



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Davida Rause, Ph.D. a soudců Mgr. Kateřiny Kopečkové, Ph.D. a Mgr. Petra Šebka v právní věci

žalobce: **SH TRANS s.r.o.**
sídlem Lipůvka 289
zastoupen Mgr. Otakarem Janebou, advokátem
sídlem U Železné lávky 568/10, Praha

proti
žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina**
sídlem Žižkova 57, Jihlava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 12.12.2018, č.j. KUJI 92349/2018,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Shrnutí podstaty věci

1. Žalobce podal ke zdejšímu soudu žalobu proti rozhodnutí žalovaného ze dne 12.12.2018, č.j. KUJI 92349/2018, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno prvostupňové rozhodnutí Městského úřadu Velké Meziříčí ze dne 16.10.2018, č.j. DOP/86476/2018-navr/27222/2018, kterým byla žalobci uložena pokuta ve výši 27 000 Kč za spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), neboť žalobce provozoval vozidlo, které při vysokorychlostním vážení překročilo hodnotu nejvyšší povolené hmotnosti vozidla podle § 37 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 341/2014 Sb.“).

II. Shrnutí procesního postojů žalobce

2. Žalobce nepochybně, že vysokorychlostní vážení bylo provedeno měřidlem ověřeným Českým metrologickým institutem. Přesto podle žalobce mohlo být vážení ovlivněno různými faktory, kupř. akcelerací nebo decelerací, a tyto faktory měly být zohledněny. Podle žalobce jsou údaje zjištěné vysokorychlostním vážením nesprávné. V praxi podle žalobce nebylo zjištěno, zda vysokorychlostní váhy vyřadí nekorektní výsledky vážení způsobené „nekorektními průjezdy vozidel“ – přílišnou akcelerací, decelerací či nepovoleným manévrem. Provozovatel vah neprokázal, zda a jakým způsobem vyřazuje výsledky nekorektních vážení (neplatných vážení). To, že technologie vysokorychlostního vážení nezajišťuje objektivitu výsledků, je patrné také z toho, že vysokorychlostní vážení není využíváno v jiných státech Evropské unie. Problematicnost vysokorychlostního vážení je patrná také z opatření obecné povahy Českého metrologického institutu č. 0111-OOP-C010-15. Žalobce dále namítá, že k přetížení vozidla o 2 637 kg nemohlo dojít, neboť z nákladního listu jednoznačně vyplývá, že hmotnost zboží (pivo Zlatopramen) byla 7 393,92 kg, a nebylo proto možné, aby vozidlo bylo přetíženo. Podle žalobce je tak zřejmé, že údaje zjištěné při vysokorychlostním vážení jsou nesprávné. Zatímco u nízkorychlostního vážení může dopravce (řidič) postavit najisto, jak byl náklad umístěn, zda byl pohyblivý či pevný, při vysokorychlostním vážení je dopravce zpraven o vážení ex post a dopravce již zpětně nemůže prokázat, jak byl přepravovaný náklad rozložen. Sdělení Českého metrologického institutu ze dne 18.6.2018, č.j. CMI 5262/2018/311, se na nyní posuzovanou věc nevztahuje, neboť neřeší problematiku akcelerace, decelerace či jiných nepovolených manévru v místě vážení. Zájem na ochraně pozemní komunikace před poškozením přetíženými vozidly nemůže prolomit zásadu řádného zjištění skutkového stavu věci. Žalovaný ani prvostupňový správní orgán neprovedli vlastní šetření a nepřihlédli k žalobcem tvrzeným skutečnostem.
3. V replice žalobce dodal, že prokázal pochybnosti o správnosti vážení, „...což žalobce doložil smlouvou o přepravě věci, kde byla uvedena hmotnost nákladu 7,8 t, CMR-nákladním listem,

kde byla uvedena přesná hmotnost přepravovaného zboží 7 393 kg a i dodacím listem, potvrzeným odběratelem, kde byla rovněž uvedena přesná hmotnost zboží 7 393,92 kg. Náklad byl rovnoměrně rozložen po celé délce ložné plochy, jiné rozložení zboží nebylo z podstaty převáženého nákladu možné. Řidič převážel 12 palet zboží, kdy jedna paleta má rozměr 120 x 80 x 155 cm (d x š x v). Nákladový prostor má ložnou plochu 9,47 m x 2,48 m, tzn. že palety byly naloženy vedle sebe na celou ložnou plochu nákladového prostoru. Palety nemohly být umístěny na sobě, neboť jedna paleta měla výšku 155 cm. Součet hmotnosti převáženého zboží (7 393,92 kg) a provozní hmotnosti vozidla (9 740 kg) je celkem 17 133,92 kg. Z tohoto důvodu nemohlo dojít k přetížení vozidla jako celku...“.

4. Žalobce tedy z uvedených důvodů navrhuje napadené rozhodnutí zrušit. Na tomto procesním postoji žalobce setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem, a to i na jednání, které ve věci proběhlo.

III. Shrnutí procesního postojů žalovaného

5. Žalovaný setrvává na závěrech, na nichž je vystavěno napadené rozhodnutí. Podle žalovaného bylo prostřednictvím ověřeného měřidla pro kontrolní vysokorychlostní vážení zjištěno, že hmotnost vozidla žalobce překročila limity stanovené vyhláškou č. 341/2014 Sb. Zařízení bylo ověřeno autorizovaným metrologickým střediskem a mělo řádné potvrzení o ověření stanoveného měřidla. Prvostupňový správní orgán nebyl podle žalovaného povinen vyžadovat stanoviska, neboť vycházel z vážního lístku.
6. Žalovaný navrhuje, aby žaloba byla jako nedůvodná zamítnuta, a na tomto procesním postoji také setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem; jednání se nezúčastnil.

IV. Posouzení věci

7. Žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s.ř.s.“), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s.ř.s.). Žaloba je přípustná (zejména § 65, § 68 a § 70 s.ř.s.).
8. Zdejší soud přezkoumával napadené rozhodnutí v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.); vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s.ř.s.), a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
9. Jakkoli může zdejší soud uznat žalobcem zmiňované problémy spojené s vysokorychlostním vážením, ke zpochybnění jeho výsledků v konkrétní – nyní posuzované – věci za situace, kdy k vážení došlo ověřeným měřidlem a kdy je k dispozici vážní lístek a fotodokumentace, by mohlo dojít pouze v případě, že by žalobce konkrétní, věrohodnou a doloženou argumentací zpochybnil správnost výsledků individuálními okolnostmi vážení, jež by měly svůj původ v podmínkách na místě vážení či v provozu vozidla na místě vážení; na tom nic nemůže změnit ani doba, která zpravidla uplyne mezi zvážením a správním řízením, v němž by takové okolnosti (tj. až po čase) bylo možno namítat. V nyní posuzované věci k relevantnímu zpochybnění výsledků vážení podle zdejšího soudu nedošlo. Na základě skutkových okolností, jaké jsou dány v nyní

posuzované věci, přitom rozhodně nelze ani obecně zpochybňovat samotný institut vysokorychlostního vážení.

10. Podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích se provozovatel vozidla dopustí přestupku tím, že provozuje vozidlo, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu. Největší povolená hmotnost motorového vozidla se dvěma nápravami, nejedná-li se o vozidlo M3, byla podle § 37 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2014 Sb. stanovena na 18 tun.
11. Správním spisem prochází „Vážní lístek z vysokorychlostního kontrolního vážení“, evidenční číslo 8418604, ze kterého plyne, že dne 22.8.2018 bylo provedeno vysokorychlostní kontrolní vážení vozidla žalobce RZ X zařízením CROSSWIM 3.0.4, výrobní číslo zařízení 122015. Z vážního lístku dále plyne, že okamžitá hmotnost vozidla žalobce (20 637 kg) po odečtu odchylky přesáhla nejvyšší povolenou hmotnost vozidla (18 000 kg) o 2 637 kg.
12. Správním spisem dále prochází potvrzení Českého metrologického institutu o ověření stanoveného měřidla – váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel ze dne 4.1.2018, podle kterého bylo možné zařízení používat k vysokorychlostnímu vážení. Podle specifikace uvedené v potvrzení byla největší dovolená chyba pro zatížení ve vztahu ke hmotnosti vozidla shodná nebo menší než 5 %, největší dovolená chyba pro zatížení na nápravu a skupinu náprav byla shodná nebo menší než 11 %. Dle specifikace nebylo měřidlo vhodné pro vážení vozidel přepravujících kapalné produkty.
13. Podle § 9 odst. 1 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, se ověřením stanoveného měřidla (tu vysokorychlostní váhy) potvrzuje, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud má měřidlo požadované metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy. Opatření obecné povahy kromě požadovaných metrologických vlastností stanoveného měřidla stanoví i zkoušky při jeho ověřování. Postup při ověřování stanovených měřidel stanoví ministerstvo vyhláškou.
14. Z opatření obecné povahy Českého metrologického institutu č. 0111-OOP-C010-15, kterým se stanovují metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla, včetně metod zkoušení pro schválení typu a pro ověřování stanovených měřidel: „váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel za pohybu“, vyplývá, že ověřené stanovené měřidlo při měření není negativně ovlivněno mechanickými, klimatickými, elektromagnetickými či jinými rušivými vlivy (odst. 3.10). Podle opatření obecné povahy zařízení automaticky nezaznamená váhu vozidel, která nebyla rozlišena, u nichž nebyla zvážena všechna kola nebo jejichž rychlost byla mimo rozsah pracovních rychlostí vysokorychlostní váhy (odst. 3.3 a odst. 3.4). Ověřené stanovené měřidlo (vysokorychlostní váha) by tedy mělo být bez lidské obsluhy schopno samostatně vyřadit nekorektní měření.
15. Jestliže v nyní posuzované věci vysokorychlostní váha, jako stanovené měřidlo, byla ověřena Českým metrologickým institutem, což je patrné z potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 4.1.2018, pak toto potvrzení prokazuje také to, že stanovené

měřidlo zaznamenávalo pouze „korektní průjezdy vozidel“. Bylo-li vážení provedeno ověřeným stanoveným měřidlem a bylo-li toto vážení řádně zdokumentováno (fotografiemi nebo obrazovým záznamem), představuje takové měření objektivní a dostatečný důkaz o tom, že došlo ke spáchání přestupku (bod 35 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 12.7.2018, č.j. 4 As 188/2018-53). Použití automatických systémů měřících bez lidské obsluhy (vysokorychlostních vah) kromě tuzemského zákonodárce (§ 38d zákona o pozemních komunikacích) aproboval také unijní zákonodárce, jak je patrné ze čl. 10d směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25.7.1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) ze dne 29.4.2015.

16. Podmínka provedení měření ověřeným stanoveným měřidlem byla tedy splněna. Dovozuje-li v této souvislosti žalobce, že nebyl doložen žádný postup, který by potvrdil vyřazení nekorektních vážení (a ani nejsou známy podmínky či hodnoty, za kterých dojde k vyřazení), pak to nelze oprávněně vytýkat žalovanému (ani prvostupňovému správnímu orgánu), neboť nekorektní vážení nemají být podle shora uvedeného opatření obecné povahy vůbec zaznamenávána (stanovené měřidlo – tu váha – zaznamenávalo pouze „korektní průjezdy vozidel“). Ve vztahu k napadenému rozhodnutí tedy zdejší soud nemá žalovanému v tomto ohledu co vytknout.
17. Za tohoto stavu zdejší soud posuzoval, zda bylo vážení řádně zdokumentováno tak, aby bylo zřetelné, že bylo provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti (obdobně rozsudek zdejšího soudu ze dne 31.5.2018, č.j. 30 A 142/2016-48).
18. Z fotodokumentace přiložené k vážnímu lístku je patrné, že dvoustopé vozidlo s registrační značkou X překročilo po odečtení toleranční srážky ve výši 5 % celkovou hmotnost, neboť zjištěná váha vozidla byla 20 637 kg. Noční fotografie zachytily vozidlo žalobce zepředu i zezadu, přičemž z fotografií je zřetelně čitelná registrační značka vozidla. Je pravdou, že na nočních fotografiích, které jsou žurnalizovány ve správním spisu, nebyl zachycen okolní provoz (typicky další vozidla), přitom zdejšímu soudu je z jeho činnosti známo, že v rámci vysokorychlostního vážení je možné pořizovat fotografie projíždějícího vozidla s předstihem tak, aby byla patrná hustota okolního provozu či jiné provozní okolnosti (též např. bod 33 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 12.7.2018, č.j. 4 As 188/2018-53, a rozsudek zdejšího soudu ze dne 26.4.2018, č.j. 30 A 153/2016-76), to však není v nyní posuzované věci způsobilé zdokumentování přestupku zpochybnit především proto, že žalobce vyjma obecného hypotetického tvrzení, že vysokorychlostní váhy mohly vlivem okolního provozu či změn rychlosti či jiných okolností „nekorektně“ zvážit vozidlo žalobce, neboť vozidlo mohlo projet stanoveným měřidlem v okamžiku brždění či akcelerace, žádné konkrétní pochybnosti o průběhu a výsledku měření nezmínil. Jestliže žalobce neuvedl – vyjma velmi obecné úvahy – žádná konkrétní tvrzení (kupříkladu prudké brždění vozu z důvodu překážky na vozovce nebo z důvodu přebíhající zvěře), jakým způsobem a v důsledku jakých okolností měl (mohl) „nekorektní“ průjezd vozidla přes vážící zařízení proběhnout, pak průběh měření hmotnosti vozidla má zdejší soud za relevantně nezpochybněný.

19. Pokud jde o otázku možného výskytu chyb při vysokorychlostním vážení, pak žalobce v průběhu správního řízení ani v průběhu řízení před zdejším soudem výstup z údajné komunikace se společností DEKRA týkající se právě této otázky nepředložil (přestože konzultaci se společností DEKRA o této otázce v průběhu správního řízení zmiňoval). Odkazuje-li žalobce na problematiku vysokorychlostního vážení obecně a dovozuje-li, že korektnost vážení ovlivňuje i stav vozovky (a k tomu dokládá kopii podstatných pasáží znaleckého posudku Ing. F. ke stavu komunikace č. II/125 v Kolíně, kopii posouzení stavu vážního stanoviště a usnesení Městského úřadu Kolín o zastavení správního řízení č.j. MUKOLIN/OD 49408/19-ham ze dne 13.5.2019), pak v nyní posuzované věci ve správním řízení ani v řízení před zdejším soudem stav komunikace v místě, kde proběhlo vysokorychlostní vážení (č. II/602 u Velkého Meziříčí), žalobce nezpochybňuje. Byť by i zdejší soud mohl souhlasit s pochybnostmi ohledně korektnosti vážení vyvolanými konkrétním stavem komunikace (vyjeté koleje, nerovnost atd.), takové pochybnosti v nyní posuzované věci dány nejsou a nikdy v minulosti (ve správním řízení) se žalobce o takových eventuálních pochybnostech nezmiňoval.
20. Veškerá argumentace žalobce v nyní posuzované věci týkající se možných vlivů na korektnost (správnost) vážení vyvolaná stavem na místě se odehrává výlučně v rovině obecných spekulací v tom směru, že k zaznamenání nesprávných údajů (k nesprávnému zvážení) mohlo dojít akcelerací, decelerací či nepovoleným manévrem na měřicím místě. Takto obecně fabulovaná hypotéza bez dalšího (bez toho, že by – byť zpětně – žalobce přinesl o takové možnosti alespoň prima vista uvěřitelnou konkrétní legendu) nemůže zpochybnit výsledky vážení, jak jsou zdokumentovány prostřednictvím vážního lístku a fotografií.
21. Žalobce zpochybňuje správnost vážení také tvrzením, že vozidlo bylo naloženo zbožím o hmotnosti pouze 7 393 kg a zjištěná váha vozidla po zohlednění jeho provozní hmotnosti tak neodpovídala skutečnosti. Podle karty vozidla X, tovární značky Renault, obchodní označení „T“, byl provozovatelem vozidla žalobce. Z karty vozidla dále soudu plyne, že dvounápravové vozidlo žalobce s rozvorem 670 cm bylo dlouhé 1 200 cm, široké 255 cm a vysoké 348 cm. Délka ložné plochy vozidla byla 947 cm, šířka ložné plochy vozidla byla 248 cm. Nejvyšší povolená hmotnost vozidla podle údajů v kartě řidiče byla 18 000 kg, provozní hmotnost byla 9 740 kg. Údaje uvedené v kartě řidiče odpovídaly obsahu technického průkazu vozidla, který žalobce předložil prvostupňovému správnímu orgánu v příloze podání ze dne 3.10.2018.
22. Provozní hmotnost vozidla může být oprávněně považována za údaj abstraktní, neboť vychází z nepřesných údajů (odhadovaná hmotnost řidiče, hmotnost paliva v nádrži, hmotnost „standardního“ vybavení atd.), přesto však zdejší soud vychází z toho, že je tento údaj informací poskytující realitě se velmi blížící informaci o hmotnosti nenaloženého vozidla. Součtem (17 133 kg) provozní hmotnosti vozidla (9 740 kg) a žalobcem uváděné hmotnosti nákladu (7 393 kg) lze dospět k údaji o hmotnosti, který je o přibližně 3,5 tuny nižší než údaj zjištěný prostřednictvím vysokorychlostní váhy.
23. Žalobce v podání ze dne 3.10.2018 předložil smlouvu o přepravě věci, podle které měl žalobce jako přepravce zajistit přepravu „120 palet Zlatopramen Maxi Bottle 1,5 l výměnou

ref. 3625, Hmotnost: 7,8t, Objem: 69,12 Hl“ z Brna do německé obce Fulda. Nakládka měla proběhnout dne 22.8.2018 v 8:00 hodin, vykládka měla proběhnout dne 23.8.2018 v 9:00 hodin. Ve smlouvě o přepravě věci byla uvedena registrační značka vozidla X. Dále žalobce předložil mezinárodní nákladní list č. CMR001006, ze kterého vyplývá, že žalobce zajišťoval přepravu piva Zlatopramen, 768 balíků po šesti 1,5 litrech na 12 paletách o váze 7 393 kg z pivovaru v Brně do obce Fulda vozem s RZ X. Podle mezinárodního nákladního listu byl náklad naložen dne 22.8.2018. Na razítku příjemce bylo uvedeno datum 23.8.2018 a u počtu palet byla uvedena číslovka 12. Na dodacím listu opatřeném razítkem příjemce ze dne 23.10.2018 s ručně vepsaným počtem palet „12“ byla uvedena váha přepravovaného zboží 7 393,92 kg o objemu 6 912 litrů. Zboží mělo podle dodacího listu sestávat ze 768 kusů 6 x 1,5 l lahví piva Zlatopramen na 12 paletách.

24. Žalobce vysvětloval rozdílnou registrační značku vozidla uvedenou v jím předložených dokladech (X) oproti registrační značce zváženého vozidla (X) tak, že „...na smlouvě o přepravě věci a na CMR-nákladním listu uvedena registrační značka vozidla, které zboží u odesílatele vyzvedlo. Zboží bylo poté převezeno do skladu dopravce a naloženo na jiné vozidlo, a to na kontrolované vozidlo reg. zn. X... je toto běžná praxe, protože u většiny odesílatelů nakládka nefunguje, dopravci musí čekat a nakládky jsou potom termínované...“. K rozmístění převáženého nákladu žalobce uvedl: „...co se týká europalet, jejich rozměr byl 120 x 80 cm. Pivo Zlatopramen bylo převáženo v PET lahvích s tím, že byly dány na sebe 4 řady PET lahví. Paleta tak byla vysoká celkem cca 155 cm, tj. 4 x PET láhev cca 35 cm + 15 cm europaleta...“.
25. Tu zdejší soud odmítá úvahu prvostupňového správního orgánu o tom, že 69,12 hl piva nebylo možné naložit na vozidlo žalobce. 69,12 hl tekutiny totiž není 69,12 m³, nýbrž 6,912 m³. Takové množství piva, byť uskladněného v PET lahvích, které z důvodu tvaru vyžadují pro přepravu zřejmě více než necelých 7 m³, bylo možné na ložné ploše vozidla RZ X žalobce přepravit na 12 paletách. Údaj o 120 paletách ve smlouvě o přepravě věci byl v kontextu dalších žalobcem předložených listin zjevnou chybou. Přesto však zdejší soud nedává ani k této žalobní argumentaci žalobci za pravdu. Žalobcem předložené listiny osvědčují toliko existenci smluvního vztahu, v rámci kterého se žalobce zavázal přepravit 6 912 litrů piva z České republiky do Německa. Z těchto listin rozhodně nelze dovodit, že v době vážení bylo přepravováno najisto jen 69,12 hl piva. Nelze to kromě toho dovozovat ani ze samotných rozměrů přepravovaného zboží. Jestliže totiž bylo přepravováno 12 palet o rozměru 120 x 80 cm při výšce 155 cm (u jednání pak zástupce žalobce uváděl výšku 180 cm; otázka, zda palety byly vysoké 155 cm či 180 cm, není při výšce vozidla 348 cm podstatná), pak při jakémkoli rozmístění 12 palet nemohla být ložná plocha 947 x 248 cm zaplněna (kupř. při umístění 2 x 6 palet by vedle obou řad palet zbýval prostor necelých 90 cm a za paletami pak přes 200 cm; pokud by byly palety umístěny tak, že by vedle obou řad palet – 2 x 6 – zbývalo jen 8 cm, pak za paletami by zbýval prostor více než 450 cm; prostor by navíc zbýval i nad paletami, ať už byly vysoké 155 cm či 180 cm). Jistě tedy nelze souhlasit se žalobcem, že k přetížení vozidla o 2 637 kg nemohlo dojít právě proto, že z nákladního listu jednoznačně vyplývá, že hmotnost zboží (pivo Zlatopramen) byla 7 393,92 kg; součástí přepravy totiž mohlo být i jiné zboží (nad rámec 7 393,92 kg piva).
26. Pochybnostem v tom směru, že vozidlo mohlo kromě 7 393,92 kg piva převážet i jiné zboží (pokud vůbec bylo pivo v uvedeném množství převáženo), přitom přispívá i fakt, že

žalobcem předložené listiny se týkají vozidla s odlišnou registrační značkou a žalobce hodnověrně neuvedl důvod, proč – přestože mělo vozidlo přepravovat náklad z Brna, resp. ze skladu žalobce, kde mělo být pivo přeloženo do zváženého vozidla žalobce, jehož sídlo bylo v Lipůvce u Blanska (žalobce přitom ani k výzvě soudu u jednání nerozkryl, kde je sklad žalobce umístěn), do německé Fuldy, se při údajné přepravě zboží v okamžiku zvážení (v noci po prvních cca 70 km z celkových cca 720 km) vyskytovalo u Velkého Meziříčí na silnici II/602, přestože rozumná (nejrychlejší) trasa pro přímou cestu „jen s pivem“ dlouhou cca 720 km by vedla po D1.

27. Náhled zdejšího soudu by nezměnily ani případné výsledky žalobcem navržených svědků – jednatele či zaměstnance žalobce. Zdejší soud v již zmiňovaném rozsudku ze dne 26.4.2018, č.j. 30 A 153/2016-76, jehož závěry byly potvrzeny v rámci řízení o kasační stížnosti rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 12.7.2018, č.j. 4 As 188/2018-53, uvedl, že řádně zaznamenané výsledky vysokorychlostního vážení nelze zvrátit subjektivním tvrzením případně vyslechnutých svědků. Výslech jednatele či zaměstnance žalobce by proto ani v nyní posuzované věci nemohl zpochybnit výsledek vysokorychlostního vážení, nevyplynuly-li v řízení žádné konkrétní indicie, jež by nesprávnosti výsledků vysokorychlostního vážení mohly alespoň nepřímo nasvědčovat.
28. Důvodný nemůže být podle zdejšího soudu ani náznak žalobní argumentace v tom směru, že zpětně již žalobce nemohl prokazovat, jak byl náklad umístěn a zda byl náklad pohyblivý či pevný; jasně totiž žalobce po celou dobu správního řízení (a poté i po celou dobu řízení před zdejším soudem) setrval na argumentaci, že přepravoval pivo v lahvích na paletách, kterých bylo celkem 12. Pak nemůže být sporu o to, zda šlo o náklad pohyblivý či pevný, a konkrétní umístění 12 palet je pro účely nyní posuzované věci rovněž nepodstatné. Jakkoli tedy zdejší soud může uznat žalobcův argument, podle něhož zatímco u nízkorychlostního vážení může dopravce (řidič) postavit najisto, jak byl náklad umístěn, zda byl pohyblivý či pevný, při vysokorychlostním vážení je dopravce zpraven o vážení ex post a dopravce již zpětně nemůže prokázat, jak byl přepravovaný náklad rozložen, v nyní posuzované věci tento argument není případný; o charakteru nákladu sporu nebylo, nešlo o tekutinu (coby celek např. v cisterně) ani o sypký materiál, náklad byl přitom nepochybně rozložen na většině ložné plochy (podle žalobce na 12 stejně velkých paletách).
29. Z uvedeného pak také plyne, že v posuzované věci není třeba zabývat se otázkou, zda vysokorychlostní váha byla ověřena také pro vážení pohyblivého (tekutého či sypkého) materiálu; pouze u takového materiálu je totiž třeba odpověď na tuto otázku postavit najisto (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 3 As 59/2018-32 ze dne 27.3.2020).
30. Žalobce tak podle zdejšího soudu relevantně nezpochybnil výsledky vysokorychlostního vážení, přitom nic z toho, co bylo v nyní posuzované věci prokázáno, nemůže vést ke zpochybnění samotného institutu vysokorychlostního vážení.
31. Zdejší soud dodává, že žalobci nesvědčí ani příznivější právní úprava ve smyslu čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod. Byť dnem 1.10.2018 nabyla účinnosti vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, hmotnostní limit 18 tun zůstal zachován.

32. Žalovaný tedy podle zdejšího soudu aplikoval správný právní předpis, v jeho mezích správnou právní normu, přitom pochybení, jež by mělo vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí, se nedopustil ani při její aplikaci na zjištěný skutkový stav. Zdejší soud tak neshledal žádný z uplatněných žalobních bodů důvodným a nad rámec těchto uplatněných žalobních bodů nezjistil žádnou vadu, jež by atakovala zákonnost napadeného rozhodnutí a k níž by musel přihlížet z úřední povinnosti, a proto žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.

V. Náklady řízení

33. O nákladech řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s. Žalobce nebyl ve věci úspěšný, a proto mu nenáleží právo na náhradu nákladů řízení, to by náleželo procesně úspěšnému účastníkovi, tedy žalovanému. Zdejší soud však nezjistil, že by žalovanému v souvislosti s řízením vznikly náklady přesahující rámec jeho běžné úřední činnosti, a proto mu náhrada nákladů řízení nebyla přiznána.

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 4. června 2020

David Raus v.r.
předseda senátu