



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl soudkyní JUDr. Věrou Šimůnkovou v právní věci

žalobce: J. K.
bytem X
zastoupen advokátem Mgr. Otakarem Janebou
sídlem U Železné lávky 658/10, 118 00 Praha 1

proti
žalovanému: Krajský úřad Středočeského kraje,
se sídlem Zborovská 11, Praha,

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 4. 2019, č. j. 157644/2018/KUSK,
sp. zn. SZ_157644/2018/KUSK/2,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 4. 2019, č. j. 157644/2018/KUSK, sp. zn. SZ_157644/2018/KUSK/2, a rozhodnutí Městského úřadu Kolín ze dne 7. 11. 2018, č. j. MUKOLIN/OD 106970/18-kav, č. sp. 17171/2018, se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 15 342 Kč, a to do třiceti dnů od právní moci rozsudku, k rukám zástupce žalobce, Mgr. Otakara Janeby, advokáta.

Odůvodnění:

Vymezení věci

Obsah žaloby, vyjádření k žalobě a repliky

1. Žalobce se žalobou podle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Kolín, odboru dopravy (dále jen „správní orgán I. stupně“), ze dne 26. 9. 2018, č. j. MUKOLIN/OD 106970/18-kav, č. sp. 13488/2018. Žalobce byl však dle správního spisu uznán vinným rozhodnutím správního orgánu I. stupně ze dne 7. 11. 2018, č. j. MUKOLIN/OD 106970/18-kav, č. sp. 17171/2018 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným z nedbalostního spáchání přestupku podle § 42a odst. 4 písm. e) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 8. 2018 (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), za což mu byl uložen správní trest pokuty ve výši 6 000 Kč a povinnost k náhradě nákladů řízení ve výši 1 000 Kč. Přestupku se měl žalobce dopustit tím, že dne 9. 7. 2018 v 10:45 hodin řídil na pozemní komunikaci č. II/125 v obci Kolín - Sendražice, ul. Ovčárecká, ve směru jízdy na Ovčáry, motorové vozidlo tovární značky S., registrační značky X, které spolu s připojeným vozidlem registrační značky X při vysokorychlostním vážení překročilo hodnoty stanovené v § 37 odst. 1 písm. b) a § 37 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 9. 2018 (dále jen „vyhláška o schvalování technické způsobilosti“) k zákonu č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu motorových 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., a to: překročení nejvyšší povolené hmotnosti nápravy č. 2 (nejvyšší povolená hmotnost 11 500 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 13 489 kg, hmotnost překročena o 1 989 kg) a překročení nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla (nejvyšší povolená hmotnost 18 000 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 20 688 kg, hmotnost překročena o 2 688 kg).
2. Žalobce nejprve zrekapituloval obsah svého odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí, jehož důvodem bylo zpochybnění výsledků vysokorychlostního měření, neboť měl vážné pochybnosti, zda vysokorychlostní váhy (byť kalibrované) byly správně nastaveny a nedošlo u nich k chybnému vážení, které by mělo za následek chybné údaje. V odvolání dále namítal, že se mohlo stát, že řidič v daném okamžiku akceleroval nebo překonával nerovnost vozovky, a trval na tom, že vozidlo, které se pohybuje, je potřeba řádně zvážít, aby nemohla být ovlivněna jeho hmotnost, resp. výsledky měření při brždění, rozjíždění apod. Vysokorychlostní váhy byly nesprávně nastaveny, proto zpochybnil výsledky měření a správnímu orgánu I. stupně navrhl, aby si k možnosti ovlivnění vah vyžádal stanovisko odpovědných subjektů, včetně Českého metrologického institutu. Žalobce popsal, že vezl štěpku o váze 28 540 kg a celá jízdní souprava vážila 44 600 kg a nebylo zjištěno její celkové přetížení. Nakládka probíhala čelním nakladačem, do každého pole na návěsu byly nasypány dvě lžíce. Na základě žalobcem provedené vizuální kontroly byl náklad rovnoměrně rozložen. Žalobce plnil příkaz svého zaměstnavatele a neměl možnost zvážít obsah jedné lžíce nakladače. Jde tak o odpovědnost provozovatele vozidla, jak zajistit nepřetěžování svých vozidel, který uzavírá přepravní smlouvu s objednavatelem jako dopravce.

3. Žalobce následně shrnul žalobní výhrady v konstatování, že žalovaný v napadeném rozhodnutí zpochybnil obranu žalobce, že nakládku vizuálně zkontroloval, a že náklad byl rozložen rovnoměrně, neboť za předpokladu, že materiál byl nakládán z čela kamionu, je málo pravděpodobné, že od zadní části vozidla lze zrakem zjistit, zda je náklad správně rozložen po celé ploše ložního prostoru zejména v jeho přední části. K tomu žalobce uvádí, že byl nakládce přítomen, kdy do každého pole návěsu byly naloženy dvě lžice, což znamená, že náklad byl rozložen rovnoměrně. Protože šlo o sypký materiál (štěpku) po sesunutí nákladu ze lžice se tato automaticky rozprostřela po ložné ploše návěsu. Ohledně konstatování žalovaného, že dopravce a jeho řidič jsou primárně odpovědní za dodržování požadavků bezpečnosti silničního provozu, včetně zatížení jednotlivých náprav a jeho nejvyšší povolené hmotnosti, žalobce uvádí, že jako řidič plnil příkaz svého zaměstnavatele – provozovatele vozidla, jehož je odpovědností, jak zajistí nepřetěžování jím provozovaných motorových vozidel, a to předně uzavíráním takových přepravních smluv, v nichž by měl počítat s hmotnostními limity převáženého zboží a větší rezervou pod povolenou celkovou hmotnost, nainstalování nápravových vah apod. Tyto skutečnosti nemůže řidič jakkoli ovlivnit.
4. Za rozložení a zajištění nákladu odpovídá odesílatel, nikoli dopravce, resp. řidič. Povinností řidiče je pouze zkontrolovat např. počet palet či zjevný stav nákladu. Žalobce zkontroloval rozložení převáženého zboží a shledal jeho rovnoměrné rozložení (v každém poli dvě lžice). K tvrzení žalovaného, že měl možnost přesvědčit se o správnosti měřidla v rámci seznámení se s podklady pro rozhodnutí, kteréhožto práva žalobce ani jeho zástupce nevyužili, žalobce namítá, že to, že váhy obecně splňují podmínky a mají certifikát, ještě neznamená, že nemohou být ovlivněny faktory, které nikdo nezkoumal, resp. které nevyvracejí pochybnosti žalobce o správnosti vážení. Podle žalobce neexistuje správná metodika, resp. nebylo prozkoumáno, zda a jaký vliv mají žalobcem tvrzené skutečnosti, jako je například akcelerace či decelerace na výsledky vážení, resp. na hodnoty naměřené kontrolním vysokorychlostním vážením. K tomu žalobce uvádí, že vysokorychlostní vážení je v podstatě evropským unikátem, neboť v jiných zemích slouží pouze jako předvýběr pro řádné vážení. Váhy tak sice mají osvědčení o kalibraci, avšak není prověřen vliv uváděný žalobcem na činnost těchto vah. Údaje zjištěné vysokorychlostním vážením jsou nesprávné, neboť problematika vysokorychlostního vážení nebyla a není ověřena v praxi. V praxi není zajištěno, že měřidla skutečně zjistí a vyřadí nekorektní měření, resp. nekorektní průjezdy vozidel; taková měření by neměla být využita ve správních řízeních. Jde zejména o přílišnou akceleraci a deceleraci vozidel, nepovolený manévry na měřicím místě apod.
5. V tomto ohledu žalobce odkázal na opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15. Pokud provozovatel váhy tvrdil, že zajistil, aby vozidla, která nesplňují podmínky měření (tzv. nekonkrétní měření), vyřadil, nedoložil provozovatel vah, potažmo žalovaný, žádný postup, který by toto potvrdil, a ani nejsou známy podmínky či hodnoty, za jakých dojde k vyřazení těchto vozidel, resp. vyřazení nekonkrétních měření. Žalobce je přesvědčen, že důkazy provedené, resp. neprovedené ve správním řízení nevyvrátily jeho tvrzení o možnosti narušení výsledků měření těmito vlivy, resp. dokumentace neobsahuje to, jak měřicí zařízení vyhodnocuje takováto neplatná měření a zda se v tom kterém případě nejedná o neplatné měření, např. přílišnou akceleraci či deceleraci vozidla, nepovoleným manévrem na měřicím místě apod., není zajištěna objektivita výsledků takového měření. Jde o novou technologii vážení, která není užívána v jiném státě Evropské unie, technologii, kterou ovlivňuje řada veličin a provozních vlivů na rozdíl od výsledků

stacionárního vážení. V řízení tak nebyl správně zjištěn skutkový stav věci, tj. nebylo zjištěno, jakým způsobem jsou vyloučena z měření tzv. neplatná měření, resp. jakým způsobem je vyloučena přílišná akcelerace či decelerace vozidla, nepovolené manévry a podobně.

6. K důkaznímu břemenu žalobce namítl, že není v jeho možnostech iniciovat, aby správní orgán prověřil správnost vážení vysokorychlostních vah za provozu, o jejichž správném vážení, byť jsou kalibrované, má vážné pochybnosti. Žalobce je také přesvědčen, že ani 11% tolerance není dostatečná pro to, aby eliminovala účinky, které by mohly mít dopad na přesnost měření. Správní orgán se nevyrovnal s tím, zda přepravovaný náklad se mohl či nemohl na ložné ploše vozidla přesunout. V jiných případech správní orgán I. stupně řízení ve věci dopravce zastavil, neboť mu spáchání skutku nebylo prokázáno. V jiných případech (rozhodnutí ze dne 16. 3. 2019) bylo převáženo volně ložené semeno řepky s tím, že během jízdy může tento náklad měnit svoji polohu a těžiště. Žalobce navrhuje zrušení napadeného rozhodnutí a žádá přiznat náhradu nákladů řízení.
7. Žalovaný ve vyjádření k žalobě odkázal na již konstantní judikaturu správních soudů ve věcech přestupků překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidel a dodal, že zpochybňují-li žalobce zjištění správního orgánu, přenáší se na něj břemeno prokázání svých tvrzení. Bylo na žalobci, aby předložil důkaz o tom, že vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránil, nebo že vysokorychlostní váhy, které mají certifikát a jsou výrobkem k tomu určeným, nenavázily údaje uvedené ve vážním lístku. Obecné proklamace uváděné žalobcem nejsou důkazem o vynaložení veškerého úsilí k zabránění porušení právní povinnosti. Smyslem daného přestupku je ukončit ničení komunikací přetěžovanými nákladními vozidly, kdy zničené komunikace ohrožují ostatní účastníky silničního provozu, stejně jako přetížení nákladního vozidla násobně prodlužuje brzdnou dráhu a přitom tak ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu. V době spáchání přestupku nevykazovaly váhy žádnou vadu funkčnosti.
8. K námitce žalobce, že nakládce byl osobně přítomen a že do každého pole návěsu byly naloženy dvě lžíce, žalovaný uvedl, že nakládání pomocí lžíce je mírou objemovou, nikoli hmotnostní s tím, že stejná lžíce dřevěné štěpky bude nesporně vážit jinak, když bude štěpka suchá, a jinak bude-li mokrá. Za situace, kdy žalobce kontroloval jen objem nákladu, vědomě zanedbal povinnost kontrolovat hmotnost nákladu. Žalobce v odvolání sám připustil, že štěpka byla mokrá a při přepravě trochu oschla. Tedy věděl, že její hmotnost při stejném objemu byla jiná, vyšší, než v případě, že by byla suchá od samého naložení. K námitce, že žalobce jako zaměstnanec jen plní příkaz zaměstnavatele, uvedl, že za rozmístění nákladu a jeho upevnění proti pohybu odpovídá řidič vozidla. V případě přetížení vozidla, což může vyplývat nejen ze znalosti odborně způsobilého řidiče (viz mokrá štěpka), ale i z nákladových listů, jde o závadu na vozidle ve smyslu § 40 vyhlášky o schvalování technické způsobilosti), kdy řidič musí odmítnout pokračovat v jízdě nebo tuto započít a neprodleně závadu odstranit, např. vyložení části nákladu.
9. K námitce žalobce, že neexistuje metodika a nebylo prověřeno, zda a jaký vliv mají tvrzené skutečnosti, jako je akcelerace či decelerace žalovaný uvedl, že bylo na žalobci, aby prokázal, z jakých důvodů došlo v místě vážení k údajné akceleraci nebo deceleraci, když jde o rovný a přehledný úsek v intravilánu obce a z fotodokumentace není patrna žádná překážka, kvůli které by přetížené vozidlo bylo nuceno měnit rychlost jízdy, která je určena v obci na 50 km/h, aby došlo k tak silné setrvačnosti, která by přemístila náklad na vozidle. Vážení bylo provedeno předpokládaným způsobem, proto bylo vyhodnoceno

jako správné. Za náklad, který nelze zajistit proti změnám těžiště při pohybu vozidla, považuje žalovaný pouze kapaliny a to ještě za zcela specifických podmínek (např. nepoužití nádrže určené k přepravě kapalin).

10. K námitce ohledně pochybností žalobce o správnosti vážení, žalovaný uvedl, že váhy měly v době vážení certifikát o ověření správnosti měření vydaný Českým metrologickým institutem dne 23. 6. 2018, v němž je uvedeno, že měřidlo má požadované metrologické vlastnosti. Jde o doklad, jenž potvrzuje, že váhy jsou opatřeny úřední značkou. V textu ověřovacího listu jsou uvedeny identifikační údaje zákazníka, na jehož žádost a zřejmě za úplatu byl ověřovací list vydán. Žalobce namítá chybějící náležitosti ověřovacího listu, avšak neuvádí žádné konkrétní tvrzení, jaká náležitost ve vydaném a platném ověřovacím listu absentuje. Takové obecné tvrzení nemůže vyvolat zákonem předpokládané účinky a unesení důkazního břemene tak spočívá na žalobci. Ověřovací list byl vydán pouhých sedmáct dnů před spácháním přestupku žalobcem a je proto nepravděpodobné, aby za tak krátkou dobu došlo k tak závažné závadě, aby váhy neměřily v souladu s tím, na co byly přezkoušeny. Jako důkaz tedy ověřovací list obстоjí. K námitce žalobce o nedostatečné toleranci žalovaný uvedl, že právní řád určuje nulovou toleranci pro překročení nejvyšší přípustné hmotnosti, proto odečet tolerance, uvedený v ověřovacím listu, je prováděn ve prospěch měřeného vozidla a zohledňuje případné odchylky měřidla.
11. K námitce, že se správní orgán nevyrovnal s tím, že se náklad mohl přesunout, žalovaný odkázal na odůvodnění prvostupňového rozhodnutí, v němž bylo konstatováno, že „*mokrý náklad nemohl mít vlastnosti sypkého materiálu*“, a na stranu 3 napadeného rozhodnutí, v němž je tato obecná námitka vypořádána. Pokud se náklad skutečně přesouval, pak to svědčí o zanedbání zákonné povinnosti o zabezpečení nákladu dle právních předpisů, např. montáží pevných přepážek zabráňujících změnám těžiště při pohybu vozidla. Z výše uvedených důvodů navrhl žalovaný zamítnutí žaloby.
12. V replice k vyjádření žalovaného žalobce poukázal na to, že úvahy žalovaného zůstávají v rovině obecných konstatování a nereflektují jeho konkrétní případ. Dále žalobce polemizuje s úvahami žalovaného ohledně měření příčné nerovnosti vozovky u vážního stanoviště dne 18. 8. 2016, přičemž zpochybňuje, že by k zohlednění mělo dojít jen v období do 31. 12. 2016, kdy byla podle žalovaného tato závada odstraněna. Žalobce i nadále setrval na tom, že nebyly vypořádány veškeré jeho námitky, které v řízení o přestupku uplatňoval, a dále zpochybnil celý systém vysokorychlostního vážení. V této souvislosti vyslovil názor, že měřící zařízení a stav vozovky by musely být kontrolovány každý den před zahájením vážení. Jinak dochází k tomu, že se možná, a to až s časovým odstupem, zjistí, že stav komunikace pro měření hmotnosti vyhovující nebyl. Žalobce setrval na žalobním návrhu v plném rozsahu.

Skutková zjištění vycházející z obsahu správního spisu

13. Ze správního spisu soud zjistil tyto pro posouzení věci relevantní skutečnosti: Správní orgán I. stupně na základě vlastního šetření zjistil, že žalobce je podezřelý ze spáchání přestupku, kterého se dopustil tím, že dne 9. 7. 2018 v 10:45 v obci Kolín – Sendražice, ul. Ovčárecká, řídil motorové vozidlo tovární značky S., registrační značky X, které spolu s přípojným vozidlem registrační značky X, při vysokorychlostním vážení překročilo hodnoty stanovené § 37 vyhlášky o schvalování technické způsobilosti. Přílohu úředního záznamu tvoří písemné vysvětlení přestupku provozovatelem vozidla, vážní lístek z vysokorychlostního kontrolního vážení (dále jen „kontrolní vážení“) provedeného

dne 9. 7. 2018, vyhotovený dne 29. 8. 2018, doklad o výsledku kontrolního vážení, pověření Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje (dále jen „KSÚS“) k provádění kontrolního vážení a potvrzení o ověření stanoveného měřidla.

14. Příkazem ze dne 18. 9. 2018, č. j. MUKOLIN/OD 88192/18-kav, sp. zn. 17171/2018, doručeným dne 1. 10. 2018, byl žalobce uznán vinným shora uvedeným přestupkem z nedbalosti a byla mu uložena pokuta ve výši 6 000 Kč. Proti příkazu podal žalobce nejprve dne 2. 10. 2018 odpor prostřednictvím emailu bez zaručeného elektronického podpisu a bez plné moci, který následně doplnil podáním ze dne 3. 10. 2018 prostřednictvím právního zástupce, který žalobce zastupuje i v řízení před soudem. Správní orgán I. stupně pokračoval v řízení oznámením o jeho pokračování, doručeným žalobci dne 11. 10. 2018, kterým současně žalobce poučil o jeho procesních právech v řízení, vyzval ho k seznámení se s podklady pro rozhodnutí a k vyjádření se k nim. Žalobce se k podezření ze spáchání přestupku vyjádřil podáním ze dne 1. 11. 2018.
15. Prvostupňovým rozhodnutím, doručeným dne 15. 11. 2018, byl žalobce uznán vinným shora uvedeným přestupkem. V odůvodnění správní orgán I. stupně uvedl, že základním pilířem spisové dokumentace jsou hodnoty získané z vážního lístku kontrolního vážení. Dle sdělení provozovatele vozidla řídil předmětné motorové vozidlo v rozhodnou dobu žalobce. Předmětné motorové vozidlo spolu s přípojným vozidlem při kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené § 37 vyhlášky o schvalování technické způsobilosti. Protiprávní jednání bylo zaznamenáno prostřednictvím měřidla „Váha pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel“ výrobce C. Z., a. s., typ C. W., v. č. X, které bylo ověřeno Českým metrologickým institutem dne 9. 5. 2018 s tím, že měřidlo má požadované vlastnosti v souladu s § 9 odst. 2 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů a § 6 vyhlášky č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření, ve znění pozdějších předpisů.
16. K jednotlivým námitkám žalobce správní orgán I. stupně uvedl, že se žalobce mýlí, pokud vychází z toho, že za nákladku zboží odpovídá odesílatel. V okamžiku, kdy si řidič převezme náklad a nemá relevantní doklad deklarující správné hmotnosti a rozložení nákladu, přejímá odpovědnost i za nedodržení váhových limitů. Jinými slovy, je odpovědností řidiče, zda přijme k přepravě náklad, pokud odesílatel nevystaví doklad o nákladu včetně celkové hmotnosti a jeho rozložení na jednotlivé nápravy a na skupinu náprav. Odpovědnost odesílatele by nastala tehdy, pokud by takový doklad byl vydán a deklarovaná hmotnost by se následně ukázala rozporná se skutečností. Správní orgán I. stupně poukázal i na to, že je to právě druhá (hnací) náprava tahače, která je přetížena vlivem nestejněoměrného rozmístění nákladu, který bývá soustředěn v přední části návěsu. Spojením návěsu s tahačem však dojde zároveň k přetížení tažného vozidla, tak jak tomu bylo i v tomto případě. Tak jako nesmí být přetíženy jednotlivé nápravy tahače a návěsu, nesmí být překročena ani povolená hmotnost tahače, návěsu a zároveň i celé jízdní soupravy.
17. Provozovatel vozidla i jeho řidič odpovídají za náklad, který převázejí a nemohou se odkazovat na skutečnosti, že nákladku prováděla cizí osoba a tudíž nemohlo být rozmístění žádným způsobem ovlivněno. Žalobcem tvrzenou okolnost, že náklad byl mokrý, neshledal správní orgán I. stupně jako okolnost, která by měla význam pro vyvození přestupkové odpovědnosti žalobce. K otázce zavinění správní orgán nejprve odkázal na § 15 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále je „zákon o odpovědnosti za přestupky“), z něž

dovodil, že k odpovědnosti žalobce postačí zavinění ve formě nevědomé nedbalosti. Tento subjektivní vztah měl ve vztahu k naplnění skutkové podstaty přestupku správní orgán I. stupně za prokázaný, neboť ani případná nevědomost žalobce jej odpovědnosti nezavazuje. Správní orgán I. stupně se dále zabýval otázkou závažnosti přestupku a potřebného stupně škodlivosti jednání pro společnost v míře větší než nepatrné. Správní orgán se rovněž zabýval okolnostmi zdokumentování přestupku žalobce a uloženou výší pokuty.

18. Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce odvolání, doručené správnímu orgánu I. stupně dne 27. 11. 2018. V odvolání žalobce znovu namítl, že na místě nakládky neměl možnost převážet zatížení jednotlivých náprav ani zjistit váhu jedné lžice nakladače. Dle vizuální kontroly byl náklad rozložen rovnoměrně. Žalobce znovu zopakoval, že má za to, že za nakládku odpovídá odesílatel a dodal, že se řídil pokyny svého zaměstnavatele. Dále poukázal na to, že předložil správnímu orgánu I. stupně dodací list pro odběratele, z něhož vyplývá, že bylo naloženo 28 540 kg drtě s tím, že celá souprava měla vážit 44 600 kg. Tento údaj si žalobce neměl jak ověřit. Dále žalobce zpochybnil výsledky kontrolního vážení jako takové a zopakoval argumenty ze svého vyjádření před vydáním prvostupňového rozhodnutí. Nikdo se nezabýval tím, zda měření proběhlo správně, zda je 11% odchylka dostatečná, jak je zohledněn způsob jízdy a stav vozovky s odkazem na opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15. Nebylo rovněž nijak doloženo, jak se vyhodnocují tzv. nekorektní měření a jak je zajištěna objektivita kontrolního vážení. Žalobce rovněž poukázal na to, že v jiné zemi Evropské unie se tento způsob kontroly hmotnosti nákladu nepoužívá. O podaném odvolání rozhodl žalovaný napadeným rozhodnutím.
19. V odůvodnění žalovaný k odvolacím námitkám uvedl, že z vyjádření žalobce je zřejmé, že již během nakládky si byl vědom toho, že dřevotřísková drť je mokrá a že za těchto okolností i menší množství tohoto materiálu dosáhne větší hmotnosti než v případě materiálu suchého, a proto měl při nakládce počítat s určitou hmotnostní rezervou. Jako nepravděpodobnou skutkovou verzi žalovaný označil tvrzení žalobce, že nakládku vizuálně kontroloval a že náklad byl rozložen rovnoměrně, neboť za předpokladu, že materiál byl nakládán z čela kamionu, je málo pravděpodobné, že od zadní části vozidla lze zrakem zjistit, jestli je náklad správně rozložen po celé ploše ložního prostoru, zejména v jeho přední části. V otázce tvrzené odpovědnosti odesílatele nákladu se žalovaný ztotožnil se závěry správního orgánu I. stupně. K odvolací námitce spočívající ve zpochybnění kontrolního vážení z důvodu nerovnosti vozovky, akcelarování nebo snížení rychlosti či překonání nerovnosti vozovky, žalovaný odkázal na vypořádání této námítky v prvostupňovém rozhodnutí a rovněž poukázal na možnost seznámit se s podklady, čehož žalobce ani jeho právní zástupce nevyužili.
20. K námitce neexistující metodiky měření žalovaný uvedl, že důkazní břemeno nese ten, komu je vytýkáno spáchání přestupku. Pokud správní orgán opatří dostatek podkladů pro své rozhodnutí, na jejichž základě je skutkový stav zjištěn dostatečně přesně a úplně, a odůvodní neprovádění dalšího dokazování, nelze mu oprávněně vytýkat, že neprovedl další důkazy k prokázání skutkového tvrzení účastníka řízení, které bylo na základě jiných dostatečně provedených důkazů shledáno jako nevěrohodné. K nevypořádání všech námitek v řízení prvostupňovém žalovaný uvedl, že se jedná o obecné konstatování bez uvedení, v čem toto pochybení spočívá. Žalovaný přisvědčil žalobci v tom, že správní orgán I. stupně náležitě nevypořádal námitku, týkající se faktorů ovlivňujících správnost měření. Odvolací orgán proto doplňuje, že určité faktory obecně mohou mít vliv na

kontrolní vážení, a proto z důvodu vyloučení vlivů, který žalobce uvedl, je stanovena 11%, tolerance, která je dostatečná k tomu, aby eliminovala účinky, které by mohly mít dopad na přesnost měření.

Splnění procesních podmínek a rozsah soudního přezkumu:

21. Žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a proti rozhodnutí, proti kterému je žaloba přípustná. Soud vycházel při přezkumu žalobou napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného [§ 75 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“)], přičemž napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.). Vady, k nimž by byl povinen přihlídnout z moci úřední, soud neshledal.
22. Soud o žalobě rozhodl bez jednání, a to v souladu s § 76 odst. 1 písm. a) a b) s. ř. s.

Posouzení žalobních bodů

23. Podstatou souzené věci je, zda žalobce za přestupek odpovídá za okolností, které přdestřel správním orgánům v řízení o přestupku a jejichž nevzetí v potaz jim v žalobě vytýká. Tyto výhrady lze shrnout do několika okruhů tak, že žalobce jednak tvrdí, že za překročení hmotnosti nákladu není odpovědný on, nýbrž odesílatel, případně jeho zaměstnavatel, jehož pokyny se žalobce řídil. Dále namítá, že učinil vše, co mohl, aby zajistil, že náklad bude vyhovovat hmotnostním parametrům. Jednak již správním orgánům předložil doklad o celkové hmotnosti nákladů 28 540 kg, o níž má za to, že celkové povolené hmotnosti vyhovovala. Dále při nakládce byl přítomen a viděl, že náklad je naložen rovnoměrně (dvě lžice sypkého materiálu v každém poli návěsu). V dalším žalobním okruhu žalobce namítá, že neexistuje správná metodika kontrolního vážení a nebylo nijak řešeno, jak se přístroj v jeho průběhu vypořádá se stylem jízdy a manévry řidiče. V této souvislosti uvádí případnou přílišnou akceleraci, deceleraci s tím, že se v průběhu řízení nedozvěděl, jak je zajištěno splnění podmínek objektivního vážení, neboť tyto okolnosti nebyly v řízení, ani k jeho námitkám, zjišťovány. Žalobce rovněž namítá, že za situace, kdy nebyl nijak seznámen s parametry a podmínkami měření, nemohl konkrétnější argumenty vznést. Rovněž nebylo zohledněno, že v jiném případě (převoz semene řepky) bylo řízení právě z důvodu možnosti nekontrolovaného přesouvání nákladu zastaveno.
24. Soud se nejprve zabýval přezkoumatelností napadeného rozhodnutí, neboť dle výroku napadeného rozhodnutí označil žalovaný rozhodnutí správního orgánu I. stupně jiným dnem vyhotovení a jiné spisovou značkou (číslem spisu). Nepřezkoumatelnost rozhodnutí správního orgánu pro nesrozumitelnost přitom předchází případné nepřezkoumatelnosti pro nedostatek jeho důvodů, neboť důvody rozhodnutí lze zkoumat toliko u rozhodnutí srozumitelného (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 7. 2008, č. j. 3 As 51/2007 – 84). Byť by se tedy na první podle mohlo zdát, že bylo přezkoumáno jiné rozhodnutí, v jiné věci žalobce, soud vyšel z toho, že ani z podané žaloby, ani ze skutkových okolností, o nichž napadené rozhodnutí pojednává, nevyplývá žádná indicie, z níž by bylo možné učinit uvedený závěr. Patrně se tedy jedná o chybu v psaní při redakci rozhodnutí, přičemž soud přihlédl rovněž k tomu, že číslo jednací se v obou případech shoduje. I přes tuto vadu, které by se správní orgán, nadto odvolací, proti jehož rozhodnutí se již nelze odvolat, dopouštět neměl, je napadené rozhodnutí srozumitelné. Týž závěr však

není možné učinit ohledně druhého zákonného důvodu nepřezkoumatelnosti, a to pro nedostatek důvodů.

25. Žalobce již v odvolání tvrdil, že jeho námitky nebyly vypořádány a tento závěr lze učinit i z podané žaloby, byť k nepřezkoumatelnosti správních rozhodnutí soud přihlíží i z moci úřední. Podle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu je třeba za nepřezkoumatelné považovat mj. takové rozhodnutí, z něhož není možné zjistit, jak se správní orgán vypořádal s námitkami účastníka řízení či z jakých důvodů je považoval za liché, mylné či vyvrácené (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 7. 2007, č. j. 8 Afs 75/2005 – 130, publikovaný pod č. 1350/2007 Sb. NSS). Soud předesílá, že podle judikatury při soudním přezkumu napadeného rozhodnutí tvoří rozhodnutí správních orgánů obou stupňů ve správním řízení jeden celek, navzájem se argumentačně doplňují, takže nepřezkoumatelnost jednoho lze kompenzovat druhým, a to v obou směrech (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 7. 2008, č. j. 2 As 20/2008 – 73, a ze dne 31. 10. 2014, č. j. 6 As 161/2013 – 25). Odvolací orgán tak může napravit případnou absenci vypořádání určité námitky účastníka řízení správním orgánem prvostupňovým.
26. V nyní souzené věci soud zjistil, že správní orgán I. stupně i žalovaný zcela pominuli námitku žalobce spočívající v tom, že podle dodacího listu ze dne 9. 7. 2018, který je založen ve správním spise, celková hmotnost nákladu byla 28 540 kg, přičemž žalobce tvrdí, že tato hmotnost nákladu nejvyšší povolené limity nepřekračovala. Přestupek žalobce přitom spočíval jednak v tom, že při kontrolním vážení bylo zjištěno překročení nejvyšší povolené hmotnosti nápravy č. 2 a dále překročení nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla. Ani jeden ze správních orgánů se pak nevypořádal s uvedeným podkladem jako listinným důkazem. Byť si je soud vědom, že judikatura Nejvyššího správního soudu je ve vztahu ke shledání rozhodnutí nepřezkoumatelným spíše zdrženlivá a favorizuje spíše jeho přezkoumatelnost, v daném případě tento závěr ohledně napadeného rozhodnutí učinit možné není. Je tomu tak i proto, že vznesená námitka žalobce má právní význam pro jeho přestupkovou odpovědnost. Podle § 43 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích platilo, že s výjimkou překročení největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav není řidič vozidla odpovědný za přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c) a e), pokud prokáže, že odesílatel nebo provozovatel vozidla mu vydal k přepravované zásilce doklad, v němž uvedl nižší hmotnost zásilky, než je její skutečná hmotnost, a při převzetí zásilky nemohl provést kontrolu hmotnosti zásilky. Vyjasnění tohoto podkladu a vyhodnocení jeho obsahu má tedy přímý dopad na odpovědnost žalobce za přestupek.
27. Ani z jednoho správního rozhodnutí však není možné zjistit, jak na tuto okolnost správní orgány nahlížely a soudu nepřísluší, aby to byl on, kdo jako první relevantnost této námitky, kontinuálně uplatňované od počátku řízení o přestupku, vyhodnotí. Tím by se soud nadto nepřipustně situoval do role nalézacího přestupkového orgánu, kterým není. Soud nepovažuje za dostatečně přezkoumatelně vypořádanou ani námitku, spočívající ve stručnosti v tom, jakým způsobem probíhá kontrolní vážení, jak je zajištěna jeho objektivita a jak jsou eliminovány vnější faktory, které by jej případně mohly ovlivnit. Soud připouští, že námitky, které žalobce uplatňoval v přestupkovém řízení a které nyní uplatňuje v žalobě, jsou částečně hypotetické a v obecné rovině by bylo možné dát za pravdu žalovanému, že za procesní situace, kdy je skutkový stav spolehlivě zjištěn jinými důkazy, není třeba provádět důkazy jiné či vypořádávat podrobně námitky, které zůstávají v rovině spekulací. Rovněž by za jiných okolností byl případný poukaz žalovaného, že žalobce měl možnost se seznámit se správním spisem a této možnosti nevyužil. V nyní

souzené věci však správní spis neobsahuje žádný dokument, kupříkladu návod k obsluze vah pro kontrolní vážení, z něhož by bylo patrné, jakými postupy se kontrolní vážení řídí. Za dostatečné vypořádání pak nelze považovat ani obecný poukaz na to, že případnou nesprávnost měření by musel žalobce doložit.

28. Současně však je třeba mít na zřeteli, že okolnost, jak fungují měřicí přístroje, není pro vyvození odpovědnosti za přestupek relevantní a není ani předmětem dokazování (čímž není znemožněna možnost provedené měření zpochybňovat). Žalobce však namítal, že nebyly zohledněny okolnosti, jež mohly mít vliv na výsledek měření. Byť tak učinil pouze obecně a nekonkrétně, když neuvedl, jaké okolnosti to měly být v jeho případě (například netvrdí, že brzdil, zrychloval či že učinil jiný manévr, o němž má za to, že mohl měření ovlivnit) a v podstatě o nich jen spekoval, bylo na žalovaném, aby i takovou námitku vypořádal. Za situace, kdy ji ponechal bez povšimnutí zcela, nemůže ani zjevná hypotetičnost a spekulativnost námitek žalobce způsobit jejich automatickou nerelevantnost z hlediska přezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí. Soudu proto nezbyvá než uzavřít, že napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a je dán důvod pro jeho zrušení podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.
29. Nadto soud zjistil, že již prvostupňové rozhodnutí bylo vydáno poté, co došlo ke změnám v relevantní právní úpravě. Otázku, zda právní předpis nebo jeho ustanovení, které byly použity, na věc skutečně dopadají, soud ve správním soudnictví v posuzované věci vždy zkoumá (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 7. 2009, č. j. 8 Afs 51/2007-87, publikované pod č. 1926/2009 Sb. NSS). S účinností od 1. 10. 2018 byla hmotněprávní úprava hmotnosti a rozměrů vozidel přesunuta do nového § 43a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 193/2018 Sb. Část devátá vyhlášky o schvalování technické způsobilosti byla zrušena a podzákonná úprava je nyní obsažena ve vyhlášce č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Byť podle důvodové zprávy k této vyhlášce nedošlo k věcným změnám, ani z jednoho správního rozhodnutí nelze seznat ani náznak úvahy o tom, že by se touto otázkou některý ze správních orgánů vůbec zabýval. Co je však zásadní, došlo rovněž ke změnám ve skutkových podstatách přestupků podle § 42a odst. 4 zákona o pozemních komunikacích tak, že skutková podstata podle § 42a odst. 4 písm. e) téhož zákona týkající se vysokorychlostního kontrolního vážení byla zrušena a byla sloučena se skutkovou podstatou podle § 42a odst. 4 písm. c) téhož zákona upravující do té doby nízkorychlostní vážení.
30. Podle právní úpravy v době skutku (dne 9. 7. 2018) zněla skutková podstata § 42 odst. 4 písm. e) zákona o pozemních komunikacích takto: *„Řidič vozidla se dopustí přestupku tím, že vozidlo překročí při vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem“*. S účinností od 1. 10. 2018 zní skutková podstata přestupku, nyní podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 193/2018 Sb., takto: *„Řidič vozidla se dopustí přestupku tím, že řídí vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.“* S účinností od 1. 10. 2018 byla rovněž do § 43 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 193/2018 Sb., doplněna druhá věta, podle níž *„[ř]idič není dále odpovědný za přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c), pokud bylo při kontrolním vážení zjištěno pouze nedodržení hodnot pro rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol stanovených zákonem o silničním provozu a řidič prokázal, že byl přepravován pouze sypký materiál, jehož pohybu během přepravy*

nemohl bez nepřiměřených opatření zabránit.“ Vymezení materiálu, který lze považovat za sypký materiál a jeho fyzikálních vlastností stanoví prováděcí právní předpis (srov. § 43 odst. 7 zákona o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 193/2018 Sb.).

31. Podle čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod se trestnost činu posuzuje a trest se ukládá podle zákona účinného v době, kdy byl čin spáchán. Pozdějšího zákona se použije, jestliže je to pro pachatele příznivější. Tato ústavní zásada je výslovně promítnuta i do zákona o odpovědnosti za přestupky, do jeho § 2 odst. 1. Bylo tedy povinností již správního orgánu I. stupně zabývat se otázkou, která právní úprava jako celek, zda ta, která byla účinná do 30. 9. 2018, či ta, která byla účinná od 1. 10. 2018, je pro žalobce příznivější. V případě znění skutkové podstaty je pak třeba zohlednit i to, že odpovědnost za přestupek je subjektivní a zavinění musí pokrývat všechny znaky skutkové podstaty. Z tohoto pohledu je nepochybně rozdíl mezi skutkovou podstatou, která činí řidiče odpovědným za to, že vozidlo překročí při vysokorychlostním kontrolním vážení stanovené hodnoty, či za to, že řídí vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení stanovených hodnot. Znění tzv. právní věty skutkové podstaty musí pak ve výrokové části rozhodnutí odpovídat i věta skutková, tedy vymezení skutku, kterého se měl řidič dopustit a které naplňuje znaky té které skutkové podstaty. Pokud není postaveno na jisto, kterou skutkovou podstatou byl, resp. měl být žalobce shledán vinným, není prozatím možné učinit ani závěr o tom, zda se žalobce přestupku dopustil. Pochybnosti soudu jsou o to větší, neboť skutková věta odpovídá spíše skutkové podstatě podle znění účinného od 1. 10. 2018 (arg. slovy z výrokové části prvostupňového rozhodnutí: [(...)dopustil se tím, že řídil (...)], aniž by však bylo učiněna povinná úvaha o tom, zda pozdější právní úprava jako celek je pro žalobce příznivější.
32. Rovněž doplněná druhá věta do § 43 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 193/2018 Sb., nepochybně determinuje závěr o tom, zda žalobce za přestupek odpovídá. V souvislosti s touto změnou právní úpravy se již správní orgán I. stupně měl z moci úřední zabývat otázkou, zda náklad žalobce bylo možné považovat za sypký materiál, a pokud ne, tak z jakého důvodu. Žalovaný se totiž zabýval fyzikálními vlastnostmi nákladu pouze z hlediska dopadů na jeho hmotnost a možnosti rovnoměrně se rozložit na návěsu. V této souvislosti pak nebylo možné si nepovšimnout, že při posouzení této otázky vyšel pouze z tvrzení žalobce ve vyjádření ze dne 1. 11. 2018, které navíc nepřipustně interpretoval v jeho neprospěch, aniž by svůj závěr alespoň odůvodnil. Žalovaný na jedné straně nijak nepochyboval o tvrzení žalobce, že dřevotřísková drť byla na povrchu oschlá a uvnitř mokrá a bylo tedy z hlediska její hmotnosti třeba počítat s určitou rezervou. Jiným způsobem tuto okolnost žalovaný nezjišťoval. Na straně druhé však za nevěrohodné považoval stejně hodnotné tvrzení žalobce, že tento náklad vizuálně kontroloval s tím, že náklad byl rozložen rovnoměrně. Tento diametrálně odlišný přístup k tvrzením žalobce, která byla vždy vyhodnocena v jeho neprospěch, nebyl podložen žádnou vysvětlující úvahou. I námitka žalobce, kterou vznesl až v žalobě, poukávav na usnesení správního orgánu I. stupně ze dne 18. 3. 2019 v jiné věci (bližší identifikaci soud k dispozici nemá), v níž bylo řízení zastaveno z důvodu, že náklad (volně ložené semeno řepky) byl považován za materiál, který může za pohybu vozidla měnit svoji polohu (sypký a kapalný materiál), pak s ohledem na shora uvedené nabývá nových rozměrů. Touto žalobní námitkou, ani zbývajícími dílčími námitkami se však soud zabývat nemohl, neboť ty budou muset vypořádat správní orgány v souvislosti s posuzováním případné příznivosti pozdější právní úpravy pro žalobce. Za těchto okolností soud uzavírá, že ani skutkový stav, který vzaly správní orgány za základ svého rozhodnutí, nemá oporu

ve spise a je dán důvod pro zrušení napadeného rozhodnutí i podle § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s.

Závěr a rozhodnutí o náhradě nákladů řízení

33. Soud dospěl k závěru, že podané žaloba je důvodná a proto napadené rozhodnutí žalovaného zrušil pro nepřezkoumatelnost, spočívající v nedostatku důvodů rozhodnutí (§ 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.) a dále proto, že skutkový stav, který vzal správní orgán za základ napadeného rozhodnutí, nemá oporu ve spise (§ 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s.). Vzhledem k tomu, že zjištěné vady řízení postihují stejnou měrou i prvostupňové rozhodnutí, neboť mj. nedošlo k posouzení případné příznivosti pozdější právní úpravy, k níž došlo ještě před vydáním prvostupňového rozhodnutí, jsou naplněny důvody i pro zrušení tohoto rozhodnutí podle § 78 odst. 3 s. ř. s. Soud současně věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení (§ 78 odst. 4 s. ř. s.). Při novém projednání věci jsou správní orgány vázány právním názorem, který vyslovil soud v tomto rozsudku (§ 78 odst. 5 s. ř. s.). Po vrácení věci soudem vyhodnotí správní orgán I. stupně, zda právní úprava, která nabyla účinnosti 1. 10. 2018, je jako celek pro žalobce příznivější a podle výsledku této úvahy bude dále ve věci provádět dokazování. Pokud ve věci přestupku správní orgán I. stupně znovu rozhodne, pak nejen že podřadí jednání žalobce pod skutkovou podstatu přestupku, ale rovněž ve výrokové části uvede, jaké ustanovení zákona, nikoli jen podzákonného předpisu, žalobce porušil, přičemž rovněž zvaží, zda kvalifikace § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu, na nějž je možné nalézt odkaz až dále v odůvodnění prvostupňového rozhodnutí, je zcela přílehavá. V této souvislosti se pak bude (podrobněji než učinil v prvostupňovém rozhodnutí) zabývat otázkou zavinění žalobce. Neopomene, že u nevědomé nedbalosti lze rozlišit dva znaky, které musí být naplněny kumulativně. Prvním znakem je, že pachatel přestupku nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. Druhým znakem je skutečnost, že pachatel o tomto vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Zaviněním pak musí být pokryta celá skutková podstata přestupku. Dále správní orgán I. stupně pečlivě vypořádá veškeré námítky, které žalobce již vznesl a případně ještě v dalším řízení vznese.
34. Žalobce měl se svojí žalobou úspěch, a náleží mu proto náhrada důvodně vynaložených nákladů řízení podle ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s. Soud tedy výrokem pod bodem II přiznal žalobci náhradu nákladů řízení účelně vynaložených na uplatnění práv u soudu. Ty spočívají v zaplaceném soudním poplatku ve výši 3 000 Kč a nákladech souvisejících se zastoupením žalobce advokátem. Tyto náklady jsou tvořeny odměnou za zastupování za tři úkony právní služby (za převzetí věci a přípravu zastoupení, za sepsání žaloby a podání repliky), u nichž sazba odměny činí dle advokátního tarifu 3 100 Kč (§ 7, § 9 odst. 4 písm. d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif)], tj. 9 300 Kč. Náklady zastoupení dále tvoří náhrada hotových výdajů za tři úkony právní služby po 300 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu), tj. 900 Kč, celkem tedy 10 200 Kč, vše zvýšeno o částku 2 142 Kč odpovídající 21 % DPH z předchozích částek. Celková výše nákladů, které žalobci v tomto soudním řízení vznikly, činí 15 342 Kč (3 000 + 12 342). Soud proto uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobci celkem částku 15 342 Kč, a to ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám zástupce žalobce Mgr. Otakara Janeby (§ 149 odst. 1 o. s. ř. ve spojení s § 64 s. ř. s.).

Poučení:

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, 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.

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.

Praha 29. září 2020

JUDr. Věra Šimůnková, v. r.
soudkyně