



ČESKÁ REPUBLIKA

## ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Alexandra Krysla a soudkyň Mgr. Ing. Veroniky Baroňové a Mgr. Miroslavy Kašpírkové v právní věci žalobce: **Ing. P.B. - PRIBINA**, se sídlem Mierové nám. 881/34, Il'ava, Slovenská republika, zastoupeného JUDr. Robertem Lososem, advokátem 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 7. 11. 2011, č. j. DSH/11607/11** (ve znění opravného rozhodnutí ze dne 1. 12. 2011, č. j. DSH/15673/11),

**t a k t o:**

- I. **Žaloba s e z a m í t á.**
- II. **Žádný z účastníků n e m á p r á v o na náhradu nákladů řízení.**

### **O d ů v o d n ě n í :**

Žalobce se včas podanou žalobou domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství (dále jen „žalovaný“), kterým bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Klatovy, odboru dopravy - dopravního úřadu (dále jen „správní orgán prvního stupně“ nebo též „dopravní úřad“), ze dne 27. 7. 2011, č. j. OD/7997/11/Kk. Tímto rozhodnutím dopravní úřad

uložil žalobci pokutu ve výši 10 000 Kč za spáchání správního deliktu podle § 83a odst. 1 písm. l) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění účinném pro projednávanou věc (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel“), v souvislosti s porušením § 36 odst. 1 a § 38 odst. 1 písm. a) tohoto zákona.

### **I. Obsah žaloby**

Žalobce v podané žalobě předně namítl, že stejný skutkový děj, který je žalobci kladen za vinu v rámci správního deliktu, je předmětem soudního přezkumu také v případě Otto Labance, řidiče vozidla a zaměstnance žalobce. Dále uvedl, že správní orgány obou stupňů ani přes jeho opakované námitky nepřibraly ve věci znalce, který by (na rozdíl od úředníka jednajícího za správní orgán prvního stupně) kvalifikovaně posoudil charakter vytýkaných závad na provozovaném vozidle. Žalobce se domníval, že v důsledku odmítnutí opakovaně vzneseného návrhu na přibrání znalce, byla rozhodnutí správních orgánů obou stupňů zatížena vadou nepřezkoumatelnosti. V této souvislosti zdůraznil, že rozsah a závažnost technických závad na vozidle správní orgány posuzovaly pouze z černobílých (ne příliš kvalitních) fotografií, jejichž použitelnost by znalec byl schopen posoudit oproti možnosti zkoumání technického stavu vozidla na základě osobní fyzické prohlídky. Žalobce dále upozornil, že obranu spočívající v uplatnění důvodů liberace dle § 84 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel je možno uplatnit nejen ve stádiu řízení před správním orgánem prvního stupně, ale také v řízení odvolacím. Přestože žalobce toto své oprávnění v podaném odvolání realizoval, žalovaný se touto námitkou nezabýval s odůvodněním, že správní orgány nejsou povinny liberační důvody posuzovat, není-li liberační tvrzení nijak podloženo. I z tohoto důvodu je proto nutno rozhodnutí žalovaného pokládat za nepřezkoumatelné. Žalobce proto navrhl, aby krajský soud napadené rozhodnutí žalovaného i prvostupňové rozhodnutí dopravního úřadu pro nepřezkoumatelnost zrušil.

### **II. Vyjádření žalovaného k žalobě**

Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě poukázal na skutečnost, že se v odůvodnění napadeného rozhodnutí (na str. 3 a 4) dostatečným a vyčerpávajícím způsobem vyjádřil jak k otázce přibrání znalce, tak i k otázce liberace (str. 4 odůvodnění). V ostatním odkázal na písemné odůvodnění rozhodnutí a navrhl žalobu jako nedůvodnou zamítnout.

### **III. Skutkový základ projednávané věci**

Z obsahu předloženého správního spisu krajský soud zjistil následující skutečnosti rozhodné pro posouzení důvodnosti podané žaloby:

Dopravní úřad vydal dne 27. 7. 2011 pod č. j. OD/7997/11/Kk rozhodnutí, dle kterého se žalobce měl dopustit správního deliktu podle § 83a odst. 1 písm. l) zákona o podmínkách provozu vozidel, jehož skutková podstata byla naplněna porušením ustanovení § 36 odst. 1 a § 38 odst. 1 písm. a) téhož zákona tím, že žalobce dne 24. 3. 2011 v cca 7:50h prostřednictvím řidiče O.L. provozoval po silnici č. I/22 v Klatovech, v ulici Domažlická, ve

směru jízdy na Domažlice, nákladní soupravu složenou z nákladního automobilu značky IVECO STRALIS, IL 071BH, a přívěsu tovární značky SVAN, IL 940YC, která byla podle § 37 zákona o podmínkách provozu vozidel technicky nezpůsobilá k provozu na pozemních komunikacích, a to z důvodu poškozeného čelního skla nákladního automobilu se dvěma prasklinami ve stírané ploše v délce cca 40 cm a prasklin brzdových kotoučů přední řiditelné nápravy nákladního automobilu, které zasahovaly do krajů brzdových kotoučů a jejich délka přesahovala  $\frac{2}{3}$  šířky povrchu kotouče. Dále bylo při uvedené kontrole zjištěno popraskané sklo levého předního světlometu nákladního automobilu, které bylo přelepeno průhlednou lepicí páskou. Za tento správní delikt byla žalobci uložena pokuta ve výši 10 000 Kč a dále povinnost uhradit náklady správního řízení.

Žalobce s uvedeným rozhodnutím nesouhlasil a podal proti němu odvolání, v němž namítal, že správní orgán prvního stupně rozhodl o odpovědnosti žalobce předčasně, neboť se zákonným způsobem nevypořádal ani s důkazním návrhem žalobce na přibrání znalce, ani s důvody liberace dle § 84 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel. Žalobce uvedl, že v daném případě je hmotně právní problematika plně založena na odborném zkoumání technického charakteru skutečností, zjištěných v rámci hlídkové činnosti na jízdní soupravě provozované žalobcem; přesto správní orgán prvního stupně v odůvodnění rozhodnutí uvedl, že je osobou s odbornou znalostí k posouzení charakteru zjištěných technických závad, a tedy přibrání znalce shledal nadbytečným. Žalobce v této souvislosti upozornil, že správní orgán, popř. úřední osoba Ing. M.K., je jistě osobou s vysokoškolským vzděláním, ve spise však není žádný důkaz o tom, jakou vysokou školu dotýčný vystudoval a proč právě on je osobu odborně zdatnou k tomu, aby svými závěry nahradil odborné znalosti a závěry znalce. Je sice nesporné, že v metodické příručce pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel je předmětná problematika podrobně rozvedena a vyobrazena. K zaujetí správných technicko-odborných závěrů však samotná existence uvedené příručky nepostačuje, ale je k nim třeba osoby s náležitou úrovní odborných znalostí. Žalobce si přitom není jist, zda je touto osobou Ing. M.K., a to jen z toho důvodu, že má pravděpodobně technické vzdělání. Žalobce dále poukázal na ustanovení § 84 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel, podle kterého právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení povinnosti zabránila. Otázkou případné liberace se však správní orgán prvního stupně vůbec nezabýval. Žalobce přitom pravidelně a namátkově kontroluje jím provozovaná vozidla tak, aby nedocházelo k situacím, že by zaměstnanci žalobce řídili v provozu na pozemních komunikacích vozidla bezprostředně ohrožující bezpečnost ostatních účastníků. Žalobce prostřednictvím svých pracovníků vozidlo řízené řidičem O.L. před výjezdem na zahraniční pracovní cestu kontroloval a nezjistil žádnou ze závad, která je popsána ve výroku prvostupňového správního rozhodnutí. Žalobce je toho názoru, že k poškození čelního skla nákladního automobilu, k popraskání skla levého předního světlometu i k prasklinám brzdových kotoučů muselo s největší mírou pravděpodobnosti dojít až během zahraniční cesty. V daném případě tak nebyl ve smyslu § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.

Žalovaný rozhodnutím ze dne 7. 11. 2011, č. j. DSH/11607/11 (ve znění opravného rozhodnutí ze dne 1. 12. 2011, č. j. DSH/15673/11), odvolání žalobce jako nedůvodné zamítl. V odůvodnění rozhodnutí uvedl, že z fotodokumentace obsažené ve správním spisu

jednoznačně vyplynulo razantní narušení brzdových kotoučů spočívající nikoli v drobných trhlínkách, ale ve stavu, kdy praskliny přesahovaly  $\frac{2}{3}$  činné plochy a sahaly až ke kraji kotouče. Tyto praskliny byly z fotografií jasně patrné a k jejich zjištění nebylo dle žalovaného třeba odborných znalostí znalce. Stejně tak nebylo třeba ani znaleckého posouzení k vyhodnocení závad z pohledu technické způsobilosti jízdní soupravy a vlivu na bezpečnost silničního provozu. Žalovaný uvedl, že jelikož se jednalo o praskliny na kotouči u přední řídicí nápravy, šlo o záadu bezprostředně ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, neboť brzdící účinek byl po kontaktu s takto narušenou plochou kotouče značně omezen a funkce brzdového systému nadměrně zeslabena. Popis této závady je obsažen v ustanovení § 36 odst. 10 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“). K prasklině (40 cm) a pavouku (4 x 4 cm) na čelním skle před řidičem ve stírané ploše větší než 20 mm žalovaný konstatoval, že i tyto závady vyplývají z pořízené fotodokumentace. Prasklé a ve stírací ploše poškozené čelní sklo je vadou ve smyslu § 36 odst. 3 vyhlášky, díky které vozidlo nesmí být použito v provozu na pozemních komunikacích, s výjimkou nouzového dojetí. Vzhledem k vyjádření řidiče O.L. že se jedná o týden staré poškození, se o případ nouzového dojetí nejednalo.

Žalovaný se dále zabýval odvolací námitkou žalobce, že správní orgán prvního stupně nezkoumal liberační důvody dle § 84 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel. V této souvislosti uvedl, že bylo na žalobci, aby v řízení na svou obhajobu vystupoval aktivně. Nekonkrétní a ničím nepodložená tvrzení žalobce nebyl správní orgán povinen z úřední činnosti zkoumat. Přesto žalovaný upozornil, že zejména praskliny na brzdovém kotouči nevznikly jednorázově či v krátkém časovém úseku. Příčné trhliny na činné ploše kotouče vznikly dlouhodobým působením vysokých teplot, v důsledku dlouhodobého brždění např. při sjíždění dlouhých svahů, příp. v důsledku opakovaného brždění z vysokých rychlostí. Stejně tak u praskliny čelního skla se dle vyjádření řidiče O.L. jednalo o týden staré poškození a nikoli o náhlou záadu, k níž by došlo až v průběhu jeho pracovní cesty. Žalovaný proto uzavřel, že na základě spisové dokumentace a provedeného dokazování bylo prokázáno, že žalobce svým jednáním porušil ustanovení § 36 odst. 1 a § 38 odst. 1 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel, neboť na pozemních komunikacích provozoval vozidlo, které po technické stránce nesplňovalo podmínky zákona (a tedy bylo technicky nezpůsobilé), a to takovým způsobem, že bezprostředně ohrožovalo bezpečnost silničního provozu a jeho účastníky. Tímto jednáním žalobce naplnil skutkovou podstatu dle § 83a odst. 1 písm. l) uvedeného zákona.

#### **IV. Posouzení věci krajským soudem**

Vzhledem k tomu, že žalobce i žalovaný souhlasili s rozhodnutím o věci samé bez jednání, rozhodl krajský soud v souladu s § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), o věci samé bez jednání.

Dle § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. vycházel soud při přezkoumání napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu. Krajský

soud přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného v mezích uplatněných žalobních bodů a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

V posuzované věci se jedná o otázku správního trestání a odpovědnost žalobce za tzv. jiný správní delikt, jehož se měl dopustit podle § 83a odst. 1 písm. l) zákona o podmínkách provozu vozidel. Podle tohoto ustanovení se právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel silničního motorového vozidla nebo přípojného vozidla provozuje vozidlo, které je podle § 37 zákona technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích. Dle § 37 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel je silniční vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Jsou-li na vozidle závady, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nesmí být vozidlo užito v provozu, s výjimkou nouzového dojetí (§ 36 odst. 1 vyhlášky). Závadou ve smyslu § 36 odst. 1 vyhlášky (tj. závadou ohrožující bezpečnost provozu) v zasklení vozidla je vždy prasklé nebo poškozené čelní sklo ve stírané ploše o velikosti větší než 20 mm (§ 36 odst. 3 vyhlášky); nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích je pak dle § 36 odst. 10 vyhlášky vozidlo vykazující závady na brzdovém systému, které znemožňují nebo by mohly znemožnit účinně vozidlo zastavit (například prasklé brzdové hadice) nebo hrubé závady na řídicím ústrojí (například zjevné deformace a nadměrné vůle).

Žalobce v podané žalobě nejprve namítl, že stejný skutkový děj, který je kladen za vinu žalobci v rámci správního deliktu, je předmětem soudního přezkumu také v případě O.L., řidiče vozidla a zaměstnance žalobce. Žalobce v žalobě již dále tuto námitku nijak blíže nerozvinul, krajský soud ji proto v obecné rovině vyhodnotil jako námitku směřující proti porušení zásady *ne bis in idem*, kterou je krajský soud povinen zkoumat z úřední povinnosti (*ex officio*). Zásada *ne bis in idem*, tedy právo nebýt souzen nebo potrestán dvakrát za týž čin, je na ústavní úrovni zakotvena v článku 40 odst. 5 Listiny základních práv a svobod. Povinnost ctít uvedenou zásadu však plyne také z mezinárodních závazků České republiky, zejména z článku 4 odst. 1 protokolu č. 7 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“), podle kterého „*nikdo nemůže být stíhán nebo potrestán v trestním řízení podléhajícím pravomoci téhož státu za trestný čin, za který již byl osvobozen nebo odsouzen konečným rozsudkem podle zákona a trestního řádu tohoto státu.*“ Ačkoliv uvedená ustanovení hovoří toliko o „trestním stíhání“ či „trestním řízení“, je nepochybně třeba danou zásadu vztáhnout také na řízení o přestupcích a o správních deliktech. Platnost zásady *ne bis in idem* i pro oblast správního trestání konstatoval Nejvyšší správní soud např. již v rozsudku ze dne 16. 2. 2005, č. j. A 6/2003 - 44, dostupném na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz), podle kterého „*i pro správní trestání platí zásada ne bis in idem, podle níž nikdo nemůže dvakrát potrestán pro stejný skutek. Předpokladem jejího uplatnění je, aby se jednalo o stejný skutek, tj. aby byla dána totožnost skutku. Skutkem je určitá událost ve vnějším světě záležející v jednání člověka, která – v kontextu správního trestání – může mít znaky jednoho správního deliktu, dvou či i více správních deliktů (tzv. jednočinný souběh), nebo nemusí vykazovat znaky žádného správního deliktu. Podstata skutku tedy spočívá v jednání. Rámec aktů zahrnutých do jednání je vymezen následkem, jehož je jednání příčinou. Následek, který je znakem správního*

*deliktu, spojuje jednotlivé akty do jednoho skutku a zároveň umožňuje dělit chování člověka na různé skutky*“. Obdobné závěry pak plynou také z judikatury Evropského soudu pro lidská práva, který obecně dovozuje, že práva garantovaná Úmluvou pro řízení o trestních činech platí nejen pro řízení o činech patřících podle právních řádů smluvních států mezi trestné činy, ale i pro činy, které orgány smluvních stran Úmluvy kvalifikují jako přestupky či jiné správní delikty. Ve smyslu výše uvedeného je tedy na místě tuto zásadu vztáhnout jak na činy patřící podle českého právního řádu mezi trestné činy, tak i na činy spadající mezi přestupky či správní delikty, a to ve všech kombinacích, které mezi nimi přicházejí v úvahu.

V posuzované věci však krajský soud porušení uvedené zásady neshledal. V daném případě totiž nešlo o dvojí postih žalobce za porušení téže právní povinnosti, ale o postih dvou odlišných deliktů, naplněných dvěma činy dvou odlišných osob (dvou odlišných „pachatelů“), a to 1/ správního deliktu podle zákona o podmínkách provozu vozidel (v režimu odpovědnosti objektivní), jehož se měl dopustit žalobce jakožto provozovatel předmětné jízdní soupravy naplněním znaků skutkové podstaty dle § 83a odst. 1 písm. 1) tohoto zákona; a 2/ přestupku dle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění účinném pro projednávanou věc (v režimu odpovědnosti subjektivní, tj. odpovědnosti za zavinění), jehož se měl dopustit řidič a zaměstnanec žalobce naplněním znaků skutkové podstaty přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu dle § 22 odst. 1 písm. a) bodu 3. tohoto zákona tím, že předmětnou jízdní soupravu řídil. Krajský soud tak neshledal, že by v souvislosti s jednáním žalobce, které je předmětem přezkumu v nyní posuzované věci, byl vůči žalobci vyvozován další „trestněprávní“ postih. K porušení zásady *ne bis in idem* nemohlo dojít, neboť zde vůbec není dána totožnost v osobě pachatele, ani totožnost skutku. Případné uložení pokuty řidiči vozidla dle příslušného ustanovení zákona o přestupcích nevylučuje možnost uložení pokuty provozovateli tohoto vozidla dle příslušného ustanovení zákona o podmínkách provozu vozidel. Žalobce tak nebyl stíhán ani potrestán podruhé za stejnou věc, a takto uplatněnou žalobní námitku proto krajský soud neshledal důvodnou.

Pokud jde o posouzení důvodnosti dalších žalobcem vznesených námitek, krajský soud na tomto místě připomíná, že v projednávané věci nejsou mezi účastníky řízení sporné skutkové okolnosti daného případu. Žalobce v žalobě nezpochybnil, že by jím provozovaná jízdní souprava nevykazovala závady podrobně popsané v obou správních rozhodnutích, které byly zjištěny při kontrole příslušníky policejního orgánu, avšak nesouhlasil s tím, jak byly tyto závady v předcházejícím řízení vyhodnoceny, resp. s tím, že ve věci nebyl i přes opakované námitky přibrán znalec, který jedině by byl schopen relevantního odborného hodnocení. Žalobce v této souvislosti poukázal na skutečnost, že rozsah a závažnost technických závad na vozidle správní orgány zjišťovaly toliko z nekvalitních černobílých fotografií založených ve správním spisu, přičemž pouze znalec by byl schopen rozlišit použitelnost těchto fotografií oproti možnému zkoumání technického stavu vozidla osobní fyzickou prohlídkou. V této souvislosti žalobce namítl, že z důvodu odmítnutí tohoto důkazního návrhu je prvostupňové rozhodnutí správního orgánu i rozhodnutí žalovaného zatíženo vadou nepřezkoumatelnosti a jako taková by měla být zrušena.

Vzhledem k tomu, že žalobce v podané žalobě vznesl námitku nepřezkoumatelnosti vydaných správních rozhodnutí, musel se krajský soud nejprve vypořádat s otázkou, zda jsou tato rozhodnutí co do posouzení otázky přibrání znalce a nutnosti vypracování znaleckého

posudku způsobila soudního přezkumu. Případná nepřezkoumatelnost správního rozhodnutí (ať už pro nesrozumitelnost či pro nedostatek důvodů) je totiž vadou natolik závažnou, která by nutně musela vést k jeho zrušení dle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.

V případě nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů je nutno posoudit, zda se správní orgány v rozhodnutí vypořádaly se všemi uplatněnými námitkami a zda srozumitelným způsobem uvedly, jaké skutečnosti vzaly při svém rozhodování za prokázané, kterým skutečnostem naopak nepřisvědčily, jakými úvahami byly ve svém rozhodování vedeny, o které důkazy opřely svá skutková zjištění a které důvody je vedly k vyslovení závěrů obsažených ve výsledném rozhodnutí. Vychází-li krajský soud z výše uvedených závěrů, jakož i ze základních zásad vztahujících se k obsahovým náležitostem odůvodnění rozhodnutí, pak je zřejmé, že vydaná správní rozhodnutí tyto základní náležitosti nepostrádají. Dle krajského soudu jsou obě správní rozhodnutí řádně odůvodněna a je z nich jednoznačně seznatelné, proč v případě posouzení zjištěných závad technického stavu jízdní soupravy, včetně vyhodnocení jejich dopadu, správní orgány nepřistoupily k vypracování znaleckého posudku pro jeho nadbytečnost.

Pokud jde o samotné hodnocení závěrů správních orgánů vztahujících se k nutnosti vypracování znaleckého posudku, ani v tomto ohledu neshledal krajský soud na straně správních orgánů pochybení. Naopak se ztotožnil s posouzením správních orgánů, že v případě hodnocení vlivu popsanych závad na způsobnost vozidla k provozu na pozemních komunikacích a na bezpečnost silničního provozu nebylo vypracování znaleckého posudku třeba. Z předloženého spisového materiálu krajský soud ověřil, že jeho obsahem nejsou pouze vytištěné černobílé fotografie, ale je v něm založen také nosič CD obsahující kvalitní barevnou fotodokumentaci, kterou při kontrole jízdní soupravy pořídila Policie České republiky a z níž bez jakýchkoli 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 (a to i bez příslušného odborného technického vzdělání), a to mj. na základě metodické příručky pro provádění silničních technických kontrol, která je rovněž součástí spisového materiálu. Zdokumentovaný rozsah a charakter technických závad provozované jízdní soupravy, ať už v podobě prasklin na brzdových kotoučích přesahujících  $\frac{2}{3}$  činné plochy a zasahujících 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 dovodit, že tyto závady bezprostředně ohrožují bezpečnost silničního provozu a způsobují technickou nezpůsobilost vozidla ve smyslu § 37 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel, ve spojení s § 36 odst. 3 a odst. 10 vyhlášky.

Krajský soud dále na tomto místě podotýká, že znalecký posudek je jedním z důkazních prostředků, jehož lze užít ke zjištění stavu věci (§ 51 odst. 1 správního řádu). Znalci se ve správním řízení přibírají k tomu, aby jednak pozorovali skutečnosti, jejichž poznání předpokládá zvláštní odborné znalosti, jednak aby z takovýchto pozorování vyvozovali znalecké úsudky (posudky). Znalci se však nepřibírají, aby úřadu sdělovali své názory a úsudky o otázkách právního rázu, nebo o otázkách, k jejichž správnému porozumění není zapotřebí odborných vědomostí nebo znalostí, nýbrž postačuje (s ohledem na povahu a okolnosti případu) běžná zkušenost a znalost. Ve správním řízení se pak znalec nepřibírá též

tehdy, pokud správní orgán disponuje potřebnými odbornými znalosti či si může opatřit odborné posouzení předmětných skutečností ze strany jiného správního orgánu (srovnej § 56 správního řádu).

Není přitom na libovůli správního orgánu, jakým způsobem s návrhy účastníků (zde s návrhem žalobce na vypracování znaleckého posudku) naloží, neboť správní orgán sice není ve smyslu § 52 správního řádu povinen provést všechny účastníky navržené důkazy, avšak pokud některé z nich neprovede, je povinen v odůvodnění rozhodnutí uvést, z jakých důvodů se tak stalo. Tomuto požadavku však, jak je odůvodněno výše, správní orgány v daném případě bezezbytku dostaly. Krajský soud tak ve shodě se závěry správních orgánů pokládal vypracování znaleckého posudku za nadbytečné, a ani takto vznesené námitce žalobce nepřisvědčil.

V případě posledního žalobního bodu spočívajícího v opětovně namítané nepřezkoumatelnosti vydaných správních rozhodnutí, tentokrát z důvodu nevypořádání se s liberačními důvody dle § 84 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel, krajský soud v plném rozsahu odkazuje na své předchozí odůvodnění vztahující se k obecným požadavkům na přezkoumatelnost vydaných správních rozhodnutí. Ani v tomto případě však namítanou nepřezkoumatelnost rozhodnutí žalovaného pro nedostatek důvodů neshledal.

Podle § 84 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení povinnosti zabránila.

Ve smyslu výše citovaného ustanovení žalobce v průběhu prvostupňového řízení žádné liberační důvody neuplatnil, a správnímu orgánu prvního stupně proto nelze vytýkat, že se těmito důvody ve svém rozhodnutí nezabýval. Krajský soud pak (stejně jako žalovaný) nepochybně umožňuje žalobce uplatnit liberační důvody až ve stádiu odvolacího řízení. Žalobce této možnosti využil a v podaném odvolání poukázal na skutečnost, že pravidelně a namátkově kontroluje jím provozovaná vozidla tak, aby nedocházelo k situacím, že by jeho zaměstnanci řídili v provozu na pozemních komunikacích vozidla bezprostředně ohrožující bezpečnost ostatních účastníků. Dále uvedl, že prostřednictvím svých zaměstnanců kontroloval také vozidlo řízené řidičem O.L. před výjezdem na zahraniční pracovní cestu, přičemž nezjistil žádnou ze závad, která je popsána ve výroku prvostupňového správního rozhodnutí. Dovožoval proto, že k poškození čelního skla nákladního automobilu, k popraskání skla levého předního světlometu i k prasklinám brzdových kotoučů muselo s největší mírou pravděpodobnosti dojít až během zahraniční cesty. V žalobě pak žalobce v této souvislosti namítl, že uvedená obrana měla být důvodem pro zrušení prvostupňového správního rozhodnutí, a pokud se s ní žalovaný nevypořádal, zatížil své rozhodnutí vadou nepřezkoumatelnosti.

S předestřeným hodnocením žalobce však nelze souhlasit. Jak je patrné, žalobce v podaném odvolání pouze obecně konstatoval, že pravidelně kontroluje jím provozovaná vozidla a že se tak stalo i v případě předmětného vozidla před jeho výjezdem na zahraniční cestu. Žalobce však svá tvrzení o vynaložení veškerého úsilí k zabránění porušení povinnosti ve smyslu § 84 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel nijak nedoložil a na jejich

podporu neoznačil konkrétní důkazy. Přesto se žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí s takto tvrzenými skutečnostmi podrobně vypořádal, přičemž dospěl k závěru, že neodpovídají zjištěnému skutkovému stavu věci. Žalovaný opřel své závěry (že praskliny na brzdovém kotouči nemohly 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.L., o týden staré poškození) o konkrétní důvody, které žalobce v podané žalobě nijak nerozporuje a nezpochybňuje. Z odůvodnění rozhodnutí žalovaného je tak jednoznačně seznatelné, které otázky týkající se žalobcem uplatněných liberačních důvodů žalovaný považoval za rozhodné, a také vzájemná souvislost jednotlivých úvah, které žalovaný v napadeném rozhodnutí vyslovil, je z odůvodnění napadeného rozhodnutí zřetelná. Žalovaný uvedl konkrétní důvody, pro které se domnívá, že se nemohlo jednat o náhlé závady, k nimž by mohlo dojít až v průběhu zahraniční cesty, a krajský soud se s tímto odůvodněním ztotožňuje. Ani tyto žalobní námitky proto krajský soud neshledal důvodnými.

### V. Závěr a náklady řízení

S ohledem na výše uvedené skutečnosti tak krajský soud neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s., podle kterého žalobce, který neměl ve věci úspěch, nemá vůči žalovanému právo na náhradu nákladů řízení před soudem a žalovanému žádné náklady řízení nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly. Krajský soud proto rozhodl tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

**P o u č e n í :** Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

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 právních předpisů vyžadováno pro výkon advokacie.

V Plzni dne 26. dubna 2013

**Mgr. Alexandr Krysl, v.r.**  
předseda senátu

Za správnost vyhotovení:  
Lenka Kovandová