ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem JUDr. Petrem Poláchem ve věci

žalobce: **R. B.**
bytem X
zastoupeného Zdeňkem Machálkem,
advokátem se sídlem Růžová 1254, 686 01 Uherské Hradiště

proti
žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**,
se sídlem tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

o žalobě proti rozhodnutí ze dne 17. 7. 2019, č. j. KUZL-14867/2019-3, sp. zn. KUSP-14867/2019/DOP/Ti,

takto:

I. Žaloba **se zamítá**.

II. Žalobce **nemá právo** na náhradu nákladu řízení.

III. Žalovanému **se** náhrada nákladů řízení **nepřiznává**.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

1. Žalobce se včasně podanou žalobou, doručenou Krajskému soudu v Brně (dále též „krajský soud“ či „zdejší soud“), domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného (dále též „napadené rozhodnutí“), kterým bylo částečně změněno a ve zbytku potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Zlína (dále též „správní orgán I. stupně“) ze dne 20. 12. 2018,

č. j. MMZL 163348/2018, sp. zn. MMZL-129958/2017-MM-PŘ-00SA-4789/2017 (dále též „prvostupňové rozhodnutí“).

2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce shledán vinným ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „silniční zákon“), kterého se dopustil tím, že dne 9. 10. 2017 v čase blízkém 7:10 hodin ve Zlíně, na silnici III. třídy číslo 49016, na ulici Gahurova, v místě křižovatky se silnicí I. třídy číslo 49, ve směru jízdy od zastávky MHD „U Zámku“, řídil motorové vozidlo tovární značky Ford Tranzit, registrační značky X, na němž nebyla na přední části vozidla umístěna tabulka státní poznávací značky, což znamená, že na vozidle nebyly umístěny obě tabulky státní poznávací značky, které byly vozidlu přiděleny. Tímto jednáním porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) silničního zákona, ve vazbě na ustanovení § 38 odst. 1 písm. c) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel“).

3. Současně byl žalobce shledán vinným ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona, kterého se dopustil tím, že dne 9. 10. 2017 v čase blízkém 7:10 hodin ve Zlíně, na silnici III. třídy číslo 49016, na ulici Gahurova, v místě křižovatky se silnicí I. třídy číslo 49, řídil motorové vozidlo tovární značky Ford Tranzit, registrační značky X, které bylo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, a to tím, že na vozidle nebyl umístěn nárazník a přední maska, čímž na přední části karoserie vznikly ostré hrany a také na vozidle chyběly přední světlomety. Tímto jednáním porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) silničního zákona, ve vazbě na ustanovení § 37 odst. 1 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel a ustanovení § 40 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

4. Za spáchání přestupků byla žalobci podle ustanovení § 35 písm. b), c), § 46 a § 47 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon o odpovědnosti za přestupky“), a dle ustanovení § 125c odst. 5 písm. d), § 125c odst. 6 písm. b) silničního zákona uložena pokuta ve výši 6 000 Kč a sankce zákazu činnosti v trvání 6 měsíců od data nabytí právní moci rozhodnutí. Současně byla žalobci podle ustanovení § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a v souladu s ustanovením § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb. uložena povinnost nahradit náklady spojené s projednáním přestupku ve výši 1 000 Kč.

5. Napadeným rozhodnutím bylo prvostupňové rozhodnutí ve výroku o vině změněno v bodu 2 tak, že výše uvedeným řízením motorového vozidla technicky nezpůsobilého k provozu žalobce porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) silničního zákona ve spojení s § 49 písm. b) a c) zákona o podmínkách provozu vozidel s odkazem na vyhlášku č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel – příloha č. 7 a Věstník dopravy bod č. 6.1.4.1.2, 4.1.1.1.3., 4.4.1.1.2. a 6.2.1.2.3. ve znění účinném do 30. 9. 2018, a dopustil se tak z nedbalosti přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1

písm. a) bod 3 silničního zákona. Ve zbytku žalovaný prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

II. Žaloba

6. V žalobě žalobce předně uvedl, že napadenému rozhodnutí vytýká nezákonnost a napadá procesní postup, kterým došlo ke zkrácení jeho subjektivních práv.

7. Žalobce namítá, že správnímu orgánu I. stupně vytýká nedostatečné zjištění skutkového stavu a neprovedení žalobcem navrhovaných důkazů. Správní orgán I. stupně považoval popis skutkového děje žalobcem za nepravdivý, aniž by skutkový děj objasnil a provedl dokazování. Všechny pochybnosti mohly a měly být odstraněny výslechem navrhovaných svědků. Správní orgán však nestandardně požádal orgán Policie ČR šetřící nehodu v Brně o vyjádření a od výslechů policistů a účastníků nehody upustil, neboť je považoval za nadbytečné. Jsou tedy dány pochybnosti o tom, že žalobci byla policisty povolena další jízda a co policisté zamýšleli povolením další jízdy žalobci. Dále nebyl správním orgánem I. stupně proveden důkaz ohledně technického stavu vozidla (ohledáním, znaleckým posudkem) a bez odborných znalostí byl učiněn závěr o technické nezpůsobilosti vozidla na nejvyšším stupni závažnosti, tj. bezprostředního ohrožení ostatních účastníků provozu. Žalovaný tyto závěry potvrdil, aniž by bylo zřejmé, z čeho vycházel při svém hodnocení.

8. Podle žalobce se dále správní orgány nezabývaly jeho námitkou ohledně významu pokynu policisty řidiči k možnosti dojezdu vozidla do místa bydliště a zavinění řidiče pro případ, pokud by stav vozidla skutečně nebyl způsobilý ani pro nouzový dojezd. Žalobce se domnívá, že nejednal zaviněně a tedy nemohl spáchat přestupek, když na jeho chování mělo vliv výše uvedené jednání policistů, tedy povolení k dojezdu do místa bydliště, a jednal v dobré víře, že ničeho neporušuje. Toto nebylo správními orgány nikterak zohledněno, ani co se týče přestupku absence registrační značky, kdy se jednalo o výjimečnou situaci. Absence registrační značky nebyla způsobena motivem ztížení identifikace, ale v důsledku dopravní nehody s následnou jízdou v nouzovém režimu.

9. Závěrem žalobce konstatoval, že došlo k porušení ustanovení o řízení před správními orgány, které mohly mít za následek nezákonné rozhodnutí ve věci, a navrhl, aby krajský soud napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného

10. Žalovaný ve svém vyjádření s podanou žalobou nesouhlasil. Jeho rozhodnutí totiž vychází ze spolehlivě zjištěného stavu věci, i způsob vedení řízení byl v mezích správního řádu, přestupkového zákona i zákona o silničním provozu. K jednotlivým žalobním námitkám pak žalovaný uvedl následující.

11. O skutkovém stavu není pochyb bez ohledu na to, jak by vypovídali policisté, kteří asistovali při řešení dopravní nehody dne 8. 10. 2017 v Brně, nebo policisté, kteří vozidlo kontrolovali dne 9. 10. 2017 v ranních hodinách ve Zlíně. O stavu vozidla pochybovat nelze, bez nárazníku má ostré hrany, které ohrožují ostatní účastníky silničního provozu již jen svojí přítomností na pozemní komunikaci, což je patrné z fotodokumentace a není třeba bližšího zkoumání. Z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č. j. 3 As 221/2014 – 46 a č. j. 5 As 175/2019 – 24 vyplývá, že posouzení závady jako bezprostředně ohrožující ostatní účastníky silničního provozu

není vázáno na katalog závad v prováděcí vyhlášce a už vůbec ne na tehdejší § 40 vyhlášky č. 341/2014 Sb., který byl vytvořen bez zákonného zmocnění v § 91 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Žalovaný tedy uvádí, že neexistuje rovnítko mezi přestupkem dle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona a závadou nebezpečnou ve smyslu § 49 písm. c) zákona o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, a může se stát, že závada, která je klasifikována jako vážná, za určitých podmínek bude současně závadou bezprostředně ohrožující ostatní účastníky silničního provozu. Žalovaný zjištěné závady specifikoval a vysvětlil, proč v nyní projednávané věci považuje chybějící nárazník, včetně světlometů a čelní masky za bezprostředně ohrožující ostatní účastníky silničního provozu. Nejvyšší správní soud vysvětlil např. v rozsudku č. j. 9 As 76/2010 – 76, že správní orgány si mohou učinit úsudek i z hlediska odborného. K posouzení výše těchto závad žádné speciální znalosti potřeba není. Není třeba, aby každé rozhodování správního orgánu či soudu bylo podpořeno znaleckým posudkem. Žalovaným vysvětlovanou nebezpečnost uvedených závad nijak nezmírňují povětrnostní a klimatické podmínky.

12. Co se týče nouzového dojetí, žalobce odpovídal za to, že má své vozidlo technicky v pořádku. Pokud žalobce s vozidlem cestoval 100 km z Brna do Uherského Hradiště, aby si vyměnil plastové úchytky v ceně 2 000 Kč, pak se o nouzový dojezd jednat nemohlo ani podle zrušeného ustanovení § 40 vyhlášky č. 341/2014 Sb. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 175/2019 – 24, za nouzový dojezd je obecně nutné považovat jízdu na nejbližší možné místo, kde lze závadu odstranit. Od 1. 10. 2018 úpravu nouzového dojetí zakotvuje pouze § 5 odst. 1 písm. e) silničního zákona a činí tak ve vztahu k nákladu na vozidle. Pokud vznikne na vozidle jakákoliv závada technického rázu, které ohrožuje bezpečnost provozu, na případný nouzový dojezd dopadají pouze ustanovení § 24 zákona o odpovědnosti za přestupky o krajní nouzi. Žalovaný tak byl v hodnocení nouzového dojezdu oproti stávající úpravě ještě mírnější. Ve vztahu k původní úpravě lze jen zopakovat, že závadu mohl žalobce odstranit již po dopravní nehodě v Brně, kde je vysoká dostupnost autorizovaných servisů.

13. K materiálnímu znaku přestupku chybějící registrační značky na vozidle se žalovaný vyjádřil v napadeném rozhodnutí dostatečným způsobem. Takové vymezení je dostatečné, jak aproboval Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí č. j. 6 As 25/2013 – 23 nebo č. j. 7 As 61/2017 – 34. Pokud nouzovým dojetím není jízda 100 km z místa, v jehož okruhu se nacházejí autorizované servisy, v nichž je možné závadu odstranit, nemůže být za nouzové dojetí za stejných okolností považována ani jízda bez tabulky registrační značky. Žalobce se zcela vědomě rozhodl pro jízdu v situaci, kdy již s vozidlem neměl jet jinam, než do nejbližšího místa, kde bylo možno závadu odstranit.

14. Žalovaný rovněž v napadeném rozhodnutí vysvětlil, proč spatřuje v jednání žalobce zavinění dosahující minimálně intenzity nevědomé nedbalosti a k tomu žalovaný plně odkazuje.

15. Žalovaný proto navrhl, aby krajský soud žalobu zamítl pro její nedůvodnost.

IV. Posouzení věci krajským soudem

16. Žaloba byla podána v zákonné dvouměsíční lhůtě (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního – dále jen s.ř.s.), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1

s.ř.s)
a jde o žalobu přípustnou (zejména § 65, § 68 a § 70 s.ř.s.).

17. Napadené rozhodnutí žalovaného krajský soud přezkoumal v řízení podle části třetí, hlavy II, dílu 1, § 65 a následujících s.ř.s. v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s), ověřil přitom, zda rozhodnutí netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti, a vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání rozhodnutí (§ 75 odst. 1 s.ř.s.).

18. Krajský soud v Brně dospěl k závěru, že žaloba není důvodná. Soud při svém rozhodování vyšel z následujících skutečností, úvah a závěrů.

19. Žalobce předně namítal, že žalovaný nedostatečně zjistil skutkový stav a nebylo užito důkazních prostředků navržených žalobcem a potřebných ke zjištění a objasnění skutkového stavu věci. K tomu krajský soud uvádí, že povinnost zjišťovat skutkový stav stran skutečností odpovídajících skutkové podstatě přestupku, leží vždy na správním orgánu. Pokud existuje rozumná pochybnost, tzn. ne zcela nepravděpodobná možnost, že deliktního jednání se obviněný z přestupku nedopustil, nelze jej za přestupek postihnout (in dubio pro reo). Povinnost prokázat přestupek obviněnému má správní orgán. Obviněnému stačí k tomu, aby nemohl být za přestupek postižen, rozumná pochybnost o otázce, zda se předmětného jednání dopustil; obviněný se nemusí vyviňovat, tedy prokazovat, že se deliktního jednání nedopustil (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 1. 2014, č. j. 5 As 126/2011 – 68, bod 18).

20. Obecný požadavek na souladnost přestupkového řízení s limity ústavněprávními a mezinárodními však neopravňuje k tomu, aby u ustanovení upravujících procesní náležitosti přestupkového řízení byl použit takový výklad, který by fakticky bránil efektivnímu postupu. Jinými slovy řečeno, interpretace omezujících pravidel procesu ve správním trestání nemůže být natolik extenzivní, aby ve svých důsledcích znemožnila účinný postih za protiprávní jednání. V možnosti nabízet důkazy a uplatnit prostředky ke své obraně je tak zapotřebí primárně vidět (v souladu s nálezem Ústavního soudu ze dne 30. 5. 2000, sp. zn. I. ÚS 533/98, N 81/18 SbNU 197) právo osoby, proti níž se řízení vede, a nikoliv povinnost správních orgánů. Uvede-li obviněný v řízení tvrzení ke skutkovým okolnostem případu a navrhne k jejich prokázání důkazy, je správní orgán povinen se řádně vypořádat jak s těmito tvrzeními, tak i s nabízenými důkazy. To samozřejmě neznamená, že musí všechna tvrzení prověřit a nabízené důkazy provést. Pokud to však neučiní, musí svůj závěr přezkoumatelným způsobem vysvětlit. V řízení o přestupku postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu potřebném pro rozhodnutí o přestupku ve smyslu ustanovení § 3 správního řádu (viz usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 1. 2014, č. j. 5 As 126/2011 – 68).

21. Dle ustanovení § 3 správního řádu poté *nevyplývá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2.* V přestupkovém řízení je tedy správní orgán povinen postupovat tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, což vyjadřuje zásadu materiální pravdy, podle které správní orgán opatřuje potřebné podklady pro vydání rozhodnutí, z úřední povinnosti, zjišťuje všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch obviněného, jakož i provádí důkazy, které jsou potřebné ke zjištění stavu věci. Správní orgán hodnotí důkazy podle své úvahy; každý důkaz jednotlivě a všechny ve vzájemné souvislosti (viz ustanovení § 3, § 50 a § 52 správního řádu).

22. Závěr o spáchání přestupku musí být podložen vyhodnocením obsahu a věrohodnosti provedených relevantních důkazů. Žalobce lze shledat vinným ze spáchání předmětných přestupků pouze tehdy, pokud provedené důkazy po jejich vyhodnocení vytvoří dostatečně jednoznačný, vzájemně provázaný a vnitřně nerozporný systém dílčích informací, které nahlíženy jako celek nemohou vést k jinému závěru, než že žalobce skutečně řídil vozidlo, které bylo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, a kterému chyběla na přední části vozidla tabulka státní poznávací značky. Nebude-li možno provedené relevantní důkazy takto vyhodnotit, zůstane pochybnost, zda se žalobce skutečně vytýkaného protiprávního jednání dopustil, a v takovém případě jej nelze shledat vinným ze spáchání přestupku.

23. Zdejší soud souhlasí se závěry žalovaného, neboť žalobce svou argumentací nevnesl do správního řízení důvodné pochybnosti o okolnostech spáchání přestupku. Lze souhlasit s obecnou tezí, že správní orgány jsou povinny samy vyhledávat a opatřovat si důkazy a podklady pro svoje rozhodnutí. Nelze však z této teze současně dovodit, že i v případě, kdy správní orgány nemají žádné důvodné pochybnosti o skutkových zjištěních a o jejich právním posouzení, jsou přesto povinny pokračovat v pořizování dalších důkazů a podkladových dokumentů v závislosti na vůli přestupce. Přestupkové řízení je založeno na uvážení správního orgánu ohledně rozhodnutí, jaké důkazy provést a jaké nikoliv. Opačný výklad by mohl paradoxně znamenat, že přípravná fáze rozhodovacího procesu by nikdy nemohla skončit (srov. přiměřeně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 5. 2007, č. j. 2 As 93/2006–84).

24. Z obsahu spisu vyplývá, že v otázce žalobcem spáchaných přestupků dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 a § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona bylo provedeno dostatečné dokazování. Skutkový závěr orgánů obou stupňů o tom, že žalobce spáchal přestupky, které mu byly kladeny za vinu, byl jednoznačně prokázán v řízení před správními orgány. Tento skutkový závěr správních orgánů se opírá o stěžejní důkaz – fotodokumentace vozidla žalobce, ale vyplývá i z jiných podkladů pro vydání rozhodnutí (např. ze sdělení o nehodě v Brně, ze záznamu o spáchání přestupků). Z napadeného, jakož i prvostupňového rozhodnutí je též dostatečně patrné, jak se správní orgány vypořádaly s argumentací žalobce. Je z nich taktéž patrné,

z jakých důvodů a důkazů dovozovaly, že je žalobcem předestřená argumentace lichá a vyvrácená.

25. Podle názoru krajského soudu jsou vyslovené závěry správních orgánů ohledně spáchání přestupků dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 a § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona zcela dostatečně podložené skutkovými okolnostmi zjištěnými ve správním řízení. Skutkový stav věci zjištěný správními orgány je zcela dostatečný pro závěr, že žalobce naplnil znaky vytýkaných přestupků, které mu byly kladeny za vinu, a je prostý rozumných pochybností.

26. Krajský soud dále uvádí, že se správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí dostatečně vypořádal s žalobcovým návrhem na provedení důkazů, tak jak jej žalobce uplatnil. Jak vyplývá z judikatury Ústavního soudu o tzv. „opomenutých důkazech" (která se sice primárně vztahuje na rozhodnutí obecných soudů, ale je možno ji vztáhnout přiměřeně i na rozhodnutí správních orgánů), např. z nálezu Ústavního soudu ze dne 4. 9. 2002, sp. zn. I. ÚS 113/02, *„(...) soud sice není povinen provést všechny navržené důkazy, avšak musí o vznesených návrzích rozhodnout a - pokud jim nevyhoví - ve svém rozhodnutí vyložit, z jakých důvodů navržené důkazy neprovedl, resp. pro základ svých skutkových zjištění je nepřevzal. Jestliže tak neučiní, zatíží své rozhodnutí nejen vadami spočívajícími v porušení obecných procesních předpisů, ale současně postupuje v rozporu se zásadami vyjádřenými v hlavě páté Listiny* [...]. *Důkazy, jimiž se soud při postupu nezabýval, proto téměř vždy založí nejen nepřezkoumatelnost vydaného rozhodnutí, ale současně též jeho protiústavnost.*" Těmto ústavním požadavkům rozhodnutí správního orgánu I. stupně i žalovaného vyhovělo.

27. Pokud má žalobce za to, že pouze výpovědi policistů zasahujících u nehody v Brně, popř. účastníků této nehody, by byly objektivním podkladem pro rozhodnutí o přestupku, domáhá se tak použití překonané legální teorie důkazní, dle které bylo možné určitou okolnost prokazovat pouze za pomoci určitého důkazu. Pro úplnost zdejší soud odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 11. 2013, sp. zn. 7 A 82/2002, dle kterého: *„(...) dokazování ve správním řízení nestojí na legální teorii důkazní, která by předepisovala správním orgánům, jakou váhu, kterým důkazům mají přikládat, jakého důkazu je k prokázání té či oné skutečnosti zapotřebí, nebo jaký počet důkazů je nezbytný k prokázání skutečnosti, která je předmětem dokazování. Dokazování ve správním řízení ovládá zásada volného hodnocení důkazů. Povinností správního orgánu je zjistit přesně a úplně skutečný stav věci a za tím účelem si opatřit potřebné podklady pro rozhodnutí. Správní orgán je tedy povinen zjistit přesně a úplně skutečný stav věci, avšak pouze ve vztahu k předmětu dokazování, tj. k určitému skutku; skutečnosti, které stojí vně předmětu dokazování, nezjišťuje, neboť nemají pro rozhodnutí věci význam. V některých případech bude nezbytné, aby správní orgán obstaral a posléze provedl řadu důkazů, jindy bude určitý skutek bezpečně prokázán na základě důkazního prostředku jediného.*" Správní řízení tedy obecně ovládá ve smyslu ustanovení § 50 odst. 4 správního řádu zásada volného hodnocení důkazů. Tato zásada totiž dává prostor správnímu orgánu, aby sám vyhodnotil, které důkazy jsou pro jeho závěry rozhodující a které nikoliv. Ve spojení se zásadou materiální pravdy pak dokazování musí proběhnout tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Již správní orgán I. stupně přitom ve svém rozhodnutí řádně zdůvodnil, z jakého důvodu neprovedl pro nadbytečnost výslech policistů zasahujících na místě dopravní nehody v Brně. Správní orgán I. stupně správně konstatoval, že policisté byli sice na místě dopravní nehody dne 8. 10. 2017 na

ulici Karlova v Brně, u které však nebylo hlášeno a evidováno zranění a únik kapalin, a policisté poskytli pouze součinnost účastníkům při řešení dopravní nehody se sepsáním záznamu o nehodě, nehoda ani nebyla policií dále šetřena. Policisté tedy nemohli k věci sdělit nic dalšího, než co již bylo obsahem spisového materiálu a dokumentace. Krajský soud se s těmito závěry bez dalšího ztotožnil.

28. Co se týče návrhu žalobce na provedení důkazu znaleckým posudkem či ohledáním věcí, konstatuje krajský soud, že objektivně nebylo třeba takových důkazů, když správní orgány skutkový stav zjistily i z výpovědi žalobce, z úředních záznamů a fotodokumentace, přičemž k závěru, že na vozidle chybí registrační značka na přední části vozidla a dále chybí nárazník, včetně světlometů a čelní masky, a tedy se jedná o přestupky dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 a § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona, lze dojít i bez odborných znalostí. Jde o případ jednoduchý a jasný a k úsudku o technickém stavu vozidla postačovala odborná znalost správního orgánu projednávajícího dopravní přestupky (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 5. 2013, č. j. 6 As 14/2013 – 23). Rovněž provedení důkazu ohledáním věci by bylo nadbytečné, když z předložené fotodokumentace je i laickým okem zřejmé, v jakém technickém stavu vozidlo bylo v době spáchání přestupku.

29. Lze tedy shrnout, že výhrady žalobce ke zjištění skutkového stavu vyhodnotil krajský soud jako zcela nedůvodné. Krajský soud je přesvědčen, že skutkový stav byl náležitým způsobem ozřejměn již v řízení před správními orgány, přičemž lze poukázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 1. 2015, č. j. 2 As 217/2015 – 47, v němž tento dovodil, že *„(...) jestliže již v samotném přestupkovém řízení správní orgány opatří takovou sadu důkazů, jež s ohledem na povahu věci sama o sobě s dostatečnou přesvědčivostí (§ 3 správního řádu z roku 2004) vede k závěru, že obviněný se příslušného přestupku dopustil, a zároveň neexistují žádné rozumné důvody k pochybám o věrohodnosti a úplnosti skutkových zjištění pro posouzení viny obviněného z přestupku, nemůže pasivita obviněného z přestupku ve správním řízení zásadně vést k jeho úspěchu v navazujícím soudním řízení, ledaže by se mu podařilo účinně zpochybnit věrohodnost nebo dostatečnost správními orgány provedených důkazů.“*

30. Krajský soud má tedy za to, že správní orgány dostály své povinnosti zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu potřebném pro rozhodnutí o přestupcích, přičemž uplatněné žalobní námitky byly pro spravedlivé rozhodnutí věci irelevantní. Jak bylo uvedeno výše, přestupkové jednání bylo dostatečně prokázáno správními orgány shromážděnými podklady.

31. Na základě výše uvedeného proto krajský soud souhlasí s tím, že správní orgány pomocí výše specifikovaných důkazů zjistily skutkový stav věci, o němž neměly žádné důvodné pochybnosti, a prokázaly, že se žalobce dopustil daných přestupků. Stav bez důvodných pochybností lze vyjádřit jako míru pravděpodobnosti, při níž neexistují rozumné pochybnosti o opaku. Hodnotily-li správní orgány popsané důkazy jednotlivě a v jejich vzájemné souvislosti, mohly dospět k jedinému možnému logickému závěru, a to že se žalobce skutečně vytýkaného přestupkového jednání dopustil. Podle názoru zdejšího soudu tak nevznikají pochybnosti o tom, že žalobce svým jednáním porušil ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 1, jakož i ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod

3 silničního zákona. Skutkový stav věci byl tedy zjištěn v souladu s ustanovením § 3 správního řádu.

32. Krajský soud se dále zabýval otázkou závažnosti závad na vozidle žalobce.

33. Podle ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) silničního zákona platí, že řidič je povinen „*užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem*“.

34. Podle ustanovení § 37 odst. 1 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel „*silniční vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích*“.

35. Podle již zrušeného ustanovení § 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*“. Podle odst. 2 písm. a) bodu 1 téhož ustanovení „*závadou podle odstavce 1 je vždy v osvětlení vozidla, nesvítí-li potkávací nebo brzdové nebo zadní obrysové světlo na straně přivrácené do středu vozovky*“ a písm. 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*“.

36. Podle ustanovení § 49 zákona o podmínkách provozu vozidel „*technickou prohlídkou silničního vozidla ve stanici technické kontroly mohou být zjištěny tyto stupně závad na technickém stavu vozidla, jeho ústrojí a částech: a) lehká závada, která nemá vliv na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, b) vážná závada, která ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla a nepříznivě působí na životní prostředí, ale neohrožuje bezprostředně bezpečnost jízdy vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích, c) nebezpečná závada, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy silničního vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích*“.

37. Co se týče posouzení závad na vozidle žalobce, žalovaný i správní orgán I. stupně vyhodnotili tyto závady jako bezprostředně ohrožující ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Z fotodokumentace je prokázané, že na vozidle chyběl přední nárazník, přední světlomety a přední směrové svítilny. Všechny tyto závady byly podle původní právní úpravy podle ustanovení § 49 zákona o podmínkách provozu vozidel hodnoceny jako závady stupně B, tedy jednotlivě šlo o závady, které jsou pouze způsobilé ohrozit provoz na pozemních komunikacích nebo mohou nepříznivě působit na životní prostředí. Žalovaný však dále konstatoval, že závady nelze posuzovat jednotlivě, ale ve svém souhrnu. Podle původní právní úpravy se navíc nacházela na vozidle závada hodnocená jako závada stupně C, tedy nebezpečná závada, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy silničního vozidla, provoz na pozemních komunikacích nebo životní prostředí, když se na povrchu vozidla nacházely díly, které bezprostředně ohrožovaly bezpečnost osob. Podle správních orgánů pak tyto závady způsobovaly ostré hrany na karoserii, které byly reálně způsobilé bezprostředně ohrozit ostatní osoby už jen stáním na veřejně přístupném místě. Ve svém souhrnu proto správní orgány vyhodnotily, že se jedná o závady stupně C, tedy nebezpečné závady. Správní orgány rovněž vyložily, z jakého důvodu považují označené závady za bezprostředně nebezpečné, zejména s ohledem na bezpečnost osob. Uvedené ohrožení osob krajský soud shodně jako správní orgány nepovažuje pouze za

hypotetické, ale za reálné, pokud by např. došlo ke srážce s chodcem. Toto je zřejmé i z fotodokumentace založené ve správním spisu, kdy správními orgány uváděné „ostré hrany“ jsou viditelné i pouhým laickým okem. Při srážce s chodcem, cyklistou či motocyklistou by tak následky takové nehody mohly být o dost závažnější, než kdyby bylo vozidlo žalobce v bezvadném technickém stavu.

38. Z napadeného rozhodnutí, jakož i z rozhodnutí správního orgánu I. stupně, je tak zřejmé, jakými úvahami se správní orgány řídily při posuzování závad na vozidle žalobce.

39. Správní orgány se ve svých rozhodnutích rovněž zabývaly tím, zda je pro žalobce výhodnější nová či původní právní úprava, když od 1. 10. 2018 byl nově stanoven katalog kontrolních úkonů a hodnocení jimi zjištěných závad v příloze č. 1 vyhlášky č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel a shodně v příloze č. 1 vyhlášky č. 82/2012 Sb., o technických silničních kontrolách, přičemž správní orgány došly k závěru, že nová úprava pro žalobce výhodnější není. Žalovaný dovodil, že jedna ze závad (chybějící světlomety) je naopak podle nové právní úpravy hodnocena přísněji. S uvedeným závěrem se soud ztotožňuje.

40. K žalobní námitce, že jízda žalobce byla tzv. nouzovým dojezdem vozidla po nehodě, pak uvádí soud následující.

41. Jak uvedl žalovaný ve svém vyjádření, nouzovým dojetím se zabýval i Nejvyšší správní soud v rozhodnutí ze dne 30. 10. 2019, č. j. 5 As 175/2019 – 24, kdy konstatoval, že *„nouzovým dojetím se rozumí dojetí do nejbližšího místa, kde lze závadu odstranit. (...) Při posouzení toho, zda se skutečně jedná o nouzové dojetí, je nutné zvažovat vždy všechny individuální okolnosti věci a přihlížet mj. k povaze a závažnosti závady na vozidle, včetně toho, zda není nezbytné vyhledat např. autorizovaný servis. Teprve poté je na místě učinit závěr, zda se jednalo o nouzové dojetí či nikoli.*“. Podle názoru krajského soud k takovému individuálnímu zvážení v nyní posuzovaném případě ze strany žalovaného i správního orgánu I. stupně došlo. Závady na vozidle byly správními orgány posouzeny jako ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v souladu s ustanovením § 40 odst. 1 vyhlášky č. 341/2014 Sb., kdy se jednalo o chybějící nárazník a přední masku a chybějící světlomety, jak je uvedeno výše. Za situace, kdy žalobce tvrdil, že se jednalo o nouzový dojezd, když s poškozeným vozidlem absolvoval skoro 100 km dlouhou cestu do servisu v Uherském Hradišti, kterou navíc přerušil ve Zlíně a pokračoval v ní až další den ráno, nadto se závadami ve svém souhrnu ohrožujícími bezpečnost provozu bezprostředně, nelze takovou jízdu považovat za dojetí do nejbližšího místa, kde lze závady odstranit.

42. Pokud mělo jít o jízdu „dovolenou“ policejním orgánem v Brně, jak tvrdí žalobce, uvedené tvrzení se nepodařilo v průběhu správního řízení prokázat, naopak z odpovědi Policie ČR, Městského ředitelství policie Brno vyplývá, že v obdobných situacích dochází spíše k zákazu další jízdy. Z uvedené odpovědi vyplývá i to, že hlídka policie v Brně nehodu nešetřila, pouze účastníkům poskytla součinnost při vypsání záznamu o dopravní nehodě. Je tedy pravděpodobné, že žádné pokyny v souvislosti s dopravní nehodou nebyly účastníkům dopravní nehody uděleny a situace byla ponechána na jejich odpovědnosti, tj. i na odpovědnosti žalobce.

43. Soud dodává, že žalobce jako řidič měl sám posoudit, o jak závažnou závadu na vozidle jde a podle toho měl vyhodnotit, zda je vozidlo schopné další jízdy. Nouzové dojetí,

jak je uvedeno výše, se týká dojetí do nejbližšího místa, kde lze závadu opravit, tj. do nejbližšího servisu. Nelze se ze strany žalobce odvolávat na skutečnost, že mu policisté po nehodě v Brně nezakázali další jízdu, protože žalobce sám odpovídá za technický stav vozidla bez ohledu na to, že se jej policista po nehodě dotazoval, zda je vozidlo pojízdné a neudělil v souvislosti s tím žádný pokyn, když toto navíc proběhlo za situace, kdy policisté nehodu v Brně vůbec nevyšetřovali, pouze pomáhali žalobci a dalším účastníkům nehody se sepsáním záznamu o nehodě.

44. Soud tedy uzavírá, že individuálními okolnostmi se správní orgány dostatečně zabývaly a správně uzavřely, že v posuzovaném případě o nouzový dojezd nešlo.

45. Podle krajského soudu se správní orgány se rovněž dostatečně vyjádřily k absenci registrační značky na přední části vozidla.

46. Podle ustanovení § 38 odst. 1 písm. c) zákona o podmínkách provozu vozidel *provozovatel silničního vozidla nesmí provozovat na pozemních komunikacích vozidlo, na němž není umístěna tabulka s registrační značkou, přidělenou k tomuto vozidlu obecním úřadem obce s rozšířenou působností nebo příslušným orgánem jiného státu, způsobem umožňujícím identifikaci vozidla*.

47. Žalobce v žalobě sám připustil, že si je vědom toho, že jízda bez registrační značky (bez výjimečného stavu) je jednáním nedovoleným naplňujícím formální i materiální znaky přestupku. Jak soud však uzavřel už výše, v posuzovaném případě se nejednalo o nouzový dojezd vozidla. I ohledně tohoto přestupku se nelze odvolávat na žalobcem tvrzené dovolení další jízdy po nehodě v Brně policejní hlídkou.

48. Chybějící registrační značka na vozidle je hodnocena jako přestupek ohrožující bezpečnost silničního provozu tím, že u takového vozidla je ztížena možnost jeho identifikace. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 4. 2017, č. j. 7 As 61/2017 – 34, na který rovněž poukázal žalovaný, „*právem chráněný zájem společnosti v případě předmětného přestupku spočívá v zajištění možnosti jednoznačné a jednoduché přímé identifikace jednotlivce, který řídí vozidlo účastnící se provozu na pozemních komunikacích, nebo alespoň zjednodušení následného zjišťování jeho totožnosti, za účelem případného vyvození odpovědnosti za protiprávní jednání. Slouží-li pak tabulka registrační značky mimo jiné k identifikaci viníka společensky škodlivého jednání, je nutno za porušení či ohrožení dotyčného právem chráněného zájmu logicky považovat jízdu ve vozidle, na němž není tabulka registrační značky umístěna. I na relativně krátké vzdálenosti se lze hypoteticky dopustit celé řady přestupků či jiných deliktních jednání, v jejichž případě je následně kvůli nedostatečnému označení vozidla značným způsobem ztíženo vyvození odpovědnosti osoby, která se jich dopustila.*“. Pokud tedy žalobce s vozidlem bez přední registrační značky urazil vzdálenost z Brna do Zlína a poté další den hodlal pokračovat v cestě ze Zlína do Uherského Hradiště, je zjevné, že chráněný zájem byl porušen ve značné míře, i s ohledem na to, že žalobce o absenci přední registrační značky věděl. Nejvyšší správní soud dále konstantně judikuje, že může dojít k výjimečné situaci, kdy registrační značka bez zanedbání povinností řidiče spadne náhodou během jízdy a řidič tuto skutečnost zjistí až při silniční kontrole, přičemž je nutné tuto skutečnost posléze prokázat (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 1. 2016, č. j. 10 As 113/2014 – 71). K tomu však v nyní projednávaném případě nedošlo a žalobce zcela vědomě absolvoval jízdu bez přední registrační značky. Je bezpředmětné, zda tak žalobce činil s úmyslem znemožnit identifikaci svého vozidla či zda tak učinil bez

takového úmyslu, neboť k porušení zákonem chráněného zájmu, tedy bezpečnosti silničního provozu, došlo.

V. Závěr a náklady řízení

49. Optikou shora učiněného náhledu je proto zřejmé, že postup žalovaného nevybočil z rámce zákonem stanovených právních hledisek, v odůvodnění rozhodnutí jsou správně posouzeny rozhodující právní i faktické skutečnosti, z nichž žalovaný vycházel, skutková zjištění jsou přehledně a srozumitelně uvedena a vyplývají z uvedených důkazů. Skutkový stav věci byl tedy zjištěn v souladu s ustanovením § 3 správního řádu. Soud neshledal ve správním řízení žádná procesní pochybení, která by měla za následek nezákonnost rozhodnutí ve věci samé.

50. Soud tak neshledal žádný z uplatněných žalobních bodů důvodným a nad rámec uplatněných žalobních bodů nezjistil žádnou vadu, jež by měla za následek nezákonnost žalobou napadeného rozhodnutí a k níž by musel přihlížet z úřední povinnosti. Soud proto žalobu jako nedůvodnou podle ustanovení § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.

51. Výroky II. a III. o náhradě nákladů řízení jsou odůvodněny ustanovením § 60 odst. 1 s.ř.s., když úspěšnému žalovanému nevznikly náklady řízení nad rámec jeho běžné úřední činnosti a žalobce nebyl v řízení úspěšný, pročež nemá právo na náhradu nákladů řízení.

52. Soud proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výrokové části tohoto rozsudku.

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. 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.

Brno 25. února 2022

JUDr. Petr Polách, v.r.
samosoudce