické kontrole, který žalobce podepsal, a v němž je uveden jako nevyhovující brzdový systém a jeho části a světlometry a karosérie. Dále je upřesněno, že se jedná o dvě praskliny na pravém předním brzdovém kotouči a jednu na levém předním brzdovém kotouči zasahující do kraje brzdového kotouče a délkou přesahující dvě třetiny šířky povrchu brzdového kotouče, prasklé čelní sklo ve stírané ploše přesahující 2 cm, prasklý překryt levého předního světlometu. Součástí správního spisu je i fotodokumentace prasklých kotoučů a světlometu na CD nosiči. Správní orgán projednal věc v nepřítomnosti žalobce, ač pro to nebyly splněny zákonné podmínky dle závěrů obsažených v rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 20.3.2013 č.j. 17 A 95/2011-29. Správní orgán následně znovu předvolal k jednání žalobce nyní již zastoupeného. Při jednání se zmocněnec žalobce vyjádřil tak, že nelze bez důvodných pochybností dospět k závěru, že zjištěné závady bezprostředně ohrožovaly ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Zejména šlo o to, zda praskliny procházely skrz tloušťku kotouče a v jakém časovém úseku vznikly. Na fotodokumentaci lze podle žalobce shledat podélné praskliny, ale je hůře identifikovatelné, zda procházejí skrz tloušťku kotouče. Samotná hrana kotouče je na fotografii podle zmocněnce zastíněna. Pokud jde o prasklinu na čelním skle, nebyl při fotodokumentaci použit metr ke změření délky praskliny. Na základě toho navrhl zmocněnec provedení důkazu znaleckým posudkem, kdy znalec by měl zhodnotit pořízenou fotodokumentaci a učinit technický závěr, zda se jedná o natolik nebezpečné závady, že bezprostředně ohrožují ostatní účastníky silničního provozu. Dále žalobce prostřednictvím zmocněnce navrhl výslech policistů provádějících silniční kontrolu a výslech provozovatele vozidla Ing. P.B. k otázce, zda před zahájením jízdy prováděl kontrolu vozidla.

Součástí správního spisu je i Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel ke směrnici Evropského parlamentu a Rady č. 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26/ES, vydaná Centrem služeb pro silniční dopravu. Podle této příručky nebezpečné závady jsou ty, které bezprostředně ohrožují bezpečnost jízdy silničního vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích a vycházejí z **přílohy č. 7 vyhlášky č. 302/2001 Sb.**, o technických prohlídkách a měření emisí vozidel. Závady na vozidle, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích podle **§ 36 odst. 2 až 9 vyhlášky č. 341/2002 Sb.** jsou takové, při nichž *vozidlo nesmí být použito v provozu na pozemních komunikacích s výjimkou nouzového dojetí*. Ohledně povrchu kotouče se podle této vyhlášky připouští drobné vlasové praskliny, které však nesmí zasahovat do krajů kotouče a jejichž délka nesmí přesáhnout dvě třetiny šířky brzdné plochy brzdného kotouče. Prasklina, která zasahuje do kraje nebo která přesahuje délku dvě třetiny šířky brzdné plochy brzdového kotouče, je hodnocena jako nebezpečná závada. Prasklina, která prochází skrz tloušťku kotouče u přední řídicí nápravy je závadou, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemní komunikaci. Za závadu na vozidle, která ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích podle § 36 odst. 2 až 9 vyhlášky č. 341/2002 Sb. a která umožňuje pouze nouzové dojetí, je považováno i prasklé čelní sklo ve stírací ploše o velikosti větší než 20 mm.

Součástí spisu je i rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 26.4.2013 č.j. **57 A 2/2012-37**, jímž byla zamítnuta žaloba proti rozhodnutí Městského úřadu Klatovy ve věci správního deliktu provozovatele předmětného vozidla Ing. P.B. spáchaného v souvislosti s toutéž silniční kontrolou. V označeném rozsudku se soud ztotožnil s posouzením správních orgánů, že v případě hodnocení vlivu popsanych závad na způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích a na bezpečnost silničního provozu nebylo vypracování znaleckého posudku třeba. Krajský soud vycházel z toho, že obsahem spisu nejsou pouze vytištěné černobílé fotografie, ale také nosič CD obsahující kvalitní barevnou fotodokumentaci pořízenou při kontrole jízdní soupravy PČR, z níž bez pochybností vyplývá charakter zjištěných závad, i jejich rozsah, který žalobce nikterak nezpochybňoval. Povahu a možné dopady těchto závad byly schopny vyhodnotit nejen správní orgány, ale následně také krajský soud (i bez příslušného odborného technického vzdělání), mimo jiné na základě metodické příručky pro provádění silničních technických kontrol. Zdokumentovaný rozsah a charakter technických závad provozované jízdní soupravy, ať už v podobě prasklin na brzdových kotoučích, přesahující dvě třetiny činné plochy a zasahující až ke kraji kotouče, či v podobě praskliny a pavouka na čelním skle před řidičem, je přitom takový, že i bez nutnosti odborného posouzení znalce bylo možno jednoznačně odvodit, že tyto závady bezprostředně ohrožují bezpečnost silničního provozu a způsobují technikou nezpůsobilost vozidla dle § 37 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel ve spojení s § 36 odst. 3 a odst. 10 prováděcí vyhlášky. Znalecký posudek je pouze jedním z důkazních prostředků, avšak znalci se nepřibírají k otázkám, k jejichž správnému porozumění není zapotřebí odborných znalostí, nýbrž postačuje s ohledem na povahu případu běžná zkušenost a znalost. Ve správním řízení se znalec nepřibírá též tehdy, pokud správní orgán disponuje potřebnými odbornými znalostmi (§ 56 správního řádu). Krajský soud se ztotožnil i se závěrem žalovaného, že praskliny nemohly na brzdovém kotouči s ohledem na jejich povahu a rozsah vzniknout jednorázově či v krátkém časovém úseku, ale dlouhodobým působením vysokých teplot; a že stejně tak u praskliny čelního skla se nejednalo o náhlou závadu, ale dle vyjádření řidiče o týden staré poškození.

Rozhodnutím **správního orgánu I. stupně** byl žalobce znovu uznán vinným z přestupku spočívajícího v tom, že řídil v předmětný okamžik nákladní soupravu, která byla z důvodu poškozeného čelního skla nákladního automobilu se dvěma prasklinami ve stírané ploše v délce cca 40 cm, prasklin brzdových kotoučů přední nápravy nákladního automobilu, které zasahovaly do krajů brzdových kotoučů a procházely skrz jejich tloušťku a dalších prasklin, jejichž délka přesahovala dvě třetiny šířky povrchu kotouče a popraskaného skla levého předního světlometu nákladního automobilu, technicky nezpůsobilá k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožovala ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. V odůvodnění správní orgán I. stupně uvedl, že z barevné dokumentace založené na CD ve spisu je charakter zjištěných závad i jejich rozsah zcela zřejmý, a to i přesto, že některé snímky prasklin kotoučů jsou zastíněny a že při dokumentaci prasklin čelního skla nebyl přiložen metr. Na snímku DSCN0714 je prasklina brzdového kotouče zasahující do kraje a procházející skrz jeho tloušťku zcela evidentní, na snímku DSCN0712 po přiblížení rovněž. Rozsah poškození z čelního skla je zřejmý ze snímku DSCN0725 a DSCN0727, u kterých je pro porovnání přiloženo osvědčení o registraci vozidla. Naplnění skutkové podstaty přestupku má tím zdejší správní orgán za prokázané, a proto má za nadbytečné další dokazování výslechem policistů a provozovatele vozidla či

znaleckým posudkem. Správní orgán I. stupně odkázal i na rozsudek Krajského soudu v Plzni č.j. 57 A 2/2012-37, z něhož citoval odůvodnění týkající se nadbytečnosti znaleckého posudku. Dále správní orgán I. stupně uvedl, že technicky nezpůsobilým vozidlem k provozu na pozemních komunikacích je vozidlo, které pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (viz § 37 písm. a) zákona č. 56/2001 Sb.), přičemž takovou závadou je mimo jiné i závada v zasklení vozidla, kdy je prasklé nebo poškozené čelní sklo ve stírané ploše o velikosti větší než 20 mm (viz § 36 odst. 3 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb.), a rovněž závada na brzdovém systému, která by mohla znemožnit účinně zastavit vozidlo (viz § 36 odst. 10 vyhlášky č. 341/2002 Sb.). Na kontrolovaném nákladním vozidle řízeném žalobcem byly zjištěny kromě prasklého skla levého předního světlometu právě uvedené dvě nebezpečné závady ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, a to poškození čelního skla nákladního automobilu se dvěma prasklinami v délce cca 40 cm ve stírané ploše a praskliny brzdových kotoučů přední nápravy, jejichž délka přesahovala dvě třetiny šířky povrchu kotouče, které zasahovaly do krajů brzdových kotoučů a procházely skrz jeho tloušťku, tzn. hrozil následek úplného prasknutí a poškození čelního skla, při němž mohlo dojít k ohrožení samotného řidiče i ostatních účastníků provozu, či úplné prasknutí některého z popraskaných brzdových kotoučů, jež by ovlivnilo nejen funkčnost brzd na této nápravě, ale mohlo dojít i k zablokování předního kola, a tím bezprostřední hrozbě vzniku dopravní nehody.

V odůvodnění žalobou **napadeného rozhodnutí** žalovaný uvedl, že při kontrole technického stavu vozidla byly zjištěny závady na technickém stavu soupravy. Brzdové kotouče na přední řiditelné nápravě byly popraskané a praskliny zasahovaly do krajů brzdového kotouče (délka přesahovala dvě třetiny šířky povrchu brzdového kotouče). Byly zjištěny praskliny čelního skla ve stírané ploše (prasklina o velikosti 4x4 cm u levého sloupku před řidičem a z ní vycházející praskliny dlouhé cca 40 cm). Dále byl zjištěn prasklý kryt levého předního světlometu přelepený průhlednou lepenkou. Žalovaný měl za to, že skutkový stav byl zjištěn bez vší pochybnosti. Podle ust. § 37 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích účinného ke dni 24.3.2011 je silniční vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Podle ust. § 36 odst. 1 vyhlášky č. 341/2002 Sb. jsou-li na vozidle závady, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nesmí být použito v provozu s výjimkou nouzového dojetí. Podle § 36 odst. 3 písm. a) téže vyhlášky je závadou podle odst. 1 v zasklení vozidla prasklé čelní sklo ve stírané ploše o velikosti větší než 20 mm. Dle ust. § 36 odst. 10 téže vyhlášky jsou-li na vozidle závady na brzdovém systému, které znemožňují nebo by mohly znemožnit účinně zastavit vozidlo, nebo hrubé závady na řídicím ústrojí, je vozidlo nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích. Podle Metodické příručky pro provádění silničních technických kontrol vozidlo s prasklinami brzdového kotouče, které zasahují do kraje nebo jejich délka přesahuje dvě třetiny šířky brzdné plochy, je hodnoceno jako závada nebezpečná, přičemž praskliny, které prochází skrz tloušťku kotouče, jsou u přední řídicí nápravy hodnoceny jako závada, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a vozidlo s touto závadou není způsobilé k provozu na pozemních komunikacích. Zdokumentovaný charakter technických závad správní orgán vyhodnotil i na základě této metodické příručky, přičemž v tomto postupu neshledal Krajský soud v Plzni pochybení v rozsudku č.j. 57 A 2/2012-37. Ohledně neprovedených důkazů odkázal žalovaný

na **§ 52 větu druhou správního řádu**, podle níž *správní orgán není vázán návrhy účastníků, vždy však provede důkazy, které jsou potřebné ke zjištění skutkového stavu věci*. Je tedy na správním orgánu rozhodnout, které důkazy v řízení o přestupku provede. Pokud se rozhodne v rámci diskreční pravomoci navržené důkazy neprovést, je povinen uvést důvody, proč nevyhověl návrhu účastníka podle § 68 odst. 3 správního řádu. Ohledně neprovedení znaleckého posudku citoval žalovaný odůvodnění rozsudku Krajského soudu v Plzni č.j. 57 A 2/2012-37. Ohledně žádosti o výslech provozovatele vozidla, zda před zahájením jízdy prováděl kontrolu vozidla, žalovaný uvedl, že žalobce se na oznámení přestupku vyjádřil, že při vizuální kontrole praskliny neviděl. Toto tvrzení podle žalovaného vylučuje, že by ze strany žalobce mohlo jít o nouzové dojetí, neboť žalobce si nebyl předmětných závad vědom. Dále žalovaný odkázal na rozhodnutí správního orgánu I. stupně, že s ohledem na vyjádření řidiče, že k prasknutí skla došlo cca před týdnem, nemohlo jít rovněž o jízdu v režimu tzv. nouzového dojetí.

O věci samé bylo rozhodnuto bez jednání podle § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, (dále jen s.r.s.), neboť s tím žalobce i žalovaný souhlasili.

Podle **§ 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.** *je řidič povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem*. Tímto předpisem je **zákon č. 56/2001 Sb.**, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, podle jehož ust. **§ 37 písm. a)** *je silniční vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud závady v technickém stavu bezprostředně ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích*.

Podle **§ 36 odst. 1 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel**, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“) *jsou-li na vozidle závady, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nesmí být vozidlo užito v provozu s výjimkou nouzového dojetí. Zavadou podle § 36 odst. 1 vyhlášky v zasklení vozidla je prasklinou poškozené čelní sklo ve stírané ploše o velikosti větší než 20 mm (§ 36 odst. 3 písm. a) této vyhlášky). Zavadou podle § 36 odst. 1 vyhlášky v zasklení vozidla je poškození nebo deformace brzd, které může bezprostředně ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (§ 36 odst. 5 této vyhlášky). Způsobilé k provozu na pozemních komunikacích je vozidlo vykazující závady na brzdovém systému, které znemožňují nebo by mohly znemožnit účinně vozidlo zastavit (např. prasklé brzdové hadice) (§ 36 odst. 10 téže vyhlášky).*

K jednotlivým námitkám soud především uvádí, že neshledal důvody pro odchýlení se od právních závěrů vyslovených ve výše cit. rozsudku č.j. 57 A 2/2012-37.

Žalobce v žalobě namítal nesprávně a neúplně zjištěný skutkový stav v důsledku porušení § 3 a zejména **§ 50 odst. 3 správního řádu**, když nebyly provedeny žalobcem navržené důkazy, které měly svědčit ve prospěch jeho tvrzení. Soud tento názor neakceptoval. V dané věci bylo provedeno dokazování a není pravdivé tvrzení, že by se správní orgány opíraly pouze o úřední záznamy o silniční kontrole. Rozhodujícím důkazem je v daném případě pořízená podrobná fotodokumentace stavu vozidla. Správní orgán prvního stupně pak ve svém rozhodnutí specifikoval, na kterém konkrétním snímku je jasně viditelná která

závada. Ani podle soudu v tomto směru nevznikly důvodné pochybnosti. Např. skutečnost, že velikost poškození čelního skla (pavouk) přesahuje 20 mm, uvedených ve výše cit. ust. § 36 odst. 3 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb., jasně prokazuje ke sklu přiložené osvědčení o technické způsobilosti. Podle cit. ust. vyhlášky již sama tato závada ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích takovým způsobem, že vozidlo nesmí být provozováno s výjimkou nouzového vyjetí. Již z tohoto důvodu nepochybně bylo nadbytečným opatřovat znalecký posudek pro posouzení závažnosti vad na vozidle. Z téhož důvodu soud také považoval za akceptovatelné, že míra závažnosti další závady vozidla - poškození brzdových kotoučů - byla správními orgány hodnocena pouze podle (právně nezávazné) Metodické příručky pro provádění silničních technických kontrol. Na závěrech ohledně spáchání předmětného přestupku toto nic nemění.

Pro závěr o spáchání předmětného přestupku spočívajícího v porušení výše cit. ust. § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu bylo nutné dále posoudit, zda se u žalobce nejednalo právě o nouzové dojetí. Také s touto otázkou se oba správní orgány vypořádaly jednoznačně správným způsobem. Jelikož žalobce uvedl do oznámení přestupku, které je tak dalším důležitým důkazem v dané věci, (protože se k tomuto dokumentu žalobce mohl vyjádřit), že při své vizuální kontrole praskliny neviděl, nelze podle soudu vyvodit z tohoto vyjádření jiný závěr, než že žalobce neprovozoval vozidlo v režimu pouhého nouzového dojetí.

S ohledem na tyto zjištěné skutečnosti, o nichž nevznikly důvodné pochybnosti, byly správní orgány oprávněny neprovádět v souladu s § 52 správního řádu další žalobcem navržené důkazy. Současně má soud za to, že důvody neprovedení dalších důkazů oba správní orgány řádně odůvodnily, a soud zastává shodné stanovisko. To platí jak o výsledku žalobce, kterému byl ve správním řízení dán dostatečný prostor k vyjádření, tak i o výsledku navržených svědků, které byly s ohledem na zjištěný skutkový stav nadbytečné.

Na základě výše uvedeného soud neshledal žalobní námitky důvodnými, a žalobu proto zamítl podle § 78 odst. 7 s.ř.s.

O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s., podle kterého by měl nárok na jejich náhradu žalovaný, který měl ve věci plný úspěch. Žalovanému však žádné náklady řízení nevznikly, a proto jejich náhrada nebyla žádnému z účastníků přiznána.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno, a to ve lhůtě dvou týdnů ode dne doručení rozsudku. 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 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 Plzni dne 31. března 2015

Mgr. Jana Komínková, v.r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení:
Bc. Michaela Karásková