



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl v senátu složeném z předsedy Ing. Mgr. Martina Jakuba Bruse a soudců JUDr. Jiřího Derfla a Mgr. Vojtěcha Salamánka ve věci

žalobkyně: **B.K.syn centrum s.r.o.**, IČO 25453688
sídlem Jahodová 161, 403 40 Ústí nad Labem
zastoupena advokátem Mgr. Martinem Štuksou
sídlem Kaplická 1037/12, 140 00 Praha 4

proti
žalovanému: **Ministerstvo dopravy**
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného č. j. 128/2020-150-STK3/16 ze dne 4. 7. 2023

takto:

- I. Žaloba **se zamítá**.
- II. Žádný z účastníků **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Rozhodnutím ze dne 31. 3. 2023 Krajský úřad Ústeckého kraje (dále jen „krajský úřad“) na základě § 54 odst. 3 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění účinném „*v době zahájení řízení o žádosti*“ (dále jen „zákon o podmínkách provozu“) a v souladu s § 51 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) zamítl žádost žalobkyně o zahájení procesu rozhodování o udělení oprávnění k provozování kombinované stanice technické kontroly (dále jen „STK“) v Ústí nad Labem na pozemku parc. č. X v katastrálním území X podanou dne 1. 6. 2017, neboť záměr provozovat stanici technické kontroly není v souladu se

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

stanoveným způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu Ústeckého kraje činností stanic technické kontroly. Odvolání žalobkyně proti tomuto rozhodnutí žalovaný zamítl žalobou napadeným rozhodnutím ze dne 4. 7. 2023.

Žaloba

2. V žalobě žalobkyně konstatovala, že rozhodnutí správních orgánů jsou založena na závěru, že není dán důvod pro rozšíření kapacity STK, neboť kapacitní potřeba technických prohlídek není vyšší než 80 % kapacity stávajících kontrolních linek STK v provozu (STK 35.16, STK 35.24 a STK žalobkyně). K tomuto závěru správní orgány dospěly na základě výpočtu provedeného podle vyhlášky č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 302/2001 Sb.“), a to konkrétně ve znění novelizovaném vyhláškou č. 228/2017 Sb.¹
3. Žalobkyně namítala, že v případě STK 35.16 vzhledem k počtu techniků, jimiž disponuje, dospěl krajský úřad ve svém rozhodnutí k nereálné provozní době 12,3 hodin. U STK 35.24 pak dospěl k provozní době 8,5 hodin. U STK žalobkyně uvedl, že její pracovní doba přesahuje základní provozní dobu 8 hodin pracovního dne. U STK žalobkyně došlo při zohlednění pracovní doby technika v délce 8 hodin a počtu techniků k zápočtu 7/8 kapacity STK, u STK 35.24 k zápočtu 2/8 kapacity a u STK 35.16 k zápočtu 13/8 kapacity. Krajský úřad přitom vycházel z následujícího počtu techniků: STK 35.16 15 techniků, STK žalobkyně 12 techniků a STK 35.24 dva technici.
4. U žalobkyně se přitom nejedná o odpovídající počet techniků, protože část jejích techniků v průběhu řízení o její žádosti odešla. Především však podle žalobkyně krajský úřad na základě údajů o počtu techniků a jejich pracovní době stanovil kapacitu její STK na 29 218 vozidel, tedy jen o cca 4 000 vozidel více než u STK 35.16. Tato STK má sice jen o jednu kontrolní linku méně než STK žalobkyně, avšak disponuje oproti žalobkyni o polovinu vyšším počtem techniků. Tento rozdíl v kapacitách proto nelze podle žalobkyně vysvětlit započtením osmihodinové pracovní doby každého technika u jednotlivých STK ani skutečným počtem techniků nebo pracovní dobou přes 12 hodin denně u STK 35.16. Výpočet je podle žalobkyně deformován redukcí kapacity u STK 35.24 a STK žalobkyně a použitím nesprávných údajů. Tímto pak dochází ke snížení kapacitní potřeby, která se promítá do konečného výpočtu.
5. Pracnost technických prohlídek, jak ji v koeficientech posuzuje žalovaný podle vlastních předpisů, není podle žalobkyně správná, pokud se v nich nepromítá jejich skutečná pracnost. Během doby, která uplynula od podání žádosti, přitom došlo k nárůstu administrativní náročnosti prohlídek vozidel. Čistá doba trvání technické prohlídky činí od 30 do 45 minut u osobních vozidel a až hodinu u užitkových vozidel. Tyto údaje správní orgány objektivně znají z centralizovaného informačního systému STK, protože jak zahájení, tak ukončení prohlídky se do systému zaznamenává. Průměrná čekací doba na technickou prohlídku je až 3 hodiny. Není proto možné jinak než rozšířením stávající kapacity dosáhnout provedení služby pro vyšší počet zákazníků, kteří mají právo na provedení technické prohlídky ve standardní době.
6. Z výsledků výpočtů provedených krajským úřadem však vyplývá faktická nemožnost rozšíření kapacity STK. Z pohledu výpočtů pro užitková vozidla je podle žalobkyně

¹ Vyhláška Ministerstva dopravy č. 228/2017 Sb., kterou se mění vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 228/2017 Sb.“).

naplnění podmínek pro rozšíření ještě problematictější. Ačkoli počet registrovaných vozidel konstantně roste, kritéria právní úpravy pro rozšíření kapacity STK jsou nastavena tak, že je reálně nemožné dosáhnout rozšíření kapacity. Tím dochází k nesmyslné konzervaci stavu, jehož důsledkem jsou stále se zhoršující podmínky pro zákazníky, což jistě není záměrem právní úpravy.

7. Dále žalobkyně uvedla, že i když je postup výpočtu kapacit STK stanoven právními předpisy, je vlivem různých koeficientů až neúměrně složitý. Správní orgán by jej měly aplikovat konkrétně, srozumitelně a přehledně a účastníkům řízení vysvětlit.
8. K tomu žalobkyně doplnila, že každá STK poskytuje služby všem zákazníkům, nejen těm z území okresu, v němž vykonává svou činnost. Dochází přitom ke zvyšování dopravy, včetně stále narůstající intenzity provozu na dálnici D8, což má na poskytování služeb zákazníkům z jiných okresů vliv. Přesto systém vychází z evidence vozidel v příslušném okresu bez přihlédnutí k dopravní zátěži v místě provozování STK. Trendem je i nárůst velikosti vozidel, což je patrné u osobních i nákladních vozidel, proto se vejde na linky vozidel méně. Pracnost kontrolních prohlídek se v budoucnu ještě zvýší s přicházející elektromobilitou, protože tato vozidla vyžadují důkladnější prověření elektrických systémů a požární bezpečnosti.
9. Správní orgány podle žalobkyně vůbec nepřihlédly k tomu, že po technické stránce splňuje veškeré podmínky pro rozšíření a z hlediska své konkurenceschopnosti musí reagovat na stávající situaci i trendy budoucího vývoje.
10. Dále žalobkyně uvedla, že v napadeném rozhodnutí zcela postrádá vypořádání svých konkrétních a věcných argumentů, jež vznesla v odvolání proti rozhodnutí krajského úřadu. Žalovaný se s jejím odvoláním vypořádal velice stručně. Správní orgány nadto nepřijaly návrh žalobkyně na provedení důkazu znaleckým posudkem, který by byl alternativou k provedeným výpočtům a řešil by i faktickou otázku naplnění podmínek pro rozšíření STK za stávající právní úpravy s ohledem na rostoucí počet vozidel.

Vyjádření žalovaného k žalobě

11. Žalovaný ve svém vyjádření konstatoval, že se plně ztotožnil se závěry, k nimž dospěl krajský úřad. Z výpočtu, který krajský úřad provedl v souladu s postupem stanoveným vyhláškou č. 302/2001 Sb., vyplynulo, že nebyly splněny podmínky pro rozšíření STK stanovené zákonem o podmínkách provozu, neboť potřeba prohlídek na území okresu Ústí nad Labem se ukázala nižší než 80 % kapacity stávajících kontrolních linek STK v provozu. Z § 54 odst. 3 písm. a) zákona o podmínkách provozu přitom vyplývá, že v takovém případě nelze oprávnění k provozování další STK udělit.
12. Námitku nesprávného výpočtu kapacit STK 35.16 a STK žalobkyně žalovaný odmítl. Připomněl, že pokud příslušná STK nedisponuje takovým počtem techniků, aby i v případě, že její provozní doba je delší než osm hodin, jejich počet odpovídal počtu kontrolních stání na této STK, vstupuje do výpočtu kapacity v souladu s pravidly stanovenými vyhláškou č. 302/2001 Sb. pouze základní pracovní doba v délce osmi hodin.
13. Podle žalovaného nelze při výpočtu kapacity STK zohledňovat, že v průběhu řízení nebyl na některé z STK plný stav techniků. Podotkl, že v souladu se zmocněním v § 88 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vydal ve věstníku dopravy č. 12/2015 instrukci pro STK č. 12/2015, která ukládá provozovatelům STK povinnost zpracovat „Příručku jakosti“, v níž musí být kromě dalšího srozumitelně uvedena jména pracovníků, kteří na STK vykonávají

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

funkci kontrolního technika. Jelikož jsou všichni provozovatelé STK povinni tuto příručku zpracovat, je nutné podle žalovaného vycházet právě z údajů o počtu techniků majících svůj původ v organizační struktuře, nikoli z momentálního stavu techniků na příslušné STK.

14. Žalovaný odmítl argument žalobkyně, že by výpočty kapacit STK byly neúměrně složité, a s tím související požadavek na vysvětlení jejich aplikace ze strany správních orgánů účastníkům řízení. Konstatoval, že způsob výpočtu je stanoven zákonem o podmínkách provozu a vyhláškou č. 302/2001 Sb. a detailně popsán v příloze 19 této vyhlášky. Podrobný popis výpočtu je také obsažen v odůvodnění rozhodnutí krajského úřadu. Vzhledem k tomu, že veškeré údaje, jež do tohoto výpočtu vstupují a které nejsou uvedeny přímo v příslušné příloze vyhlášky, zveřejňuje žalovaný v pravidelných intervalech na svých internetových stránkách, každý účastník řízení si může výpočet sám provést a správnost výpočtu provedeného správními orgány zkontrolovat.
15. K tomu žalovaný doplnil, že před vydáním rozhodnutí krajského úřadu využila žalobkyně možnosti nahlédnout do spisu. Krajský úřad při tomto úkonu poskytl jednateli žalobkyně jednak kompletní spis, který ve věci jeho žádosti vedl, jednak konkrétní výpočty, z nichž při posuzování žádosti vycházel. Jednateli žalobkyně tak nic nebránilo v tom, aby hned na místě požádal o jejich vysvětlení. To však neučinil a žalobkyně se před vydáním rozhodnutí krajského úřadu již ve věci nevyjádřila.
16. Žalovaný odmítl také tvrzení žalobkyně, že při posuzování kapacit STK není zohledňováno, že STK poskytují služby všem zákazníkům, nejen zákazníkům z území okresu, v němž vykonávají svou činnost. Tuto problematiku podle žalovaného řeší § 54 odst. 3 písm. b) zákona o podmínkách provozu, který zohledňuje počet skutečně provedených technických prohlídek v STK na území okresu v rámci správního obvodu krajského úřadu, v němž má být uvažovaná STK provozována.
17. Rovněž námitku, že se v napadeném rozhodnutí nevypořádal s argumenty, které žalobkyně uplatnila v odvolání proti rozhodnutí krajského úřadu, žalovaný odmítl. Vyjádřil přesvědčení, že v odůvodnění svého rozhodnutí přehledně demonstroval, jak dospěl ke zde uvedeným závěrům, a za pomoci relevantních konkrétních údajů výslovně odůvodnil výrok svého rozhodnutí. Zároveň se neopomněl zabývat odvolacími námitkami žalobkyně. Obě rozhodnutí jsou podle žalovaného přezkoumatelná i srozumitelná. Jediný nedostatek lze spatřovat v tom, že krajský úřad ve svém rozhodnutí uvedl nesprávnou hodnotu v případě údaje týkajícího se 80% hranice kapacity stávajících kontrolních linek STK v provozu. Žalovaný však ověřil, že se jedná pouze o chybu v psaní, která nemá vliv na správnost samotného výpočtu.
18. Způsob a rozsah pokrytí správního obvodu činností STK je podle žalovaného určen právními předpisy. Není možné, aby správní orgány aplikovaly tyto právní předpisy odlišně od jejich znění a zvažovaly jiná kritéria než ta, jež jsou jimi předvídána. Nelze tedy předpokládat, že by správní orgány mohly v řízení zohledňovat širší kontext záměru žadatele či jiné okolnosti než ty, které jim právní předpisy určují. Není proto možné, aby byl výpočet kapacit proveden jiným způsobem, jak se v žalobě domáhá žalobkyně. Správní orgány přitom nejsou oprávněny posuzovat, zda je metodika výpočtu stanovená právními předpisy správná. Mají totiž povinnost se při své činnosti těmito předpisy řídit a při posuzování žádosti o udělení oprávnění k provozování STK nemají možnost správního uvážení.
19. Žalovaný proto navrhl, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítl.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

Replika žalobkyně

20. Žalobkyně v replice uvedla, že ve vyjádření žalovaného postrádá konkrétní věcnou argumentaci k žalobním námitkám nepřihlednutí k faktickému počtu techniků a neaktuálnosti způsobu výpočtu kapacit v důsledku změn v pracnosti prohlídek, času jejich trvání a obsazenosti linek. Odkaz žalovaného na vyhlášku č. 302/2001 Sb. je proto podle ní ve vztahu k organizační struktuře právě z důvodu již nastalých i nastávajících změn nepřipadný. Tato vyhláška je navíc podzákonným předpisem vydaným přímo žalovaným. Je tedy na žalovaném, jaký předpis vydá a jak jej bude jako tvůrce vykládat. Ze strany žalovaného pak zůstala bez odpovědi námitka žalobkyně, že systém povolování rozšíření STK není nastaven správně, jelikož s použitím stávajícího způsobu výpočtu nikdy nelze dospět k výsledku, jež by umožnil žádosti o udělení oprávnění vyhovět.

Posouzení věci soudem

21. Žaloba není důvodná.
22. Soud připomíná, že řízení v dané věci bylo zahájeno dne 1. 6. 2017 podáním žádosti žalobkyně u krajského úřadu (§ 44 odst. 1 správního řádu). Téhož dne nabyl účinnosti zákon č. 63/2017 Sb.², jímž byl zákon o podmínkách provozu novelizován. Ačkoli před skončením řízení proběhlo několik dalších novelizací zákona o podmínkách provozu včetně novelizace provedené zákonem č. 193/2018 Sb.³, jenž nabyl účinnosti dne 1. 10. 2018, soud posuzoval věc stejně jako správní orgány podle znění zákona o podmínkách provozu ve znění zákona č. 63/2017 Sb. Vycházel přitom z čl. II odst. 14 zákona č. 193/2018 Sb., podle něhož *řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí podle zákona o podmínkách provozu ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona*.
23. Stejně jako správní orgány posuzoval soud věc také podle vyhlášky č. 302/2001 Sb. ve znění vyhlášky č. 228/2017 Sb. Ta sice nenabyla účinnosti ke dni novelizace zákona o podmínkách provozu zákonem č. 63/2017 Sb., ale až dne 31. 7. 2017. Jedná se však o novelizaci vyhlášky provedenou právě v důsledku v důsledku přijetí zákona č. 63/2017 Sb., jenž do značné míry změnil kromě dalšího právě způsob posuzování dostatečnosti kapacit STK, což právě toto znění vyhlášky zohledňuje, jelikož ve vazbě na změny provedené v zákoně obsahuje podrobný popis příslušných výpočtů⁴. Vyhláška č. 228/2017 Sb. ani zákon č. 63/2017 Sb. přitom neobsahují žádná přechodná ustanovení, která by užití této vyhlášky na řízení zahájená před datem účinnosti vylučovala. Soud nepřehlédl, že v souvislosti s přijetím zákona č. 193/2018 Sb. došlo také s účinností od 1. 10. 2018 k přijetí vyhlášky č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel (dále jen „vyhláška č. 211/2018 Sb.“), která vyhlášku č. 302/2001 Sb. zrušila. Ani vyhláška č. 211/2018 Sb., ani zákon č. 193/2018 Sb. také neobsahují

² Zákon č. 63/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „zákon č. 63/2017 Sb.“).

³ Zákon č. 193/2018 Sb., kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „zákon č. 193/2018 Sb.“).

⁴ Srov. důvodovou zprávu k návrhu vyhlášky č. 228/2017 Sb. (dostupné z <https://odok.gov.cz/portal/veklep/material/KORNALM9Y57S/KORNAN6F7YDO>).

žádná přechodná ustanovení, jež by výslovně vylučovala užití vyhlášky č. 211/2018 Sb. ode dne nabytí její účinnosti i na neskončená řízení. Zákonem č. 193/2018 Sb. přitom došlo opět – byť nikoli k tak významné – úpravě způsobu posuzování kapacit STK. Vyhláška č. 211/2018 Sb. byla vydána mimo jiné právě z toho důvodu, aby byly tyto změny promítnuty do popisu tomu odpovídajících výpočtů⁵. Užití výpočtu ve znění vyhlášky, jež není v souladu se zněním ustanovení zákona, k jejichž provedení byla vydána, ovšem nedává žádný rozumný smysl. Pro nezachování vazby příslušného znění zákona o podmínkách provozu na příslušné znění vyhlášky při změnách zákona o podmínkách provozu právě v ustanoveních týkajících se posuzování kapacit STK tak mohl mít normotvůrce stěží nějaký logický důvod. Z důvodové zprávy k zákonu č. 193/2018 Sb. navíc vyplývá, že nic takového ani neměl v úmyslu, neboť na straně 63 k čl. II tohoto zákona uvádí, že „*obsahuje standardní přechodné ustanovení, dle něhož se řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti zákona dokončí podle dosavadní právní úpravy*“⁶, tedy nikoli pouze podle dosavadního znění zákona o podmínkách provozu, jak by bylo lze dovozovat ze samotného znění čl. II odst. 14 uvedeného zákona. Podle názoru soudu se tak jedná o nezamýšlený důsledek, k němuž v případě těchto ustanovení nedošlo poprvé. Racionálním řešením je užití nejen zákona o podmínkách provozu ve znění zákona č. 63/2017 Sb., ale i tomu odpovídajícího znění vyhlášky č. 302/2001 Sb. ve znění vyhlášky č. 228/2017 Sb. (srov. bod 20 rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 26. 4. 2018, č. j. 45 A 42/2016-54).

24. Podle § 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu platí, že *oprávnění (k provozování STK) může krajský úřad udělit žadateli jen tehdy, je-li záměr provozovat stanici technické kontroly v souladu se stanoveným způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu činností stanic technické kontroly, pokud:*
 - a) *je kapacitní potřeba technických prohlídek na území okresu v rámci správního obvodu krajského úřadu, v němž má být uvažovaná stanice technické kontroly provozována, vyšší než 80 % kapacity stávajících kontrolních linek stanic technické kontroly v provozu, rozšířených o kapacitu vydaných oprávnění, na území každého takového okresu a*
 - b) *je-li počet skutečně provedených technických prohlídek ve stanicích technické kontroly na území okresu v rámci správního obvodu krajského úřadu, v němž má být uvažovaná stanice technické kontroly provozována, vyšší než 80 % kapacity stávajících kontrolních linek stanic technické kontroly v provozu, rozšířených o kapacitu vydaných oprávnění, na území každého takového okresu.*
25. Výpočet kapacitní potřeby technických prohlídek, kapacity kontrolních linek stanic technické kontroly a počtu skutečně provedených technických prohlídek stanoví prováděcí právní předpis. Potřebné podklady pro výpočet se stanoví z centrálního registru vozidel vždy k 1. 1. a 1. 7. každého roku a z informačního systému stanic technické kontroly vždy k 1. 1. a 1. 7. každého roku z dat za předcházející kalendářní rok (§ 54 odst. 4 zákona o podmínkách provozu).
26. Podle § 54 odst. 5 zákona o podmínkách provozu platí, že *kapacitní potřeba technických prohlídek na území okresu se stanoví z příslušného počtu registrovaných vozidel jednotlivých kategorií vozidel na území okresu, věkového rozložení vozidel, lhůt pravidelných technických*

⁵ Srov. důvodovou zprávu k návrhu vyhlášky č. 211/2018 Sb. (dostupné z <https://odok.gov.cz/portal/veklep/material/ALBSB37CTGS3/ALBSB49AG3WX>).

⁶ Sněmovní tisk 51/0 (dostupné z <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=51&CT1=0>).

prohlídek jednotlivých kategorií vozidel, časové pracovní doby provedení jednotlivých druhů technických prohlídek a podílu jednotlivých druhů technických prohlídek.

27. Z odstavce 6 téhož ustanovení plyne, že *kapacita kontrolních linek stanic technické kontroly na území okresu se stanoví z počtu kontrolních stání linky stanic technické kontroly, počtu produktivních dnů v roce, průměrné provozní doby stanice technické kontroly v hodinách přepočtené na jeden pracovní den pětidenního pracovního týdne a časové pracovní doby pravidelných technických prohlídek vozidel kategorie M1 pro kontrolní linky stanice technické kontroly pro osobní automobily a N3 pro kontrolní linky stanice technické kontroly pro užitkové automobily.*
28. Podle odstavce 7 daného ustanovení platí, že *počet skutečně provedených technických prohlídek na kontrolní lince stanice technické kontroly se stanoví z počtu jednotlivých druhů technických prohlídek vozidel jednotlivých kategorií a časové pracovní doby provedení jednotlivých druhů technických prohlídek pro jednotlivé kategorie vozidel.*
29. Z § 54 odst. 8 zákona o podmínkách provozu vyplývá, že *časová pracovní doba provedení jednotlivých druhů technických prohlídek pro jednotlivé kategorie vozidel se stanoví jako průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky kontrolním technikem na kontrolní lince stanice technické kontroly do ukončení technické prohlídky kontrolním technikem na kontrolní lince stanice technické kontroly ze všech provedených technických prohlídek každého takového druhu technické prohlídky na území České republiky stanovený z centrálního informačního systému technických prohlídek z dat za předcházejících 12 měsíců.*
30. Je-li splněna podmínka podle § 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu, krajský úřad podle odstavce 10 téhož ustanovení udělí žadateli oprávnění k provozování stanice technické kontroly za těchto dalších podmínek:
 - a) *žadatel nebo, je-li žadatelem právnická osoba, členové jejího statutárního orgánu dosáhli věku 18 let, jsou svéprávní a bezúhonní,*
 - b) *žadatel zajistí, aby prohlídky ve stanici technické kontroly prováděly jen osoby bezúhonné, které jsou držiteli profesního osvědčení kontrolního technika,*
 - c) *žádost o udělení oprávnění obsahuje předepsané náležitosti a kladná stanoviska příslušných orgánů podle § 55 odst. 2,*
 - d) *žadatel zajistí, aby stanice technické kontroly byla vybavena přístroji a dalším technickým zařízením a programovým vybavením nezbytným k řádnému provádění technických prohlídek a souvisejících úkonů a aby měla stavební uspořádání potřebné pro výkon své činnosti.*
31. Podle § 55 odst. 2 zákona o podmínkách provozu k žádosti žadatel přikládá a) popis objektu, příjezdových komunikací a parkoviště, b) seznam technologického vybavení kontrolní linky, c) kladné vyjádření stavebního úřadu, v jehož územním obvodu má být stanice technické kontroly provozována, k záměru provozovat stanici technické kontroly z hlediska územního plánu, ochrany životního prostředí a popřípadě jiného veřejného zájmu.
32. Z § 15a odst. 1 vyhlášky č. 302/2001 Sb. plyne, že výpočet kapacitní potřeby technických prohlídek, kapacity kontrolních linek stanic technické kontroly a počtu skutečně provedených technických prohlídek je uveden v příloze č. 19.
33. Dříve, než soud přistoupí k vypořádání jednotlivých žalobních námitek, připomíná, že míra obecnosti žalobních bodů určuje míru obecnosti, v jaké je soud povinen a rovněž oprávněn jednotlivé žalobní body vypořádat. Není totiž možné, aby soud za žalobce spekulativně

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

domýšlel další argumenty, konkretizoval jeho obecná tvrzení či vybíral ze spisu ty skutečnosti, které žalobu podporují. Takovým postupem by přestal být nestranným rozhodčím sporu a přebíral by naopak funkci žalobceva advokáta (srov. bod 32 rozsudku rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 8. 2010, č. j. 4 As 3/2008-78, č. 2162/2011 Sb. NSS).

34. Nejprve se soud zabýval námitkou žalobkyně týkající se nesprávného stanovení kapacitních potřeb technických prohlídek osobních automobilů.
35. Úvodem soud podotýká, že do výpočtu kapacitní potřeby technických prohlídek nevstupuje počet linek provozovaných jednotlivými STK, počet kontrolních techniků, které jednotlivé STK mají pro provádění technických kontrol, ani jejich provozní doba, jak se domnívá žalobkyně. To je patrné již ze samotné dikce § 54 odst. 5 zákona o podmínkách provozu, který definuje způsob stanovení kapacitní potřeby technických prohlídek. Žádné ze žalobkyní uváděných kritérií v něm totiž není zmiňováno. Ta jsou relevantní pro jiný výpočet, viz body 42 a 43 níže. Podrobně je popsán postup výpočtu kapacitní potřeby technických prohlídek v bodě 1 přílohy 19 vyhlášky č. 302/2001 Sb., nazvaném „*Výpočet kapacitní potřeby technických prohlídek*“. Zde je přitom zcela jasně uvedeno:

Ke stanovení kapacitní potřeby technických prohlídek na území okresu z hlediska zajištění potřebného počtu technických prohlídek se vychází z počtu vozidel evidovaných v tomto území. Jednotlivé druhy a kategorie vozidel se výpočtem převádějí na základní druh vozidla, kterým je osobní automobil (OA) nebo užitkový automobil (UA). Konkrétně počet vozidel kategorií M₁, N₁, O₁, O₂ a L se převádí na počet OA, počet vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ na počet UA. Tím se dostane tzv. upravený počet OA nebo UA, dále označovaný jako OA_U nebo UA_U.

Kromě počtu vozidel evidovaných na území okresu se do výpočtu zahrnuje i rozdílná pracnost technických prohlídek (dále jen „TPr“) vozidel kategorií O a L vůči automobilům a rozdílná pracnost evidenčních kontrol (dále jen „EK“), opakovaných technických prohlídek (dále jen „OP“), technických prohlídek před registrací (dále jen „PR“) a technických prohlídek před schválením technické způsobilosti vozidla (dále jen „PS“) vůči pravidelným technickým prohlídkám (dále jen „PT“).

36. Je tedy evidentní, že vstupními údaji pro výpočet kapacitních potřeb jsou skutečně údaje zcela jiné, než se domnívá žalobkyně, a to počet osobních a užitkových vozidel evidovaných na území příslušného okresu a pracnost jednotlivých druhů prohlídek pro různé kategorie vozidel.
37. Přesný popis toho, jak je ve výpočtu zohledňována pracnost technických prohlídek, lze nalézt v navazujících bodech 1.1 a 1.2 přílohy 19 vyhlášky č. 302/2001 Sb.:

Pracnost technických prohlídek pro různé kategorie vozidel je vyjádřena prostřednictvím koeficientu k_p , přičemž pro základní druh vozidla OA platí:

$k_{pOOA} = T_{OOA} / T_{OA}$, kde k_{pOOA} je koeficient vozidel kategorie O₁ a O₂,

$k_{pLOA} = T_{LOA} / T_{OA}$, kde k_{pLOA} je koeficient vozidel kategorie L, a

- a) T_{OOA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky, které se provádí načtením čárového kódu záznamníku závad a kontrolního technika na kontrolní lince STK (dále jen „zahájení technické prohlídky“), po ukončení technické prohlídky, které se provádí opětovným načtením čárového kódu záznamníku závad na kontrolní lince STK (dále jen „ukončení technické prohlídky“), počítaný ze všech druhů technických prohlídek vozidel

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

kategorie O_1 a O_2 na území České republiky za předcházející kalendářní rok z Informačního systému stanic technické kontroly.

- b) T_{LOA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie L na území České republiky za předcházející kalendářní rok z Informačního systému stanic technické kontroly.
- c) T_{OA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie M_1 a N_1 na území České republiky za předcházející kalendářní rok z Informačního systému stanic technické kontroly.

Pracnost jednotlivých druhů prohlídek je vyjádřena prostřednictvím koeficientů k_{EK} , k_{OP} , k_{PR} a k_{PS} , přičemž pro základní druh vozidla OA platí:

$k_{EKO A} = T_{EKO A} / T_{PTOA}$, kde $k_{EKO A}$ je koeficient pracnosti EK vůči PT u OA,

$k_{OPO A} = T_{OPO A} / T_{PTOA}$, kde $k_{OPO A}$ je koeficient pracnosti OP vůči PT u OA,

$k_{PRO A} = T_{PRO A} / T_{PTOA}$, kde $k_{PRO A}$ je koeficient pracnosti PR vůči PT u OA,

$k_{PSO A} = T_{PSO A} / T_{PTOA}$, kde $k_{PSO A}$ je koeficient pracnosti PS vůči PT u OA, a

- a) $T_{EKO A}$ je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech evidenčních kontrol vozidel kategorií M_1 , N_1 , O_1 , O_2 a L na území České republiky za předcházející kalendářní rok z Informačního systému stanic technické kontroly.
- c) $T_{OPO A}$ je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech opakovaných technických prohlídek vozidel kategorií M_1 , N_1 , O_1 , O_2 a L na území České republiky za předcházející kalendářní rok z Informačního systému stanic technické kontroly.
- e) $T_{PRO A}$ je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech technických prohlídek před registrací vozidel kategorií M_1 , N_1 , O_1 , O_2 a L na území České republiky za předcházející kalendářní rok z Informačního systému stanic technické kontroly.
- g) $T_{PSO A}$ je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech technických prohlídek před schválením technické způsobilosti vozidla vozidel kategorií M_1 , N_1 , O_1 , O_2 a L na území České republiky za předcházející kalendářní rok z Informačního systému stanic technické kontroly.
- i) T_{PTOA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech pravidelných technických prohlídek vozidel kategorií M_1 , N_1 , O_1 , O_2 a L na území České republiky za předcházející kalendářní rok z Informačního systému stanic technické kontroly.
- k) Průměrný čas (T_{OOA} , T_{LOA} , T_{OA}) se vypočte takto: Sečtou se součiny počtu jednotlivých druhů technických prohlídek (pravidelná, opakovaná, před schválením, před registrací a evidenční kontrola) s průměrným časem jednotlivých druhů technických prohlídek (pravidelná, opakovaná, před schválením, před registrací a evidenční kontrola) a to se podělí součtem počtů jednotlivých druhů technických prohlídek (pravidelná, opakovaná, před schválením, před registrací a evidenční kontrola) pro dané kategorie vozidel.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

- l) Průměrný čas ($T_{EKO A}$, $T_{OPO A}$, $T_{PRO A}$, $T_{PSO A}$, $T_{PTO A}$) se vypočte takto: Sečtou se součiny počtu evidenční kontrol, opakovaných technických prohlídek, technických prohlídek před registrací, technických prohlídek před schválením technické způsobilosti, pravidelných technických prohlídek jednotlivých kategorií M_1 , N_1 , O_1 , O_2 , L pro linky s průměrným časem evidenční kontrol, opakovaných technických prohlídek, technických prohlídek před registrací, technických prohlídek před schválením technické způsobilosti, pravidelných technických prohlídek jednotlivých kategorií a to se podělí součtem počtů evidenční kontrol, opakovaných technických prohlídek, technických prohlídek před registrací, technických prohlídek před schválením technické způsobilosti, pravidelných technických prohlídek jednotlivých kategorií.

38. Vlastní postup výpočtu kapacitní potřeby technických prohlídek je uveden v bodě 1.3 přílohy 19:

Ve výpočtu se zohledňují i různé lhůty provádění pravidelných TPr proti osobním automobilům, a to takto:

- pro přípojná vozidla koeficientem a (dvojnásobná lhůta, čtyři roky, $a = 0,5$),
- pro motocykly koeficientem b (lhůta 2 nebo 4 roky, $b = 2/3$).

Upravený počet OA pro daný správní obvod se vypočte ze vzorců:

$$OA_U = M_1 + N_1 + a * k_{pOOA} * (O_1 + O_2) + b * k_{pLOA} * L$$

Po dosazení hodnot koeficientů:

$$OA_U = M_1 + N_1 + 0,5 * k_{pOOA} * (O_1 + O_2) + 0,66 * k_{pLOA} * L$$

Potřebná roční kapacita technických prohlídek OA, PKOA se vypočte vynásobením upraveného počtu OA_U koeficientem k_{OA} .

Koeficient k_{OA} zohledňuje:

- a) počet OA mladších 4 roky koeficient c , kde se uvádí procentuální podíl vozidel kategorie M_1 ve stáří do 4 let dle Registru silničních vozidel z celkového počtu vozidel kategorie M_1 a N_1 ,
- b) potřebu opakovaných technických prohlídek oOA , kdy se uvádí procentuální podíl opakovaných prohlídek ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie L , M_1 , N_1 , O_1 a O_2 na území České republiky za předcházející kalendářní rok z Informačního systému stanic technické kontroly a dále se násobí koeficientem k_{OPOA} ,
- c) potřebu evidenčních kontrol $ekOA$, které představují zvýšení nároků na kapacitu, kdy se uvádí počet (procentuální podíl) evidenčních kontrol ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie L , M_1 , N_1 , O_1 a O_2 na území České republiky za předcházející kalendářní rok z Informačního systému stanic technické kontroly a dále se násobí koeficientem $k_{EKO A}$,
- d) potřebu technických prohlídek vozidel před registrací vozidla $prOA$, které představují zvýšení nároků na kapacitu, kdy se uvádí procentuální podíl technické prohlídky před registrací vozidla ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie L , M_1 , N_1 , O_1 a O_2 na území České republiky za předcházející kalendářní rok z Informačního systému stanic technické kontroly a dále se násobí koeficientem $k_{PRO A}$,
- e) potřebu technických prohlídek vozidel před schválením technické způsobilosti vozidla $psOA$, které představují zvýšení nároků na kapacitu, kdy se uvádí procentuální podíl technické prohlídky před schválením technické způsobilosti vozidla ze všech druhů technických

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

prohlídek vozidel kategorie L, M₁, N₁, O₁ a O₂ na území České republiky za předcházející kalendářní rok z Informačního systému stanic technické kontroly a dále se násobí koeficientem k_{PSOA} ,

f) lhůtu pravidelných technických prohlídek OA koeficient $lh = 2$ roky.

Upravený koeficient kOA :

$$kOA = (1 - c) * (1 + oOA * k_{OPOA}) * (1 + ekOA * k_{EKO A}) * (1 + prOA * k_{PROA}) * (1 + psOA * k_{PSOA}) / lh$$

Kapacitní potřeba technických prohlídek STK pro OA:

$$PKOA = kOA * OA_U$$

39. Právě podle bodu 1 přílohy 19 vyhlášky č. 302/2001 Sb. také krajský úřad při výpočtu kapacitní potřeby technických prohlídek STK pro osobní automobily (PK_{OA}) na území okresu Ústí nad Labem postupoval, jak je patrné ze stran 2 až 4 jeho rozhodnutí. Vycházel přitom z následujících údajů o počtu vozidel jednotlivých kategorií⁷: 68 542 (M₁, M₂, M_{1G}, N_{1G}), 8 978 (L) a 9 032 (O₁, O₂), z následujících hodnot příslušných koeficientů vyjadřujících pracnost jednotlivých druhů prohlídek u různých druhů vozidel: $k_{pOOA} = 0,691$; $k_{pLOA} = 0,548$; $k_{EKO A} = 0,335$; $k_{OPOA} = 0,511$; $k_{PROA} = 1,034$; $k_{PSOA} = 1,097$ a hodnoty upraveného koeficientu: $kOA = 0,509$.
40. Údaje o počtu jednotlivých vozidel a koeficienty vyjadřující pracnost prohlídek pro různé typy vozidel použil krajský úřad pro výpočet upraveného počtu osobních automobilů (OA_U) podle vztahu $OA_U = M_1 + N_1 + 0,5 * k_{pOOA} * (O_1 + O_2) + 0,66 * k_{pLOA} * L \Rightarrow 68\,542 + 0,5 * 0,691 * 9\,032 + 0,66 * 0,548 * 8\,978 = 68\,542 + 3\,121 + 3\,247$, čímž získal (po zaokrouhlení na celé číslo) hodnotu OA_U 74 910. Tuto hodnotu následně podle vztahu $PKOA = kOA * OA_U$ vynásobil hodnotou upraveného koeficientu kOA 0,509 $\Rightarrow 0,509 * 74\,910$, a takto vyčíslil (po zaokrouhlení na celé číslo) kapacitní potřebu technických prohlídek STK pro osobní automobily ($PKOA$) na území okresu Ústí nad Labem na hodnotu 38 129.
41. Tomuto postupu krajského úřadu, jenž se při stanovování kapacitní potřeby technických prohlídek STK neodchýlil od požadavků stanovených zákonem o podmínkách provozu (viz body 24 až 30 výše) a respektoval způsob výpočtu této hodnoty stanovený v příslušném prováděcím předpisu (viz body 32, 37 a 38 výše), následně potvrzenému žalovaným, nemá soud co vytknout. Žalobní námitka nesprávného stanovení kapacitních potřeb technických prohlídek osobních automobilů tedy není důvodná.
42. Žalobkyně dále namítala nesprávné stanovení kapacit jednotlivých STK určených pro osobní automobily.
43. Způsob tohoto výpočtu je definován v § 54 odst. 6 zákona o podmínkách provozu. Jeho postup je pak podrobně popsán v bodě 2 nazvaném „Kapacita kontrolních linek STK“ přílohy 19 vyhlášky č. 302/2001 Sb. Je při něm zohledňován počet produktivních dnů v roce (postupem podle bodu 2.1 „Počet produktivních dnů v roce“), průměrná provozní doba STK

⁷ Srov. § 6 ve spojení s přílohou 2 tehdy účinné vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

(postupem podle bodu 2.2 „*Průměrná provozní doba STK*“) a samotný postup výpočtu je popsán v bodě 2.3 „*Kapacita kontrolní linky STK pro osobní automobily*“:

Při kalkulaci počtu produktivních dnů v roce se vychází z těchto údajů [bod 2.1]: počet pracovních dnů v kalendářním roce (Pr_{dny}), počet dnů dovolené (20), počet dnů nemoci (n_{den}) podle statistiky ČSÚ přepočítané na všechny pracující a pracovní dny, počet sanitárních dnů a plnění jiných úkolů (7).

Počet produktivních dnů v roce (d) za kalendářní rok, který se vypočte tak, že $d = Pr_{\text{dny}} - 20 - n_{\text{den}} - 7$.

Průměrná provozní doba STK (h_e) se spočítá ze skutečné týdenní provozní doby vydělené číslem 5. V případě, že stanici technické kontroly bylo uděleno pouze oprávnění, uvede se hodnota $h_e = 8$ [bod 2.2.1].

Podle bodu 2.2.2 pro potřeby výpočtu h_e se z důvodu zohlednění časové pracnosti zohlední počet kontrolních stání na kontrolních linkách a počet kontrolních techniků provádějících technické prohlídky na těchto kontrolních linkách. V rámci výpočtu se bere v úvahu, že na kontrolní lince provozovny STK pro základní provozní dobu 40 hodin pracovního týdne se započte každý kontrolní technik, který pracuje na této kontrolní lince. Je-li na této kontrolní lince počet kontrolních techniků roven počtu kontrolních stání, považuje se kontrolní linka stanice technické kontroly v provozu za plně vytíženou. V případě, že počet kontrolních techniků neodpovídá počtu kontrolních stání na kontrolní lince, započte se u

- a) kontrolní linky o čtyřech kontrolních stáních (OA) za každého kontrolního technika 1/4 kapacity kontrolní linky,
- b) kontrolní linky o třech kontrolních stáních (OA) za každého kontrolního technika 1/3 kapacity kontrolní linky.

V případě, že v provozní době STK, která přesahuje základní provozní dobu 8 hodin pracovního dne, není zajištěn počet kontrolních techniků, který je roven počtu kontrolních stání, započítává se pro účely výpočtu pouze základní provozní doba STK upravená dle ustanovení 2.2.2 a přepočtená na denní pracovní čas. V tomto případě může být kontrolní technik započten pouze tehdy, nebyl-li již zahrnut do počtu v základní provozní době [bod 2.2.3].

Pracuje-li kontrolní technik na více provozovnách, je započítán pouze na jedné z nich [bod 2.2.4].

Pro účely výpočtu kapacity kontrolní linky STK pro osobní automobily (KLOA) [bod 2.3] se vychází z $TPr_{OA_{M1}}$, kdy se jedná o průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky kontrolním technikem na kontrolní lince STK po ukončení technické prohlídky kontrolním technikem na kontrolní lince STK počítaný z pravidelných technických prohlídek kategorie M_1 na území České republiky za předcházející kalendářní rok z Informačního systému stanic technické kontroly.

Pro čtyři kontrolní stání se kapacita stanoví takto:

pracnost $TPr_{OA_{M1}}$ přepočtená na 1 hodinu $t_{LOA4} = TPr_{OA_{M1}}/60 \text{ h}$

počet kontrolních stání na lince $p = 4$

ztráta počtu TPr (zahájení a ukončení práce) $z = 3$

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

Kapacita kontrolní linky (počet TPr/rok)

$$KLOA4 = (p * h_e / tLOA4 - z) * d = ((4 * h_e / (TPr OA_{M1}/60) - 3) * d = TPr/rok$$

Pro tři kontrolní stání se kapacita stanoví takto:

pracnost TPr OA_{M1} přepočtená na 1 hodinu $tLOA3 = TPr OA_{M1}/60$ h

počet kontrolních stání na lince $p = 3$

ztráta počtu TPr (zahájení a ukončení práce) $z = 2$

Kapacita kontrolní linky (počet TPr/rok)

$$KLOA3 = (p * h_e / tLOA3 - z) * d = ((3 * h_e / (TPr OA_{M1}/60) - 2) * d = TPr/rok$$

44. Ze stran 4 a 5 rozhodnutí krajského úřadu je zřejmé, že krajský úřad podle bodu 2 přílohy 19 vyhlášky č. 302/2001 Sb. při výpočtu kapacit jednotlivých STK postupoval. Vycházel přitom z následujících údajů: STK 35.16 má na kontrolních linkách pro osobní automobily k dispozici sedm kontrolních stání, jež obsluhuje 13 techniků, neboť dva z celkového počtu 15 obsluhují linku pro užitkové automobily. STK žalobkyně má na kontrolních linkách pro osobní automobily k dispozici osm kontrolních stání, jež obsluhuje osm techniků, neboť dva z celkového počtu 10 obsluhují linku pro užitkové automobily. STK 35.24 má na kontrolní lince pro osobní automobily k dispozici tři kontrolní stání, jež obsluhují dva technici. U všech STK krajský úřad „pro potřeby výpočtu“ pracoval pouze s osmihodinovou denní provozní dobou STK (h_e), nikoli s provozní dobou 12,3 hodin u první z uvedených STK, více než osm hodin u STK žalobkyně a 8,5 hodin u třetí STK v pořadí, jak se domnívá žalobkyně. To výslovně uvedl u každé z nich na straně 5 svého rozhodnutí.
45. K tomu soud podotýká, že krajský úřad při svých výpočtech vzal správně u všech STK v úvahu provozní dobu pouze v délce osmi hodin. Aby mohl u některé z STK pracovat s provozní dobou delší, musel by počet techniků obsluhujících kontrolní stání odpovídat nejméně dvojnásobku kontrolních stání. Takový požadavek totiž jednoznačně vyplývá z bodu 2.2.3 přílohy 19 vyhlášky č. 302/2001 Sb., neboť podle tohoto ustanovení lze nad rámec provozní doby STK odpovídající 40 hodinám pracovního týdne (tj. po přepočtu provedeném v souladu s bodem 2.2.1 přílohy 19 osmihodinové denní provozní době) započíst delší provozní dobu STK pouze v případě, že počet jejích techniků, kteří již nebyli zohledněni v počtu techniků obsluhujících kontrolní stání v základní provozní době, odpovídá počtu kontrolních stání. Tedy jinak řečeno, aby mohla být alespoň v případě STK 35.16, u níž jediné počet techniků převýšil počet kontrolních stání pro osobní automobily, zohledněna delší než osmihodinová pracovní doba, musela by pro obsluhu sedmi kontrolních stání pro osobní automobily mít nejméně 14 techniků, nikoli pouze 13.
46. V této souvislosti soud dodává, že žalobkyně nijak v průběhu řízení před správními orgány ani v řízení před soudem nečinila sporným, že v době zahájení řízení měla pro obsluhu kontrolních linek celkem 10 techniků, z čehož dva obsluhovali linku pro užitková vozidla a zbývajících osm kontrolní linky pro osobní automobily s celkem osmi stáními. Krajský úřad tudíž logicky vycházel z toho, že žalobkyně má pro obsluhu kontrolních stání pro osobní automobily vyčleněno právě tolik techniků, kolik má kontrolních stání. Jestliže žalobkyně žádala o zahájení řízení, jehož výsledkem mělo být, aby jí bylo umožněno rozšířit kapacity jí provozované STK, bylo by totiž naprosto absurdní, aby krajský úřad při svých výpočtech

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

kalkuloval s tím, že žalobkyně má k dispozici ve skutečnosti techniků méně, a kapacita její stávající STK je tak ve skutečnosti nižší, než by odpovídalo počtu kontrolních stání. Z bodu 2.2.2 přílohy 19 vyhlášky č. 302/2001 Sb. jednoznačně plyne, že za každého chybějícího technika by pak musel kapacitu STK snížit. To by svým důsledku znamenalo, že neochota nebo neschopnost žalobkyně zajistit si pro výkon své činnosti dostatečný počet kontrolních techniků a naplno využívat své stávající kapacity by ve své podstatě mohla vést k tomu, že by na základě provedených výpočtů správní orgány dospěly k závěru, že kapacita STK je v posuzovaném okrese nedostatečná a žádosti žalobkyně by vyhověly. Žalobkyně by tak mohla dosáhnout rozšíření svých kapacit, aniž by je byla schopna či ochotna reálně využívat v plném rozsahu a jen by je blokovala na úkor dalších zájemců o rozšíření STK v příslušném okrese. Již v minulosti přitom správní soudy opakovaně dospěly k závěru, že při výpočtu kapacit STK nelze brát v úvahu takové údaje, jejichž prostřednictvím by mohly být v rámci tohoto výpočtu zohledněny i takové kapacity STK, o nichž nelze vyloučit, že se jedná pouze o kapacity účelově blokové, u nichž nelze předpokládat, že by byly skutečně využívány pro provádění technických prohlídek (srov. rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 11. 1. 2018, č. j. 62 A 131/2016-51, č. 3727/2018 Sb. NSS, a ze dne 26. 4. 2018, č. j. 31 A 120/2016-95). Soud tudíž na rozdíl od žalobkyně nespatřuje žádný nedostatek v tom, že krajský úřad při svých výpočtech nevzal v úvahu, že u žalobkyně v průběhu řízení mohlo dojít ke snížení počtu kontrolních techniků obsluhujících kontrolní stání pro osobní automobily.

47. Údaje uvedené v bodě 44 tohoto rozsudku spolu s hodnotou $TP_r OA_{M1} = 26,7$ (průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky kontrolním technikem na kontrolní lince STK po ukončení technické prohlídky) a $d = 212$ (počet produktivních dnů) použil krajský úřad pro výpočet kapacit jednotlivých STK pro osobní automobily podle vztahů $KLOA4 = (p * h_e / tLOA4 - z) * d = ((4 * h_e / (TP_r OA_{M1}/60) - 3) * d$ (čtyři kontrolní stání) a $KLOA3 = (p * h_e / tLOA3 - z) * d = ((3 * h_e / (TP_r OA_{M1}/60) - 2) * d$ (tři kontrolní stání) a dospěl k následujícím výsledkům: STK 35.16 roční kapacita 25 619 prohlídek, STK žalobkyně roční kapacita 29 218 prohlídek, STK 35.24 roční kapacita 7 340 prohlídek, celková roční kapacita pro okres Ústí nad Labem 62 177 prohlídek, 80 % této kapacity 49 742 (po zaokrouhlení na celá čísla).
48. Tyto výsledky považuje soud za správné. Po dosazení do vztahu pro výpočet roční kapacity pro čtyři kontrolní stání vychází její hodnota: $KLOA4 = ((4 * h_e / (TP_r OA_{M1}/60) - 3) * d \Rightarrow ((4 * 8 / (26,7/60) - 3) * 212 = ((32/0,445) - 3) * 212 = (71,92 - 3) * 212 = 68,92 * 212 \doteq 14 609$ a po dosazení do vztahu pro výpočet roční kapacity pro tři kontrolní stání vychází její hodnota: $KLOA3 = ((3 * h_e / (TP_r OA_{M1}/60) - 2) * d \Rightarrow ((3 * 8 / (26,7/60) - 3) * 212 = ((24/0,445) - 2) * 212 = (53,94 - 2) * 212 = 51,94 * 212 \doteq 11 110$.
49. STK 35.16 disponovala sedmi kontrolními stánými, tj. 4 + 3. Její celková kapacita 25 619 prohlídek je tak součtem hodnoty pro čtyři (14 609) a pro tři (11 110) kontrolní stání. STK žalobkyně disponovala osmi kontrolními stánými, tj. 4 + 4. Její celková kapacita 29 218 prohlídek je tak dvojnásobkem hodnoty pro čtyři (14 609) kontrolní stání. STK 35.24 disponovala třemi kontrolními stánými, čemuž by odpovídala celková kapacita 11 110 prohlídek. Jelikož však pro jejich obsluhu měla jen dva kontrolní techniky, bylo nutno tuto kapacitu redukovat podle bodu 2.2.2 písm. b) přílohy 19 vyhlášky č. 302/2001 Sb. o $\frac{1}{3}$ (viz bod 43 výše), tj. o 3 670 prohlídek. Její celková kapacita tak činí 7 340 prohlídek. Součet těchto hodnot 25 619 + 29 218 + 7 340 činí 62 177 a 80 % tohoto součtu je (po zaokrouhlení na celá čísla) 49 742.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

50. Z právě uvedeného je zřejmé, že při výpočtu kapacit STK 35.16 a STK žalobkyně vůbec nehrálo roli, že STK 35.16 měla 13 techniků a žalobkyně pouze osm. Jejich počet nemohl ovlivnit výpočet kapacit ani jedné z uvedených STK. Proto také rozdíl mezi kapacitami STK 35.16 a STK žalobkyně (oněch cca 4 000 vozidel zmiňovaných v žalobě) odpovídá pouze rozdílu mezi kapacitami osmi kontrolních stání, jimiž disponovala její STK, a kapacitami sedmi kontrolních stání, jimiž disponovala STK 35.16. Jak již soud podrobně vyložil výše (viz bod 45), v případě STK 35.16 (stejně jako v případě STK žalobkyně) bylo možno počítat s hodnotou $h_e = 8$ odpovídající základní pracovní době, neboť počet jejích techniků – ač převyšující počet stání – nebyl dostatečně vysoký, aby umožňoval zohlednit delší provozní dobu této STK. To jinak řečeno znamená, že výsledek výpočtu roční kapacity STK 35.16 by byl zcela stejný jako za předpokladu, že by měla pouze sedm techniků, tedy shodný s počtem jejích kontrolních stání. Nesměl by být pochopitelně nižší, pak by se musela vypočtená kapacita odpovídajícím způsobem snížit, jako tomu bylo u STK 35.24. Právě uvedené potvrzuje výpočet kapacity STK žalobkyně, jež měla právě tolik techniků, kolika disponovala kontrolními stáními. Ani zde jejich počet při výpočtu nehrál žádnou roli [a nehrál by ji až do okamžiku, kdy by jejich počet klesl pod hodnotu osm (pak by byl nižší než počet stání a vypočtenou kapacitu by bylo nutno redukovat), nebo dosáhl alespoň čísla 16 (pak by byl alespoň roven dvojnásobku počtu kontrolních stání a bylo by při výpočtu kapacity možno zohlednit delší než základní osmihodinovou provozní dobu)]. K tomu soud dodává, že z právě uvedeného je zřejmé, že při výpočtu kapacit jednotlivých STK nedošlo u STK 35.16 k zápočtu 13/8 kapacity, u STK žalobkyně k zápočtu 7/8 kapacity, u STK 35.24 k zápočtu 2/8 kapacity. Tyto hodnoty jsou sice uvedeny v tabulce na straně 5 rozhodnutí krajského úřadu (sloupec „*Technici/hodiny*“) do žádného výpočtu však nevstupují.
51. Soud tudíž uzavírá, že ani postupu krajského úřadu při stanovování kapacit STK, s nímž se žalovaný ztotožnil, nemá co vytknout. Krajský úřad se neodchýlil od požadavků stanovených zákonem o podmínkách provozu (viz body 24 až 30 výše) a respektoval způsob výpočtu této hodnoty stanovený v příslušném prováděcím předpisu (viz body 32 a 43 výše). Žalobní námitka nesprávného stanovení kapacit jednotlivých STK určených pro osobní automobily tedy není důvodná.
52. Pro úplnost soud dodává, že z vypočtených hodnot kapacitních potřeb technických prohlídek (38 129) a kapacit STK (62 177) je zřejmé, že potřeba technický prohlídek nedosáhla 80 % kapacit STK (49 742). Správní orgány tak dospěly ke správnému závěru, že v případě kapacitních potřeb prohlídek nebyla u osobních automobilů splněna podmínka stanovená v § 54 odst. 3 písm. a) zákona o podmínkách provozu, a žádosti žalobkyně tak nelze vyhovět. Nesplnění této podmínky samo o sobě k takovému závěru postačí, neboť tato podmínka musí být splněna kumulativně spolu s následující podmínkou obsaženou v § 54 odst. 3 písm. b) zákona o podmínkách provozu.
53. Žalobkyně dále namítala, že pracnost technických prohlídek vyjádřená prostřednictvím jednotlivých koeficientů, uvedených v příslušných právních předpisech, z nichž správní orgány při posuzování žádosti žalobkyně vycházely, není správná, protože se v koeficientech nepromítá skutečná pracnost technických prohlídek. V této souvislosti žalobkyně také namítala, že narůstá velikost osobních i nákladních vozidel, a na kontrolní linky se jich proto vejde méně. Pracnost kontrolních prohlídek se nadto v budoucnu ještě zvýší s přícházející elektromobilitou, protože tato vozidla vyžadují důkladnější prověření elektrických systémů a požární bezpečnosti. Vzhledem k tomu, že se jedná o námitky zcela obecné, může na ně soud reagovat také jen v tomu odpovídající míře obecnosti.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

54. Pravidla pro výpočet kapacitních potřeb technických prohlídek i kapacit STK jsou stanovena v § 54 odst. 4 až 8 zákona o podmínkách provozu a konkrétní způsob výpočtů je stanoven v příslušném prováděcím předpisu, jímž je vyhláška č. 302/2001 Sb. Podle těchto právních předpisů byly samozřejmě správní orgány povinny v souladu se zásadou zákonnosti upravenou v § 2 odst. 1 správního řádu při posuzování žádosti žalobkyně postupovat a nemohly se od nich odchýlit. V řízení před soudem pak žalobkyně nijak nekonkretizovala, které koeficienty vstupující do výpočtů považuje za nesprávné, ani jaká by měla být podle jejího názoru jejich správná hodnota. Již vůbec pak na podporu své argumentace stran nesprávnosti koeficientů vyjadřujících pracnost technických prohlídek neoznačila žádné důkazy, ač je to právě žalobkyně, nikoli žalovaný či soud, na kom v souladu s § 71 odst. 1 písm. e) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) leží povinnost prokazovat žalobní tvrzení. Takováto obecná a ničím nepodložená žalobní argumentace tudíž není způsobila vyvrátit správnost právními předpisy definovaných údajů, z nichž byly správní orgány povinny vycházet (srov. bod 31 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 6. 2024, č. j. 9 As 41/2024-27).
55. Soud nepřisvědčil ani (rovněž velmi obecně formulované) námitce, že z provedených výpočtů, o něž krajský úřad opřel svůj závěr o nemožnosti vyhovět žádosti žalobkyně, jenž žalovaný potvrdil, vyplývá faktická nemožnost rozšíření kapacity STK.
56. Způsob provádění výpočtů je upraven v příslušných ustanoveních zákona o podmínkách provozu a vyhlášky č. 302/2001 Sb. Z nich však žalobkyní tvrzená faktická nemožnost rozšíření kapacity STK nevyplývá. Zákon o podmínkách provozu v § 54 odst. 3 pouze omezuje možnost správních orgánů vydat oprávnění k provozování STK na situace, kdy je naplněna specificky (na základě výsledků výpočtů provedených podle přílohy 19 vyhlášky č. 302/2001 Sb.) vypočítaná kapacita kontrolních linek existujících STK. Právě proto § 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu stanoví, že povolení pro „novou“ STK mohou vydat, jen jestliže kapacitní potřeba technických prohlídek v příslušném okrese přesahuje 80 % kapacit stávající již povolené STK v tomto okrese [písm. a)], a ty jsou skutečně vytíženy v průměru na více než 80 % svých kapacit [písm. b)]. Není tedy pravdou, že by právní úprava, podle níž správní orgány žádost žalobkyně posuzovaly, rozšíření její STK neumožňovala, pouze ji omezuje a váže na splnění určitých (nepochybně ne zcela lehce splnitelných) podmínek. To je ovšem přirozeným důsledkem toho, že v tomto sektoru podnikání neprobíhá volná hospodářská soutěž, ale tento sektor podléhá regulaci ze strany státu.
57. Stát je přitom nepochybně oprávněn prostřednictvím právních předpisů regulovat určitý sektor podnikání a tím v něm omezit volnou hospodářskou soutěž náleží. Čl. 26 odst. 2 Listiny základních práv a svobod totiž připouští, aby zákon stanovil podmínky a omezení pro výkon určitých povolání nebo činností. To samozřejmě platí zvláště v případě, že se jedná o podnikatelskou činnost spojenou s výkonem veřejné moci, která je tudíž vykonávána ve veřejném zájmu. To nepochybně provádění technických prohlídek vozidel a vydávání osvědčení o technické způsobilosti vozidel je, neboť jeho smyslem a účelem je zajištění bezpečnosti silničního provozu, jakož i jeho jednotlivých účastníků, ochrany veřejných komunikací a životního prostředí a zdraví osob před riziky spojenými s provozováním vozidel v nevyhovujícím technickém stavu. Omezení hospodářské soutěže zde přitom má racionální základ. Vysoký počet STK logicky sám o sobě ztěžuje kontrolu výkonu jejich činnosti ze strany státu. Není tudíž žádoucí, aby jejich počet výrazně převyšoval počet, který je objektivně potřebný pro uspokojení kapacitní potřeby technických prohlídek. Existence příliš velkého počtu STK v důsledku příliš volné (zcela nebo jen velmi málo regulované)

hospodářské soutěže by byla rovněž nežádoucí z toho důvodu, že by mohla motivovat podnikatele provozující STK k nikoli řádnému výkonu jejich činnosti v duchu hesla „*náš zákazník – náš pán*“. S cílem udržet či rozšířit svou klientelu (tj. udržet si či zvýšit zisk) by tak mohli v rámci konkurenčního boje začít upozadovat naplňování veřejného zájmu, k němuž má činnost STK sloužit především. Je tudíž legitimní, reguluje-li stát počet existujících STK, je-li ovšem zároveň jejich kapacita dostatečná pro uspokojení očekávané poptávky po technických prohlídkách (srov. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 26. 4. 2018, č. j. 31 A 120/2016-95). Tyto požadavky správními orgány aplikovaná právní úprava (zákon o podmínkách provozu a vyhláška č. 302/2001 Sb.) podle přesvědčení soudu splňuje, neboť zohledňuje jak kapacitní potřebu technických prohlídek, tak kapacitní možnosti jednotlivých STK. Jejím prostřednictvím nastavené limity potřeb technických prohlídek a kapacit STK, jež slouží právě pro regulaci počtu STK, pak soud nepovažuje za nijak nepřiměřené, neboť z nich rozhodně nevyplývá, že by bylo fakticky nemožné dosáhnout rozšíření STK, jak tvrdí žalobkyně.

58. Důvodnou neshledal soud ani také velmi obecnou žalobní námitku, jejímž prostřednictvím žalobkyně zpochybňovala dostatečnou srozumitelnost výpočtu kapacity STK.
59. Smyslem a účelem odůvodnění rozhodnutí je mimo jiné ozřejmit, proč správní orgán rozhodl, jak rozhodl, neboť jen tak lze ověřit, že důvody rozhodnutí jsou v souladu s právem a nejsou založeny na libovůli (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 6. 3. 1997, sp. zn. III. ÚS 271/96, a bod 18 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 7. 2013, č. j. 4 As 76/2013-21). Jak krajský úřad jednotlivé výpočty provedl, je přitom z jeho rozhodnutí bez obtíží zjištělné, a o jejich správnosti nevystaly žádné pochybnosti. Způsobu, jakým jednotlivé kroky svého postupu krajský úřad ve svém rozhodnutí prezentoval, tudíž nemá soud co vytknout. Právě uvedené platí tím spíše pro napadené rozhodnutí. V něm se žalovaný s výpočty krajského úřadu toliko ztotožnil, a žádné vlastní výpočty tudíž neprováděl. V případě tohoto rozhodnutí tak nesrozumitelnost, nepřehlednost, nekonkrétnost či neúměrná složitost výpočtů vůbec nepřichází v úvahu.
60. Z ničeho přitom nevyplývalo (a ostatně ani žalobkyně nic takového netvrdila), že by se snad krajský úřad v některém kroku jím prováděných výpočtů odchýlil od postupu stanoveného v příloze 19 vyhlášky č. 302/2001 Sb. či že by dospěl k nesprávným výsledkům.
61. Soud tedy na způsobu výpočtu kapacit STK (a ani kapacitních potřeb technických prohlídek) tak, jak jej popsal krajský úřad ve svém rozhodnutí a žalovaný potvrdil v napadeném rozhodnutí, nespatřuje nic nesrozumitelného, nepřehledného ani nekonkrétního a neshledává jej ani nijak neúměrně složitým. O tom ostatně svědčí skutečnost, že byl v odůvodnění tohoto rozsudku v rozsahu nezbytném pro vypořádání příslušných žalobních námitek schopen bez obtíží provedené výpočty reprodukovat.
62. Žalobkyni soud nepřisvědčil ani v tom, že způsob, na kterém je založeno hodnocení kapacit STK, vychází pouze z počtu vozidel evidovaných v příslušném okresu a není v něm vzata v úvahu skutečnost, že STK provádějí technické prohlídky u všech vozidel bez ohledu na to, kde jsou tato vozidla registrována. Čili jinak řečeno slovy žalobkyně, hodnocení kapacit STK přihlíží k dopravní zátěži v místě jejího provozování.
63. Jak správně připomněl žalovaný ve vyjádření k žalobě a soud již stručně zmínil v bodě 56 odůvodnění tohoto rozsudku, tato skutečnost je zohledněna v § 54 odst. 3 písm. b) zákona o podmínkách provozu. Ten totiž stanoví jako další podmínku, jež musí být splněna, aby mohlo být žádosti o udělení oprávnění k provozování STK vyhověno, požadavek, aby stávající

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

kapacita STK byla skutečně využívána z více než 80 %. Z § 54 odst. 7 zákona o podmínkách provozu pak plyne, že při posuzování splnění této podmínky se vychází pouze z počtu skutečně provedených jednotlivých technických prohlídek a jejich časové pracovní pro různé kategorie vozidel. Údaj o místu evidence vozidel v něm tedy nehraje žádnou roli. O tom, že tomu tak skutečně je, se pak lze přesvědčit i prostudováním obsahu bodu 3 přílohy 19 vyhlášky č. 302/2001 Sb., v němž je postup výpočtu podrobně popsán. Z tohoto popisu je zřejmé, že do výpočtu nevstupují žádné údaje o vozidlech evidovaných na území určitého okresu (viz bod 35 výše).

64. K tomu soud poznamenává, že posuzováním splnění této podmínky se správní orgány ve svých rozhodnutích zcela logicky nezabývaly. Dospěly-li totiž k závěru, že nebyla naplněna podmínka stanovená v § 54 odst. 3 písm. a) zákona o podmínkách provozu, bylo by to pochopitelně zcela nadbytečné a nijak by to nemohlo změnit jejich závěr ohledně nemožnosti vyhovět žádosti žalobkyně (viz bod 52 výše). To také krajský úřad ve svém rozhodnutí (na stranách 6, 7 a 9) i žalovaný v napadeném rozhodnutí (na stranách 7 a 8) žalobkyni opakovaně vysvětlili. Takový postup je přitom zcela v souladu se zásadou hospodárnosti řízení vyjádřenou v § 6 odst. 2 správního řádu a nelze mu cokoli vytýkat.
65. Právě uvedené platí i pro námitku žalobkyně, že správní orgány při svém rozhodování nepřihlédly k tomu, že žalobkyně po technické stránce splňuje veškeré podmínky pro rozšíření STK.
66. Žalobkyně jako žadatel o oprávnění k provozování (rozšíření) STK byla povinna taktéž zajistit pro rozšiřovanou STK veškeré nezbytné vybavení pro řádné provádění technických prohlídek a souvisejících úkonů a zajistit, aby i po jejím rozšíření měla stavební uspořádání potřebné pro výkon své činnosti a tyto skutečnosti společně s kladným stanoviskem příslušného stavebního úřadu k jejímu záměru správním orgánům doložit [§ 54 odst. 10 písm. e), f) a § 55 odst. 2 písm. a) až c) zákona o podmínkách provozu]. To také žalobkyně v reakci na výzvu krajského úřadu ze dne 6. 10. 2022 svým podáním ze dne 4. 11. 2022 nejméně z části učinila.
67. Je pravdou, že správní orgány se při svém rozhodování otázkou, zda žalobkyně tyto „technické“ podmínky pro rozšíření STK splnila, nezabývaly. Tím se však žádného pochybení nedopustily. Hned úvodní věta v § 54 odst. 10 zákona o podmínkách provozu totiž stanoví, že žadateli lze udělit oprávnění k provozování STK za splnění zde uváděných podmínek pouze za předpokladu, že byly splněny podmínky uvedené v § 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu. Již první ze zde uvedených podmínek přitom v případě žádosti žalobkyně splněna nebyla, a právě proto byla její žádost zamítnuta. Nemělo by tudíž žádný smysl a bylo by v rozporu se zásadou hospodárnosti, aby se správní orgány zabývaly tím, zda žalobkyně splnila podmínky pro rozšíření STK uvedené v § 54 odst. 10 písm. e), f) zákona o podmínkách provozu. Díkce § 54 odst. 10 tohoto zákona totiž zcela jednoznačně vylučuje, že splněním zde uvedených podmínek by žalobkyně mohla kompenzovat nesplnění podmínek podle § 54 odst. 3 uvedeného zákona. I kdyby správní orgány dospěly k závěru, že po technické stránce splňuje veškeré podmínky pro rozšíření STK, na výsledku řízení by to tak nemohlo vůbec nic změnit. (Také to žalovaný žalobkyni na stranách 7 a 8 napadeného rozhodnutí stručně vysvětlil.)
68. Žalobkyně dále žalovanému vytýkala, že se nedostatečně vypořádal s její argumentací, kterou uplatnila v odvolání proti rozhodnutí krajského úřadu.

69. Rozhodnutí, z něhož není zřejmé, proč správní orgán nepovažoval právní argumentaci účastníka řízení za důvodnou a proč jeho námitky považoval za liché, mylné nebo vyvrácené je nepřezkoumatelné (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 6. 2006, č. j. 4 As 58/2005-65). Požadavek přezkoumatelnosti odůvodnění správního rozhodnutí však neznamená, že je správní orgán povinen jednotlivě reagovat na každé dílčí tvrzení účastníka řízení. Zrušení rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je namístě jen tehdy, pokud správní orgán opomene podstatnou námitku účastníka řízení vypořádat zcela (tedy i implicitně). Pokud však vyloží, proč se s danou námitkou neztotožňuje, nelze již hovořit o nepřezkoumatelnosti, byť by se jeho závěr jevil zcela mylný a nepřijatelný (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 1. 2013, č. j. 1 Afs 92/2012-45, bod 28, a ze dne 29. 6. 2017, č. j. 2 As 337/2016-64, bod 74). V této souvislosti je však nutné zdůraznit, že nepřezkoumatelnost rozhodnutí v žádném případě nezpůsobuje nesouhlas žalobce s odůvodněním a závěry žalobou napadeného rozhodnutí či nenaplněná subjektivní představa žalobce o tom, jak podrobně by mělo být toto rozhodnutí odůvodněno, ale je objektivní překážkou, která správnímu soudu skutečně znemožňuje rozhodnutí žalovaného správního orgánu přezkoumat (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 7. 2022, č. j. 8 As 50/2020-32, bod 9, a ze dne 24. 11. 2023, č. j. 4 As 97/2023-32, bod 22).
70. Jak je patrné z podání ze dne 4. 5. 2023, jímž doplňovala své odvolání ze dne 14. 4. 2023 proti rozhodnutí krajského úřadu, žalobkyně namítala, že (i) podkladem pro vydání rozhodnutí byla výhradně data o počtu vozidel z registru vozidel a koeficienty stanovené žalovaným v souladu s přílohou 6 vyhlášky č. 211/2018 Sb. a krajský úřad se nevypořádal s dalšími připomínkami a námitkami žalobkyně, (ii) krajský úřad nezadal ověření svých výpočtů znalci, přičemž žalobkyně se domnívá, že příslušné právní předpisy umožňují i jiný výpočet, což by mělo být předmětem znaleckého posouzení, (iii) krajský úřad dospěl u STK 35.16 a STK žalobkyně u užitkových automobilů k nesprávnému závěru, že kapacita jejich kontrolních linek je totožná, (iv) výpočty krajského úřadu neodpovídají nárůstu počtu vozidel, což plyne z plného vytížení kontrolních techniků a nárůstu čekacích dob zákazníků, (v) rozhodnutí krajského úřadu není srozumitelné, a je tudíž nepřezkoumatelné, (vi) žalobkyně poskytuje své služby celorepublikově, její kapacitní možnosti STK jsou proto ovlivněny zvýšením kapacity dopravy, dále nárůstem velikosti vozidel a přicházející elektromobilitou, s čímž správní orgány nepočítají, (vii) v odůvodnění rozhodnutí krajského úřadu není uvedeno, jak se vypořádal s tím, že žalobkyně splňuje všechny ostatní podmínky pro provoz STK kromě souladu jejího záměru se stanoveným způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu Ústeckého kraje činnostmi STK.
71. Žalovaný odvolací námitky žalobkyně stručně shrnul na stranách 5 a 6 napadeného rozhodnutí. Na stranách 7 a 8 pak žalobkyni vysvětlil, že pro udělení oprávnění k provozování STK musí být splněny obě podmínky stanovené v § 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu. Jelikož v jejím případě nebyla splněna podmínka stanovená v § 54 odst. 3 písm. a) tohoto zákona, již nebylo nutno posuzovat, zda byl splněn podmínky stanovené v § 54 odst. 3 písm. b) a odst. 10 tohoto zákona. Tedy jinak řečeno vzhledem k tomu, že pokrytí kapacitních potřeb technických prohlídek stávajícími kapacitami STK bylo na území okresu shledáno dostatečným, bylo by nadbytečné, aby krajský úřad potažmo žalovaný dále posuzovali skutečné kapacitní využití STK a splnění dalších podmínek pro udělení oprávnění. Tím žalovaný vypořádal šestou a sedmou odvolací námitku. Na straně 8 napadeného rozhodnutí žalovaný reagoval také na pátou odvolací námitku, neboť zde uvedl, že je přesvědčen, že krajský úřad velmi přehledně v odůvodnění svého rozhodnutí demonstroval, jak dospěl ke svým závěrům, a pomocí relevantních konkrétních údajů

výslovně odůvodnil výrok svého rozhodnutí. Nesrozumitelným, resp. nepřezkoumatelným jej tedy neshledal. Na stranách 8 a 9 napadeného rozhodnutí pak žalovaný objasnil, že krajský úřad při posuzování žádosti žalobkyně postupoval podle vyhlášky č. 302/2001 Sb., a nikoli podle vyhlášky č. 211/2018 Sb., jak se domnívala žalobkyně. Zároveň zde vyjádřil přesvědčení, že se společně s krajským úřadem vypořádali v průběhu řízení se všemi jejími námitkami. V této části tedy žalovaný vypořádal první odvolací námitku. Na stranách 9 a 10 napadeného rozhodnutí se žalovaný podrobně věnoval druhé odvolací námitce a vyložil zde, že v případě obou STK vycházel krajský úřad v souladu s přílohou 19 vyhlášky č. 302/2011 Sb. ze stejné délky pracovní doby obou STK, což při stejném počtu kontrolních stání muselo vést ke stejnému výsledku ohledně jejich kapacit pro užitkové automobily. Je tak zřejmé, z jakých důvodů žalovaný této námitce nepřisvědčil. Dále žalovaný na straně 10 napadeného rozhodnutí uvedl, že způsob určení pokrytí správního obvodu činností STK je stanoven právními normami, jež jednoznačně stanoví, kdy je možno žádosti o udělení oprávnění k provozování STK vyhovět: *„Není tak možné, aby správní orgán aplikoval právní normy odlišně od jejich znění a zvažoval jiné ukazatele než ty, jež jsou právním předpisem předvídané. Nelze tedy předpokládat, že správní orgán ve správním řízení zohlední širší kontext záměru či jiné okolnosti případu než ty, které mu určují platné právní normy.“* Není tudíž možné, aby byly příslušné výpočty provedeny jiným způsobem, jak se domáhá žalobkyně. Tím žalovaný výslovně vypořádal čtvrtou odvolací námitku, protože právní normy, podle nichž správní orgány v řízení postupovaly, skutečně neumožňují, aby při posuzování splnění podmínek pro vyhovění žádosti o rozšíření STK zohledňovaly pracovní vytížení zaměstnanců žadatele a dobu, po kterou čekají jeho zákazníci na provedení technické prohlídky, čehož se žalobkyně jejím prostřednictvím dovolávala. Zároveň se tím žalovaný implicitně vyjádřil i ke druhé odvolací námitce týkající se posouzení provedených výpočtů znalcem, neboť z kontextu této části odůvodnění je zřejmé, že podle jeho názoru není možné provést výpočty jiným způsobem, a tudíž by jejich znalecké posouzení postrádalo smysl.

72. Takovéto vypořádání odvolacích námitek považuje soud za dostatečné a souladné s požadavky vyplývajícími z judikatury zmiňované výše v bodě 69 odůvodnění tohoto rozsudku. Ani tuto žalobní námitku proto neshledal důvodnou.
73. Žalobkyně taktéž nesouhlasila s tím, že správní orgány neakceptovaly její návrh na provedení dokazování znaleckým posudkem.
74. Správní orgány sice nejsou důkazními návrhy účastníka řízení ve smyslu § 52 věty druhé správního řádu vázány, jestliže však některé důkazy neprovedou, musí uvést důvod tohoto postupu (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 11. 2009, č. j. 5 As 29/2009-48). Z rozhodovací praxe Ústavního soudu i Nejvyššího správního soudu vyplývá, že pokud tak příslušný orgán neučiní, zatíží své rozhodnutí vadou nepřezkoumatelnosti. Návrh účastníka řízení na provedení důkazu je přitom možné neakceptovat pouze na základě tří důvodů, a to v případech, kdy tvrzená skutečnost, k jejímuž ověření nebo vyvrácení je důkaz navrhován, nemá relevantní souvislost s předmětem řízení, nebo pokud důkaz není způsobilý vyvrátit nebo potvrdit tvrzenou skutečnost, tzn. nedisponuje vypovídací potenci, či pro jeho nadbytečnost, byla-li již skutečnost, která má být dokazována, v dosavadním řízení bez důvodných pochybností postavena najisto (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 8. 12. 2009, sp. zn. I. ÚS 118/09, a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 8. 2008, č. j. 1 Azs 59/2008-53).
75. Žalobkyně verifikaci výpočtů provedených krajským úřadem poprvé v řízení navrhla v rámci odvolání proti předchozímu rozhodnutí krajského úřadu, jež bylo žalovaným

zrušeno. Krajský úřad se k tomuto návrhu ve svém rozhodnutí nijak nevyjadřoval, pouze v jeho závěru povšechně konstatoval, že po zrušení svého předchozího rozhodnutí žalovaným již v řízení neprováděl žádné další dokazování a po splnění požadavků uvedených v § 36 odst. 3 správního řádu ve věci rozhodl. Z odůvodnění napadeného rozhodnutí (viz bod 71 odůvodnění tohoto rozsudku) pak vyplývá, že podle žalovaného by provedení takového důkazu postrádalo smysl.

76. Žalovaný se tedy v napadeném rozhodnutí alespoň implicitně k návrhu žalobkyně na provedení důkazu znaleckým posudkem vyjádřil. V tomto směru tak doplnil část odůvodnění rozhodnutí krajského úřadu (srov. bod 18 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 8. 2018, č. j. 1 As 165/2018-40). Vzhledem k tomu, že odůvodnění rozhodnutí správních orgánů tvoří z hlediska soudního přezkumu jeden celek (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 12. 2007, č. j. 4 As 48/2007-80, a ze dne 27. 2. 2013, č. j. 6 Ads 134/2012-47), nelze než uzavřít, že se správní orgány s tímto důkazním návrhem vypořádat neopomněly.
77. Z odůvodnění napadeného rozhodnutí je zřejmé, že žalovaný v něm dospěl k závěru, že provedení důkazu znaleckým posudkem by postrádalo smysl, neboť výpočty provedené krajským úřadem nelze provést jinak, což právě žalobkyně hodlala tímto důkazním návrhem prokazovat. Žalovaný tedy jinak řečeno dospěl k závěru, že dokazování znaleckým posudkem by nebylo nijak způsobilé zvrátit výsledky výpočtů, které se žalobkyně jeho prostřednictvím snažila zpochybnit. Podle žalovaného tak tento navrhovaný důkaz nebyl způsobilý vyvrátit nebo potvrdit žalobkyní tvrzenou skutečnost (nedisponoval v tomto směru vypovídací potenci). Takové odůvodnění je zcela v souladu s výše zmiňovanými požadavky vyplývajícími z rozhodovací praxe Ústavního soudu a Nejvyššího správního soudu.
78. K tomu soud dodává, že řízení, v němž bylo vydáno napadené rozhodnutí, bylo řízením o žádosti. Jakkoli povinnost zjistit podstatný skutečný stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, mají ve správní řízení zásadně správní orgány (§ 3 správního řádu), je potřeba mít na paměti, že v řízení vedeném na základě žádosti leží důkazní břemeno primárně na žadateli, nikoli na správním orgánu (srov. bod 19 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 3. 2019, č. j. 7 Azs 554/2018-31, a v něm odkazovanou judikaturu). Byla-li tudíž žalobkyně tohoto názoru, že prostřednictvím znaleckého posudku je možno prokázat, že i na základě právními předpisy stanovených pravidel lze prostřednictvím příslušných výpočtů dospět k takovým výsledkům, že by bylo možno její žádosti o rozšíření STK vyhovět, měla především ona sama v průběhu správního řízení vyhledat příslušného znalce, naformulovat mu zadání a výsledný znalecký posudek pak správním orgánům na podporu tohoto svého názoru předložit, a pokusit se tak prostřednictvím jí opatřeného důkazního prostředku dosáhnout pro ni příznivého výsledku. To platí tím spíše, že žalobkyně měla před vydáním rozhodnutí krajského úřadu možnost seznámit se s poklady pro vydání rozhodnutí, které využila, a musela tak být seznámena s tím, že krajský úřad si sám zpracování znaleckého posudku nevyžádal. Pokud tak neučinila, nelze krajskému úřadu ani žalovanému vytýkat, že si znalecký posudek neopatřili sami, pokud dospěli k závěru, že pro řádné zjištění skutkového stavu není v dané věci důkaz znaleckým posudkem nezbytný.
79. Také tato žalobní námitka tudíž není důvodná.
80. K údajům použitým krajským úřadem pro výpočet potřebných kapacit STK a kapacit kontrolních linek (viz body 39, 44 a 47 výše) soud poznamenává, že nepřehlédl, že ani

rozhodnutí krajského úřadu, ani napadené rozhodnutí neobsahují výpočet koeficientů vyjadřujících pracnost jednotlivých druhů prohlídek u různých druhů vozidel (k_{pOOA} , k_{pLOA} , k_{EKO} , k_{OPOA} , k_{PROA} , k_{PSOA}), výpočet upraveného koeficientu (k_{OA}), určení počtu produktivních dní (d) ani výpočet průměrného času v minutách od zahájení technické prohlídky kontrolním technikem na kontrolní lince STK po ukončení technické prohlídky (TPr OA_{M1}) postupy stanovenými v bodech 1.2, 1.3, 2.1 a 2.3 přílohy 19 vyhlášky č. 302/2001 (viz body 37, 38 a 43 odůvodnění tohoto rozsudku).

81. Krajský úřad ve svém rozhodnutí pouze konstatoval, že při posuzování splnění podmínek vyplývajících z § 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu vycházel mimo jiné ze „zveřejněných koeficientů výpočtu ke dni 1. 1. 2023“ (strana 2), dále opakovaně podotkl, že výpočty podle vzorců obsažených v příloze 19 vyhlášky č. 302/2001 Sb. prováděl s „využitím koeficientů uvedených v dokumentu Ministerstva dopravy“ (strany 4 a 5). Žalovaný sice na straně 7 napadeného rozhodnutí uvedl, že při výpočtu kapacitní potřeby technických prohlídek pro osobní automobily čerpal krajský úřad vstupní údaje pro určení příslušných koeficientů z „IS TP nebo registru silničních vozidel v souladu s vyhláškou“, to ovšem obsah správního spisu nepotvrzuje. Ve správním spisu totiž nejsou založeny žádné podklady, z nichž by bylo možno dovodit, jakým způsobem byly jednotlivé hodnoty příslušných koeficientů stanoveny, a dokonce ani odkud byly získány. Žalovaný nadto na stejné straně napadeného rozhodnutí stejně jako krajský úřad neopomněl uvést, že tento vycházel také ze „zveřejněných koeficientů výpočtu ministerstvem ke dni 1. 1. 2023“. Na straně 10 napadeného rozhodnutí k tomu pak doplnil, že „další potřebné informace k výpočtu vydává v souladu se zákonem a příslušnou vyhláškou vždy k určitému datu odvolací orgán na svých webových stránkách“. Podle přesvědčení soudu krajský úřad s největší pravděpodobností prostě bez dalšího převzal výše uvedené hodnoty z podkladů zveřejněných na internetových stránkách žalovaného⁸.
82. Žalobkyně však proti tomuto jeho postupu akceptovanému následně žalovaným nebrojila. Jelikož soudu nebránil v přezkoumání napadeného rozhodnutí v rozsahu uplatněných žalobních bodů – jak je patrné z bodů 39až 64 tohoto rozsudku – nemohl se tak otázkou jeho vlivu na zákonnost napadeného rozhodnutí zabývat (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 3. 2011, č. j. 7 Azs 79/2009-84, č. 2288/2011 Sb. NSS). Tím se nyní řešená věc liší od věci, o které zdejší soud rozhodoval rozsudkem ze dne 12. 12. 2023, č. j. 141 A 23/2023-43, v níž právě na základě řádně uplatněné žalobní námitky zpochybňující tento postup rozhodnutí žalovaného v soudním přezkumu neobstálo.
83. S ohledem na výše uvedené soud vyhodnotil žalobu jako nedůvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
84. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. Žalobkyně neměla ve věci úspěch a procesně úspěšnému žalovanému žádné náklady řízení nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly ani jejich náhradu nepožadoval. Soud proto vyslovil, že žádný z účastníků nemá na náhradu nákladů řízení právo.

Poučení:

⁸ Potřebné podklady pro výpočet kapacitní potřeby technických prohlídek, kapacity kontrolních linek stanic technické kontroly a počtu skutečně provedených technických prohlídek k 1.1.2023 (dostupné z <https://md.gov.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/STK/Statistiky-pro-vypocty-kapacit>).

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, sídlem Moravské náměstí 611/6, 657 40 Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Ústí nad Labem 17. září 2025

Ing. Mgr. Martin Jakub Brus v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.