



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 10. 11. 2022, č. j. KUJI 95996/2022,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 10. 11. 2022, č. j. KUJI 95996/2022, a rozhodnutí Magistrátu města Jihlavy ze dne 2. 9. 2022, č. j. MMJ/OD/150609/2022-ZeJ, se *ruší* a věc se *vrací* žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný *je povinen* zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 79.591 Kč, do 30 (třiceti) dnů ode dne právní moci tohoto rozsudku k rukám JUDr. Ing. Ondřeje Horázného, advokáta se sídlem Ondříčkova 1304/9, 130 00 Praha.

Odůvodnění:

I. Podstata věci

1. Žalobce řídil vozidlo, které v důsledku několika závad nesplňovalo technické podmínky pro provoz na pozemních komunikacích. Dvě ze zjištěných závad byly podle správních orgánů tak závažné, že bezprostředně ohrožovaly ostatní účastníky silničního provozu. Krajský soud rozhodnutí správních orgánů již jednou zrušil. Shledal že pro účely daného přestupku nelze vady na vozidle považovat za bezprostředně ohrožující ostatní účastníky pouze na základě jejich klasifikace ve vyhlášce o technických silničních kontrolách. *Uložil*

správním orgánům, aby řádně zdůvodnily, proč a jakým způsobem zjištěná závada bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu. Nyní je třeba posoudit, zda se správní orgány řídily závazným právním názorem soudu.

II. Skutkové okolnosti a rozhodnutí správních orgánů

2. V pátek 21. 2. 2020 u obce Stráž u Jihlavy žalobce kontrolovala policejní hlídka. Řídil nákladní motorové vozidlo s návěsem. Policie na něm zjistila technické závady. Užívání návěsu policisté žalobci na místě zakázali. Dvě z těchto vad totiž podle jejich klasifikace ve vyhlášce č. 82/2012 Sb., o technických silničních kontrolách („vyhláška“) byly takového charakteru, že bezprostředně ohrožovaly ostatní účastníky silničního provozu. Jednalo se o odpojený brzdový válec na třetí nápravě vlevo (C 1.1.16.1.2) a chybějící brzdový třmen na třetí nápravě vlevo (C 1.1.14.5.2).
3. Magistrát města Jihlavy („magistrát“) shledal žalobce vinným ze dvou přestupků. Jedním z nich byl přestupek podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona 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 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích („zákon o podmínkách provozu“) a přílohou č. 1 vyhlášky.
4. Magistrát 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 je magistrát odstranil. Výrok rozhodnutí zůstal stejný. 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 něj se jednalo o nebezpečné závady (typ C). 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. Žalobce se proti rozhodnutí magistrátu odvolal. Žalovaný rozhodnutím ze dne 27. 1. 2021 zčásti změnil odůvodnění rozhodnutí magistrátu a ve zbytku ho potvrdil.

5. Krajský soud poté rozsudkem ze dne 6. 4. 2022, č. j. 41 A 5/2021-75, zrušil rozhodnutí magistrátu i žalovaného. Vyšel z toho, že vyhláška (ve znění do 30. 6. 2020), na kterou ve výroku odkazovalo rozhodnutí magistrátu, provádí § 6a odst. 4 zákona o silničním provozu (toto ustanovení se týká provedení technické silniční kontroly). Nikoliv § 37 zákona o podmínkách provozu, který definuje technicky nezpůsobilé vozidlo k provozu. *Výčet nebezpečných závad i jejich další podrobnou klasifikaci proto vyhláška upravuje pouze pro účely zadržení osvědčení o registraci vozidla.* Z toho důvodu z ní nelze 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.
6. Toto posouzení podle krajského soudu závisí na charakteru zjištěné vady. Správní orgány proto musí v každém jednotlivém případě zdůvodnit, proč a jakým způsobem zjištěná závada bezprostředně ovlivňuje ostatní účastníky silničního provozu. Takové posouzení zároveň podle krajského soudu přesahuje znalosti, kterými správní orgány disponují ze své běžné úřední činnosti. Nejde o skutečnosti známé. Jedná se naopak o poměrně odbornou technickou otázku, k níž je třeba provést dokazování. Nikoliv nutně prostřednictvím znalce. Stačilo by například k této skutečnosti vyslechnout technika provádějícího technickou kontrolu vozidla žalobce.
7. V dalším řízení si magistrát opatřil odborné vyjádření Centra služeb pro silniční dopravu („odborné vyjádření“). Podle tohoto vyjádření byly na vozidle žalobce kromě vad popsanych v úředních záznamech také další závady (způsob montáže nebo uchycení brzdových hadic neodpovídá požadavkům; brzdový kotouč nadměrně zkorodovaný – poškozená funkční plocha zjevně přesahuje 1/5 její šířky; nedostatečná brzdná síla na jednom nebo více kolech; žádná brzdná síla na jednom nebo více kolech; rozdíl brzdných sil na kolech téže nápravy je větší než 30 %). Koroze brzdového kotouče na třetí nápravě přípojného vozidla návěsu mohla způsobit jeho prasknutí a následný pád části kotouče na pozemní komunikaci. Na ní mohl způsobit poškození samotného návěsu nebo dalších vozidel v silničním provozu či zranění účastníků silničního provozu.
8. Chybějící brzdový třmen a odpojený brzdový válec z činnosti na třetí nápravě přípojného vozidla – návěsu spolu způsobily *vyřazení brzd tohoto kola z činnosti*. Vyřazení brzd z činnosti na jedné straně vozidla podle X způsobí, že rozdíl brzdných sil na kolech téže nápravy přesahuje 30 %, což se podle kontrolních úkonů klasifikuje jako závada. Nefunkční brzdy na jedné straně vozidla mohou způsobit smyk kola, přípojného vozidla, případně smyk celé jízdní soupravy. Tím by se vozidlo případně celá jízdní souprava stala neovladatelnou. Zároveň vyřazení brzdového válce z činnosti může způsobit prodloužení brzdné dráhy vozidla. Provizorním upevněním brzdového válce hrozilo jeho upadnutí a následné poškození brzdových hadic. Pád brzdového válce pod vozidlo mohl způsobit poškození vozidel nebo zranění ostatních účastníků silničního provozu. Poškození brzdových hadic mohlo způsobit únik vzduchu z brzdové soustavy a následný nulový brzdný účinek na všech kolech vozidla. Tyto závady podle odborného vyjádření bezprostředně ohrožují bezpečnost jízdy silničního vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích.
9. Magistrát v novém rozhodnutí znovu uznal žalobce vinným. Jeho rozhodnutí následně potvrdil i žalovaný rozhodnutím ze dne 10. 11. 2022, č. j. KUJI 95996/2022 („rozhodnutí

žalovaného“). Závady na návěsu žalobcova vozidla znamenaly, že byl technicky nezpůsobilý k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožoval ostatní účastníky silničního provozu. Tento závěr podporuje odborné vyjádření.

III. Obsah žaloby

10. Žalobce namítá, že správní orgány nepostupovaly v souladu se závazným právním názorem krajského soudu. Soud jim uložil povinnost provést dokazování ohledně charakteru závad na vozidle. Magistrátem zvolený postup je ale nedostatečný. Zkrátil totiž žalobce na jeho právu být přítomen při dokazování a bezprostředně reagovat na výslech svědka.
11. Předmětem obvinění žalobce z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu jsou pouze dvě závady – odpojený brzdový válec a chybějící brzdový třmen. Magistrát ale s odkazem na odborné vyjádření poukazuje i na další možné závady na vozidle. Těch se obvinění z přestupku netýká. K předmětným dvěma závadám se odborné vyjádření nevyjadřuje přezkoumatelně.
12. Nezbytnou podmínkou pro naplnění skutkové podstaty uvedeného přestupku je prokázání možného bezprostředního ohrožení alespoň jednoho účastníka silničního provozu. To správní orgány neprokázaly. Není jasné, jak autor odborného vyjádření dospěl ke svým závěrům, aniž by provedl zkoušku brzd na válcové zkušebně. Žalobce již v odvolání polemizoval s technickými závěry odborného vyjádření. Na obsah tohoto odvolání odkázal. Žalobce dále odkazuje na dokument „Systémy a součásti užitkových vozidel“ od společnosti X, podle kterého v případě přerušení spojovacího vedení plnění dojde k náhlému poklesu tlaku a brzdový ventil přívěsu spustí zabrzdění přívěsu. To podle žalobce vyvrací tvrzení magistrátu.
13. Žalobce zpochybňuje i právní kvalifikaci přestupkového jednání, která je podle něj neurčitá a nejednoznačná. Výroku rozhodnutí magistrátu žalobce vytýká, že v něm chybí uvedení aktuálně účinného znění vyhlášky, podle které magistrát postupoval. Přestože krajský soud v zrušujícím rozsudku konstatoval, že v době kontroly ze znění této vyhlášky neplynulo, že vada typu C je nebezpečnou závadou, magistrát opět vychází z klasifikace závad v zákoně o podmínkách provozu a ve vyhlášce.
14. Žalobce pak namítá porušení § 68 odst. 3 správního řádu. Z rozhodnutí žalovaného nelze seznat, jaké důvody vedly k zamítnutí žalobcova odvolání. Žalovaný odkazuje na § 49 písm. c) zákona o podmínkách provozu a na přílohu vyhlášky. Krajský soud přitom jasně řekl, že nelze rozhodovat na základě klasifikace vad ve vyhlášce. Kromě toho žalovaný nevyjmenoval podklady pro vydání rozhodnutí. Nelze proto zjistit, z jakých konkrétních podkladů vycházel. Jeho úvahy ohledně dvou závad, které jsou předmětem přestupku, jsou nedostatečné. Nelze vycházet pouze z odborného vyjádření. Žalovaný se také nevypořádal s odvolacími námitkami.
15. Magistrát zkrátil práva žalobce tím, že neprovedl výslech autora odborného vyjádření. Žalobce coby obviněný z přestupku má právo klást znalci otázky. To by mělo platit i v případě, že nejde o znalecký posudek, ale jen odborné vyjádření. Na tom nic nemění skutečnost, že žalobce nepožadoval nařízení ústního jednání.

16. Další námitka se týká otázky zavinění žalobce. Žalobce nesouhlasí se závěry krajského soudu, který ve zrušujícím rozsudku aproboval závěry správních orgánů o tom, že žalobce jednal v nevědomé nedbalosti. Žádný právní předpis neukládá řidiči postup, jaký by měl dodržet při kontrole vozidla před jízdou. Určitým vodítkem mohou být učebnice autoškoly. Ani u závěrečné zkoušky se nevyžaduje, aby žadatel o řidičské oprávnění musel vlézt pod vozidlo a něco tam zkoumat.
17. Žalobce odkazuje na § 19 vyhlášky č. 167/2002 Sb., která v rámci zkoušky z praktické jízdy vyžaduje před zahájením jízdy provést kontrolu funkčnosti brzd. Jejich nefunkčnost ale žalobce nemohl odhalit, protože mu kontrolky žádnou závadu nesignalizovaly. Závada na levém kole třetí nápravy byla objektivně velice těžce zjištělná. Po řidiči nelze spravedlivě požadovat, aby při běžné prohlídce vozidla podrobně zkoumal funkčnost brzd, pokud k tomu není žádný důvod. 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 závadu zřejmě vůbec nešlo rozpoznat.
18. Podle žalobce správní orgány nedisponují dostatečnými technickými znalostmi pro posouzení nebezpečnosti zjištěných vad. Obstarané odborné vyjádření je tendenční a spekulativní. Žalobce proto navrhl soudu, aby jako důkaz provedl znalecký posudek od znalce z oboru dopravy, který žalobce obstaral. Znalec se v něm zaměřil na otázku, zda vyřazený brzdový válec a chybějící brzdový třmen nápravy levého kola mohl z technického hlediska bezprostředně ohrozit jízdní parametry jízdní soupravy.
19. Znalec v posudku hodnotí brzdové vlastnosti návěsu. Popsal funkci brzd. Uvedl, že při poruše provozní brzdy může parkovací brzda pracovat jako nouzová s odstupňovaným účinkem. Zdůraznil, že k objektivnímu posouzení technického stavu návěsu, resp. jeho brzdné soustavy by bylo zapotřebí provést zkoušku na válcové zkušebně. Vzhledem k nesouměrnosti brždění bylo při doloženém zatížení z šesti kol návěsu – co do přenosu brzdné síly – funkčních pouze pět kol. Ve spojení např. s nižší rychlostí jízdy to nemohlo mít samo o sobě významný vliv na stabilitu jízdy při brždění.
20. K otázce bezprostředního ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích se znalec vyjádřil tak, že by se mohlo jednat z technického hlediska o bezprostřední ohrožení v případě, že by nebyl odpojený brzdový třmen zcela uchycen a jeho pohyb by byl tedy nekontrolovatelný. Dále pak v případě jednoosého brzděného vleku se shora uvedenou závadou, např. při snížené adhezi vozovky (sníh, led), je-li snížena přilnavost, by při brždění nastala situace nerovnoměrného rozdělení brzdných sil na kolech jedné nápravy. Tím by se stal návěs směrově neovladatelným. Tyto popsané stavy však podle spisového materiálu nenastaly, proto je znalec nehodnotil.
21. Odbornému vyjádření znalec vytkl, že se autor dopouští právního hodnocení a popisuje stav, který nenastal, ale mohl by nastat, aniž by uvedl míru pravděpodobnosti. V závěru posudku znalec dodává, že kromě zjištění citovaných výše lze obecně přijmout závěr, že s ohledem na dané okolnosti – jako je zejména zatížení vozidla – ze strany řidiče jízdní soupravy nebyla vzhledem k jízdním vlastnostem jízdní soupravy, návěsu a jeho

technického stavu, indikována nefunkčnost brzdové soustavy spočívající v popsané závadě, tj. odpojením brzdovém třmení na levé třetí nápravě.

IV. Vyjádření žalovaného a replika žalobce

22. Žalovaný uvedl, že žaloba kopíruje podané odvolání a námitky již dříve uplatněné u magistrátu. Znalecký posudek, který žalobce doložil, vycházel mj. z fotodokumentace poskytnuté právě zadavatelem posudku (bez zřejmých identifikačních prvků svědčících o totožnosti posuzovaných vozidel). Na několika místech obsahuje zvýrazněnou informaci, že „ze strany znalce tak není v tomto posudku hodnocena technická způsobilost návěsu na pozemních komunikacích či klasifikovány technické závady dle právních předpisů, či hodnotit právní pojem bezprostřední ohrožení, s ohledem na zadání znaleckého posudku.“ Ale především hodnotí odborné vyjádření, o které správní orgány doplnily spisový materiál. Žalovaný setrval na svých závěrech o dostatečně zjištěném stavu věci i na dodržení závazného právního názoru krajského soudu.
23. Na vyjádření žalovaného žalobce reagoval stručnou replikou. Uvedl v ní, že fotodokumentace pořízená policií je pro posouzení věci nedostatečná. Právě proto žalobce obstaral po silniční kontrole vlastní fotografie. Na fotografiích je například patrné, jak jsou velké otvory na ráfku, kterými jen obtížně může řidič zkontrolovat veškeré detaily, jak by si představoval žalovaný. Znalec v posudku upozornil na to, že odborné vyjádření obsahuje právní hodnocení věci, což by nemělo.

V. Jednání před krajským soudem

24. Dne 26. 4. 2023 proběhlo u krajského soudu jednání ve věci. Žalovaný se z něj omluvil. Žalobce omluvil jeho přítomný zástupce. Ten shrnul obsah žaloby. Následně soud přistoupil k dokazování. Nejprve provedl k důkazu žalobcem navrhovaný materiál „Systémy a součásti užitkových vozidel“ od společnosti X, který obsahuje mimo jiné pasáž týkající se automatického brždění přívěsu. Tento dokumentu uvádí, že v případě přerušení spojovacího vedení „plnění“ dojde k náhlému poklesu tlaku a brzdový ventil přívěsu spustí úplné zabrzdění přívěsu. V případě přerušení spojovacího vedení „brzda“ při inicializaci brzdové soustavy, 2/2-cestný ventil zabudovaný do řídicího ventilu přívěsu přiškrtní průchod ke spojkové hlavici plnicího vedení tak, aby přerušení brzdového vedení způsobilo rychlý pokles tlaku v napouštěcím vedení a aby v zákonem stanovené maximální době dvou sekund brzdový ventil přívěsu spustil automatické brždění přívěsu. Zpětný ventil zajišťuje parkovací brzdu před neúmyslnou inicializací při poklesu tlaku v plnicím vedení k přívěsu.
25. Dále krajský soud provedl k důkazu informace z webových stránek Centra, ze kterých plyne, že mimo jiné provozuje stanice technické kontroly (<https://www.cspsd.cz/proc-provozujeme-stk-a-sme>). Zástupce žalobce k tomu uvedl, že činnost Centra je mu obecně známá.
26. Předmětem dalšího dokazování byl žalobcem předložený znalecký posudek znalce Mgr. Ing. P. M. vypracovaný dne 30. 1. 2023. Posudek se týká technického stavu vozidla žalobce. Krajský soud znalec vyslechl.

27. Znalec uvedl, že při zpracování znaleckého posudku měl k dispozici celý spisový materiál a také fotodokumentaci od žalobce. Ta byla kvalitnější než od policie. Podklady od policie celkově nebyly dostatečné. Chyběl například doklad o rychlosti vozidla. Při silniční kontrole je to přitom stěžejní ve vztahu k posouzení otázky bezprostředního ohrožení. Brzdění zpomalení se liší při vyšších a nižších rychlostech. Vozidlo na fotografiích poskytnutých žalobcem bylo shodné s kontrolovaným vozidlem.
28. Z technického hlediska podle znalce *při daném zatížení vozidla* nemohlo nastat bezprostřední ohrožení. Ze šesti kol tří náprav nebrzdilo pouze jedno. Zatížení vozidla bylo necelých 5 tun. Na jednu nápravu je přitom povolené nejvyšší zatížení až 9 tun. Popsal, jak fungují brzdy. Brzdný účinek lze zjistit pouze na válcové zkušebně. Běžným pohledem by podle něj nebylo možné zjistit vadu chybějícího brzdíče. Ze šesti kol návěsu bylo funkčních pět. Samo o sobě to při nižší rychlosti nemohlo mít vliv na stabilitu jízdy při brždění. Řidič by to během jízdy nepoznal.
29. Znalec poté odpověděl na otázky soudu. První z nich se týkala toho, zda nefunkční brzda mohla ovlivnit stabilitu vozidla při brždění při vyšší rychlosti. Podle znalce *při daném zatížení vozidla* nikoli. Pokud jde o možné prodloužení brzdné dráhy coby následku závad na brzdovém systému, znalec uvedl, že přesné hodnoty by se musely zjistit měřením na válcové zkušebně. Sama o sobě by zjištěná závada při daném zatížení ale vliv neměla. Za dané situace by to tahač ubrzdil sám, i kdyby byly nefunkční všechny brzdy na návěsu. Na dotaz, zda zjištěné vady mohly potenciálně mít za následek smyk vozidla, znalec také odpověděl záporně. Odborné vyjádření podle znalce vůbec neuvádí, z jakých podkladů vycházelo. Není jasné, zda měli k dispozici spis. Hodnotí pouze hypotetické situace.
30. Další důkazy soud neprováděl. Později vyhlásil tento rozsudek.

VI. Posouzení věci krajským soudem

31. Žaloba je *důvodná*.
32. Podstatou této věci je otázka, zda dvě závady brzd zjištěné na návěsu žalobcova nákladního vozidla, byly takového charakteru, že žalobce jízdou bezprostředně ohrožoval ostatní účastníky silničního provozu. Žalobce vznáší několik námitek. Ty se týkají jednak naplnění skutkové podstaty přestupku, kterou podle něj správní orgány dostatečně neprokázaly a nerespektovaly závazný právní názor soudu. Kromě toho namítá vady výroku a odůvodnění rozhodnutí žalovaného, jakož i neprokázané zavinění.

a. Naplnění skutkové podstaty přestupku

33. Ve svém zrušujícím rozsudku krajský soud považoval posouzení této otázky správními orgány za nedostatečné. Své závěry, že zjištěné závady způsobují bezprostřední ohrožení silničního provozu opřely pouze o to, že se jedná o nebezpečné závady ve smyslu § 49 písm. c) zákona o podmínkách provozu. Vyhláška je totiž klasifikuje písmenem C.
34. Krajský soud však tehdy vysvětloval, že tato vyhláška provádí ustanovení zákona o silničním provozu, které se týká provedení silniční technické kontroly (§ 6a odst. 4). Neprovádí § 37 zákona o podmínkách provozu, který definuje vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu. Podle krajského soudu proto z této vyhlášky a z klasifikace jednotlivých vad nelze *bez dalšího* vycházet i pro účely posouzení, zda řidič řídil vozidlo

technicky nezpůsobilé k provozu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Takové posouzení si musí správní orgány provést v každém případě individuálně. S ohledem na charakter zjištěné vady a její potenciální vliv na silniční provoz. Krajský soud proto uložil správním orgánům, aby zdůvodnily, proč a jakým způsobem zjištěná závada bezprostředně ovlivňuje ostatní účastníky silničního provozu. Jestliže se jedná o závadu klasifikovanou jako nebezpečná podle § 49 písm. c) zákona o podmínkách provozu, může to být pouze silným indikátorem toho, že vozidlo skutečně je technicky nezpůsobilé tak závažně, že představuje bezprostřední ohrožení. Sama o sobě však tato skutečnost nestačí.

35. Posouzení charakteru vady zároveň podle krajského soudu přesahuje znalosti, kterými správní orgány disponují ze své běžné úřední činnosti. Nejde o skutečnosti známé. Jedná se o poměrně odbornou technickou otázku. Aby magistrát mohl činit takto kategorické závěry, musel by k nim provést dokazování. Nikoliv nutně prostřednictvím znalce. Jako příklad krajský soud uvedl výslech technika provádějícího technickou kontrolu vozidla žalobce.
36. Žalobce nyní namítá, že správní orgány dostatečně nerespektovaly závazný proání názor soudu ve zrušujícím rozsudku. Dokazování doplnily o odborné vyjádření, které je podle žalobce nedostatečné a nepodložené. Zároveň neprovedly výslech zpracovatele tohoto vyjádření, čímž žalobci znemožnily mu klást otázky. Kromě toho ve svých rozhodnutích opět pracují s § 49 zákona o podmínkách provozu a klasifikací vad ve vyhlášce, ač jim krajský soud tento postup dříve vytkl. Spáchání přestupku tak žalobce i nadále považuje za nedostatečně prokázané.
37. Krajský soud i tentokrát musel dát žalobci za pravdu. *Znalecký posudek, který žalobce předložil v soudním řízení, a výslech znalce totiž podle krajského soudu jasně dokazují, že závady zjištěné na návěsu žalobcova vozidla nebyly takového charakteru, aby mohly způsobit bezprostřední ohrožení ostatních účastníků silničního provozu.* Znalec ve svém posudku zdůraznil, že pro posouzení dopadu nefunkční brzdy na jednom kolu z pěti hraje významnou roli *zatížení návěsu*. Nejvyšší přípustné zatížení žalobcova návěsu je 9 tun na jednu nápravu (tj celkem 27 tun). Žalobce přitom vezl pouze necelých 5 tun nákladu. *Při této míře zatížení by podle znalce závady na brzdovém systému nemohly mít prakticky žádný vliv na jízdní vlastnosti vozidla.* Ani při vyšší rychlosti. Nemohly vést ke smyku ani k výraznějšímu prodloužení brzdné dráhy.
38. Odborné závěry znaleckého posudku přitom žalovaný nijak nezpochybňuje. Přestože se s nimi seznámil. Ve svém vyjádření vznáší námitky pouze k tomu, že není zřejmé, jestli fotografie, které žalobce znalci poskytl, zachycují kontrolované vozidlo. O tom však krajský soud nemá důvod pochybovat. Znalec měl k dispozici nejenom fotografie od žalobce, ale také materiály ze správního spisu, včetně fotodokumentace policie, kterou nepovažoval za zcela vyhovující. Při jednání potvrdil totožnost vozidla na fotografiích. Podstatné je, že znalec posuzoval totožné vady jako X.
39. Obecně sice X lze považovat za subjekt s dostatečnou odborností k posouzení závažnosti zjištěných vad. Jde o je státní příspěvkovou organizací, jejímž zřizovatelem je Ministerstvo dopravy. Je mimo jiné subjektem, který provozuje stanice technické kontroly. Disponuje proto odborným aparátem způsobilým řádně posoudit technický stav

vozidla a vyhodnotit závažnost zjištěných závad. Je pravdou, že krajský soud nespécifikoval jediný možný závazný způsob, jakým mají správní orgány doplnit dokazování ohledně dopadů zjištěných závad na jízdní vlastnosti žalobcova vozidla. Nevyžadoval nutně zadání znaleckého posudku. Přesto *však mají správní orgány povinnost zjistit stav věci způsobem, o němž nejsou důvodné pochybnosti a jednoznačně prokázat, že žalobce se dopustil přestupku*. To se jim ale opět nepovedlo.

40. Žalobce má pravdu v tom, že se odborné vyjádření poněkud nepochopitelně vyjadřuje i k vadám, které vůbec nebyly předmětem přestupkového řízení a které technická prohlídka žalobcova vozidla nezjistila. Již to vrhá světlo pochybnosti na objektivitu závěrů odborného vyjádření.
41. Odborné vyjádření pak poukazuje na to, že chybějící brzdový třmen a odpojení brzdového válce z činnosti způsobuje vyřazení brzd tohoto kola z činnosti. To má za následek rozdíl brzdných sil na kolech téže nápravy o více než 30 %. Nefunkční brzdy na jedné straně vozidla pak mohou způsobit smyk kola, přípojného vozidla, případně smyk celé jízdní soupravy. Tím by se vozidlo případně celá jízdní souprava stala neovladatelnou.
42. *Závěry znaleckého posudku však jednoznačně vyvrací možnost, že by mohla nastat některá ze situací, na níž ve svém vyjádření poukazuje X. Důkazní síla znaleckého posudku je větší než důkazní síla odborného vyjádření. Krajský soud z něj proto vycházel. Žalovaný navíc správně namítá, že závěry X nejsou ničím podloženy. Není například zřejmé, zda X zohlednilo míru zatížení návěsu, která se v tomto případě ukázala být zásadní proměnnou pro posouzení závažnosti závad na jedné z brzd. Stručné závěry odborného vyjádření o tom, co by se v důsledku zjištěných závad potenciálně mohlo stát, neměly být pro správní orgány dostatečným podkladem pro závěr o naplnění skutkové podstaty daného přestupku.* Neplatí z nich totiž, zda X skutečně posoudilo možné dopady závad na brzdách s ohledem na konkrétní okolnosti případu, či zda jen vycházelo z typové závažnosti těchto závad.
43. Žalobce přitom rozporoval závěry odborného vyjádření již v podaném odvolání. Mimo jiné odkazoval na dokument „Systémy a součástí užitkových vozidel“, jehož relevantní pasáž krajský soud provedl při jednání. Žalovaný však na jeho námitky nijak nereagoval. Přestože žalobce vznášel konkrétní námitky proti odborným závěrům, ze kterých vycházel magistrát.
44. Závady na brzdách vozidla samozřejmě nelze brát na lehkou váhu. V určitých případech může nefunkčnost brzdy představovat závadu, která již ze své povahy je natolik nebezpečná, že bude mít způsobilost bezprostředně ohrozit ostatní účastníky silničního provozu. Bude však jisté rozdíl v tom, zda nefunguje brzda na jednom ze čtyř kol osobního vozidla a zda nefunguje brzda na jednom ze šesti kol téměř prázdného návěsu nákladního vozidla. Z odborného vyjádření vyplývá, že závady zjištěné na žalobcově vozidle by vždy mohly vést k negativním důsledkům, které vyjádření zmiňuje. To ale znalecký posudek spolehlivě vyvrátil.
45. Za těchto okolností krajský soud dospěl k závěru, že správní orgány neprokázaly, že by se žalobce dopustil přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu. Na jeho vozidle se sice zjistily závady. Ty ale nebyly takové povahy, aby mohly bezprostředně ohrozit ostatní účastníky silničního provozu.
46. Z tohoto důvodu je nadbytečné zabývat se dalšími námitkami.

VI. Závěr a náklady řízení

47. Krajský soud pro zrušil rozhodnutí žalovaného i magistrátu pro nezákonnost (§ 78 odst. 1 ve spojení s § 78 odst. 3 soudního řádu správního) a věc vrátil k dalšímu řízení žalovanému (§ 78 odst. 4 soudního řádu správního).
48. V dalším řízení budou správní orgány muset vycházet ze závěrů znaleckého posudku, který krajský soud provedl při jednání. Z něj plyne, že *vady na návěsu žalobcova vozidla neměly způsobit bezprostředně ohrozit ostatní účastníky silničního provozu*. Potrestat žalobce za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu by teď bylo možné, pouze pokud by správní orgány zadaly zpracování revizního znaleckého posudku, který by závěry nynějšího znalce spolehlivě vyvrátil. V opačném případě budou muset řízení o tomto přestupku buď zastavit anebo jej překvalifikovat a zjištěné vady na brzdách zahrnout pod přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) ve spojení s § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu.
49. 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 79.591 Kč.
50. Tato částka se nejprve skládá ze zaplaceného soudního poplatku 3.000 Kč za podání žaloby a z poplatku 1.000 Kč za podání úspěšného návrhu na přiznání odkladného účinku žalobě.
51. Dále se skládá z částky 25.950 Kč za šest „plných úkonů“ a tři „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) advokátního tarifu, (2) podání žaloby s návrhem na přiznání odkladného účinku, (3) doplnění žaloby, (4, 5) dvou poradách 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 vyčísлил svoji (7) reakci na výzvu soudu k dílčím procesním otázkám, (8) žádost o vyznačení právní moci usnesení o přiznání odkladného účinku a (9) repliku k vyjádření žalovaného. K tomu je třeba připočíst paušální náhrady hotových výdajů na základě § 13 odst. 4 advokátního tarifu za devět úkonů právní služby po 300 Kč (tj. $6 \times 3.100 + 3 \times 1.550 + 9 \times 300 = 25.950$). K tomu je třeba přičíst DPH ve výši 5.449,50 Kč.
52. Zástupce žalobce dále vyčísлил 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 2,3814 Kč/km za palivo (cena nafty podle vyhlášky č. 467/2022 Sb., za rok 2023 činila 44,10 Kč za litr) a 5,20 Kč/km za amortizaci vozu [§ 1 písm. b) vyhlášky č. 467/2022 Sb.] vypočetl částku 3.123,54 Kč. Za 10 půlhodin promeškaného cestu pak i s DPH zástupce žalobce vyúčtoval 1.210 Kč.
53. Kromě toho zástupce žalobce vyčísлил náhradu za náklady spojené s dokazováním – vypracování znaleckého posudku od znalce Mgr. Ing. P. M., včetně přípravy podkladů pro zpracování technické konzultace. Vše v celkové výši 39.858 Kč.
54. Celkově částka náhrady nákladů řízení, které bude muset žalovaný žalobci uhradit, tedy činí 79.591 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 vysokoškolské právnické vzdělání, které se vyžaduje pro výkon advokacie.

Brno 28. dubna 2023

Martin Kopa, v. r.
samosoudce