



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Martinem Kopou ve věci

žalobce: **M. B.**
bytem X
zastoupen JUDr. Ing. Ondřejem Horázným, advokátem
se sídlem Ondříčkova 1304/9, 130 00 Praha

proti
žalovanému: **Krajský úřad kraje Vysočina**
se sídlem Žižkova 57, 587 33 Jihlava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 27. 1. 2021, č. j. KUJI 7015/2021, sp. zn. OOSČ 772/2020 OOSC/237/AS/2,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 27. 1. 2021, č. j. KUJI 7015/2021, sp. zn. OOSČ 772/2020 OOSC/237/AS/2, a rozhodnutí Magistrátu města Jihlavy ze dne 15. 10. 2020, č. j. SZ-MMJ/OD/11639/2020/18, se *ruší* a věc se *vrací* žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný *je povinen* zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 37.328 Kč do 30 (třiceti) dnů ode dne právní moci tohoto rozsudku k rukám jeho zástupce JUDr. Ing. Ondřeje Horázného, advokáta.

Odůvodnění:

I. Podstata věci

1. Žalobce řídil vozidlo, které v důsledku několika závad nesplňovalo patřičné technické podmínky pro provoz na pozemních komunikacích. Dvě ze zjištěných závad byly podle

správních orgánů tak závažné, že bezprostředně ohrožovaly ostatní účastníky silničního provozu. Žalobce namítá, že správní orgány míru nebezpečnosti těchto závad ani zaviněné jednání žalobce dostatečně neprokázaly. Krajský soud proto musel posoudit, zda tak žalobce namítá důvodně.

II. Skutkové okolnosti a rozhodnutí správních orgánů

2. Dne 21. 2. 2020 žalobce na silnici č. 38 u obce Střítež u Jihlavy směrem od Havlíčkova Brodu řídil nákladní motorové vozidlo s návěsem. Kontrolovala jej policie. A na návěsu zjistila technické závady. Užívání návěsu policisté žalobci na místě zakázali.
3. Konkrétně policie zjistila a zdokumentovala tyto závady na návěsu:
 - a. Odpojený brzdový válec na třetí nápravě vlevo (C 1.1.16.1.2)
 - b. Chybějící brzdový třmen na třetí nápravě vlevo (C 1.1.14.5.2)
 - c. Poškozené a nefunkční osvětlení registrační značky na pravé straně (A 4.7.1.2.1)
 - d. Chybějící pravá boční krytka zadní nápravy proti podjetí (B 6.1.4.2.1)
4. Magistrát města Jihlavy („magistrát“) shledal žalobce vinným ze dvou přestupků: Prvním byl přestupek podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích („zákon o silničním provozu“). Žalobce se jej dopustil z nedbalosti tím, že řídil vozidlo s návěsem, který byl v důsledku prvních dvou uvedených vad technicky nezpůsobilý k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožoval ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Porušil proto § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu ve spojení s § 49 písm. c) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích („zákon o podmínkách provozu“) a přílohou č. 1 vyhlášky č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních soupřav v provozu na pozemních komunikacích.
5. Dále žalobce spáchal přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Dopustil se ho z nedbalosti tím, že řídil vozidlo s návěsem, který v důsledku vad uvedených výše pod písmeny c) a d) nesplňoval technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem (zákonem o podmínkách provozu). Žalobce tedy porušil § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu ve spojení s § 49 písm. a) a b) zákona o podmínkách provozu.
6. Magistrát za tyto přestupky uložil žalobci pokutu 5.000 Kč a zákaz řízení na šest měsíců. Toto rozhodnutí následně žalovaný zrušil pro procesní vady. V dalším rozhodnutí ze dne 15. 10. 2020, sp. zn. SZ-MMJ/OD/11639/2020/18 („rozhodnutí magistrátu“) je magistrát odstranil. Výrok rozhodnutí zůstal stejný.
7. Žalobce se proti rozhodnutí magistrátu neúspěšně odvolal. Žalovaný rozhodnutím ze dne 27. 1. 2021, č. j. KUJI 7015/2021, sp. zn. OOSČ 772/2020 OOSC/237/AS/2 („rozhodnutí žalovaného“), zčásti změnil odůvodnění rozhodnutí magistrátu a ve zbytku ho potvrdil.

III. Obsah žaloby, vyjádření žalovaného a replika žalobce

8. Žalobce namítá, že se v řízení neprokázalo, že by závady na brzdovém systému vedly k tomu, že vozidlo, které řídil, bylo technicky nezpůsobilé k provozu tak závažným způsobem, aby bezprostředně ohrožovalo další účastníky silničního provozu. K uznání viny podle žalobce nepostačuje kategorizace dané vady podle příslušné vyhlášky. Je naopak třeba dokázat, že skutečně došlo k ohrožení alespoň jednoho konkrétního účastníka silničního provozu. Žalobce v přestupkovém řízení zpochybňoval odbornost úřední osoby

k posouzení závažnosti závad a navrhoval znalecké dokazování. Na to magistrát nepřistoupil.

9. Dále žalobce rozporuje právní kvalifikaci přestupkového jednání. Výroku rozhodnutí magistrátu žalobce vytýká, že v něm chybí uvedení aktuálně účinného znění vyhlášky č. 82/2012 Sb., podle které magistrát postupoval. V den spáchání přestupku uvedená vyhláška neobsahovala žádnou klasifikační stupnici technických vad. Není proto jasné, jaké závady označují písmena A, B, C uvedená u jednotlivých závad. Z toho důvodu tato klasifikace nemůže mít význam pro posouzení závažnosti technické vady. Hodnocení správních orgánů, že zjištěné technické vady jsou nebezpečné, proto nemá žádnou oporu v relevantní právní úpravě.
10. I pokud by se skutečně jednalo o nebezpečné vady, samo o sobě to neznamena, že žalobce svou jízdou bezprostředně ohrozil ostatní účastníky silničního provozu a naplnil tedy skutkovou podstatu přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu. Správní orgány měly odůvodnit, jakým způsobem se konkrétní ohrožení způsobené danou vadou projevilo. Odůvodnění magistrátu je však velmi povrchní. Žalobce upozorňoval, že šlo pouze o jedno ze šesti brzděných kol a chybějící brzdný účinek nebyl ze strany řidiče rozpoznatelný. Správní orgány se s jeho námitkou řádně nevypořádaly. Závěr o tom, že došlo k bezprostřednímu ohrožení, magistrát opírá pouze o klasifikaci předmětných vad jako nebezpečných. To ale nesvědčí o řádném zjištění skutkového stavu. A žalovaný tyto nedostatečné úvahy magistrátu zcela nekriticky přejímá.
11. Poslední námitka se týká otázky zavinění žalobce. Tvrdí, že nejednal zaviněně. Vada spočívající v nefunkčnosti brzdy na levém kole třetí nápravy byla objektivně velmi těžce zjištělná. Správní orgány opírají své závěry o výpověď svědka, který prováděl technickou kontrolu vozidla. Přestože při ní zjistil vady, jeho postup a důkladnou kontrolu nelze srovnávat se zběžnou kontrolou technického stavu vozidla, kterou provádí jeho řidič. I svědek připustil, že při řízení vozidla závada nebyla zřejmě vůbec rozpoznatelná. Aby ji žalobce na přívěsu vozidla zjistil, musel by jeho prohlídce věnovat mnohem více pozornosti, než po něm lze požadovat.
12. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě stručně uvedl, že žalobce uplatňuje stejné námitky jako v odvolání. A s těmi se již řádně vypořádal. Odkázal proto na své rozhodnutí.
13. Na vyjádření žalovaného žalobce reagoval stručnou replikou. V ní vytýká žalovanému, že na jeho žalobní body dostatečně nereaguje. Zopakoval, že technický stav vozidla nebyl takový, aby došlo k bezprostřednímu ohrožení účastníků silničního provozu. K opačnému závěru by správní orgány mohly dospět pouze na základě znaleckého posudku.

IV. Jednání před krajským soudem

14. Dne 6. 4. 2022 se ve věci konalo jednání. Zúčastnil se ho pouze zástupce žalobce. Žalovaný se z jednání omluvil a souhlasil, aby proběhlo v jeho nepřítomnosti. Zástupce žalobce shrnul a blíže okomentoval jednotlivé žalobní body. Krajský soud ze spisu zrekapituloval vyjádření žalovaného k věci. Po závěrečném návrhu zástupce žalobce a krátkém přerušení soud vyhlásil tento rozsudek.

V. Posouzení věci krajským soudem

15. Žaloba je přípustná. Podala ji oprávněná osoba (§ 65 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní; „s. ř. s.“) v zákonné lhůtě (§ 72 odst. 1 s. ř. s.).
16. Žaloba je důvodná.
17. V souladu s § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu má řidič (kromě dalších povinností uvedených v § 4) povinnost užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Tímto zvláštním předpisem je zákon o podmínkách provozu.
18. Porušení povinnosti řidiče užít technicky způsobilé vozidlo může přivodit přestupkovou odpovědnost řidiče jak podle § 125c odst. 1 písm. k), tak podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu. Posledně uvedené ustanovení zakládá přestupkovou odpovědnost v případě, že fyzická osoba řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích *tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích*. Naopak pro naplnění skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, který dopadá na jakékoliv porušení povinnosti stanovené tímto zákonem a upravuje tzv. zbytkovou kategorii přestupků, postačuje, že řidič řídí technicky nezpůsobilé vozidlo. Nevyžaduje se již, aby tímto jednáním zároveň bezprostředně ohrozil ostatní účastníky provozu.
19. Žalobce byl uznán vinným z přestupků podle obou těchto ustanovení. Jeho námitky však směřují pouze proti přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu. Krajský soud proto jeho žalobu posoudil jen v tomto rozsahu.

a. Technické závady bezprostředně ohrožující ostatní účastníky silničního provozu

20. V první řadě musel krajský soud odmítnout námitku žalobce, který tvrdí, že pro naplnění skutkové podstaty tohoto přestupku je nutné, aby správní orgány prokázaly konkrétní ohrožení alespoň jednoho účastníka silničního provozu. Ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu upravuje tzv. ohrožovací přestupek. K naplnění skutkového podstaty stačí pouhá „možnost ohrožení“ jiných účastníků řízení a nikoliv jejich faktické ohrožení. Jak k výkladu termínu *bezprostřední ohrožení účastníků silničního provozu* uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku dne 4. 2. 2016, č. j. 7 As 304/2015-40, „[z] jazykového výkladu tohoto termínu a jeho smyslu je však třeba dovodit, že pod termínem bezprostředního ohrožení je nutno chápat takový stav, resp. vlastnost provozovaného vozidla, která může - např. v případě kolize (ostré hrany) nebo ze své povahy (např. nefunkční brzdy) - být jen hypoteticky ohrozit jiné účastníky silničního provozu.“ Správní orgány proto nemusí prokazovat, že jízdou na technicky nezpůsobilém vozidlu řidič ohrozil konkrétního účastníka silničního provozu. Pro posouzení přestupkové viny je naopak podstatné zkoumat povahu závad na vozidle, tedy to, zda tyto technické vady jsou způsobilé vyvolat stav, při kterém vozidlo může bezprostředně ohrožovat další účastníky silničního provozu.
21. Magistrát dospěl k závěru, že *dvě ze čtyř vad* zjištěných na přívěsu byly takového charakteru, že vozidlo díky nim bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky silničního provozu. Opřel se o § 49 písm. c) zákona o podmínkách provozu, podle kterého se jednalo o nebezpečné závady (typ C podle dnešního znění vyhlášky č. 82/2012 Sb.). Ty podle své definice bezprostředně ohrožují bezpečnost jízdy silničního vozidla na pozemních

komunikacích. Magistrát konstatoval, že vzhledem k těmto závadám byl na třetí nápravě návěsu rozdílný brzdový účinek a mohlo dojít k úniku vzduchu z brzdové soustavy. U návěsu by došlo k zablokování všech kol, čímž by se mohl stát neovladatelným.

22. Žalobce však oponuje, že posouzení otázky, zda jízda vozidlem s technickou vadou bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu, nelze činit pouze na základě klasifikace dané vady jako nebezpečné. Obzvláště pokud *z předmětné vyhlášky tehdy neplynulo, že vada typu C je nebezpečnou vadou*. V tomto ohledu krajský soud musel dát žalobci za pravdu.
23. Vozidlo je v souladu s § 37 odst. 1 písm. a) zákona o podmínkách provozu technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Závady na technickém stavu vozidla se zjišťují jeho technickou prohlídkou. V souladu s § 49 zákona o podmínkách provozu se podle své závažnosti kvalifikují do tří stupňů: a) lehká závada, která nemá významný vliv na provozní vlastnosti vozidla, bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ani životní prostředí; b) vážná závada, která ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla, je způsobilá ohrozit provoz na pozemních komunikacích nebo může nepříznivě působit na životní prostředí; nebo c) *nebezpečná závada, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy silničního vozidla, provoz na pozemních komunikacích nebo životní prostředí*.
24. Vyhláška č. 82/2012 Sb. (ve znění do 30. 6. 2020), na kterou ve výroku odkazuje rozhodnutí magistrátu, provádí § 6a odst. 4 zákona o silničním provozu (toto ustanovení se týká provedení technické silniční kontroly). Vyhláška v § 4a obsahuje taxativní výčet nebezpečných závad, které vzhledem ke své povaze nebo rozsahu významně zvyšují ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo nepříznivé působení provozu vozidla nebo jízdní soupravy na životní prostředí. Mezi těmito nebezpečnými závadami je také poškození brzdového systému vylučující jeho použití, zejména vyřazení jeho části z provozu, destrukce brzdových kotoučů a obložení [§ 4a odst. 1 písm. b) vyhlášky]. Příloha 1 k této vyhlášce obsahuje seznam kontrolních úkonů pro kontrolu technického stavu vozidel spolu s podrobným popisem závad. Jednotlivé vady klasifikuje písmeny A, B nebo C. Jak správně podotkl žalobce, *z vyhlášky neplyne, co tato písmena znamenají*. Teprve ve znění od 1. 7. 2020 uvedená příloha specifikuje označení stupňů závad, podle kterého písmeno A znamená lehkou vadu, písmeno B vážnou vadu a písmeno C nebezpečnou vadu.
25. Dvě z vad, které technická kontrola zjistila na návěsu, měly klasifikaci C. Z toho však nelze zcela automaticky dovozovat, že se jednalo o tak závažnou technickou nezpůsobilost, že bezprostředně ohrožovala ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích ve smyslu aplikované skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu.
26. Soudy se v minulosti zabývaly možností postihnout řidiče za spáchání přestupku předvídaného § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu, pokud závažnou technikou nezpůsobilost vozidla bezprostředně ohrožující ostatní účastníky silničního provozu, správní orgány dovozovaly z toho, že se na vozidle zjistila vada definovaná v tehdy platném § 40 vyhlášky č. 341/2014 Sb., (resp. v § 36 vyhlášky 341/2002 Sb., která ji

předcházela, znění obou ustanovení však bylo obdobné). Obě tyto vyhlášky Ministerstvo dopravy přijalo k provedení zákona o podmínkách provozu. Předmětná ustanovení obsahovala výčet závad, které *vždy* ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a brání užití vozidla v silničním provozu (s výjimkou nouzového dojetí). Správní orgány tak v některých případech konstatovaly naplnění skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu pouze na základě toho, že se jednalo o některou z vad uvedených v příslušné vyhlášce.

27. Nejvyšší správní soud však dospěl k závěru, že takto postupovat nelze. Výčet závad uvedených v příslušném ustanovení prováděcí vyhlášky byl totiž konkretizací § 37 odst. 1 písm. a) zákona o podmínkách provozu. Tento zákon přitom v § 91 odst. 1 obsahuje taxativní výčet ustanovení, k jejichž provedení má Ministerstvo dopravy oprávnění vydat vyhlášku. A § 37 odst. 1 písm. a) v tomto výčtu není. Z toho Nejvyšší správní soud dovodil, že aplikované ustanovení vyhlášky (ať šlo o § 36 vyhlášky 341/2002 Sb., nebo § 40 vyhlášky 341/2014 Sb.) nevychází ze zákonného zmocnění, což odporuje principu *secundum et intra legem*. Proto nelze závěr o odpovědnosti za předmětný přestupek stavět výhradně na skutečnosti, že zjištěná závada představuje v souladu s podzákonným předpisem vždy závadu, která ohrožuje bezpečnost silničního provozu (srov. zejména rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 12. 2016, č. j. 3 As 221/2014-46, a ze dne 30. 10. 2019, č. j. 5 As 175/2019-24).
28. V žalobcově případě nastala podobná situace. Magistrát postavil svůj závěr o naplnění znaků skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu hlavně na tom, že na vozidle žalobce byly vady typu C, tj. nebezpečné vady, které podle své definice bezprostředně ohrožují bezpečnost jízdy silničního vozidla. Ve výroku svého rozhodnutí magistrát odkazuje na vyhlášku č. 82/2012 Sb. Krajský soud vidí zásadní problém v tom, že tato vyhláška neprovádí § 37 zákona o podmínkách provozu, který definuje technicky nezpůsobilé vozidlo k provozu. Vyhláška naopak provádí § 6a odst. 4 zákona o silničním provozu a výčet nebezpečných závad i jejich další podrobnou klasifikaci upravuje pro účely zadržení osvědčení o registraci vozidla. *Nelze z ní proto bez dalšího vycházet pro účely posouzení toho, zda řidič řídil vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.*
29. Posouzení toho, zda se skutečně jedná o takovou závadu, bude záviset na posouzení charakteru zjištěné závady v každém jednotlivém případě. Správní orgány budou muset zdůvodnit, proč a jakým způsobem zjištěná závada bezprostředně ovlivňuje ostatní účastníky silničního provozu. To, že se jedná o závadu klasifikovanou jako nebezpečná ve smyslu § 49 písm. c) zákona o podmínkách provozu, může být silným indikátorem toho, že vozidlo skutečně je technicky nezpůsobilé tak závažně, že představuje bezprostředním ohrožením. *Sama o sobě však tato skutečnost nestačí.* Jinak by i zákonodárce v § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu zakotvil přímý odkaz na § 49 písm. c) zákona o podmínkách provozu.
30. Na druhou stranu je pravdou, že magistrát ve svém rozhodnutí do jisté míry zdůvodňuje dopad závad zjištěných na brzdovém systému na jízdní vlastnosti vozidla. Uvádí, že vzhledem k těmto závadám byl na třetí nápravě návěsu rozdílný brzdový účinek (levé kolo nebrzdilo). A taktéž podle magistrátu mohlo dojít k úniku vzduchu z brzdové soustavy (v

důsledku provizorního upevnění brzdového válce). U návěsu navíc mohlo dojít k zablokování všech kol, čímž se mohl stát neovladatelným. Tuto úvahu však krajský soud považuje za nepřezkoumatelnou, protože nemá žádnou oporu ve správním spisu.

31. Krajský soud souhlasí se žalobcem, že posouzení možných důsledků zjištěných závad v tomto konkrétním případě přesahuje znalosti, kterými správní orgány disponují ze své běžné úřední činnosti. Nejde o skutečnosti známé, jedná se naopak o poměrně odbornou technickou otázku. Aby magistrát mohl činit takto kategorické závěry, musel by k nim provést dokazování. Nikoliv nutně prostřednictvím znalce, jak navrhuje žalobce. Stačilo by například k této skutečnosti vyslechnout technika provádějícího technickou kontrolu vozidla žalobce. To platí tím spíš v situaci, pokud i svědecká výpověď potvrdila, že závady na brzdovém systému řidič zřejmě nemohl rozpoznat za jízdy. Magistrát však nevedl žádné dokazování směrem k dopadům zjištěných závad na jízdní vlastnosti vozidla. *Jeho závěry o tom, že technické závady bezprostředně ohrožovaly ostatní účastníky silničního provozu, proto nemají oporu ve spisu.* To krajskému soudu znemožňuje přezkoumat jejich správnost.

b. Zavinění

32. V posledním žalobním bodu žalobce tvrdí, že správní orgány nedostatečně prokázaly naplnění subjektivní stránky přestupku, tedy že žalobce jednal zaviněně. Magistrát uznal žalobce vinným z nedbalostního jednání. Z odůvodnění jeho rozhodnutí plyne, že šlo o nevědomou nedbalost. Magistrát své závěry odůvodňuje tím, že zjištěné závady na brzdovém systému bylo možné objektivně zjistit volným okem. To potvrdila i svědecká výpověď, podle které šlo zjistit nefunkčnost brzd pohledem přes disk kola na brzdový kotouč, který byl silně zkorodovaný. To mělo řidiči indikovat, že zde nedochází k tření brzdových destiček a brzda na tomto kole není v pořádku. Žalovaný se s tímto hodnocením ztotožnil. Žalobce oponuje, že tato vada byla objektivně velmi těžce zjištělná při běžné obhlídce vozidla prováděné řidičem.
33. Podle § 15 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich se k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek vyžaduje zavinění. Nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění, postačí zavinění z nedbalosti. Z nedbalosti ho spáchá, jestliže (a) věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí (vědomá nedbalost), nebo (b) nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl (nevědomá nedbalost).
34. K naplnění subjektivní stránky odpovědnosti za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu postačuje zavinění z nedbalosti. Zákon totiž výslovně nestanoví, že je třeba úmyslného zavinění.
35. Krajský soud souhlasí se správními orgány, že dostatečně prokázaly jednání žalobce v nevědomé nedbalosti. Byť lze uznat, že okolnosti, za kterých žalobce převzal vozidlo (přímo ze servisu), v něm mohly vyvolat dojem, že toto vozidlo je po technické stránce v pořádku. To jej však nezbujuje povinnosti užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. A pokud se jedná o závadu, která je zjištělná pohledem, lze podle krajského soudu tvrdit, že byť žalobce nevěděl, že vozidlo tuto technickou vadu má, vědět to měl a mohl. Po každém řidiči (obzvláště po řidiči

z povolání) lze spravedlivě požadovat, aby v rámci běžné prohlídky vozidla provedl alespoň vizuální prohlídku brzd. Pokud i ze svědecké výpovědi plyne, že zrezivělý brzdový kotouč indikující problém s brzdami bylo vidět při běžné obhlídce vozidla, žalobce si tohoto nedostatku mohl všimnout i sám. Tato námitka proto není důvodná.

VI. Závěr a náklady řízení

36. Krajský soud z důvodu nepřezkoumatelnosti rozhodnutí magistrátu i žalovaného. Tato vada se vztahuje k posouzení, zda zjištěné technické závady jsou natolik závažné, že bezprostředně ohrožují ostatní účastníky silničního provozu. Krajský soud proto obě rozhodnutí správních orgánů vydaná v této věci zrušil [§ 76 odst. 1 písm. a) ve spojení s § 78 odst. 3 s. ř. s.] a věc vrátil k dalšímu řízení žalovanému (§ 78 odst. 4 s. ř. s.).
37. Výrok o náhradě nákladů řízení vychází z § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce byl ve věci úspěšný, proto mu vzniklo právo na náhradu nákladů řízení vůči žalovanému. Výrokem II. tohoto rozsudku soud uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobci do třiceti dnů od právní moci rozsudku náhradu nákladů řízení o žalobě v celkové výši 37.328 Kč.
38. Tato částka se nejprve skládá ze zaplaceného soudního poplatku 3.000 Kč za podání žaloby a z poplatku 1.000 Kč za podání návrhu na přiznání odkladného účinku žalobě.
39. Dále se skládá z částky 29.161 Kč za šest „plných úkonů“ a dva „půlúkony“ právní služby zástupce žalobce JUDr. Ing. Ondřeje Horázného. Ty spočívají podle doloženého vyčíslení v (1) přípravě a převzetí věci podle § 11 odst. 1 písm. b) vyhlášky Ministerstva spravedlnosti o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb č. 177/1996 Sb. („advokátní tarif“), (2) podání žaloby s návrhem na přiznání odkladného účinku, (3) doplnění žaloby a (4) replice podle § 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu, (5) poradě s klientem podle § 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu a (6) účasti na jednání před soudem podle § 11 odst. 1 písm. g) advokátního tarifu. Jako „půlúkony“ zástupce žalobce vyčíslil svoji (7) reakci na výzvu soudu k dílčím procesním otázkám a (8) žádost o zaslání usnesení o přiznání odkladného účinku. Soud zástupci žalobce neuznal jen vyčíslený náklad za přípravu na jednání soudu, který v souladu s § 11 odst. 1 advokátního tarifu není samostatným úkonem. K tomu je třeba připočíst paušální náhrady hotových výdajů na základě § 13 odst. 4 advokátního tarifu za osm úkonů právní služby po 300 Kč.
40. Zástupce žalobce dále vyčíslil náhradu za cestovné z Prahy do Brna a zpět vozem, jehož velký technický průkaz taktéž doložil. Jeho vůz má podle něj průměrnou spotřebu 5,4 l/100 Km. Za celkově 412 km v ceně 2,4786 Kč/km za palivo (zástupce žalobce jeho cenu účtenkou o nákupu paliva) a 4,70 Kč/km za amortizaci vozu [§ 1 písm. b) vyhlášky č. 511/2021 Sb.] vypočetl částku 2.957,58 Kč. Za 10 půlhodin promeškaného cestu pak i s DPH zástupce žalobce vyúčtoval 1210 Kč.
41. Celkově částka náhrady nákladů řízení, které bude muset žalovaný žalobci uhradit, tedy činí 37.328 Kč.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení podat kasační stížnost u Nejvyššího správního soudu. *Nejvyšší správní soud kasační stížnost proti tomuto rozsudku odmítne pro nepřijatelnost, pokud nebude svým významem podstatně přesahovat*

vlastní zájmy stěžovatele. V řízení o kasační stížnosti musí stěžovatele zastupovat advokát. To neplatí, pokud má stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které se vyžaduje pro výkon advokacie.

Brno 6. dubna 2022

Martin Kopa, v. r.
samosoudce