



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Milana Procházky a soudkyně Mgr. Ing. Veroniky Baroňové a JUDr. Viktora Kučery ve věci

žalobce: **L. U.**
sídlem N. V. 224, I.
zastoupený advokátkou Mgr. Lucií Řehákovou
sídlem Drůbežní trh 89/1, Ivančice

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 14. 9. 2016, č. j. KUJI 70289/2016 ODSH
1194/2016 - Ma/Odv

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce se podanou žalobou domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí, kterým žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Velké Meziříčí, odboru dopravy a silničního hospodářství (dále jen „správní orgán I. stupně“), ze dne 10. 8. 2016, č. j. DOP/27017/2016 /3617/2016-navr/7. Tímto rozhodnutím byla žalobci uložena pokuta ve výši 99 000 Kč za správní delikt podle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném pro projednávanou věc (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“).

II. Obsah žaloby

2. Žalobce v podané žalobě namítal nedostatečné zjištění skutkového stavu, porušení práva na spravedlivý proces a podstatné porušení základních zásad činnosti správních orgánů. Skutečnost, že žalobce dle svého tvrzení provozoval v okamžiku vysokorychlostního kontrolního vážení předmětné vozidlo bez nákladu, prázdné, a že naměřenou hmotnost nemohlo v žádném případě uvést, nelze z jeho strany zpětně prokázat jinými důkazními prostředky než svědeckou výpovědí a znaleckým posudkem. Správní orgány však v předcházejícím správním řízení tyto důkazy neprovedly, a to s odůvodněním, že důkazními návrhy žalobce nebyly vázány. Dle žalovaného je vysokorychlostní kontrolní vážení technickým úkonem, kdy jedinou objektivní skutečností je výsledek vážení snížený o stanovené odchylky. Dle názoru žalobce tak byla jeho obrana zcela znemožněna na úkor výsledku měření technického zařízení. Dalšími předloženými důkazy (fakturou č. FV2016017, záznamem o provozu vozidla, záznamem z tachografu), se přitom žalobce pokoušel osvědčit, kam a v kolik hodin jím provozované vozidlo jelo, a prokázat tak nutnost provedení svědeckých výpovědí. V žádném případě se žalobce nepokoušel těmito důkazy prokázat hmotnost vozidla v okamžiku vážení.
3. Žalobce měl proto s ohledem na vše výše uvedené za to, že pokud žalovaný odmítl provést jím navržené důkazy, porušil jeho právo na spravedlivý proces, ignoroval zásadu materiální pravdy a nezjistil stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti v souladu s ustanovením § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Dále žalovaný zcela opomenul povinnost stanovenou mu v § 50 a násl. správního řádu, tj. povinnost zjišťovat i bez návrhu v řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být povinnost uložena. Rovněž pak žalovaný nereflektoval povinnost řídit se zásadou procesní rovnosti a nestrannosti vyjádřenou v § 7 správního řádu, kdy žalobce v této souvislosti odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 12. 2010, č. j. 4 Ads 44/2010 - 132.
4. Dále žalobce nesouhlasil ani s tvrzením žalovaného, že by se v případě vysokorychlostního kontrolního vážení jednalo o proces srovnatelný s měřením okamžité rychlosti vozidla. Dle jeho názoru totiž skutečnost, že vozidlo v době vážení nevezlo žádný náklad a že

naměřenou hmotnost nelze na předmětné vozidlo naložit, bylo možno v daném případě prokázat jím navrženými důkazními prostředky. Správní orgány se přitom vůbec nevyjádřily k námitce žalobce, že naměřenou tonáž nebylo možné reálně na předmětné vozidlo naložit a převážet ji.

5. Žalobce byl rovněž přesvědčen, že závěry žalovaného jsou v rozporu také s tvrzeními správního orgánu I. stupně. Žalovaný v napadeném rozhodnutí uvedl, že vysokorychlostní váha určí okamžitou hmotnost vozidla i náprav bez ovlivnění ostatními vozidly, proto průjezd vozidel v jiném jízdním pruhu nemůže mít na výsledek vážení vliv. Tato argumentace však nekoresponduje s tvrzením správního orgánu I. stupně, který se v prvostupňovém rozhodnutí zabýval otázkou, zda se v době vážení vedle nebo za vozidlem nacházelo jiné vozidlo. Žalobce se tedy domníval, že jestliže by výskyt dalšího vozidla vedle nebo v bezprostřední blízkosti za měřeným vozidlem neměl vliv na jeho celkovou hmotnost v době měření, správní orgán I. stupně by tuto skutečnost ve svém rozhodnutí nezmiňoval. Další otázkou pak dle žalobce bylo, z jakého důvodu správní orgán I. stupně v rozporu s fotodokumentací z kontrolního vážení uvedl, že před vozidlem, ani v bezprostřední blízkosti za ním, v době měření v dohledné vzdálenosti nejelo žádné vozidlo. Dle žalobce proto bylo provedení vážení zmatečné, bylo stíženo velkým množstvím pochybností a doprovázeno také rozpory v argumentaci správních orgánů obou stupňů ohledně možných vlivů na správnost měření.
6. S ohledem na vše výše uvedené proto žalobce navrhl, aby krajský soud napadené rozhodnutí, jakož i jemu předcházející prvostupňové rozhodnutí, zrušil a žalovanému uložil povinnost nahradit žalobci náklady řízení.

III. Vyjádření žalovaného

7. Žalovaný ve svém vyjádření k podané žalobě předně odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí a setrval na v něm uvedených závěrech. Byl přesvědčen, že žalobce v podané žalobě opakuje námitky vznesené již v odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí, s nimiž se žalovaný řádně vypořádal. Dále žalovaný uvedl, že vysokorychlostní vážení bylo zaznamenáno prostřednictvím měřidla pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel CROSSWIM 1.01.0, výrobního čísla 122015, které bylo dne 25. 9. 2015 dle platných norem řádně ověřeno Českým metrologickým institutem. K tomu doplnil, že zákon o pozemních komunikacích zavedl institut vysokorychlostního kontrolního vážení jako jednu z možností kontrolního vážení. Správní orgán v takovém případě zahajuje řízení na základě dokladu o provedeném vysokorychlostním kontrolním vážení, které je nutné považovat za technický úkon, jehož průběh správní orgán není schopen ovlivnit. Žalovaný v této souvislosti upozornil na analogii s měřením okamžité či úsekové rychlosti. V závěru svého vyjádření navrhl, aby krajský soud podanou žalobu jako nedůvodnou zamítl.

IV. Ústní jednání

8. Při jednání oba účastníci setrvali na svých dosavadních tvrzeních, obsažených v již dříve učiněných písemných podáních. Práva vyjádřit se ve věci využil také sám žalobce, který soudu předestřel vlastní náhled na danou problematiku.

V. Posouzení věci krajským soudem

9. Žaloba byla podána včas [§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“)], osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a jedná se o žalobu přípustnou (zejména § 65, § 68 a § 70 s. ř. s.). Dle ustanovení § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. vycházel soud při přezkoumání žalobou napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného v mezích uplatněných žalobních bodů, jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti, přičemž o věci samé rozhodl po provedeném jednání, neboť žalobce vyslovil s rozhodnutím věci bez nařízení jednání svůj nesouhlas. Dospěl přitom k závěru, že žaloba není důvodná.
10. Podle ustanovení § 38a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích se na dálnicích, silnicích a místních komunikacích provádí kontrolní vážení a měření silničních motorových vozidel kategorií N2, N3 a jejich jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorií O2, O3 a O4 a dále motorových vozidel kategorie OT3, OT4. Dle odst. 2 téhož ustanovení se rozlišují dvě kategorie kontrolního vážení:
- a) kontrolní vážení vozidla nepřenosnými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu, a
 - b) kontrolní vážení vozidla všemi jinými technickými zařízeními, než jaká jsou uvedena v písmenu a) výše, při kterém dochází k odklonění vozidla z provozu.
11. Podle ustanovení § 38d zákona o pozemních komunikacích je řidič vozidla povinen vždy podrobit vozidlo vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení, které je prováděno na trase vozidla, bez ohledu na to, je-li řidič obeznámen s místem, kde dochází k vysokorychlostnímu vážení (odst. 1). Zjistí-li se při vysokorychlostním kontrolním vážení překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem, vystaví vlastník pozemní komunikace nebo kraj, zajišťuje-li vážení podle § 38a odst. 4 písm. a), nebo jimi pověřená osoba zajišťující vysokorychlostní kontrolní vážení vážný lístek, který doručí obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu bylo vysokorychlostní kontrolní vážení provedeno (odst. 2). Obecní úřad obce s rozšířenou působností vystaví na základě vážného lístku doklad, který doručí provozovateli vozidla spolu s oznámením o zahájení řízení o správním deliktu a jeho řidiči spolu s oznámením o zahájení řízení o přestupku (odst. 3).
12. Podle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu.

13. Největší povolené (limitní) hmotnosti silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení
na nápravy určuje § 37 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 341/2014 Sb.“). Podle jeho odstavce 2 písm. a) platí, že největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit u motorových vozidel se dvěma nápravami 18,00 t.
14. Podle ustanovení § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích jde-li o správní delikt podle § 42b odst. 1 s) a u), činí výměra pokuty 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla dle zvláštních právních předpisů. Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč. V případě, že je porušeno více mezních hodnot, je bráno na zřetel pouze nejvyšší přetížení.
15. V návaznosti na výše uvedené krajský soud nejprve připomíná, že právní úprava s účinností od 1. 1. 2010 začlenila soubor ustanovení týkajících se vážení motorových vozidel (§ 38a až § 38d zákona o pozemních komunikacích) v rámci ochrany pozemních komunikací. Je přitom zřejmé a odůvodnitelné, proč zákonodárce trvá na tom, aby jízdní soupravy pozemní komunikace nepřetěžovaly. Dochází-li k překračování hmotnostních limitů provozovaných vozidel, mohou být v důsledku toho způsobeny závažné následky jak v podobě dopravních nehod, tak poškození konkrétních pozemních komunikací, apod. Kontrolní vážení se přitom dle zákona o pozemních komunikacích provádí dvěma způsoby, vysokorychlostním a nízkorychlostním. Při obou dochází ke kontrole největší povolené hmotnosti silničního vozidla, největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla a dalších hmotnostních poměrů vozidla. Vysokorychlostní kontrolní vážení se realizuje zpravidla automatizovaným systémem, kdy přímo ve vozovce je umístěna váha a na vhodném místě kamera snímající registrační značku vozidla. Váhu vozidlo přejede bez povšimnutí, či zpomalení. Jedná se o místo na vozovce, které se neliší povrchem, není sníženo ani zvýšeno. Řidič tedy vůbec nemusí být obeznámen s místem vážení, nemusí být dopředu nijak upozorňován ani instruován, jak má vysokorychlostní váhu přejet.
16. U vysokorychlostního i nízkorychlostního vážení musí používané váhy splňovat metrologické podmínky stanovené právními předpisy. Jedná se především o podmínku metrologické návaznosti, tedy nejvyšší možné přesnosti měření s ohledem na prostředí, ve kterém váhy v praxi fungují. Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“), v položce 2.1.3 své přílohy určuje u vah pro vysokorychlostní i nízkorychlostní vážení lhůtu k ověření na jeden rok. Existence ověření se prokazuje ověřovacím listem nebo úřední značkou vydanými Českým metrologickým institutem nebo autorizovaným

metrologickým střediskem. Odchylka přesnosti - relativní chyba měření - činí dle uvedené vyhlášky u vysokorychlostního vážení 5 % pro celkovou hmotnost vozidla a 11 % při měření zatížení nápravy.

17. Žalobce v podané žalobě především namítal, že správní orgány nedostatečně zjistily skutkový stav věci a odepřely žalobci provést navrhované důkazy. Konkrétně se žalobce domáhal důkazu svědeckými výpověďmi řidiče a spolujezdců a společnosti BENAWOOD s.r.o., z nichž mělo být postaveno na jisto, zda předmětné vozidlo skutečně nebylo naloženo a vracelo se prázdné do sídla provozovatele; a dále důkazu znaleckým posudkem za účelem zjištění maximální možné hmotnosti, kterou lze na předmětné vozidlo naložit. Klíčové proto bylo v posuzované věci posoudit, zda správní orgány v souladu s ustanovením § 3 správního řádu zjistily skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.
18. Z rozhodnutí rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 1. 2014, č. j. 5 As 126/2011 - 68, publikovaného pod č. 3014/2014 Sb. NSS, dostupného na www.nssoud.cz, lze k problematice zjišťování skutkového stavu vysledovat, že navrhovat důkazy a uplatnit prostředky ke své obraně je výsostné právo osoby, proti níž se řízení vede. K tomuto právu však nelze definovat povinnost správních orgánů všechny navržené důkazy provést. Podle ustanovení § 52 správního řádu jsou účastníci řízení povinni označit důkazy na podporu svých tvrzení. Správní orgán není důkazními návrhy účastníků vázán, vždy však provede důkazy, které jsou potřebné ke spolehlivému zjištění stavu věci; to platí tím spíše v řízeních, v nichž má být *ex officio* účastníku uložena povinnost (§ 50 odst. 3, věta druhá, správního řádu). Pokud některé z navržených důkazů neprovede, musí přesvědčivě zdůvodnit, proč se tak stalo. Tato úvaha nicméně nesmí být výrazem libovůle správního orgánu; ten je naopak povinen odpovědně vážit, které důkazy je třeba provést, zda je potřebné stav dokazování doplnit a posuzovat důvodnost návrhů stran na doplnění dokazování (srovnej též rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 11. 2009, č. j. 5 As 29/2009 - 48, dostupný na www.nssoud.cz).
19. V dané věci je nutno argumentaci žalobce stran neprovedení navrhovaných důkazů posuzovat v kontextu předcházejícího správního řízení. Správní orgán I. stupně rozhodnutím ze dne 10. 8. 2016, č. j. DOP/27017/2016 /3617/2016-navr/7, uložil žalobci pokutu ve výši 99 000 Kč za spáchání správního deliktu dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, jehož se měl žalobce jako provozovatel motorového vozidla tovární značky Mercedes Benz, registrační značky x, dopustit tím, že dne 10. 6. 2016 v 20.20.34 hod. na silnici II. třídy u Velkého Meziříčí v km 51,4, ve směru jízdy od Jihlavy, provozoval toto vozidlo, které při vysokorychlostním vážení překročilo hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem; konkrétně žalobce překročil v § 37 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2014 Sb. stanovenou největší povolenou hmotnost motorového vozidla o 10 444 kg (po odečtu tolerance 5 %). Současně byla citovaným rozhodnutím žalobci uložena také povinnost uhradit náklady správního řízení ve výši 1 000 Kč.
20. V odůvodnění prvostupňového rozhodnutí správní orgán shrnul průběh správního řízení, popsal skutkové okolnosti dané věci a uvedl, že argumenty předložené žalobcem v rámci

podaného vyjádření ze dne 22. 7. 2016 nezpochybnilly závěr o naplnění skutkové podstaty správního deliktu dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích. Správní orgán I. stupně konstatoval, že skutkové okolnosti byly dostatečně zadokumentovány, a to především ve vážném lístku o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení s evidenčním číslem 2936407, jakož i v přiložené fotodokumentaci z místa provedení kontrolního vážení. V daném případě bylo vysokorychlostní vážení provedeno měřicím přístrojem CROSSWIM 1.0.1.0, výrobního čísla 122015, který byl dne 25. 9. 2015 řádně ověřen Českým metrologickým institutem. Při vážení pak byla též uplatněna tolerance pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel v souladu s vyhláškou č. 345/2002 Sb. Správní orgán vyhodnotil také záznam z tachografu a záznam o provozu vozidla provozovaného žalobcem, přičemž s ohledem na zjištěné údaje dospěl k závěru, že předmětné vozidlo nejelo z Nové Vsi do Veselíčka v dobách zjevných z kotoučku tachografu tak, jak žalobce tvrdil. Z faktury předložené žalobcem dále správní orgán zjistil, že vozidlo mělo převážet 28.6 m³ palivového dřeva, kdy za pomoci orientační hmotnosti suché dřevní hmoty správní orgán vypočetl hmotnost nákladu. S ohledem na skutečnost, že výsledná vypočtená hmotnost byla téměř totožná s hmotností naměřenou při vysokorychlostním kontrolním vážení, měl správní orgán I. stupně za vyvrácenou též argumentaci žalobce, že vozidlo by takovou hmotnost neuvezlo.

21. Žalobce se proti výše uvedenému rozhodnutí bránil odvoláním, v němž namítal, že správní orgán I. stupně nezjistil dostatečně skutkový stav a neprovedl žalobcem navržené důkazy. Byl přesvědčen, že hmotnost naměřenou vysokorychlostní kontrolní váhou by předmětné vozidlo nemohlo v žádném případě uvést, proto tento rozpor nebylo možno vysvětlit jinak, než že se jednalo o chybu v průběhu vysokorychlostního vážení, kterou nelze u žádného technického zařízení vyloučit. Žalobce nesouhlasil ani s výpočtem hmotnosti dřevní hmoty provedeným správním orgánem I. stupně, jelikož dle jeho názoru není možné při výpočtu pouze násobit celkový objem dřeva příslušným koeficientem.
22. Žalovaný rozhodnutím ze dne 14. 9. 2016, č. j. KUJI 70289/2016 ODSH 1194/2016 - Ma/Odv, odvolání žalobce jako nedůvodné zamítl. V odůvodnění napadeného rozhodnutí zdůraznil, že zákon o pozemních komunikacích zavedl institut vysokorychlostního kontrolního vážení jako jednu z možností kontrolního vážení, správní orgán I. stupně tedy je povinen tyto správní delikty projednávat, přičemž z principu samotného vážení je dle žalovaného zřejmé, že jediným dokladem o porušení právního předpisu bude právě doklad o provedeném vysokorychlostním vážení. K odvolacím námitkám uvedl, že dle sdělení provozovatele vysokorychlostní váhy nedošlo v době průjezdu vozidla žalobce na vysokorychlostní váze k žádnému problému, který by mohl ovlivnit proces vážení. Správní orgán I. stupně se ve svém rozhodnutí pokusil nalézt příčinu přetížení váženého vozidla, k čemuž ani nebyl dle názoru žalovaného povinen. Žalovaný pak odmítl spekulovat o objemu nákladního prostoru vozidla a přepravované komoditě a odkázal k tomu na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015 - 27, dostupný na www.nssoud.cz. Žalovaný měl dále za to, že žalobcem předložené důkazy

nemohly být rozhodné pro zjištění okamžité hmotnosti vozidla v době kontrolního vážení. K tomu žalovaný připomněl, že správní orgány nejsou návrhy účastníků na provedení důkazů vázány a provedou důkazy podle svého uvážení tak, aby zjistily stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.

23. V souvislosti s výše uvedeným předně krajský soud na rozdíl od žalobce souhlasí se žalovaným, který vysokorychlostní kontrolní vážení připodobnil k měření okamžité rychlosti motorových vozidel. V případě vysokorychlostního kontrolního vážení (obdobně jako v případě měření okamžité rychlosti), je-li měření provedeno patřičným úředně schváleným přístrojem, dostatečně zdokumentováno (typicky fotodokumentací či obrazovým záznamem z měřicího zařízení, jenž poskytne dostatečně zřetelnou a komplexní informaci o průběhu měření), a provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud zde není rozumného a přiměřeně pravděpodobného důvodu pro obavu z nějaké chyby měření, lze takový důkaz zásadně považovat za dostatečný k prokázání toho, že došlo ke spáchání správního deliktu. Nositelem stěžejní hodnoty je v takových případech údaj z certifikovaného a řádně ověřeného měřicího zařízení. Pouze takto zaznamenaný údaj představuje objektivní důkaz o naměřené hodnotě (rychlosti či hmotnosti vozidla) v konkrétní okamžik přesně zaznamenaný na fotografiích či obrazovém záznamu a tento nemůže být zvrácen subjektivním tvrzením případně vyslechnutých svědků vypovídajících, že vozidlo žádný náklad nevezlo (resp. v případě radarového měření, že k překročení povolené rychlosti nedošlo).

24. Krajský soud se ztotožňuje se shora předestřenou argumentací správních orgánů, neboť v daném případě zjištěný skutkový stav neobsahuje pochybnosti, které by musely být detailněji dokazovány. Tvrzení žalobce o tom, že se předmětné vozidlo vracelo z vykládky dřeva z Veselíčka u Žďáru nad Sázavou do provozovny žalobce v Nové Vsi, bylo správním orgánem

I. stupně (s ohledem na údaje z tachografu a záznamu o provozu vozidla) zpochybněno. Je zřejmé, že vozidlo provozované žalobcem by dne 10. 6. 2016 ve 20.20.34 hod. nemohlo být zváženo vysokorychlostní vahou u Velkého Meziříčí, jestliže ve 20.05 hod. mělo dle záznamu z tachografu (ve 20.00 hod. dle záznamu o provozu vozidla), vyrazit z provozovny společnosti BENAWOOD s.r.o. ve Veselíčku u Žďáru nad Sázavou; a to s ohledem na délku předmětné trasy asi třicet kilometrů. Překonání takové vzdálenosti by totiž fakticky zabralo nejméně čtyřicet minut. Správní orgán I. stupně pak, ačkoliv k tomu dle názoru žalovaného a shodně i krajského soudu nebyl povinen, se přesvědčivě vypořádal i s tvrzením žalobce, že na vozidlo nebylo možné náklad o hmotnosti, jež byla zaznamenána při kontrolním vážení, naložit. Nelze tedy souhlasit se žalobcem, který tvrdil, že se správní orgány s touto námitkou nevypořádaly. Správní orgán

I. stupně naopak s odkazem na podklady předložené žalobcem (konkrétně fakturu FV2016017 dokládající dodání 28,6 m³ palivového dřeva společnosti BENAWOOD s.r.o., s datem uskutečnění zdanitelného plnění 10. 6. 2016), za použití orientačních hmotností komodit Centra služeb pro silniční dopravu, konstatoval, že pokud bylo převáženo 28,6 m³ dřevní hmoty, vozidlo mohlo převážet 17,6 t. Činila-li proto provozní hmotnost vozidla 12,5 t a hmotnost nákladu

17,6 t, pak celková hmotnost vozidla činila 29,6 t. Vysokorychlostní kontrolní váhou byla přitom zaznamenána hmotnost 29,942 t (po odečtu tolerance 28,444 t). Na č. l. 54 správního spisu je navíc založena písemnost obsahující úvahu správního orgánu ohledně rozměrů a objemu kontejneru. Zde správní orgán I. stupně provedl odhad objemu kontejneru podložený srovnáním s typově shodnými kontejnery umísťovanými na motorová vozidla, a to za pomoci rozměrů vozidla provozovaného žalobcem zjištěných z kopie technického průkazu. Ten dle závěru správního orgánu činil cca 27,5 m³, případně 30 m³. V kontextu uvedeného tak tvrzení žalobce nebyla způsobila relevantně zpochybnit způsob ani průběh vysokorychlostního kontrolního vážení.

25. Relevanci v dané věci postrádá i spekulace žalobce o chybě v průběhu kontrolního vážení, kterou dle žalobce není možno u technických zařízení vyloučit. V nyní posuzovaném případě

ze správního spisu vyplynulo, že vysokorychlostní kontrolní vážení bylo provedeno prostřednictvím měřidla firmy Cross Zlín, zařízení CROSSWIM 1.0.1.0, výrobního čísla 122015. Obsahem správního spisu je Potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 26. 10. 2015 vydané Českým metrologickým institutem. Dle tohoto potvrzení bylo dne 25. 9. 2015 provedeno ověření předmětného měřidla pro vysokorychlostní kontrolní vážení, přičemž doba platnosti tohoto ověření je vyhláškou č. 345/2002 Sb., stanovena na jeden rok (tj. do 26. 9. 2016). Ve výroku o výsledku provedeného ověření bylo konstatováno, že „(m)ěřidlo má požadované metrologické vlastnosti a v souladu s § 9 odst. 2 zákona č. 505/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a § 6 vyhlášky č. 262/2000 Sb., v platném znění, bylo opatřeno úředními značkami“. V souladu s vyhláškou č. 345/2002 Sb., byla při vysokorychlostním kontrolním vážení silničních vozidel

za pohybu v posuzované věci aplikována tolerance (relevantní chyba měření) 5 % pro celkovou hmotnost. Ve shodě s tvrzením žalovaného proto zdejší soud dále konstatuje, že přesnost měření byla doložena dokladem - Potvrzením o ověření stanoveného měřidla ze dne 26. 10. 2015 - prokazujícím, že vážení bylo provedeno na váze, jež je opatřena ověřovacím listem vystaveným příslušnou autoritou, konkrétně Českým metrologickým institutem.

26. Již správní orgán I. stupně navíc dne 16. 6. 2016 ověřil dotazem na provozovatele vysokorychlostní kontrolní váhy, společnost GEMOS CZ, zda dne 10. 6. 2016 mezi 20.10 a 20.30 hod. nedošlo na zařízení ke krátkodobé poruše. Provozovatel předmětné váhy k dotazu uvedl, že byla provedena kontrola systému váhy, přičemž nebyly nalezeny žádné problémy, které by mohly ovlivnit proces vysokorychlostního vážení (viz emailová komunikace založená na č. l. 20 správního spisu). Proti těmto skutečnostem pak stojí hypotetické tvrzení žalobce, že během měření muselo dojít k chybě, jelikož jím provozované vozidlo nebylo naloženo. Jak ovšem bylo výše uvedeno, správní orgán I. stupně požádal o součinnost provozovatele váhy; ten se k případné chybě v měření vyjádřil a chybu v průběhu vážení vyloučil. Srovná-li krajský soud tvrzení žalobce s doklady, které o kontrolním vážení předložily správní orgány,

nemůže dospět k jinému závěru, než že způsob měření a použitá technika v daném případě nevzbuzuje žádné pochybnosti.

27. V souhrnu tak uvedené skutečnosti, ze kterých vycházely správní orgány, tvoří logický a uzavřený řetězec důkazů, které dokládají, že žalobce předmětný správní delikt spáchal. Za takové situace nebylo nutné shromažďovat další důkazní prostředky k detailnějšímu prověřování průběhu vážení. Správní orgány proto neporušily povinnost zjistit skutkový stav tak, aby o něm nebyly důvodné pochybnosti (§ 3 správního řádu), neboť se žádné skutečné pochybnosti o průběhu a výsledku vysokorychlostního kontrolního měření nevyskytly. Dle krajského soudu nebyl upřednostněn záznam o výsledku vážení nad jiné důkazy; nebyla porušena ani zásada procesní rovnosti a nestrannosti postupů správních orgánů (§ 7 správního řádu). Z pohledu výše uvedeného by přitom spojitý důkazní řetězec nemohly narušit ani případné výpovědi navržených svědků, neboť ty by se týkaly skutečností pro posouzení věci prakticky bezvýznamných (viz shora).

28. S výše uvedeným pak souvisí také nedůvodnost námitky žalobce stran neprovedení důkazu znaleckým posudkem. Znalecký posudek je jedním z možných důkazů, ke kterým správní orgány přistupují za situace, kdy rozhodnutí závisí na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají, a jestliže odborné posouzení skutečností nelze opatřit od jiného správního orgánu (§ 56 správního řádu). Citované ustanovení výslovně nestanoví, v jakých případech je nezbytné či vhodné nechat znalecký posudek zpracovat. Z povahy věci nicméně vyplývá, že se bude jednat mj. o situace, kdy bude mít správní orgán oprávněné pochybnosti o průběhu skutkového děje, přičemž hodnocení konkrétních pochybností nelze provést bez potřebných odborných znalostí (srovnej rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 1. 2013, č. j. 9 As 17/2012 - 21, dostupný na www.nssoud.cz).

29. Za situace, kdy správní orgány neměly o skutkovém stavu (průběhu a podmínkách vážení) pochybnosti, neboť skutkové závěry vyvozené z řádně provedených důkazů se navzájem shodovaly, je logické, že návrh na provedení důkazu znaleckým posudkem neakceptovaly. Jak správní orgán I. stupně, tak žalovaný pak přezkoumatelně přdestřeli důvody, které je k neprovedení důkazu znaleckým posudkem vedly. K tomu je pak dle krajského soudu nutno doplnit, že žalobce navrhl provedení znaleckého posudku k osvědčení skutečnosti, že na předmětné vozidlo není možné kontrolní váhou naměřenou hmotnost naložit. Správní orgány však nejsou povinny pátrat po příčině a okolnostech, za nichž došlo k přetížení vozidla. Zjišťování takových skutečností s ohledem na dostatečně prokázaný skutkový stav není v dispozici správních orgánů a není ani v souladu se zásadami procesní ekonomie a hospodárnosti řízení (§ 6 správního řádu). Založil-li žalobce svou obranu toliko na prostém tvrzení, že provozované vozidlo předmětný náklad nemohlo uvést, je nutno konstatovat, že za takovéto situace (kdy argumentace žalobce zůstala v rovině toliko ničím nepodloženého tvrzení) nelze na správních orgánech požadovat, aby z vlastní vůle

v každém takovém případě nesly povinnost vyžadovat zpracování znaleckého posudku. Skutečnost, zda konkrétní vozidlo může náklad určité hmotnosti uvézt či nikoli, je otázkou odbornou, a tedy takto vystavěnou obranu nelze ponechat toliko v rovině tvrzení, ale je nutno ji podložit a opřít o odbornou expertizu (nemusí se nutně jednat o znalecký posudek). Se žalobcem tedy nelze souhlasit v tom, že by se v takovýchto případech nemohl proti učiněným zjištěním nikdy účinně bránit; ale je nutno požadovat, aby se takto koncipovaná obrana opírala o odborné zpochybnění výsledků učiněného měření. V takovém případě by pak správní orgán byl povinen na uvedená zjištění reagovat a přistoupit k jejich ověření formou zadání zpracování znaleckého posudku tak, aby zjistil, zda takto předestřená a doložená argumentace provozovatele vozidla obстоjí, či nikoli. K takovému postupu ovšem žalobce v posuzované věci nepřistoupil a spoléhal se na prosté tvrzení, že provozované vozidlo tento náklad neuveze. Za takové situace ovšem nelze správními orgány vytýkat, že k vypracování znaleckého posudku nepřistoupily, a v tomto ohledu také předestřely důvody, které je k tomuto závěru vedly.

30. Namítal-li pak žalobce v podané žalobě také rozpornost v závěrech žalovaného a správního orgánu I. stupně, ani v tomto případě krajský soud argumentaci žalobce neshledal důvodnou. Žalovaný v napadeném rozhodnutí reagoval na odvolací námitku žalobce, jež upozorňovala

na dle žalobce nesprávné vyhodnocení obsahu fotodokumentace pořízené při vysokorychlostním kontrolním vážení. V této souvislosti žalovaný toliko v obecné rovině uvedl, že vysokorychlostní váha určí okamžitou celkovou hmotnost vozidla i jednotlivých náprav, bez ovlivnění ostatními vozidly. Krajský soud k tomu konstatuje, že takové vypořádání žalobcovy námítky bylo předurčeno způsobem, jakým žalobce tuto námitku formuloval v podaném odvolání. V něm totiž výslovně uvedl, že tuto skutečnost neuvádí na svou obranu, ale z důvodu uvést tvrzení správního orgánu I. stupně na pravou míru. Ve světle uvedeného tedy krajský soud považuje vypořádání předmětné námítky za dostatečné, přičemž se s názorem žalovaného ztotožňuje. Na tento závěr pak nemůže mít sebemenší vliv ani skutečnost, popsal-li správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí obsah fotografií pořízených při vysokorychlostním kontrolním vážení; a to ani v tom případě, kdy tak učinil bez přímé souvislosti s konkrétní námitkou žalobce.

31. Lze tedy uzavřít, že správní orgány v předcházejícím řízení postupovaly v souladu se zákonem

i základními zásadami správního řízení a ve svém rozhodování vyšly z dostatečně zjištěného skutkového stavu věci. Nepochybily, pokud nepřistoupily k dalšímu dokazování navrženými svědeckými výpověďmi ani znaleckým posudkem. Je tomu tak proto, že z navržených důkazů by nebylo možno zjistit ve věci nic jiného, než co vyplývá z již dříve provedených důkazů. Relevantně totiž nebyl zpochybněn průběh ani výsledek vysokorychlostního kontrolního vážení žalobcem provozovaného vozidla. Z tohoto důvodu pak k provedení žalobcem navržených důkazů nepřistoupil v soudním řízení ani krajský soud. Žalobce pak v podané žalobě vůbec nebrojil proti výši uložené pokuty, její nepřiměřenosti, ani neuplatnil ve smyslu § 78 odst. 2 s. ř. s. moderační návrh na snížení uložené pokuty, resp. na upuštění od potrestání. Těmito otázkami se proto krajský soud nebyl oprávněn v daném soudním řízení zabývat.

VI. Závěr a náklady řízení

32. Krajský soud tak na základě všech výše uvedených skutečností neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
33. Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s., podle kterého žalobce, který neměl ve věci úspěch, nemá vůči žalovanému právo na náhradu nákladů řízení před soudem a žalovanému žádné náklady řízení nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly. Krajský soud proto rozhodl tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních právních předpisů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 26. dubna 2018

Mgr. Milan Procházka, v.r.
předseda senátu