



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce: J. V.
bytem X
zastoupeného JUDr. Ing. Ondřejem Horázným
advokátem se sídlem Ondříčkova 1304/9, 130 00 Praha 3

proti
žalovanému: Krajský úřad kraje Vysočina
se sídlem Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava

o žalobě proti rozhodnutí ze dne 26. 8. 2021, č. j. KUJI 71327/2021, sp. zn. OOSČ 556/2021 OOSC/154,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 26. 8. 2021, č. j. KUJI 71327/2021, sp. zn. OOSČ 556/2021 OOSC/154, **se z r u š u j e** a věc **se v r a c í** žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný **je p o v i n e n** zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 36 228 Kč do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám zástupce žalobce, JUDr. Ing. Ondřeje Horázného, advokáta se sídlem Ondříčkova 1304/9, 130 00 Praha 3.

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 částečně potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Jihlavy, odboru dopravy (dále též „správní orgán I. stupně“) ze dne 3. 6. 2021, sp. zn. SZ-MMJ/OD/8949/2021/15 (dále též „prvostupňové rozhodnutí“), a zamítnuto odvolání žalobce.

2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupků, které spáchal dne 22. 2. 2021 v 09:27 hodin na silnici č. 38 u obce Střítež u Jihlavy ve směru jízdy od Jihlavy na Havlíčkův Brod jako řidič nákladního motorového vozidla MAN, registrační značky X (dále jen „vozidlo MAN“) s přívěsem Panav, registrační značky X (dále jen „přívěs“), a to:
 - přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“), spáchaného ve formě zavinění z nedbalosti, porušením § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu a s odkazem na § 49 písm. c) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel“) a na přílohu č. 1 vyhlášky č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel tím, že řídil vozidlo MAN s přívěsem, kdy přívěs byl technicky nezpůsobilý k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožoval ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích – závada 6.1.6.4.2 – vytržená část oje přívěsu z rámu,
 - a přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, spáchaného ve formě zavinění z nedbalosti, porušením § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu s odkazem na § 49 písm. b) zákona o podmínkách provozu vozidel a na přílohu č. 1 vyhlášky č. 211/2018 Sb. tím, že řídil vozidlo MAN s přívěsem, kdy vozidlo MAN ani přívěs nesplňovali technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem (zákon o podmínkách provozu vozidel) – zjištěné závady na vozidle MAN: závada 4.7.1.2.2 – nesvítilí osvětlení registrační značky, závada 4.2.1.1.2 – nesvítilí dvě boční obrysové světla na levé straně, závada 6.2.90.3.2 – chybí druhý pant zadních dvoukřídlých dveří vpravo. Na přívěsu zjištěny závady: závada 6.1.5.1.2 – poškozený nosič náhradního kola, závada 4.2.1.2.2 – poškozený kryt levé zadní skupinové svítilny (část krytu úplně chybí).
3. Za spáchání přestupku byla žalobci podle ustanovení § 125c odst. 5 písm. d), odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu s odkazem na ustanovení § 35 písm. b), písm. c), § 41 odst. 1, odst. 3, § 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“), uložen správní trest ve formě pokuty ve výši 7 000 Kč a správní trest ve formě zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 6 měsíců od nabytí právní moci rozhodnutí. Také byla žalobci podle § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky v souvislosti s § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb., uložena povinnost nahradit náklady řízení v paušální výši 1 000 Kč.
4. Napadeným rozhodnutím byl výrok prvostupňového rozhodnutí změněn tak, že se v místě odkazu na vyhlášku mění z „vyhlášky č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel“ na „vyhlášky č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách). Dále byl výrok prvostupňového rozhodnutí změněn tam, kde je uvedeno „závada 6.1.6.4.2 – vytržená část oje přívěsu z rámu“ na „závada 6.1.6.4.2 – upevnění některých částí spojovacího zařízení jízdní soupravy je natolik nespolehlivé, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy jízdní soupravy – vytržená část oje přívěsu z rámu“.

II. Žaloba

5. V žalobě ze dne 3. 9. 2021, ve znění doplnění ze dne 27. 10. 2021, žalobce uvedl následujících šest žalobních bodů, které označil: absence dokazování, nepodložený závěr o spáchání přestupku; krácení procesní práv obviněného; nedostatečná skutková zjištění a vadná právní kvalifikace posuzovaného jednání; nedostatečně uvedené místo spáchání přestupku a nedostatečně zjištěná objektivní stránka přestupku; porušení dvojinstančnosti, neprovedení důkazu; neprokázané zavinění.
6. Závěrem žalobce navrhl, aby krajský soud napadené rozhodnutí zrušil.

III. Vyjádření žalovaného

7. Žalovaný ve svém vyjádření ze dne 3. 12. 2021 uvedl, že v průběhu řízení byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a je přesvědčen, že napadené rozhodnutí je věcně správné a zákonné. Proto navrhl, aby krajský soud žalobu zamítl.

IV. Průběh ústního jednání

8. Krajský soud nařídil ve věci na den 18. 1. 2024 ústní jednání.
9. Zástupce žalobce uvedl, že žalobce napadá absenci dokazování a nepodložený závěr o spáchání přestupku. V řízení nebylo dostatečně prokázáno, že vozidlo bylo nezpůsobilé tak, že by bezprostředně ohrožovalo účastníky silničního provozu. K obvinění nepostačuje pouhá kategorizace podle vyhlášky, k tomu musí být dokázána vysoká pravděpodobnost, že mohlo dojít k nějakému ohrožení. K tomu musí být i jednání žalobce zaviněné, žalobce neměl žádnou příležitost vysvětlit, že soupravu před jízdou zkontroloval a zjištěnou závadu nezjistil. Nepostačuje správní úvaha úřední osoby ohledně závady, k tomu je potřeba odborník technických znalostí, popř. je třeba přibrat znalce. K tomu odkázal na rozsudek Krajského soudu v Brně ve věci č. j. 41 A 5/2021 – 75.
10. Ve správním řízení dále byla krácena procesní práva žalobce, když bylo rozhodnuto bez jednání. Je sporné, jakým způsobem proběhlo dokazování, ve správním spise o tom není ani žádný protokol či záznam do spisu. Žalobce navrhl výslech svědků, což mu nebylo umožněno, ačkoliv na to měl právo.
11. Podle žalobce je dále nesrozumitelná formulace, že přestupek měl být spáchán porušením § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu s odkazem na § 49 písm. c) zákona o podmínkách provozu a Přílohu 1 vyhlášky č. 82/2012 Sb. Technická silniční kontrola byla prováděna podle § 6a zákona o silničním provozu, k té patří vyhláška č. 82/2012. Ustanovení § 49 písm. c) zákona o podmínkách provozu se používá při technických kontrolách vozidel ve stanici technické kontroly, nelze jej použít při technické silniční kontrole podle silničního zákona.
12. Zástupce žalobce dále uvedl, že i pokud by správní orgány dospěly k závěru, že na vozidle je závada typu C, neznamená to, že bezprostředně ohrožuje účastníky provozu, může to být pouze indikátorem. Je potřeba přesvědčivě zdůvodnit, jak se bezprostřední ohrožení projevovalo. Taková tvrzení musí být přitom podložena odborným posouzením, nikoliv laickým názorem. Správní orgány rezignovaly na zjištění skutkového stavu v míře podle § 3 správního řádu a na náležité odůvodnění podle § 68 správního řádu. Pro uvedenou právní kvalifikaci neměly správní orgány oporu, nevypořádaly se s námitkami a napadené rozhodnutí je tudíž nepřezkoumatelné. Nelze také vyloučit, že k závadě došlo

těsně před příjezdem do místa kontroly, žalobce závadu nemusel ani zaznamenat. Oj je uprostřed přívěsu v místě, kde probíhá náprava, poškození lze zaznamenat pouze při pohledu zespodu vozidla, což nelze požadovat po řidiči před jízdou. Žalovaný tvrdí, že je přesvědčen, že k závadě došlo před jízdou, ale to nemá postaveno najisto dokazováním. Závada oje přívěsu byla dále ve výroku označena číslem 6.1.6.4.2., aniž by to mělo oporu v dokladu o provedené technické silniční kontrole, kde je tato závada uvedena pod číslem 6.1.1.1.2. Skutkový stav zjištěný na místě tedy neodpovídá tomu, o čem bylo rozhodováno. V protokolu je správně uvedeno, že oj přívěsu je vytržena z rámu vozidla, v napadeném rozhodnutí to však správně není. K odborným znalostem měli být přizváni policejní technici nebo znalec. Žalobce už do odvolání přiložil znalecký posudek. Objektivní stránka přestupku skutkově neodpovídá tomu, co pak bylo právně rozhodováno.

13. Rovněž bylo nedostatečně označeno místo spáchání přestupku. Pokud nebylo prokázáno, že k závadě došlo již před silniční kontrolou, nelze mít prokázané, že objektivní stránka přestupku byla naplněna tak, jak je uvedeno v obvinění.
14. Žalovaný ani neprovedl žalobcem předložený znalecký posudek jako důkaz. Znalec uvedl, že pokud k závadě došlo v průběhu jízdy vozidla, nebylo možné ji vizuálně detekovat. Proto není jisté, v jakém okamžiku došlo k odtržení části oje na přívěsu. Znalcem bylo konstatováno, že přívěs nebyl v dobrém technickém stavu, byla tam řada jiných závad, pro posouzení věci je ale podstatný bod 4.5 posudku. Žalovaný neumožnil žalobci vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí a upřel mu možnost znalce předvolat a vyslýchat. Žalovaný relativizuje závěry znalce, když bylo v bodě 4.5 uvedeno, že žalobce nemohl závadu detekovat.
15. Zástupce žalobce na závěr upozornil na to, že v mezidobí od podání žaloby do jednání došlo ke změně právní úpravy, a soud je povinen věc posoudit podle příznivější právní úpravy.
16. Zástupce žalovaného se z nařízeného jednání omluvil.

V. Posouzení věci krajským soudem

17. 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.).
18. 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.).
19. Krajský soud v Brně dospěl k závěru, že žaloba je důvodná. Soud při svém rozhodování vyšel z následujících skutečností, úvah a závěrů.

Absence dokazování, nepodložený závěr o spáchání přestupku

20. V prvé řadě žalobce namítal, že už v průběhu řízení upozorňoval, že subsumpce jeho jednání pod skutkovou podstatu přestupku uvedenou v § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu se opírá o nedoložené tvrzení, že žalobcem řízené vozidlo,

resp. přípojné vozidlo, bylo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. K obvinění z přestupku nepostačuje pouhá kategorizace zjištěné závady podle vyhlášky, ale je třeba dokázat i to, zda řízením vozidla došlo nebo mohlo dojít ke konkrétnímu ohrožení alespoň jednoho účastníka silničního provozu a také to, že k tomuto ohrožení došlo zaviněným jednáním žalobce. Musí tedy být prokázáno, že žalobce opomněl nějakou ze svých povinností souvisejících s kontrolou technického stavu vozidla před jízdou. V průběhu správního řízení žalobce rovněž zpochybňoval odbornost úřední osoby k posouzení technické stránky věci.

21. V prvé řadě musí krajský soud odmítnout námitku žalobce v té části, v níž 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 skutkové podstaty stačí pouhá „možnost ohrožení“ jiných účastníků řízení vytvořením potenciálně nebezpečné situace, a nikoliv jejich faktické ohrožení. Jak k výkladu termínu bezprostředního 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 vozidle řidič ohrozil alespoň jednoho konkrétního účastníka silničního provozu. Pro posouzení 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.
22. Správní orgán I. stupně dospěl k závěru, že jedna ze závad zjištěných na přívěsu byla takového charakteru, že vozidlo bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky silničního provozu. Opřel se o § 49 písm. c) zákona o podmínkách provozu, podle kterého se jednalo o nebezpečnou závadu typu C. Ta podle své definice bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla na pozemních komunikacích. Správní orgán I. stupně konstatoval, že vzhledem k závadě na spojovacím zařízení bezprostředně hrozilo, že dojde za jízdy, například při najetí do výtluku ve vozovce, k odtržení celého spojovacího zařízení – oje od přívěsu a tím k nekontrolovanému pohybu přívěsu po pozemní komunikaci a bezprostřednímu ohrožení ostatních účastníků silničního provozu, které může mít za následek dopravní nehodu.
23. Žalobce však namítal, že k obvinění z řešeného přestupku nepostačuje pouhá kategorizace zjištěné závady podle vyhlášky. V tomto ohledu pak soud shledává námitku žalobce jako důvodnou.
24. 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.

25. Vyhláška č. 82/2012 Sb., na kterou ve výroku odkazuje rozhodnutí žalovaného, provádí § 6a odst. 4 silničního zákona (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 nepříznivě působení provozu vozidla nebo jízdní soupravy na životní prostředí. 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. Příloha specifikuje označení stupňů závad, podle kterého písmeno A znamená lehkou vadu, písmeno B vážnou vadu a písmeno C nebezpečnou vadu.
26. Jedna z vad, která byla během silniční technické kontroly zjištěna na přívěsu, měla 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.
27. Jak již uvedl Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 6. 4. 2022, č. j. 41 A 5/2021 – 75, na který poukázal žalobce, „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 technickou 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. 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 nyní posuzovaném případě přitom nastala obdobná situace. Správní orgán I. stupně i žalovaný ve svých rozhodnutích, postavili 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 byla vada typu C, tj. nebezpečná vada, která podle

své definice bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy silničního vozidla. Ve výroku svého rozhodnutí žalovaný odkázal na vyhlášku č. 82/2012 Sb. Zásadní problém pak je podle krajského soudu v tom, že tato vyhláška neprovádí § 37 zákona o podmínkách provozu, který definuje technicky nezpůsobilé vozidlo k provozu. Vyhláška 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. Správní orgány pak při posouzení toho, zda se jedná o závažnou závadu bezprostředně ohrožující ostatní účastníky na pozemních komunikacích, musí individuálně posoudit charakter zjištěné závady, a zdůvodnit, z jakého důvodu a jakým způsobem zjištěná závada bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu. To, že se jedná o závadu klasifikovanou jako nebezpečná ve smyslu § 49 písm. c) zákona o podmínkách provozu, může samozřejmě být indikátorem toho, že je vozidlo skutečně technicky nezpůsobilé natolik závažně, že představuje bezprostřední ohrožení. 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 (jak ostatně uvedl zdejší soud ve výše označeném rozsudku ze dne 6. 4. 2022, č. j. 41 A 5/2021 – 75).
30. Správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí zdůvodňuje dopad závady zjištěné na oji přívěsu na jízdní vlastnosti vozidla tak, že vzhledem k této závadě na spojovacím zařízení bezprostředně hrozilo, že dojde za jízdy, například při najetí do výtlučku ve vozovce, k odtržení celého spojovacího zařízení – oje od přívěsu a tím k nekontrolovanému pohybu přívěsu po pozemní komunikaci a bezprostřednímu ohrožení ostatních účastníků silničního provozu, které může mít za následek dopravní nehodu. Dále doplnil žalovaný v napadeném rozhodnutí, že „v okamžiku, kdy dojde k takovému poškození (utržení části oje), jedná se o poškození, které bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdní soupravy. Jednak se tím ztíží pro řidiče ovladatelnost soupravy (oj je jednostranně zatížena), zejména v zatáčkách, v krajním případě (vlivem jednostranného zatížení) může dojít za jízdy k oddělení přívěsu od vozidla. Nelze snad připustit tvrzení, že by k bezprostřednímu ohrožení došlo až v okamžiku utržení celé oje a oddělení přívěsu od vozidla.“ Tuto úvahu však krajský soud považuje za nepřezkoumatelnou, protože nemá žádnou oporu ve správním spisu ani v žalobcem předloženém znaleckém posudku. Žalovaný se přitom žalobcem předloženým znaleckým posudkem zabýval, ale bez jakékoliv jiné opory ve správním spisu závěry uvedené v posudku označil za nesrozumitelné a následně rozvinul výše uvedenou nepřezkoumatelnou úvahu.
31. Krajský soud přitom 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 správní orgány mohly činit uvedené závěry, musely by k nim provést dokazování. Nikoliv nutně prostřednictvím znalce, ale stačilo by například k této skutečnosti vyslechnout technika provádějícího technickou kontrolu vozidla žalobce. Správní orgán I. stupně ani žalovaný však nevedli žádné dokazování směrem k dopadům zjištěných závad na jízdní vlastnosti vozidla. Jejich závěry o tom, že technické závady bezprostředně ohrožovaly ostatní účastníky silničního provozu, proto

nemají oporu ve spisu, a krajský soud proto nemůže přezkoumat správnost těchto závěrů.

Krácení procesních práv obviněného

32. Žalobce dále namítal, že od počátku správního řízení trval na provedení ústního jednání, čímž mu bylo znemožněno osobně se k věci vyjádřit a uplatnit svá procesní práva. Postup správního orgánu I. stupně byl nezákonný, když žalobce vyrozuměl o tom, že ukončil dokazování a určil lhůtu k seznámení se s podklady pro vydání rozhodnutí a k vyjádření se k nim. Lhůtu navíc správní orgán I. stupně nestanovil usnesením, jak předpokládá správní řád. O tom, že správní orgán I. stupně provádí dokazování, žalobce nevyrozuměl, ač tak učinit měl podle § 51 odst. 2 správního řádu. Správní orgán I. stupně nerespektoval ani další ustanovení správního řádu týkající se dokazování, např. neučinil o provedení dokazování záznam do spisu podle § 53 odst. 6. Žalobce nebyl dostatečně poučen o svých právech, ani o tom, že případné ústní jednání je nezbytné k uplatnění jeho práv, která nekonáním ústního jednání byla krácena.
33. Co se obecně týče nařízení ústního jednání, není pro správní orgány povinné. Správní orgány mají pouze možnost ústní jednání nařídit.
34. Podle ustanovení § 80 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky *správní orgán může nařídit ústní jednání.*
35. Podle ustanovení § 80 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky *správní orgán nařídí ústní jednání na požádání obviněného, je-li to nezbytné k uplatnění jeho práv; jinak návrh zamítne usnesením, které se oznamuje pouze obviněnému. O právu žádat nařízení ústního jednání musí být obviněný poučen. Správní orgán nařídí ústní jednání i bez požádání obviněného, je-li to nezbytné pro zjištění stavu věci.*
36. Jedná se tedy o fakultativní institut, správní řízení je obvykle řízením písemným a neveřejným, přičemž správní orgány ústní jednání nařídí pouze v situaci, kdy o to požádá obviněný a současně je to nezbytné k uplatnění jeho práv, popř. pokud ústní jednání může relevantně přispět k nalezení skutečného stavu projednávané věci.
37. Obecně pak postačuje vycházet z listinných podkladů založených ve správním spise, na základě nichž má správní orgán dostatečné podklady pro vydání meritorního rozhodnutí a pokud správní orgány neshledají důvody, pro které by bylo nezbytné konat ústní jednání k uplatnění práv přestupce.
38. V nyní posuzovaném případě žádost žalobce o nařízení ústního jednání byla značně obecná, žalobce nespecifikoval, jaké svědky je nutno vyslechnout a jaké další důkazy bude nutné provést. Pro úspěšnost žádosti o nařízení ústního jednání je obvykle nutné specifikovat, za jakým konkrétním účelem je nutné vyslechnout svědky a provést další důkazy. Vyjádřit k podkladům rozhodnutí taktéž žalobce mohl již ve svém vyjádření ze dne 7. 5. 2021.
39. Co se týče provádění dokazování mimo ústní jednání, povinnost uvědomovat účastníky o termínu provádění dokazování mimo ústní jednání se vztahuje na situaci, kdy je prováděno dokazování výslechem svědků, u něhož je nutné zachovat právo účastníka řízení na kladení otázek svědkovi, vyjádřit se apod. V nyní posuzovaném případě však šlo pouze o dokazování listinami, které lze i podle judikatury Nejvyššího správního soudu provést tak, že se předmětné listiny založí do správního spisu (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 3. 2013, č. j. 1 As 157/2012 – 40). Pokud správní

orgán I. stupně nevyhotovil protokol o dokazování mimo ústní jednání, jedná se pak podle krajského soudu o formální procesní pochybení a bylo by vhodné, aby o provedeném dokazování protokol ve správním spisu založen byl. Toto procesní pochybení by však nemělo dopad do práv žalobce takový, že by to způsobovalo nezákonnost správního řízení, neboť všechny listinné důkazy byly založeny do správního spisu po celou dobu správního řízení a nadto na ně správní orgán I. stupně odkázal ve svém rozhodnutí. Je tedy zřejmé, že správní orgán I. stupně provedené listinné důkazy vzal v potaz. Žalobce měl rovněž možnost seznámit se s podklady rozhodnutí a vyjádřit se k nim v souhlasu s ustanovením § 36 odst. 3 správního řádu, což krajský soud považuje za dostatečné k uplatnění práv žalobce.

40. Uvedená situace se však mění v případě, že správní orgány v rámci nového posouzení věci mají uloženo vyslechnout znalce či technika provádějícího technickou kontrolu vozidla žalobce. Za těchto okolností pak musí mít žalobce možnost uplatnit svá práva prostřednictvím své přítomnosti u ústního jednání, které bude muset být za účelem výslechu znalce či technika nařízeno.

Nedostatečná skutková zjištění a vadná právní kvalifikace posuzovaného jednání

41. Žalobce rovněž namítl, že zatímco v případě zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích odkazoval správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí na aktuální platné znění vyhlášky č. 82/2012 Sb., v případě vyhlášky č. 211/2018 Sb. se odkazoval na její původní znění, které však již v době spáchání přestupku neplatilo. Navíc, i kdyby správní orgány dospěly k tomu, že u identifikovaných závad šlo o závady typu „C“, je předmětná skutková podstata přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu formulována odlišně a postihuje intenzivní a bezprostřední zásad do chráněných zájmů. V každém jednotlivém případě je třeba odůvodnit, jak konkrétně se bezprostřední ohrožení ostatních účastníků provozu projevovalo, což však odůvodnění správních rozhodnutí nesplňují. Správní orgán I. stupně ani nemůže prokázat, v jakém okamžiku došlo k závadě, takže nelze předjímat, co a kdy mohlo nastat. Tvrzení o bezprostředním ohrožení ostatních účastníků silničního provozu by muselo být podloženo odborným posouzením. Správní orgán I. stupně proto rezignoval na povinnost zjistit stav věci v míře odpovídající § 3 správního řádu a na povinnost své rozhodnutí řádně odůvodnit ve smyslu § 68 odst. 3 správního řádu. Z uvedených důvodů má žalobce za to, že prvostupňové rozhodnutí je zcela nepřezkoumatelné.
42. Žalovaný poté přebíral ve svém rozhodnutí argumentaci správního orgánu I. stupně. Své závěry o porušení § 5 odst. 1 písm. a) silničního zákona žalobcem neměl ani žalovaný postaveno najisto a nevycházel ze spolehlivě zjištěného skutkového stavu. K označení závady číselným symbolem 6.1.6.4.2 neměl oporu v dokladu o provedené silniční kontrole, přičemž k takovému hodnocení nemá žalovaný ani správní orgán I. stupně dostatečné odborné znalosti. K jednoznačnému hodnocení pak měli být přizváni buď policejní technici nebo navržený znalec.
43. Tato námitka do velké míry kopíruje výše vypořádanou námitku „Absence dokazování, nepodložený závěr o spáchání přestupku“. Jak soud již uvedl, považuje správními orgány provedené posouzení otázky, zda došlo k bezprostřednímu ohrožení ostatních účastníků silničního provozu, 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, klasifikovanou písmenem

C – nebezpečná závada podle vyhlášky č. 82/2012 Sb. Krajský soud přitom dospěl k závěru, 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 případný vliv na silniční provoz. Posouzení charakteru vady zároveň podle krajského soudu přesahuje znalosti, kterými správní orgány disponují ze své běžné úřední činnosti. Aby správní orgány mohly činit takové závěry, musely by k nim provést dokazování, buď prostřednictvím znalce, nebo by postačilo např. i výsledkem technika provádějícího technickou kontrolu vozidla žalobce.

44. Co se týče označení závady číselným symbolem 6.1.6.4.2 (podle Přílohy 1 vyhlášky o technických silničních kontrolách), krajský soud dává rovněž za pravdu žalobci, že takto uvedené číslo závady nemá oporu ve správním spisu.
45. Z dokladu o provedené technické silniční kontrole i z úředního záznamu ze dne 28. 2. 2021 totiž vyplývá číslo závady 6.1.1.1.2 – vytržená oj přívěsu z rámu vozidla. Tímto číslem závady jsou označeny i jednotlivé fotografie závady, pořízené při silniční technické kontrole. Uvedené zařazení pod číselné označení závady přitom učinili kontroloři technické silniční kontroly. Změna číselného označení závady správním orgánem I. stupně přitom nemá oporu ve spisu, správní orgán I. stupně ani žalovaný přitom nevysvětlili, z jakého důvodu došlo ke změně číselného označení závady oproti úřednímu záznamu a dokladu o provedené technické silniční kontrole. Je sice pravdou, jak uvedl žalovaný v napadeném rozhodnutí, že závada byla v dokladu o provedené silniční technické kontrole popsána i slovně a rovněž byla fotograficky zdokumentována, ale číselné označení závady z těchto podkladů rovněž vyplývá, a to 6.1.1.1.2.
46. I s ohledem na to, že správní orgány nemají v tomto případě odborné technické znalosti, kterými disponují ze své běžné úřední činnosti, nebylo na místě, aby správní orgán I. stupně změnil bez jakéhokoliv odůvodnění číselný kód závady, jak jej označily orgány technické silniční kontroly, které dostatečnými technickými znalostmi naopak disponují. Rovněž nebylo na místě, aby žalovaný chybně uvedené číselné označení závady bez dalšího přejal. Je proto nepřezkoumatelný závěr žalovaného o tom, že závada sice nebyla označena číselným kódem, ale postačuje slovní popis a fotografická dokumentace.

Nedostatečně uvedené místo spáchání přestupku a nedostatečně zjištěná objektivní stránka přestupku

47. Dále žalobce namítl, že správní orgán I. stupně nedostatečným způsobem uvedl ve výroku svého rozhodnutí místo spáchání přestupku. Až v odůvodnění je rozveden způsob navedení vozidla do prostoru Celního úřadu na místní komunikaci asi 300 metrů od silnice č. 38, kde probíhají silniční technické kontroly. Není tedy jisté, na jakém místě se objevila zjištěná závada na oji přívěsu a kde přesně došlo k přestupku.

48. Krajský soud námitce nedostatečného určení místa spáchání přestupku nemohl přisvědčit. V první řadě proto, že u posuzovaného přestupku nejsou kladeny tak vysoké nároky na vymezení místa spáchání přestupku, jako např. v případě přestupků spočívajících v porušení maximální povolené rychlosti či nedovoleného parkování, u nichž je přímá souvislost s místem spáchání a přesné vymezení místa spáchání přestupku je tedy zcela klíčové. U nyní posuzovaného přestupku je důležitá taková konkretizace údajů o místě spáchání přestupku ve spojení s uvedením jiných skutečností, aby posuzovaný skutek nebylo možné zaměnit s jiným skutkem. U přestupků spočívajících v řízení technicky nezpůsobilého vozidla není dáno omezení určitým úsekem na pozemní komunikaci, neboť zákaz řídit technicky nezpůsobilé vozidlo platí paušálně na všech pozemních komunikacích (na rozdíl od zmiňovaných přestupků spočívajících v překročení maximální povolené rychlosti, kdy na různých úsecích jedné komunikace může být maximální povolená rychlost upravena různě).
49. Z podkladů založených ve správním spise vyplynulo, že žalobce řídil dne 22. 2. 2021 v 09:27 hod. vozidlo MAN s přívěsem na komunikaci č. I/38, dálniční přivaděč u Pávova ve směru jízdy od Jihlavy na Havlíčkův Brod. Ve výroku prvostupňového rozhodnutí je pak uvedeno, že přestupek byl spáchán dne 22. 2. 2021 v 09:27 hodin na silnici č. 38 u obce Strítěž u Jihlavy ve směru jízdy od Jihlavy na Havlíčkův Brod. Byť se uvedená místa označením neshodují, ve skutečnosti jde o totožný úsek dané komunikace, který je relativně krátký.
50. Podle zdejšího soudu tedy bylo místo skutku popsáno ve výroku prvostupňového správního rozhodnutí dostatečně a konkrétně, a to tak, že společně s označením času a způsobem spáchání přestupku nemůže být tento skutek zaměněn s jiným. O totožnosti skutku soud nemá pochyb, jelikož vytýkaný skutek byl charakterizován celým komplexem použitých údajů. Kombinace údaje o místě a času spáchání přestupku poskytuje v daném případě dostatečnou záruku, že nebude zaměněn s jiným jednáním žalobce.
51. K tomu soud na závěr uvádí, že pokud správní orgány dokazováním postaví najisto, že k přestupku došlo a že bylo dáno zavinění žalobce, je uvedená charakteristika místa spáchání přestupku zcela dostatečná. Rovněž pokud by z provedeného dokazování vyplynulo, že k závadě došlo před technickou silniční kontrolou, není nutné ve správním rozhodnutí přesně označit místo, kde k závadě došlo.

Porušení dvojinstančnosti, neprovedení důkazu

52. Žalobce na podporu svých argumentů obstaral znalecký posudek, který dodal žalovanému. Žalovaný jej však neprovedl jako důkaz. Žalovaný, přestože se znaleckým posudkem zabýval v napadeném rozhodnutí, porušil práva žalobce a neumožnil mu se vyjádřit k podkladům pro vydání rozhodnutí. Žalovaný ve svém rozhodnutí relativizuje závěry znalce, ty jsou však podle žalobce jednoznačné, tedy že žalobce nemohl detekovat předmětné závady na jízdě soupravě, pokud k závadě došlo během jízdy. Rovněž znalec uvedl, že nelze bez dalšího dovodit bezprostřední ohrožení bezpečnosti jízdy jízdou soupravy. Dále v této souvislosti žalobce namítl, že nebylo rozhodováno v souladu se zásadou materiální pravdy.
53. Podle krajského soudu z napadeného rozhodnutí vyplývá, že žalovaný žalobcem předložený znalecký posudek vzal v potaz jako podklad pro své rozhodnutí. Se znaleckým posudkem totiž v napadeném rozhodnutí polemizuje.

54. Krajský soud má dále za to, že vzhledem k tomu, že znalecký posudek předložil sám žalobce, který byl s jeho obsahem nepochybně seznámen, nebylo nutné, aby žalovaný žalobci opětovně umožnil vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí, když měl možnost seznámit se s podklady rozhodnutí a vyjádřit se k nim v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 správního řádu již v průběhu prvostupňového správního řízení. Jinou situací by bylo, kdyby do správního spisu přibýly listinné podklady, které by žalobci nebyly známy. V takovém případě by měl i žalovaný povinnost umožnit žalobci seznámit se s podklady rozhodnutí a vyjádřit se k nim. Tato situace však nyní nenastala. V tomto ohledu tedy k zásahu do práv žalobce nedošlo.
55. Co se týče závěrů, které žalovaný vyvodil z obsahu znaleckého posudku, z napadeného rozhodnutí vyplývá, že ani žalovaný tyto závěry nevyhodnotil zcela jednoznačně ve prospěch či neprospěch žalobce. Závěry uvedené ve znaleckém posudku označil za nesrozumitelné, a následně učinil vlastní závěry o tom, že posuzovaná závada byla poškozením, které bezprostředně ohrožovalo bezpečnost jízdní soupravy. Jak však krajský soud uvedl již výše, tyto závěry nemají oporu ve správním spisu. Pokud závěry uvedené ve znaleckém posudku, který byl pořízen znalcem z oboru strojírenství, neshledal žalovaný za srozumitelné, měl doplnit dokazování prostřednictvím výslechu technika silniční technické kontroly, popř. dalším znaleckým posudkem. Tuto část námitky proto soud považuje za důvodnou.

Neprokázané zavinění

56. Nakonec žalobce namítal, že je na správních orgánech, aby obviněnému dokázaly jak objektivní, tak subjektivní stránku přestupku. V daném případě se o prokázání subjektivní stránky přestupku ani nepokusil, jen ji presumoval. Žalobce chtěl u ústního jednání vylicít, že před jízdou kontroloval jízdní soupravu, což mu bylo správními orgány znemožněno. Správní orgány se nevypořádaly s námitkou žalobce, že z jeho strany nešlo o jednání zaviněné. O závadě na oji žalobce nevěděl, této závady by si přitom musel při přepřahání přívěsu všimnout. O ostatních drobných závadách žalobce věděl, ale nejednalo se o závady ohrožující. K závadě na oji přívěsu tak muselo jednoznačně dojít až během jízdy, pravděpodobně až před zastavením v prostoru Celního úřadu.
57. K tomu soud uvádí, že správní orgán I. stupně uznal žalobce vinným z nedbalostního jednání. Z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí plyne, že šlo o nedbalost nevědomou. Správní orgán I. stupně své závěry odůvodňuje tím, že zjištěné závady bylo možné objektivně zjistit pouhým okem při prohlídce vozidla před jízdou.
58. Podle § 15 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky 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).
59. 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.

60. Krajský soud souhlasí se správními orgány, že dostatečně prokázaly jednání žalobce v nevědomé nedbalosti. Skutečnost, že na závadu na oji přívěsu nepřišel při přepřahání přívěsu, jej nezbujuje povinnosti užít vozidlo či přívěs, které splňují technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. A pokud se jedná o závadu, která je zjiitelná pohledem, lze podle krajského soudu tvrdit, že byt 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 zásadních součástí vozidla i přívěsu. Krajský soud k tomu podotýká, že závad na vozidle MAN i na přívěsu bylo více než jen soudem nyní posuzovaná vada na oji přívěsu. Ačkoliv ostatní závady na vozidle MAN a na přívěsu nebyly klasifikovány jako bezprostředně ohrožující bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu, existence takového množství závad samo osobě zakládá pochybnosti o tom, zda žalobce jednal s řádnou péčí a prohlídku vozidla před jízdou skutečně provedl.

VI. Závěr a náklady řízení

61. Optikou shora učiněného náhledu je proto zřejmé, že soudu nezbylo, než napadené rozhodnutí zrušit podle ustanovení § 78 odst. 1 s.ř.s. a věc vrátit žalovanému k dalšímu řízení, ve kterém bude správní orgán vázán právním názorem zdejšího soudu podle ustanovení § 78 odst. 5 s.ř.s. Během dalšího řízení bude na správních orgánech, aby zejména 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.
62. Výrok o nákladech řízení má oporu v ustanovení § 60 odst. 1 s.ř.s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalovaný nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť ve věci neměl úspěch. Žalobce měl ve věci plný úspěch, a přísluší mu proto právo na náhradu nákladů řízení před krajským soudem, které důvodně vynaložil proti žalovanému, který ve věci úspěch neměl (neboť napadené rozhodnutí bylo zrušeno).
63. Za účelně vynaložené náklady vzal krajský soud mimosmluvní odměnu zástupce žalobce za sedm úkonů právní služby (převzetí zastoupení a první porada s klientem, sepsání a podání žaloby a návrhu na odkladný účinek, sepsání odůvodnění žaloby, replika, dvě porady s klientem, účast na soudním jednání) po 3 100 Kč podle ustanovení § 7 bod 5, § 9 odst. 4 písm. d) a ustanovení § 11 odst. 1 písm. a), b), c), d) a g) advokátního tarifu (vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb, ve znění účinném v rozhodné době). Za úkony právní služby to činí celkem 21 700 Kč, k čemuž je nutné připočíst hotové výdaje po 300 Kč podle § 13 odst. 3 advokátního tarifu a náhradu promeškaného času ve výši 1 000 Kč podle § 14 odst. 1 písm. a) a odst. 3 advokátního tarifu, což činí dohromady částku ve výši 24 800 Kč. Tato částka se dále zvyšuje o DPH 21 % (ve výši 5 208 Kč), neboť právní zástupce žalobce doložil, že je plátcem této daně. Dále vzal krajský soud za účelně vynaložené náklady zástupce žalobce na cestovné motorovým vozidlem na soudní jednání ze Prahy do Brna a zpět ve výši 3 220 Kč (soud přitom přiznal náklady za 95 oktanové palivo, jelikož motorové vozidlo právního zástupce podle technického průkazu nevyžaduje 98

oktanové palivo, za něž si vyúčtoval náklady). Úspěšnému žalobci přísluší rovněž právo na náhradu nákladů řízení spočívající v náhradě nákladů za zaplacený soudní poplatek. Z obsahu soudního spisu vyplývá, že žalobci vznikly náklady za zaplacený soudní poplatek ve výši 3 000 Kč. Žalovaný je tedy povinen zaplatit žalobci částku ve výši celkem 36 228 Kč, a to k rukám zástupce žalobce ve stanovené lhůtě.

64. 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 24. ledna 2024

JUDr. Petr Polách v. r.
samosoudce