



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Zuzany Bystřické a soudců JUDr. Faisala Husseiného, Ph.D. a Mgr. Petra Pospíšila v právní věci žalobce: **AUTOTRANSPORT, s.r.o.**, se sídlem Jilemnického 4, Prešov, Slovenská republika, proti žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**, se sídlem třída Tomáše Bati 21, Zlín, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 18. 11. 2014, č. j. KUZL-57416/2014, sp. zn. KUSP-57416/2014/DOP/Ků,

t a k t o :

- I. Žaloba **s e z a m í t á .**
- II. Žalobce **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **s e n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

[1] Dne 11. 12. 2013 bylo hlídkou Celního úřadu pro Zlínský kraj (dále také jen „celní úřad“) a společností TENZOVÁHY, s.r.o., na 101,45 km silnice I/50 v katastrálním území Starý Hrozenkov provedeno nízkorychlostní kontrolní vážení jízdní soupravy složené ze silničního vozidla registrační značky PO337DV (tahač soupravy) a z přípojného vozidla registrační značky (dále též „RZ“) PO142ZH, jejímž provozovatelem byl žalobce. Dle vážení byla u tahače soupravy překročena nejvyšší povolená hmotnost.

[2] Na základě podkladů postoupených celním úřadem vydal Městský úřad Uherský Brod dne 11. 6. 2014 příkaz, jímž shledal, že se žalobce dopustil správního deliktu dle § 42b odst. 1

písm. r) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném ke dni spáchání deliktu (dále též „zákon o pozemních komunikacích“), a to tím, že při přepravě nákladu granulátu provozoval jízdní soupravu, která při kontrolním vážení překročila limitní hodnoty stanovené v § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění účinném ke dni spáchání deliktu (dále též „vyhláška č. 341/2002 Sb.“). Konkrétně byla překročena maximálně přípustná okamžitá hmotnost tahače soupravy, a to nejméně o 1,07 t, tj. o 5,93 %. Za spáchaný delikt městský úřad uložil žalobci pokutu ve výši 14 000 Kč, a dále povinnost uhradit náklady správního řízení ve výši 1 000 Kč a náklady vážení ve výši 6 000 Kč.

[3] Proti příkazu podal žalobce včasný odpor, v němž zpochybnil vyhodnocení předmětného vážení. Namítl, že relativní chyba při vážení ve výši 1 % se týká jediného vážení vozidla, avšak při zjišťování celkové váhy vozidla, resp. jedné soupravy se provádělo až 5 vážení, tedy každá náprava se vážila samostatně, a proto se, logicky, měla relativní chyba vážení sečíst (měla tedy činit 5 %).

[4] Městský úřad v rozhodnutí ze dne 31. 7. 2014, č. j. OSD/5330/7/13/Mik, setrval na výrociích uvedených již v příkazu. K námitkám týkajícím se zpochybňování výsledků vážení uvedl, že hmotnost silničního vozidla byla zjištěna řádně, použité měřidlo (stacionární silniční nápravová váha typ VM-2.2, v. č. 04/98) bylo ověřené Českým metrologickým institutem v Brně, oblastním inspektorátem v Kroměříži dne 7. 11. 2013, s dobou platnosti na jeden rok. K uplatnění relativních odchylek váhy městský úřad uvedl, že předmětné vážící zařízení, schválené a ověřované jako vážící zařízení s automatickou činností pro vážení silničních vozidel za pohybu, vyhovuje požadavkům doporučení OIML R 134 (*Automatic instruments for weighing vehicles in motion and measuring axle loads*) ve třídě přesnosti „1“ na celkovou hmotnost vozidla a ve třídě přednosti „B“ (pozn.: městský úřad uvedl třídu „D“, to však bylo žalovaným v odvolacím řízení vyhodnoceno jako chyba v psaní) na nápravy a skupiny náprav, což odpovídá ± 1 % na celkovou hmotnost vozidla a ± 2 % na nápravy a skupiny náprav. O tyto relativní odchylky vah jsou však naměřené hodnoty (okamžité hmotnosti) upraveny pouze v případě, že kontrolní vážení prokáže překročení toho kterého hmotnostního limitu. V daném případě se při nízkorychlostním kontrolním vážení jízdní soupravy žalobce prokázalo překročení mezních hodnot u jednotlivé hnací nápravy osy č. 2 (okamžitá hmotnost byla 11,82 t) a silničního vozidla RZ ... (okamžitá hmotnost byla 19,26 t). Po započtení relativních odchylek vah, tj. u hnací nápravy osy č. 2 ve výši 2 % a silničního vozidla 1 %, vyhodnotil systém překročení mezní hodnoty pouze u silničního vozidla RZ PO337DV, a to nejméně o 1,07 t.

[5] Ve včasném odvolání žalobce opět zpochybnil výpočet celkové váhy tahače. Uvedl, že zákonem stanovená relativní chyba vah ve výši 1 % se týká jediného vážení celého vozidla, resp. jízdní soupravy, avšak při zjišťování váhy vozidla na základě vážení jednotlivých náprav musí být na základě zákona přiznána nepřesnost vážení u každé soupravy 2 %. V posuzovaném případě se provádělo vážení jednotlivých náprav, přičemž celkové hodnoty vážení připadajících na jednu nápravu, a to při zohlednění 2% odchylky, žalobce uvedl v samostatném přehledu. Dodal, že pokud se vážila po nápravách celá souprava (tahač a návěs), má návěs vliv na celkovou váhu tahače a musí se tak vzít v úvahu i relativní nepřesnost vážení 2 % u náprav návěsu. Na základě této argumentace žalobce dospěl

k závěru, že celková váha tahače činila v případě daného vážení 19 260 kg – 774,8 kg, tj. výsledně 18 485,2 kg. Proto žalobce požádal o zrušení odvoláním napadeného rozhodnutí.

[6] Žalovaný v záhlaví označeným rozhodnutím ze dne 18. 11. 2014 odvolání zamítl a potvrdil rozhodnutí městského úřadu. V odůvodnění akceptoval skutková zjištění i právní hodnocení městského úřadu. Uvedl, že relativní chyba vah ve výši $\pm 1 \%$ na celkovou hmotnost vozidla a $\pm 2 \%$ na nápravy a skupiny v případě průjezdu vozidel přes stacionární váhy upravuje certifikát o schválení typu měřidla č. 2590/97/101, vydaný Českým metrologickým institutem dne 19. 8. 2005 a platný do 12. 2. 2018. Třídy přesnosti jsou stanoveny dle mezinárodního doporučení OIML R 134; pro celkovou hmotnost vozidla je pro předmětné váhy určena třída přesnosti v dynamickém režimu 1 (v daném případě $\pm 1 \%$) a třída přesnosti v dynamickém režimu pro zatížení jednotlivých náprav B (v daném případě $\pm 2 \%$). Z dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení vozidla RZ ... je zřejmé, že došlo k přetížení tohoto vozidla, tj. byla překročena maximálně přípustná okamžitá hmotnost vozidla, což je ověřovaný údaj se stanovenou třídou přesnosti 1, tedy od skutečně zjištěné hmotnosti na váze bylo odečteno 1 % jako povolená chyba, přetížení tedy po odečtu činilo 1,07 t, tj. 5,93 %. Nelze tedy odečíst 2 %, neboť tato hodnota přísluší třídě přesnosti B pro zatížení jednotlivých náprav, nikoli pro celkovou hmotnost vozidla. Názor žalobce, že mu musí být na základě zákona přiznána relativní nepřesnost vážení každé nápravy ve výši 2 %, tak žalovaný považoval za neodůvodněný.

II. Shrnutí argumentů obsažených v žalobě

[7] Ve včas podané žalobě žalobce namítl, že žalovaný nezjistil stav věci, o kterém nejsou důvodné pochybnosti, nezjišťoval veškeré rozhodné okolnosti ve prospěch toho, komu byla uložena povinnost, a nepřihlédl ke všemu, co vyšlo v řízení najevo, včetně toho, co uvedli účastníci [§ 3, § 50 odst. 3 a 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“)].

[8] Právní závěry žalovaného považoval žalobce za rozporné s vyhláškou č. 341/2002 Sb. V posuzovaném případě totiž byla odečtena relativní chyba 1 % z hmotnosti vozidla a po jejím odečtení bylo zjištěno přetížení v hodnotě 1,07 t. Takový postup není správný, protože na základě vážení jednotlivých náprav měla být přiznána a odpočítána relativní nepřesnost 2 % z každé nápravy. V takovém případě by zjištěná hmotnost vozidla nepřekročila nejvyšší přípustnou hmotnost. V podrobnostech odkázal žalobce na své odvolání.

[9] Správní orgány dále dle žalobce nevzaly v úvahu, že bylo váženo nejen vozidlo RZ ..., ale i celá souprava včetně přípojného vozidla RZ ... Celá souprava nepřesáhla stanovenou maximální povolenou hmotnost. Okamžitá hmotnost jízdní soupravy byla v souladu s § 15 odst. 2 písm. i) a odst. 5 vyhlášky č. 341/2002 Sb. [pozn.: žalobce odkazoval na § 15 odst. 2 písm. j), ovšem to lze mít ke všem okolnostem věci za chybu v psaní]. Měla tak být posuzována okamžitá hmotnost podle citovaných ustanovení, a ne podle § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb. Dle § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb. by mohla být posuzována hmotnost tehdy, pokud by vozidlo jezdilo samostatně; v opačném případě by § 15 odst. 2 písm. i) a odst. 5 vyhlášky č. 341/202 Sb. neměl význam.

[10] Z uvedených důvodů žalobce navrhl, aby soud rozhodnutí žalovaného zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

[11] Ve vyjádření k žalobě žalovaný odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí, neboť žalobní a odvolací námitky se částečně shodovaly. Odmítl přitom názor, že nezjistil stav věci, o kterém nejsou důvodné pochybnosti, nezjišťoval veškeré rozhodné okolnosti ve prospěch toho, komu byla uložena povinnost, a nepřihlédl ke všemu, co vyšlo v řízení najevo, včetně toho, co uvedli účastníci. Dle žalovaného rozhodnutí vychází ze spolehlivě zjištěného stavu věci, a to jak v rovině skutkové, tak v rovině právní. Podstata věci pak spočívá především v nízkorychlostním kontrolním vážení silničních motorových vozidel.

[12] K argumentaci, že věc měla být posouzena dle jiného ustanovení vyhlášky č. 341/2002 Sb., žalovaný uvedl, že tažné vozidlo RZ ... je bezesporu silniční motorové vozidlo se dvěma nápravami, a tudíž nejvyšší povolená hmotnost tohoto vozidla nesmí překročit 18,00 t. Správního deliktu dle § 42 b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích se dopustí provozovatel vozidla, když provozuje vozidlo, které překročí při kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem, tedy zákonem č. 56/2001 Sb., který provádí vyhláška č. 341/2002 Sb. V dané vyhlášce jsou v § 14 stanoveny technické požadavky na spojitelnost vozidel jízdních souprava a dále jsou v § 15 a § 16 normovány nejvyšší povolené hmotnosti silničních vozidel a jízdních souprav. Při přepravě na pozemních komunikacích je provozovatel vozidla povinen dodržovat všechna tato ustanovení bez výjimky. Porušení jakéhokoli z uvedených ustanovení předmětné vyhlášky je naplněním skutkové podstaty správního deliktu. Bagatelizovat naměřená přetížení vozidla z důvodu, že nebyla překročena maximálně přípustná hmotnost celé jízdní soupravy, není možné; takový názor nemá oporu v právních předpisech a jistě to také nebyl úmysl zákonodárce, neboť jinak by stanovení hodnot maximálně přípustných hmotností jednotlivých náprav, skupin náprav, jednotlivých silničních vozidel, přípojných vozidel a dalších hmotnostních parametrů vozidel ztratilo svůj smysl.

IV. Replika žalobce

[13] Žalobce v podání ze dne 21. 5. 2015 zopakoval, že měly být vzaty v úvahu jiné odchylky, a že zároveň nedošlo k překročení povolené hmotnosti celé jízdní soupravy.

[14] Pokud žalovaný argumentuje tím, že dotčená ustanovení vyhlášky č. 341/2002 Sb. sledují ochranu bezpečnosti silničního provozu, neodpovídá to praxi, neboť souprava byla puštěna na jízdu celou Českou republikou, přičemž váha je na hranicích mezi Slovenskou republikou a Českou republikou a nebylo žalobci umožněno vrátit se na Slovensko a náklad přeložit. Z tohoto pohledu je zřejmé, že nejde o bezpečnost provozu, ale o inkaso pokut.

[15] Podle dokladu o vážení dále vážení zajišťuje společnost TENZOVÁHY s.r.o., avšak z napadeného rozhodnutí nevyplývá, na základě čeho je oprávněna toto provádět, a které zákonné ustanovení zmocňuje správní orgán k tomu, aby svou pravomoc kontrolovat hmotnost vozidel a zjišťovat ji přenášel na soukromou společnost. Vzhledem k absenci tohoto odůvodnění není ani možné posoudit, zda bylo vážení provedeno zákonným způsobem a osobou k tomu oprávněnou.

V. Posouzení věci soudem

[16] Soud, v souladu s § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále též „s. ř. s.“) bez nařízení jednání, přezkoumal v mezích žalobních bodů napadené rozhodnutí žalovaného, jakož i předcházející rozhodnutí správního orgánu prvního stupně včetně řízení předcházejících jejich vydání, a shledal, že **žaloba není důvodná**.

[17] Podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí správního deliktu tím, že „[j]ako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, které překročí při nízkorychlostním anebo vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem“. Tímto zvláštním právním předpisem byla v daném případě vyhláška č. 341/2002 Sb., dle jejíhož § 15 odst. 2 písm. a) „[n]ejvětší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit u motorových vozidel se dvěma nápravami 18,00 t“.

[18] Pro závěr o spáchání předmětného správního deliktu jsou zásadní dvě skutečnosti, a to zda je osoba podezřelá ze spáchání deliktu provozovatelem daného vozidla, a zda vozidlo při kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené právním předpisem. V nyní souzené věci je předmětem sporu pouze otázka přetížení vozidla.

[19] Jak vyplynulo ze správního spisu, konkrétně z *Dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení a vážního lístku č. 214807/2013* a *Dokladu o úředním měření a vážního lístku č. 214807/2013*, při kontrolním nízkorychlostním vážení ve Starém Hrozenkově dne 11. 12. 2013 činila okamžitá hmotnost dvounápravového tahače 19,26 t, po odečtení 1% relativní chyby měřidla 19,07 t. Tím byla maximální povolená hmotnost tohoto vozidla překročena minimálně o 1,07 t.

[20] Zjištěný skutkový stav se tedy opíral o měření, které bylo jednoznačně ve správním řízení doloženo a v souvislosti s tímto měřením bylo doloženo i to, že použitá váha splňovala všechny potřebné požadavky. Soud tedy shledal, že správní orgány zjistily skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Žalobce ve správním řízení další důkazy ani nenavrhoval a takto zjištěné skutkové okolnosti ani nerozporoval. Jediné, s čím polemizoval, bylo vyhodnocení zjištěných hmotností, a to s tím, že měly být pro výpočet „konečné“ hmotnosti využity jiné odchylky. Odkaz na požadavky vyplývající z § 3 a § 50 odst. 3 a 4 správního řádu tak zdejší soud, i s ohledem na jejich prakticky nulovou konkretizaci, považuje za víceméně obecné proklamace, které nebyly blíže argumentačně podloženy, když žalobce v podstatě zpochybňuje jen způsob výpočtu zmíněné „konečné“ hmotnosti, resp. to, podle jakého ustanovení vyhlášky č. 341/2002 Sb. měla být věc posuzována.

[21] Ve věci je přitom podstatné, jak bude rozvedeno i níže, že žalobce byl sankcionován za přetížení tahače. Nikoli tedy za přetížení jízdní soupravy jako celku, ani za přetížení některé z náprav či jejich skupin. Vážní lístek ze dne 11. 12. 2013, č. 214807/2013, udává několik relevantních hodnot zatížení tahače, zatížení návěsu a zatížení jednotlivých náprav a celé soupravy.

[22] Co se týká tvrzení o nesprávném odečtu relativní chyby měřidla, není zcela patrné, z čeho žalobce svůj názor dovozuje. Z *Dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení a vážního lístku č. 214807/2013* je zcela zřejmé, že v něm jsou uvedeny zjištěné okamžité hmotnosti soupravy, tahače, přípojného vozidla, náprav i jejich skupin. Relativní

chyba měřidla je odečtena až ve „vyhodnocení“, a to konkrétně pouze u té hodnoty, která i po odečtení relativní chyby poukázala na překročení povolené hmotnosti, tedy pouze u hmotnosti tahače. Jestliže tedy byla u položky vyjadřující celkovou hmotnost tahače odečtena relativní chyba ve výši 1 %, bylo tak učiněno zcela v souladu s deklarovanou odchylkou měřidla. Relativní chyba ve výši 2 % měla být odečítána pouze u jednotlivých náprav a jejich skupin, a tak se též skutečně stalo, jinak by musela být jako přetížená hodnocena i náprava č. 2 (s těmito závěry byl žalobce ostatně seznámen již v rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 21. 4. 2016, č. j. 29 A 10/2014-34, dostupném na www.nssoud.cz, proti kterému nepodal kasační stížnost). Jinak řečeno, v případě zjišťování hmotnosti vozidla bylo třeba počítat s odchylkou $\pm 1 \%$, v případě jednotlivých náprav s odchylkou $\pm 2 \%$, přičemž tyto hodnoty nebylo možné kombinovat (např. nejdřív odečíst toleranci týkající se náprav a následně až tak zjišťovat „konečnou“ hmotnost vozidla).

[23] K argumentaci žalobce je možné také dodat, že jako provozovatel měl povinnost vyhovět mj. všem požadavkům, které jsou stanoveny v § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb. Zjevně nesprávný je tak jeho názor, že pokud vyhověl požadavku na dodržení maximální hmotnosti jízdní soupravy, mohl nedodržet jiné „dílčí“ ukazatele spočívající např. v největší povolené hmotnosti na nápravu apod. Takový výklad jde viditelně proti smyslu předmětných požadavků dle vyhlášky č. 341/2002 Sb., resp. ustanovení zákona, které provádí, neboť provoz vozidla, které nesplňuje zmíněné „dílčí“ požadavky přispívá nejen ke snižování kvality silnic, ale zejména k ohrožení bezpečnosti silničního provozu, kdy, jak uvedl i žalovaný ve vyjádření k žalobě, přetížené vozidlo má delší brzdnou dráhu, je v kritických momentech nestabilní, je u něj větší riziko převržení a silně zatížené pneumatiky se spíše mohou roztrhnout. Zmíněná vyhláška ostatně výslovně hovoří o tom, že „*největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla nesmí překročit*“ stanovené hodnoty (§ 15 odst. 1 vyhlášky č. 341/2002 sb.) a že „*největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit*“ stanovené hodnoty (§ 15 odst. 2 vyhlášky č. 341/2002 Sb.). Nikde není stanoveno, že splnění jednoho z požadavků umožňuje nesplnit jiný; dané povinnost je tedy třeba naplnit kumulativně, nikoli alternativně, jak naznačuje žalobce. Je tak nesprávný jeho názor, že souprava by měla být posuzována dle § 15 odst. 2 písm. i) vyhlášky č. 341/2002 Sb., nikoli dle § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb., jinak by § 15 odst. 2 písm. i) a § 15 odst. 5 předmětné vyhlášky ztrácely smysl – soud se domnívá, že s ohledem na výše uvedené proti smyslu předmětných ustanovení jde právě výklad podaný žalobcem.

[24] Pokud jde o argumentaci uvedenou žalobcem v replice k vyjádření žalovaného, byl soud vázán zásadou koncentrace soudního řízení správního. Podle § 71 odst. 2 s. ř. s. lze rozšířit žalobu na dosud nenapadené výroky rozhodnutí nebo ji rozšířit o další žalobní body jen ve lhůtě pro podání žaloby. Ta v žalobcově případě uplynula dnem 7. 10. 2014 (§ 72 odst. 1 s. ř. s.), repliku však žalobce soudu zaslal poštou až dne 25. 5. 2015. Replika byla rozdělena v podstatě na tři části. Zatímco obsah její první části byl pouhým rozhojněním včas uplatněné žalobní námitky týkající se odchylek (odečet relativních chyb měřidla), které měly být zohledněny, a toho, že žalovaný provozoval jízdní soupravu, nikoli samostatně vozidlo se dvěma nápravami, a soud se jimi tak zabýval (viz výše), v případě její druhé a třetí části (oprávnění společnosti TENZOVÁHY, s.r.o., provádět předmětné vážení a otázka bezpečnosti provozu) se jednalo o nově uplatněné žalobní body, k nimž soud z důvodu koncentrace řízení nemohl přihlížet.

[25] Pouze stručně a zcela nad rámec věci lze uvést, že ani jeden z těchto opožděně uplatněných žalobních bodů by nebyl důvodným.

[26] V daném případě bylo kontrolní vážení žalobcovy jízdní soupravy provedeno na silnici I. třídy. Podle § 38a odst. 3 bodu 1. zákona o pozemních komunikacích nízkorychlostní kontrolní vážení na silnicích I. třídy s výjimkou rychlostních silnic *zajišťuje* v součinnosti s Policií České republiky nebo s celními úřady kraj ve svém územním obvodu se souhlasem vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba. Z této právní úpravy je zcela jednoznačně patrné, že kraj není povinen provádět kontrolní vážení sám (svými úředními osobami), ale je postupuje v součinnosti s policií nebo celnímu úřadu (jako v nynějším případě) a je oprávněn pověřit touto činností jinou oprávněnou osobu. Tak se stalo i v nyní souzené věci. Zlínský kraj pověřil nízkorychlostním kontrolním vážením společnost TENZOVÁHY, s.r.o. (jak vyplývá z rozhodnutí městského úřadu a taktéž z příslušných kontrolních lístků, je nízkorychlostní vážení zajišťováno na základě mandátní smlouvy k provádění vážení vozidel na silnici I. třídy č. 50 na starém Hrozenkově č. D/0441/2013/DOP ze dne 4. 5. 2013, uzavřené se Zlínským krajem). Skutečnost, že součástí správního spisu není mandátní smlouva uzavřená mezi Zlínským krajem a dotyčnou společností na uvedeném ničem nemění. Žalobci byla existence této smlouvy známa již z *Dokladu o úředním měření a vážení lístku č. 2148072013*, v průběhu správního řízení se ovšem žalobce jejího předložení nedomáhal. Ve věci je navíc podstatné, že garantem regulérnosti kontrolního vážení byla současně přítomná hlídka Celního úřadu pro Zlínský kraj. Ostatně v průběhu vážení zaměstnanec žalobce nevzněl žádných námitek (se všemi těmito skutečnostmi a právním hodnocením byl žalobce seznámen ve skutkově a právně prakticky totožné věci řešené zdejším soudem pod sp. zn. 29 A 110/2014).

[27] Co se týká argumentu, že cílem celého měření bylo pouze inkaso pokut, a nikoli bezpečnost provozu, neboť žalobci nebylo umožněno soupravu vrátit na Slovensko a tam náklad přeložit, ani tento nepovažuje soud za případný. Žalobce byl sankcionován za porušení svých zákonných povinností, a to na základě rozhodnutí městského úřadu a žalovaného; o sankci a spáchání deliktu tedy nerozhodoval na místě celní úřad; nic přitom žalobci nebránilo, aby po zjištění překročení povolených hodnot náklad skutečně přeložil. Uložená sankce má přitom i preventivní funkci, směřující k tomu, aby se se vytýkané jednání již neopakovalo, a v tom smyslu působí pozitivně na bezpečnost silničního provozu. Postup, který žalobce implicitně navrhuje, aby bylo provedeno zjišťování hmotnosti, a při překročení maximálních hodnot bylo bez dalšího (sankčních postupů) umožněno vrátit se do zahraničí a tam náklad přeložit (a předmětné vážení tedy mělo jakou si čistě informativní funkci), nemá oporu v žádném právním předpise.

[28] K věci je nutno dodat, že v průběhu řízení před správním soudem došlo ke změně právní úpravy aplikované správními orgány – zákon o pozemních komunikacích byl novelizován s účinností od 31. 12. 2015, vyhláška č. 341/2002 Sb. byla s účinností od 1. 1. 2015 nahrazena vyhláškou č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Na posouzení dané věci týkající se správního trestání to však ničeho nemění, protože nová právní úprava zachovala trestnost sankcionovaného jednání žalobce a zároveň není pro žalobce příznivější, viz zejména § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, § 37 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2014 Sb. (jak plyne z novelizovaného § 43 odst. 2 zákona o pozemních

komunikacích, došlo k navýšení výměry pokuty za předmětný správní delikt ze 7 000 Kč na 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla dle zvláštních právních předpisů).

[29] Nad rámec výše uvedeného soud považuje za vhodné vyjádřit se též ke skutečnosti, že písemná podání žalobce (žaloba i replika k vyjádření žalovaného) byla sepsána ve slovenštině. Soudní řád správní neobsahuje konkrétní ustanovení o použití cizího jazyka před soudem, na rozdíl např. od správního řádu, jehož § 16 odst. 1 výslovně umožňuje užití slovenského jazyka ve správním řízení. Právo jednat před soudem ve své mateřštině zakotvené v § 18 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 64 s. ř. s. se dle výkladu vztahuje zejména na jednání před soudem, nikoliv bez dalšího na písemný styk. Možností podat žalobu ve slovenštině se nicméně v nedávné době zabýval Městský soud v Praze, jenž v usnesení ze dne 30. 11. 2015, č. j. 91 Co 308/2015-50 (dostupné na <http://kraken.slv.cz/MSPHAAB91Co308/2015>, popř. na <http://profipravo.cz>) shledal, že slovenský jazyk má na našem území do jisté míry mimořádné postavení, v důsledku čehož stále přetrvává široká vzájemná srozumitelnost mezi oběma jazyky. Ostatně z tohoto předpokladu vychází i Smlouva mezi Českou republikou a Slovenskou republikou o právní pomoci poskytované justičními orgány a o úpravě některých právních vztahů v občanských a trestních věcech (publ. pod č. 209/1993 Sb.). Potřebu překladů podání psaných ve slovenštině, resp. dokonce až nutnost ustanovení tlumočníka, však nelze vyloučit, vyšla-li by taková potřeba v dalším průběhu řízení najevo v takové intenzitě, že by mohlo dojít k omezení práva některého z účastníků na spravedlivý proces či k narušení rovného postavení účastníků. V nyní souzené věci tomu ovšem tak nebylo.

VI. Závěr a náklady řízení

[30] Soud tedy shledal námitky žalobce neopodstatněnými. Jelikož v řízení nevyšly najevo ani žádné vady, k nimž musí soud přihlížet z úřední povinnosti, zamítl žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s. ř. s.

[31] O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce ve věci úspěch neměl (žaloba byla jako nedůvodná zamítnuta), a nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníku řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. 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 zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

V Brně dne 27. září 2016

JUDr. Zuzana Bystřická, v.r.
předsedkyně senátu