



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Davida Rause, Ph.D., a soudců JUDr. Ing. Venduly Sochorové a Mgr. Filipa Skřivana v právní věci

žalobce: **ALCYONE s.r.o.**
sídlem Křížová 939/12, Brno
zastoupen JUDr. Mgr. Markem Orságem, advokátem
sídlem Národní třída 300/24, Hodonín

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 6. 7. 2025, č. j. 57/2016-150-STK3/45,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému se náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor dopravní správy (dále též „krajský úřad“), rozhodnutím ze dne 29. 11. 2024, č.j. JMK 166082/2024, neudělil žalobci oprávnění k provozování stanice technické kontroly (dále také „STK“) pro silniční motorová vozidla a přípojná vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O1, O2, O3 a O4 ve městě Rajhrad, ulice Stará Pošta, podle § 54 odst. 3 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za

Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel“). Dospěl totiž k závěru, že záměr žalobce provozovat stanici technické kontroly pro užitkové automobily není v souladu se stanoveným způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu Brno-venkov činnostmi stanic technické kontroly pro užitkové automobily.

2. Žalovaný napadeným rozhodnutím zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí krajského úřadu.

II. Žaloba

3. Žalobce považuje napadené rozhodnutí za nezákonné a nepřezkoumatelné, neboť se v něm žalovaný nevypořádal s nejpodstatnějšími odvolacími námitkami.
4. Napadené rozhodnutí nerespektuje závazný právní názor vyslovený v rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 5. 9. 2018, č. j. 62 A 165/2016-37. Správní orgány ani po vrácení věci soudem do spisu nedoplňily podklady prokazující splnění povinnosti dotčených provozovatelů STK podle § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel a podle přechodného ustanovení zavedeného zákonem č. 103/2004 Sb. Nebylo tak řádně prokázáno, že při rozhodování o žalobcově žádosti vycházely správní orgány z kapacitních údajů oprávněně provozovaných STK. Právní a skutkové závěry žalovaného obsažené v napadeném rozhodnutí tedy nemají oporu ve spisu. Žalovaný nedisponoval informacemi, které byl povinen ze zákona shromažďovat krajský úřad. Chyběly mu údaje o skutečném počtu STK pro užitkové automobily, které disponují platným oprávněním k provozu. Kopie osvědčení STK 37.35 z roku 2002 a čestné prohlášení L. B., jenž měl být v předmětné době provozovatelem STK 37.35, dostatečně neprokazují, že předmětná STK disponuje platným oprávněním k provozu.
5. Chybný je podle žalobce rovněž výpočet pokrytí správního obvodu činnostmi STK provedený krajským úřadem. Obsahuje nepravdivé a zkreslené údaje, přičemž není zcela zřejmé, ze kterého výpočtu krajský úřad vycházel.
6. Navrhl tedy, aby soud zrušil napadené rozhodnutí žalovaného i jemu předcházející rozhodnutí krajského úřadu a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.
7. Na svém procesním postoji setrval i při jednání soudu.

III. Vyjádření žalovaného

8. Žalovaný s podanou žalobou nesouhlasí a odkazuje na závěry vyjádřené v napadeném rozhodnutí. Při posouzení věci postupoval v souladu s právními předpisy a námitky žalobce řádně vypořádal.
9. Při posuzování žalobcovy žádosti pracoval se skutečným počtem STK pro užitkové automobily, které disponují platným oprávněním k provozu. Od přechodu pravomoci udělovat, měnit a odejmout oprávnění k provozování STK z okresních úřadů na obecní úřady obcí s rozšířenou působností a následně na krajské úřady uběhlo téměř 25 let. Je tedy nutné počítat s tím, že některé dokumenty týkající se jednotlivých STK nelze po tak dlouhé

době dohledat. Za této situace k prokázání naplnění povinnosti dotčených provozovatelů STK podle § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel a přechodného ustanovení zavedeného zákonem č. 103/2004 Sb. postačovala kopie osvědčení STK 37.35 a čestné prohlášení provozovatele této STK L. B. Odmítá námitky proti nesprávnosti výpočtů.

10. Navrhl žalobu zamítnout.

11. Na svém procesním postoji setrval i při jednání soudu.

IV. Posouzení věci

12. Žaloba **není** důvodná.

13. Nejprve se soud zabýval námitkou nepřezkoumatelnosti. Vycházel přitom z toho, že rozhodnutí je nepřezkoumatelné, pokud jeho závěry není možné pro absenci odůvodnění vůbec věcně přezkoumat (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 3. 2021, č. j. 1 As 330/2020-80).

14. Soud nesouhlasí se žalobcem, že by se žalovaný v napadeném rozhodnutí nezabýval argumentací, že krajský úřad nerespektoval pokyn soudu doplnit do spisu dokumenty prokazující, že byly využity kapacitní údaje týkající se oprávněně provozovaných STK. Z napadeného rozhodnutí je zřejmé, že se žalovaný ztotožnil s argumentací krajského úřadu a doplnění podkladů rozhodnutí (o osvědčení STK 37.55 a čestné prohlášení) považoval za dostačující. Žalovaný nebyl povinen detailně rozebírat každý jednotlivý argument obsažený v odvolání. Postačilo, pokud proti námitce žalobce postavil vlastní ucelený argumentační systém, z něhož logicky a rozumně vyplývá, že podpora správnosti zaujatých závěrů byla dostatečná (nálezn Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009, č. j. III. ÚS 989/08, nebo rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 11. 2014, č. j. 8 Afs 42/2013-94). Soud je přesvědčen, že žalovaný dostatečně přesvědčivě vyložil, z jakých úvah, důkazů a právních předpisů při rozhodování správní orgány vycházely. Napadené rozhodnutí tedy nepřezkoumatelností netrpí. Nesouhlas žalobce se závěry vyslovenými v napadeném rozhodnutí je otázkou zákonnosti, resp. věcné správnosti napadeného rozhodnutí.

15. Klíčovou otázkou v nynější věci je, zda krajský úřad a následně i žalovaný respektovali závazný právní názor soudu vyslovený ve zrušujícím rozsudku soudu.

16. Ze správního spisu vyplývá, že správní řízení bylo zahájeno dne 17. 12. 2014, kdy krajskému úřadu došla žádost žalobce o udělení oprávnění k provozování STK podle § 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu vozidel. Tato žádost byla rozhodnutím krajského úřadu ze dne 6. 2. 2015, č. j. JMK 17318/2015, zamítnuta, což bylo následně potvrzeno v odvolacím řízení rozhodnutím žalovaného ze dne 16. 8. 2016, č. j. 57/2016-150-STK3/3. Proti tomuto rozhodnutí žalovaného podal žalobce správní žalobu k soudu. Ten rozsudkem ze dne 5. 9. 2018, č. j. 62 A 165/2016-37, rozhodnutí žalovaného ze dne 16. 8. 20156 zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení. Podle soudu žalovaný vycházel z údajů o počtu provozovaných stanic technické kontroly, které neměly oporu ve správním spisu. Uložil žalovanému, aby správní spis doplnil o podklady prokazující splnění povinností provozovatelem STK 37.35 dle § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel a poté o věci rozhodl s využitím kapacitních údajů oprávněně provozovaných STK. Žalovaný po vrácení věci soudem rozhodnutí

Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

krajského úřadu zrušil a uložil mu, aby spis doplnil o předmětné podklady a znovu projednal žalobcovu žádost. Poté byla věc žalovaným v odvolacím řízení opakovaně posuzována a krajskému úřadu byly vytýkány různé nedostatky týkající se podkladů rozhodnutí a způsobu výpočtu kapacit STK.

17. Vhodné je doplnit, že paralelně s nynějším řízením probíhá u soudu řízení týkající se žalobcovy další žádosti ze dne 1. 1. 2016 pod sp. zn. 62 A 54/2025. Podle zrušujícího rozsudku soudu ze dne 18. 9. 2018, č. j. 62 A 287/2017-30, bylo třeba projednat ve správním řízení obě žádosti zvlášť, neboť v průběhu času mohlo dojít ke změně parametrů pro výpočet způsobu a rozsahu pokrytí správního obvodu činnostmi STK. Vzhledem k tomu, že obě řízení prošla opakovaně odvolacím řízením a byla žalovaným vracena zpět krajskému úřadu a že žádost se posuzuje podle skutkového stavu ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí, jsou nyní obě žádosti posuzovány k témuž časovému okamžiku na základě totožných parametrů.
18. Pro nynější věc je podstatné, že po vydání zrušujícího rozsudku soud krajský úřad doplnil správní spis o kopii osvědčení STK 37.35 z roku 2002 a o čestné prohlášení pana L. B., jenž měl být v předmětné době provozovatelem STK 37.35. Krajský úřad v rozhodnutí ze dne 29. 11. 2024, č. j. JMK 166082/2024, připustil, že veškeré podklady, na jejichž doplnění do spisu soud i žalovaný trvali, se vzhledem k opakovanému přesunu pravomocí mezi různými orgány a poměrně dlouhé době od jejich vydání nepodařilo dohledat. Výtky soudu o nedostatečnosti podkladů pro rozhodnutí byly podle krajského úřadu odstraněny doplněním osvědčení STK 37.35 a čestným prohlášením. K těmto podkladům krajský úřad dodal, že v souvislosti s STK 37.35 neeviduje žádné řízení, jehož předmětem by bylo odnětí oprávnění k jejímu provozování. Žalovaný se v napadeném rozhodnutí s postupem krajského úřadu ztotožnil a doplnění podkladů považoval za dostačující.
19. Podle § 54 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel platí, že *„[s]tanicí technické kontroly může provozovat právnická nebo fyzická osoba, která má k jejímu provozování oprávnění udělené a osvědčení vydané krajským úřadem.“* Dále podle § 54 odst. 3 téhož zákona může krajský úřad udělit žadateli oprávnění, je-li *„záměr provozovat stanici technické kontroly v souladu se stanoveným způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly.“*
20. Jak je podrobněji rozebráno níže, při prověřování souladu záměru provozovat STK se stanoveným způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu činnostmi STK je klíčová znalost kapacit stanic technické kontroly v předmětném správním obvodu. Ze správního spisu vyplývá, že zmiňovaná STK 37.35 je jedinou STK pro užitkové automobily provozovanou ve správním obvodu Brno-venkov.
21. Podle přechodného ustanovení obsaženého v § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel dále platí, že *„[p]rovozovatel stanice technické kontroly a provozovatel stanice měření emisí, kteří provozují stanici technické kontroly nebo stanici měření emisí na základě platného oprávnění vydaného podle právního předpisu platného před účinností tohoto zákona, jsou povinni nejpozději do jednoho roku ode dne účinnosti tohoto zákona sdělit příslušnému okresnímu úřadu údaje a doložit doklady vyžadované pro udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí. Nesplní-li provozovatel tuto povinnost, pozbude dosavadní*

oprávnění platnosti uplynutím posledního dne lhůty stanovené pro sdělení údajů a doložení dokladů. Nesplní-li provozovatel na základě sdělených údajů a předložených dokladů podmínky stanovené tímto zákonem pro udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí, zahájí okresní úřad neprodleně řízení o odnětí oprávnění k provozování stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí.“ Zákon o podmínkách provozu vozidel nabyl účinnosti dne 1.7.2001.

22. Dále z přechodného ustanovení k části druhé zavedeného zákonem č. 103/2004 Sb., Čl. V., kterým se mění zákon o drahách a další zákony, vyplývá: „*[P]rovozovatel stanice technické kontroly, který provozuje stanici technické kontroly na základě platného oprávnění k provozování a osvědčení k zahájení provozování stanice technické kontroly, je povinen nejpozději do dvou let od účinnosti tohoto zákona doložit krajskému úřadu doklady vyžadované pro vydání osvědčení k zahájení provozování stanice technické kontroly. Nesplní-li provozovatel tuto povinnost, pozbude dosavadní oprávnění platnosti uplynutím posledního dne lhůty stanovené pro doložení dokladů krajskému úřadu. Nesplní-li provozovatel stanice technické kontroly podmínky stanovené zákonem pro vydání osvědčení k zahájení provozování stanice technické kontroly, zahájí krajský úřad neprodleně řízení o odnětí oprávnění k provozování stanice technické kontroly.“ Zákon č. 103/2004 Sb. nabyl účinnosti dne 1. 5. 2004.*
23. Podle § 80 odst. 2 písm. n) zákona o podmínkách provozu vozidel vede registr stanic technické kontroly Ministerstvo dopravy, byť o udělení, změně a odnětí oprávnění k provozování stanice technické kontroly rozhoduje s účinností od 1.5.2004 krajský úřad dle § 80 odst. 3 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel (do 31.12.2002 to byl okresní úřad, do 30.4.2004 obec s rozšířenou působností).
24. Po uplynutí jednorroční lhůty ode dne nabytí účinnosti zákona o podmínkách provozu vozidel (§ 89 odst. 2 zákona) tedy mohla ve vztahu k tehdy provozovaným stanicím technické kontroly nastat situace, že provozovatel STK nesdělil příslušnému okresnímu úřadu údaje a nedoložil doklady vyžadované pro udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly (tedy nevyvinul ve vztahu k příslušnému správnímu orgánu alespoň minimální procesní aktivitu předpokládanou § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel), což mohlo mít za následek pozbytí oprávnění k provozování stanice technické kontroly. Obdobná situace mohla nastat i po uplynutí dvouleté lhůty ode dne nabytí účinnosti zákona č. 103/2004 Sb.
25. Právě listiny prokazující, že STK 37.35 oprávnění k provozu nepozbyla, měly být žalovaným dle rozsudku soudu č. j. 62 A 165/2016-37 doplněny do správního spisu. V návaznosti na to krajský úřad do správního spisu zařadil kopii osvědčení k provozu STK 37.35 ze dne 26. 4. 2002 podepsaného vedoucím referátu dopravy Okresního úřadu Brno-venkov (č. 1. 33 správního spisu). Osvědčení potvrzuje, že provozovatel stanice technické kontroly, kterému bylo na základě rozhodnutí č.j. 504/97/Ru ze dne 3. 3. 1997 uděleno oprávnění k provozování stanice technické kontroly, splnil všechny podmínky, které § 57 zákona a § 17 a § 18 vyhlášky č. 302/2001 Sb. pro vydání osvědčení k provozování stanice technické kontroly stanoví. Dále bylo do spisu doplněno čestné prohlášení L. B. doručené krajskému úřadu dne 31. 7. 2024. V něm L. B. uvádí, že v době, kdy bylo nutné podat žádost o nové oprávnění ve smyslu přechodného ustanovení, jeho druhé části, podle zákona č.

103/2004 Sb., článek 5, působil na pozici vedoucího STK 37.35 v Rosicích u Brna a na pokyn tehdejšího provozovatele osobně odvezl a podal prostřednictvím podatelny krajského úřadu žádost o nové oprávnění. Následně bylo STK 37.35 vydáno nové oprávnění i osvědčení (č. l. 50 správního spisu).

26. Žalobce je přesvědčen, že ani doplněné podklady nejsou dostatečné. Má za to, že krajský úřad byl povinen doplnit do spisu kompletní spisovou dokumentaci vztahující se k STK 37.35, neboť jen tak by bylo prokázáno, že nedošlo k pozbytí oprávnění k provozu STK 37.35. S tím však soud nesouhlasí.
27. Ve zrušujícím rozsudku soud neuložil správním orgánům povinnost doplnit správní spis o konkrétní podklady (listiny) ani o kompletní dokumentaci vztahující se k STK 37.35. Vytkl správním orgánům, že neověřily splnění povinnosti podle přechodného ustanovení § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel ze strany STK 37.35 a že neobstaraly relevantní podklady prokazující tyto skutečnosti a nedoplňily je do správního spisu. Krajský úřad splnění podmínek dle výše zmíněných přechodných ustanovení založil zejména na osvědčení STK 37.35 a čestném prohlášení. Osvědčení výslovně potvrzuje, že STK 37.35 splnila podmínky dle přechodného ustanovení § 89 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel. Jedná se o veřejnou listinu, které svědčí presumpce správnosti. Nejsou-li o jeho pravosti důvodné pochybnosti (nic relevantního v tomto směru žalobce netvrdil), je nutno z něj vycházet. Argumentace žalobce zpochybňující pravost osvědčení STK 37.35 tím, že se jedná o kopii, není případná. Přestože je ve správním spise založena kopie osvědčení, platí, že osvědčení je veřejnou listinou vydanou správním orgánem, u níž je nutno podle § 53 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, vycházet z toho, že daná listina potvrzuje pravdivost toho, co je v ní osvědčeno či potvrzeno, není-li dokázán opak. Ani obecné tvrzení žalobce, že se osvědčení „jeví jako padělek“, bez spojení s konkrétními argumenty a důkazy prokazujícími opak toho, co bylo osvědčeno, k popření pravosti předmětné listiny nepostačuje. Správní orgány neměly žádný relevantní důvod domnívat se, že by kopie osvědčení měla být padělkem. V případě posuzování pravosti veřejné listiny je totiž na tom, kdo popírá pravost údajů, jež tato listina obsahuje, aby k tomu předložil dostatečné důkazy (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 3. 2023, č. j. 7 As 13/2023-26). K účinnému zpochybnění osvědčení žalobcem tak v nynější věci nedošlo. Odmítnout je nutno rovněž tvrzení, že se žalovaný s touto námitkou žalobce nevypořádal. Danou otázkou se žalovaný zabýval na s. 27 a 28 napadeného rozhodnutí a odkázal právě na presumpci správnosti veřejných listin.
28. Naplnění podmínek dle přechodného ustanovení k části druhé zavedeného zákonem č. 103/2004 Sb. bylo doloženo čestným prohlášením L. B., které potvrzuje, že STK 37.35 splnila i povinnosti dle přechodného ustanovení zákona č. 103/2004 Sb. Přestože v tomto případě nejde o veřejnou listinu, vysvětlení, proč se krajskému úřadu nepodařilo obstarat kompletní podklady vztahující se k předmětné STK prokazující splnění povinnosti dle druhého přechodného ustanovení (ať již z důvodu uplynutí výrazně dlouhé doby od okamžiku, kdy měla být předmětná povinnost splněna, nebo vzhledem k přechodu pravomoci rozhodovat ve věcech oprávnění k provozu STK z okresů na obce a následně z obcí na kraje), považuje soud za akceptovatelné. Argumentuje-li žalobce obecností předmětného prohlášení, nejasnými okolnostmi, za jakých se prohlášení do spisu dostalo, či neprokázáním spojitosti pana B. s STK 37.35, jde o pochybnosti v obecné rovině

Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

pochoitelné, soud je však při zohlednění veškerých okolností případu nevnímá jako oprávněné. Krajský úřad k tomu na s. 11 prvostupňového rozhodnutí vysvětluje, že v situaci, kdy se mu nepodařilo s ohledem na plynutí času a délku skartačních lhůt obstarat podklady ze spisu ohledně splnění předmětného přechodného ustanovení, obstaral a založil do spisu čestné prohlášení od L. B., aby měly jeho závěry týkající se splnění povinnosti dle přechodného ustanovení k části druhé zavedeného zákonem č. 103/2004 Sb. oporu ve správním spise. Žalovaný k tomu na s. 25-26 napadeného rozhodnutí potvrzuje, že s ohledem na přechod pravomocí a uplynutí dlouhé doby nelze dokumenty dohledat, nicméně že předmětná STK má udělené oprávnění k provozování STK a na to navazující osvědčení podle § 57 zákona o podmínkách provozu vozidel (i v návaznosti na zákon č. 198/2018 Sb.). Dodává, že od 1. 1. 2015 jsou údaje o provozovatelích STK vedeny v informačním systému technických prohlídek elektronicky, přičemž od 1. 10. 2018 se registr STK odkazem na § 48a zákona o podmínkách provozu vozidel stal nedílnou součástí informačního systému technických prohlídek. V případě, že by některý provozovatel přechodné ustanovení nesplnil a jeho oprávnění by zaniklo, nemohla by být tato STK zapojena do informačního systému technických prohlídek.

29. Za situace, kdy žalobce relevantním způsobem nezpochybňuje věrohodnost či správnost listin doplněných do spisu a neuvádí ani žádné indicie, které by hodnověrnost shromážděných podkladů vyvracely či by vzbuzovaly důvodné pochybnosti o tom, že ke splnění přechodných ustanovení dle zákona o podmínkách provozu vozidel a zákona č. 103/2004 Sb. předmětnou STK 37.35 došlo, považuje soud podklady obsažené ve správním spisu při zohlednění veškerých okolností případu za dostatečné. Nelze totiž pominout, že se registr STK stal od 1. 10. 2018 nedílnou součástí informačního systému technických prohlídek, který je agendovým informačním systémem, z něhož orgány veřejné moci podle § 5 odst. 2 zákona č. 111/2009 Sb., o základních registrech, využívají údaje, aniž by musely ověřovat jejich správnost. Pokud je tedy STK 37.35 v systému technických prohlídek evidována, lze vycházet z toho, že oprávnění k provozování STK nepozbyla, aniž by bylo nezbytné do spisu o žalobcově žádosti dokládat kompletní spisový materiál týkající se STK 37.35.
30. Osvědčení STK 37.35 a čestné prohlášení ve spojení se skutečností, že krajský úřad ani žalovaný neevidují řízení o odnětí oprávnění STK 37.35, považuje soud za dostatečné. Podklady obsažené ve správním spisu tak prokazují, že STK 37.35 provozuje stanici technické kontroly oprávněně. Došlo tedy k napravení vady, kvůli které bylo původní rozhodnutí žalovaného zrušeno. Argumentaci žalobce, že nemohla uplynout skartační lhůta u dokumentů, jež se správním orgánům nepodařilo dohledat, považuje soud za nepodstatnou. Vzhledem k tomu, že správní spis poskytuje dostatečnou oporu pro závěry žalovaného, není relevantní, jakými důvody vysvětlil žalovaný neobstarání podrobnější dokumentace. I v případě, že by skartační lhůta skutečně dosud neuplynula, neměla by tato skutečnost žádný vliv na závěr soudu o dostatečnosti shromážděných podkladů. Námitka tak není důvodná.
31. Dále se soud zabýval několika námitkami směřujícími proti výpočtu způsobu a rozsahu pokrytí správního obvodu činností STK.

32. Podle § 54 odst. 3 zákona o podmínkách provozu vozidel se při výpočtu způsobu a rozsahu pokrytí správního obvodu činností STK postupuje podle vyhlášky č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel (dále jen „prováděcí vyhláška“). Krajský úřad při rozhodování o žádosti žalobce při posuzování rozsahu pokrytí správního obvodu správně vycházel z aktuálních údajů v době posuzování (tedy k 30. 6. 2024), přičemž při provádění výpočtů vycházel z právní úpravy účinné v době podání původní žádosti (zákon ve znění účinném do 31. 5. 2017 a vyhláška ve znění účinném do 30. 7. 2017; blíže viz s. 24 napadeného rozhodnutí). Ostatně žalobce způsob posuzování v tomto směru nijak nezpochybňuje.
33. Podle § 16a odst. 1 prováděcí vyhlášky se způsob a rozsah pokrytí správního obvodu činností STK „určí na základě posouzení kapacitních potřeb správního obvodu a kapacit stanic technické kontroly. Výsledkem posouzení nesmí být překročení kapacitní potřeby technických prohlídek území okresu, který je součástí správního obvodu příslušného kraje a v němž má být uvažovaná stanice technické kontroly provozována o více než 20 %.“
34. Podle § 16a odst. 2 prováděcí vyhlášky pak platí, že „rozsah pokrytí správního obvodu činností stanic technické kontroly je překročen,
- a) je-li součet teoretických, provozních nebo skutečně využitých kapacit provozovaných stanic technické kontroly příslušného druhu vozidel a teoretické kapacity nově uvažované stanice technické kontroly větší o více než 20 % kapacitních potřeb okresu nebo
 - b) tvoří-li rozdíl mezi kapacitní potřebou technických prohlídek příslušného druhu vozidel v okresu a součtem teoretických nebo provozních kapacit všech stanic technické kontroly v okresu méně než 60 % teoretické kapacity nově uvažované kontrolní linky stanice technické kontroly určené podle § 16 odst. 3, nebo
 - c) je-li součet provozních kapacit provozovaných stanic technické kontroly příslušného druhu vozidel a teoretické kapacity nově uvažované stanice technické kontroly větší než 20 % součtu skutečně využitých kapacit provozovaných stanic technické kontroly v okresu.“
35. Dále z § 16a odst. 2 prováděcí vyhlášky vyplývá, že „způsob výpočtu kapacitní potřeby správního obvodu a teoretické, provozní a skutečně využité kapacity kontrolních linek stanic technické kontroly je uveden v příloze č. 19“
36. V příloze č. 19 prováděcí vyhlášky jsou detailně popsány jednotlivé vzorce a koeficienty, jež mají být k výpočtu kapacit užity, jakož i údaje, z nichž se má při výpočtech vycházet.
37. Žalobce předně namítal, že není zřejmé, jaký z výpočtů obsažených ve správním spisu byl podkladem prvostupňového rozhodnutí. Toto tvrzení však není pravdivé. V prvostupňovém rozhodnutí je výpočet poměrně podrobně popsán, včetně odkazů na konkrétní listiny, ze kterých krajský úřad vycházel (s. 6-9 rozhodnutí). Výpočty a údaje o počtech registrovaných vozidel, které sloužily jakožto podklad rozhodnutí krajského úřadu, se nacházejí na listech 63 až 65 správního spisu. Právě z nich je patrné, že správní orgány při výpočtu postupovaly v souladu s přílohou č. 19 vyhlášky.
38. Podle žalobce jsou nesprávné rovněž vzorce použité k výpočtu, neboť správní orgány nezohlednily skutečný počet techniků na lince STK 37.35 a použily koeficient 4, který neodpovídá skutečnosti. Upozornil rovněž, že podle nové právní úpravy je počet techniků

jiný. Takový postup dle něj nemá oporu ve spisu. Namítá také, že bod 2.2 přílohy č. 19 prováděcí vyhlášky je neústavní.

39. Soud k uvedenému uvádí, že s koeficientem počtu techniků na lince se pracuje při výpočtu teoretických kapacit technických prohlídek linek STK, přičemž v bodě 2.2 přílohy č. 19 je pro linky STK pro užitkové automobily tato hodnota pevně stanovena:

„2.2 Kontrolní linka STK pro užitkové automobily (LUA)

pracnost TPr UA je 86 min. (dva pracovníci po 40 min.): $t_{LUA} = 1,44 h$

počet kontrolních techniků na lince: $p = 4$

ztráta počtu TPr: $z = 1$

teoretická kapacita kontrolní linky

$KLUA = (p \cdot h / t_{LUA} - z) \cdot d = (4 \cdot 8 / 1,44 - 1) \cdot 203 = 4.308 = \sim 4.300 \text{ TPr/rok}$

Koeficient p je tedy v prováděcí vyhlášce pevně stanoven, neboť slouží k výpočtu teoretických (nikoli skutečných) kapacit linek technických prohlídek. Z povahy věci tedy nemůže zohledňovat skutečnou kapacitu STK 37.35. Z ničeho soudu neplyne ani to, proč by daná část přílohy č. 19 prováděcí vyhlášky měla být neústavní; ostatně ani žalobce tuto svoji námitku nijak blíže nerozvedl.

40. Dle žalobce byl chybný rovněž postup krajského úřadu, který k výpočtům použil pouze vzorce pro STK pro užitkové automobily, neboť STK 37.55 je kombinovanou stanicí. Podle soudu však tato skutečnost na volbě použitého vzorce nic nemění. Žalobce žádal o udělení oprávnění provozovat STK pro užitkové automobily. Volba konkrétního vzorce se tedy odvíjela od toho, jakou STK zamýšlí žalobce provozovat.
41. K námitce, že do výpočtů nebyla započítána vozidla kategorií O_1 a O_2 , soud uvádí, že ve vzorcích pro výpočet kapacit STK pro užitkové automobily v příloze 19 vyhlášky tyto kategorie nefigurují.
42. Dále žalobce zpochybňoval správnost údajů o počtu registrovaných vozidel použitých krajským úřadem. Tvrdí, že údaje mohou pocházet pouze z centrálního registru silničních vozidel, nikoliv z internetových stránek Ministerstva dopravy. Výpočty jsou podle něj zjevně nesprávné rovněž proto, že jsou u nich chybně označeny jednotlivé kategorie vozidel.
43. Ani tyto námitky soud neshledal důvodné. Údaje o počtu registrovaných vozidel čerpal krajský úřad z centrálního registru silničních vozidel ke dni 1. 7. 2024. Šlo tedy o data důvěryhodná a v době provádění výpočtů aktuální. Skutečnost, že jsou tato data veřejně dostupná na webu Ministerstva dopravy, důvěryhodnost (ani pravdivost) těchto údajů nijak nezpochybňuje (naopak činí je přístupným široké veřejnosti). Ve shodě se žalovaným hodnotí soud jako nedůvodnou rovněž námitku chybného označení jednotlivých kategorií vozidel. Jak žalovaný na s. 27 napadeného rozhodnutí ověřil, jedná se o písarskou chybu, jež neměla vliv na zákonnost výpočtů.
44. Nesprávnost údajů o počtu registrovaných vozidel pak žalobce vyvozoval rovněž ze skutečnosti, že disponuje údaji o počtu registrovaných vozidel k datu 1. 1. 2025, kterými

Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

soud dokazoval při jednání (č. l. 31-34 soudního spisu), a je přesvědčen, že za půl roku nemohlo dojít k tak významnému nárůstu.

45. K tomu soud konstatuje, že jak bylo uvedeno výše, správní orgány byly povinny vycházet z údajů aktuálních v době rozhodování o žádosti. Relevantní jsou tedy údaje k 30. 6. 2024 užívané správními orgány. Soud odmítá argumentaci, že by údaje předkládané žalobcem mohly znevěrohodnit údaje užívané správními orgány. Vlastní přesvědčení žalobce o nemožnosti takové změny údajů o registrovaných vozidlech zůstalo zcela v obecné rovině a nemohlo bez dalšího zpochybnit správnost údajů k 30. 6. 2024 převzatých krajským úřadem z registru silničních vozidel (žalobce nijak blíže nerozvádí, na základě jakých skutečností usuzuje na nemožnost nárůstu počtu vozidel v daném okrese, ani jakým způsobem by mohl tento nárůst dokládat nesprávnost původních dat). Správnost vstupních údajů užitých správními orgány tak ani provedenými důkazy nebyla zpochybněna. Je-li žalobce přesvědčen, že by mohla mít změna počtu registrovaných vozidel vliv na výsledky výpočtů pokrytí a mohly by vést k udělení jím žádaného povolení, nic mu nebrání v podání nové žádosti. Soud však v nynější věci přezkoumává postup krajského úřadu v době rozhodování o původní žádosti, tudíž vychází z tehdy relevantních dat. Ani tato námitka tak není důvodná.
46. Lze uzavřít, že žalobci se uplatněnými námitkami nepodařilo zpochybnit správnost výpočtů provedených správními orgány. Obstojí tedy jejich závěr, že součet teoretických kapacit STK provozovaných v obvodu Brno-venkov a teoretické kapacity nově uvažované STK překročil kapacitu potřeb okresu o 26,6 %, čímž došlo k překročení rozsahu pokrytí správního obvodu činnostmi STK podle § 16a odst. 2 písm. a) prováděcí vyhlášky. Nebyla zpochybněna ani skutečnost, že rozdíl mezi kapacitní potřebou technických prohlídek užitkových automobilů a součtem teoretických kapacit STK v okrese Brno-venkov nedosahuje 60 % teoretické kapacity nově uvažované STK, čímž došlo k překročení rozsahu pokrytí správního obvodu činnostmi STK i podle § 16a odst. 2 písm. b) prováděcí vyhlášky.
47. Podle § 16a odst. 1 nesmí dojít k překročení kapacitní potřeby. Správní orgány tedy v souladu se zákonem žalobci neudělily oprávnění k provozování STK pro užitková silniční vozidla, neboť jeho záměr provozovat STK nebyl v souladu se stanoveným způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu Brno-venkov činnostmi STK.

V. Závěr a náklady řízení

48. Soud tedy shledal námitky žalobce nedůvodnými. Vzhledem k tomu, že v řízení nevyšly najevo žádné vady, k nimž soud musí přihlížet z úřední povinnosti, soud zamítl žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s. ř. s.
49. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl dle § 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. Žalobce nebyl ve věci úspěšný, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníkovi řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly a ani náhradu žádných nákladů při jednání nepožadoval. Soud proto rozhodl, že se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, 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). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže 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.

Brno 21. května 2026

David Raus v.r.
předseda senátu