



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Václava Roučky a soudců JUDr. Petra Kuchynky a Mgr. Jaroslava Škopka v právní věci **žalobce: S.K., zastoupeného JUDr. Jiřím Chmelenským, advokátem, se sídlem Chomutov, Na Příkopech 902,** proti **žalovanému: Krajský úřad Karlovarského kraje, se sídlem Karlovy Vary, Závodní 353/88,** v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 8. 2013, čj. 3234/DS/13-2,

t a k t o:

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

O d ů v o d n ě n í :

[I] Předmět řízení

Žalobce se žalobou ze dne 9. 10. 2013 a doručenou Krajskému soudu v Plzni (dále též jen „soud“ nebo „krajský soud“) dne 10. 10. 2013, domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 8. 2013, čj. 3234/DS/13-2 (dále též jen „napadené rozhodnutí“). Napadeným rozhodnutím žalovaný zamítl žalobcovo odvolání a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Cheb, odboru stavebního a životního prostředí, ze dne 18. 6. 2013, čj. MUCH 27000/2013

(dále též jen „*prvoinstanční rozhodnutí*“). Prvoinstančním rozhodnutím bylo konstatováno, že se žalobce „*dopustil správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích tím, že dne 19. 3. 2013 v 10:00 hodin na silnici III. třídy číslo 0218 v km staničení cca 1 provozoval vozidlo (jízdní soupravu skládající se z motorového vozidla tovární značky MAN registrační značky... za užití přípojného vozidla tovární značky EUROMONT-SM registrační značky ...), které při nízkorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem, kterým je vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (...): u jednotlivé nápravy (náprava č. 5) překročilo největší povolenou hmotnost na nápravu vozidla - došlo k přetížení o 127 kg, a tím k překročení limitní hodnoty stanovené v § 15 odst. 1 písm. a) vyhlášky, protože hmotnost na nápravu vozidla nesmí u jednotlivé nápravy překročit 10 tun; u dvojnápravy motorového vozidla (nápravy 2+3) překročilo největší povolenou hmotnost na nápravu vozidla - došlo k přetížení o 109 kg, a tím k překročení limitní hodnoty stanovené v § 15 odst. 1 písm. c) bod 4 vyhlášky, protože u dvojnápravy motorových vozidel nesmí součet zatížení obou náprav dvojnápravy, při jejich dílčím rozvoru od 1,3 m a méně než 1,8 m (je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné nebo pokud je každá hnací náprava opatřena dvojitou montáží pneumatik a maximální zatížení na nápravu nepřekročí 9,500 tuny) překročit 19 tun; u motorového vozidla se třemi nápravami největší povolenou hmotnost vozidla - došlo k přetížení o 423 kg, a tím překročení limitní hodnoty stanovené v § 15 odst. 2 písm. b) vyhlášky, protože u motorového vozidla se třemi nápravami (je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné nebo pokud je každá hnací náprava opatřena dvojitou montáží pneumatik a maximální zatížení na nápravu nepřekročí 9,500 tuny) nesmí okamžitá hmotnost vozidla překročit 26 tun.“. Za spáchání tohoto správního deliktu byla žalobci jakožto provozovateli vozidla uložena podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích pokuta ve výši 7.000,- Kč. Žalobci byla dále uložena povinnost nahradit náklady vážení paušální částkou 6.000,- Kč a povinnost nahradit náklady správního řízení paušální částkou 1.000,- Kč.*

Kategorizace pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochrany, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady byly upraveny zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „*zákon o pozemních komunikacích*“).

Správní řízení bylo upraveno zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „*správní řád*“).

[III] Žaloba

Žalobce vyslovil přesvědčení, že byl rozhodnutím správního orgánu zkrácen na právech. K tomu uvedl, že při jednání před správním orgánem namítal, že vážení nemělo vůbec proběhnout, když s váhou byly technické problémy v propojení mezi váhou a počítačem, celý proces od navedení žalobcovy jízdní soupravy na váhu příslušníky Policie

ČR a k odjezdu do Chomutova trval téměř 2 hodiny, v důsledku kteréhož zdržení žalobce přišel ten den o další zakázky. K těmto námitkám nebylo přihlédnuto.

Tvrzení, že použitá váha nebyla zcela v pořádku, žalobce opíral o následující skutečnosti. Žalobce jel dne 19. 3. 2013 z pískovny v Dřenicích u Chebu, kde mu byl naložen praný písek, a jak vyplývá z dodacího listku České šterkopísky s. r. o., závod Dřenice, celková hmotnost soupravy byla po naložení 44.940 kg. Asi po 5 km od Dřenic byl žalobce zastaven příslušníky Policie ČR a naveden na váhu. Celková hmotnost soupravy byla po odečtení 3 % tolerance 44.057 kg, tzn., že bez odečtu 3 % tolerance činila celková hmotnost 45.419,58 kg. Rozdíl mezi oběma váhami tedy představuje 479,58 kg.

Žalobce podotkl, že váha Centra služeb pro silniční dopravu navážila o 479,58 kg více a je nutné vzít v úvahu, že z pískovny v Dřenicích do místa zastavení Policií ČR žalobce ujel asi 5 km, tzn., že spotřeboval asi 2 litry nafty a z naloženého písku vytekla po cestě nějaká voda, takže rozdíl byl ještě větší než uváděných 479,58 kg. Žalobce rovněž uvedl, že obě vážení se prováděla s osobou řidiče, neboť v pískovně v Dřenicích se najíždí se soupravou na příjezdovou váhu a poté na odjezdovou váhu a při vážení pracovníky Centra služeb pro silniční dopravu se najíždí rovněž se soupravou na váhu.

Žalobce v příloze návrhu přiložil potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 14. 9. 2011 na příjezdovou i odjezdovou váhu, kdy pískovnu v Dřenicích v roce 2011 provozovala společnost TEKAZ s. r. o.; dále potvrzení o posouzení shody ze dne 5. 6. 2013, rovněž na váhy v Dřenicích, k čemuž konstatoval, že tyto váhy musí být každé dva roky přezkoušeny, zda vyhovují požadovaným metrologickým vlastnostem. V roce 2013 tuto pískovnu již provozovala společnost České šterkopísky s. r. o., neboť předchozí provozovatel TEKAZ s. r. o. je od 16. 10. 2012 v insolventi. Žalobce také přiložil záznamové zařízení (flash disk), kde je nahrán rozhovor o průběhu vážení ze dne 19. 3. 2013, neboť žalobcův automobil byl vybaven kamerou umístěnou na předním skle, která zaznamenává dění na vozovce.

[III] Vyjádření žalovaného k žalobě

Žalovaný se k žalobě vyjádřil v podání ze dne 6. 1. 2014 a vyslovil přesvědčení, že průběh řízení před prvoinstančním správním orgánem byl v souladu s právními předpisy a ve věci bylo rozhodnuto správně. Proces vážení prováděný Centrem služeb žalovaný považoval za vyhovující a vykonaný tak, jak zákon ukládá. Žalovaný navrhoval zamítnutí žaloby.

[IV] Posouzení věci krajským soudem

Řízení ve správním soudnictví je upraveno zákonem č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „soudní řád správní“ nebo „s. ř. s.“).

Podle § 75 odst. 1 soudního řádu správního soud při přezkoumání rozhodnutí vychází ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.

Podle § 75 odst. 2 soudního řádu správního věty první soud přezkoumá napadené výroky rozhodnutí v mezích žalobních bodů.

Soud po provedeném jednání, při kterém obě strany setrvaly na svých stanoviscích, dospěl k závěru, že **žaloba není důvodná**.

Žalobce nečinil sporným, že dne 19. 3. 2013 byl, jakožto řidič (a provozovatel současně) vozidla - soupravy tvořené nákladním automobilem MAN reg. zn. ... a přípojným vlekem reg. zn. ... (dále též jen „vozidlo“) -, zastaven hlídkou Policie ČR na silnici III. třídy v katastru obce Odrava. Následně došlo k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení soupravy, kterýžto proces, resp. jeho výsledky žalobce v žalobě zpochybnil.

Podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, které překročí při nízkorychlostním anebo vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.

Zvláštním právním předpisem, na který je § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích odkazováno, je vyhláška o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích (dále též jen „Vyhláška“). V žalobcově věci jsou pak rozhodná její ustanovení § 15 odst. 1 písm. a), § 15 odst. 1 písm. c) bod 4 a § 15 odst. 2 písm. b).

Podle § 15 odst. 1 písm. a) Vyhlášky nesmí největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla překročit u jednotlivé nápravy 10 tun

Podle § 15 odst. 1 písm. c) bod 4 Vyhlášky nesmí největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla překročit u dvojnápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru od 1,3 m a méně než 1,8 m, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné nebo pokud je každá hnací náprava opatřena dvojitou montáží pneumatik a maximální zatížení na nápravu nepřekročí 9,50 t celkem 19 tun.

§ 15 odst. 2 písm. b) nesmí největší povolená hmotnost silničních vozidel překročit u motorových vozidel se třemi nápravami 25 tun.

O nízkorychlostním kontrolním vážení soupravy, kterou řídil (a zároveň provozoval) žalobce, byl sepsán „Doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení“ ze dne 19. 3. 2013, evidenční číslo 2013810031 (dále též jen „Doklad“), v němž byly zachyceny výsledky vážení. Nedostatky byly zjištěny **a)** u okamžité hmotnosti na nápravu č. 5 [zjištěna 10.127 kg; maximální povolená hmotnost 10.000 kg, což znamenalo překročení o 127 kg (1,3 %)], **b)** u okamžité hmotnosti na skupinu náprav č. 2 + 3 [zjištěna 19.109 kg; maximální povolená hmotnost 19.000 kg, což znamenalo překročení o 109 kg (0,6 %)]; **c)** u okamžité hmotnosti motorového vozidla [zjištěna 26.423 kg; maximální povolená hmotnost 26.000 kg, což znamená překročení o 423 kg (1,6 %)]. Doklad byl žalobcem podepsán, rubriku „Vyjádření řidiče k obsahu dokladu“ žalobce proškrtnul.

Součástí správního spisu je rovněž fotokopie ručně zaznamenaných údajů o zvážených hodnotách. Na listině je uvedeno, že údaje jsou opsané z displeje vah dne 19. 3. 2013 v 10.00 hodin na silnici III/0218, váženo bylo vozidlo reg. zn. ... a přípojně vozidlo reg. zn. ... Ve vztahu k hodnotám uvedeným v Dokladu jsou uvedeny tyto údaje: **a)** u okamžité hmotnosti na nápravu č. 5 (náprava č. 2 přívěsu) zaznamenáno 10.440 kg, po odečtení 3 % tolerance 10.126,8 kg; **b)** u okamžité hmotnosti na skupinu náprav č. 2 + 3 (automobilu) zaznamenáno 19.700 kg, po odečtení 3 % tolerance 19.109 kg; **c)** u okamžité hmotnosti motorového vozidla zaznamenáno 27.240 kg, po odečtení 3 % tolerance 26.422,8 kg. I tuto listinu obsahující rukou psané údaje o navážených hodnotách žalobce bez dalšího podepsal.

Prvoinstanční správní orgán zahájil s žalobcem řízení o správním deliktu (oznámení ze dne 16. 4. 2013), na jehož obsah žalobce reagoval podáním datovaným dne 29. 3. 2013. V něm uvedl mj. toto: „*Pravdou, je že dne 19. 3. 2013 jsem provozoval na silnici 3. třídy č. 0218 v katastru obce Odrava motorové vozidlo MAN RZ ... a přípojný vlek RZ Jel jsem ve směru od Chebu na Chomutov, kdy mě zastavila hlídka PČR a navedli mě na váhu. Poté, co jsem najel na váhu, příslušníci policie zjistili, že váha nejde vynulovat a asi 30 min. se snažili tento nedostatek odstranit, ale bezvýsledně, a proto se rozhodli, že soupravu zváží a odečtou hodnoty, které byly na váze přede mnou. Poté bylo zjištěno, že hmotnost na nápravě č. 5 jsem překročil o 127 kg, tedy o 1,3 %, a na nápravě č. 2+3 o 109 kg, tedy o 0,6 %, a největší povolenou hmotnost motorového vozidla jsem překročil o 423 kg, tedy o 1,6 %. Předně namítám, že takovéto vážení nemohlo proběhnout, když váha nešla vynulovat, a proto příslušníci PČR přistoupili k odečtu předchozích hodnot na váze, a dále namítám, že sám příslušník policie mi sdělil, že tolerance je 3 %, kdy toto vím i z absolvovaných školení, kterých se pravidelně zúčastňuji jako profesionální řidič, a ze shora uvedených údajů je zřejmé, že toleranci 3 % jsem nepřekročil. Pravdou je, že mi příslušníci PČR předložili k podpisu doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení, který jsem podepsal, ale do kolonky — vyjádření řidiče k obsahu dokladu — jsem neuvedl shora uvedené námitky, neboť na místě jsem byl odstaven téměř 2 hodiny a nechtěl jsem se s příslušníky PČR dohadovat. Za této situace navrhuji, aby správní řízení bylo proti mně zastaveno.“.*

Prvoinstanční správní orgán následně provedl v řízení důkazy svědeckými výpověďmi Bc. O.M., pracovníka Centra služeb pro silniční dopravu, a pprap. P.Š. a pprap. P.L., policistů, kteří tvořili hlídku Policie ČR, která zastavovala nákladní soupravu řízenou žalobcem dne 19. 3. 2013.

Bc. O.M. do protokolu o výsledku svědka ze dne 27. 5. 2013, čj. MUCH 38764/2013, mj. vypověděl, že vážení soupravy vykonával osobně. Na otázku správního orgánu, která z použitých vah Haenni WL 103, výr. č. 2949 a 2950, nešla před začátkem vážení vynulovat, svědek uvedl: „*Váhy šly vynulovat obě.*“. Na otázku, jakou hodnotu váhy ukazovaly, Bc. Mertl konstatoval, že obě ukazovaly nulu. Správní orgán se svědka rovněž dotázal, proč bylo přistoupeno k vážení jízdní soupravy v okamžiku, kdy byly zjištěny technické problémy v propojení vah s počítačem. Na to pracovník Centra služeb pro silniční dopravu odpověděl: „*Vedoucí jednotky rozhodl o vážení, které bylo provedeno postupným vážením jednotlivých kol náprav, sečtením hodnot a zaznamenáním do dokladu o výsledku NKV. Od naměřených hodnot byla v souladu s MP 009-04 odečtena toleranční srážka 3 % a teprve hodnoty po*

odečtení byly zaznamenány do dokladu č. 2013810031.“. Stran dokladu č. 2013810031 se správní orgán dotázal Bc. M., proč na něm chybí vyjádření řidiče, zda řidič odmítl vyjádření podepsat. K tomu svědek uvedl: „Řidiči byl doklad před podepsáním předložen k vyjádření. Řidič nechtěl k sepsanému dokladu nic uvést, kolonku proškrtnl a doklad podepsal.“.

Svědkoví M. položil při výsledku otázky i žalobcův zástupce ve správním řízení JUDr. Jiří Chmelenský, advokát. Ve vztahu k žalobním bodům byla významná odpověď na dotaz, proč nebyl na dokladu o výsledku NKV č. 2013810031 uveden technický problém s propojením vah a počítače. Na to O.M. odpověděl: *„V případě výpadku PC lze úkon NKV provést i s použitím samotných vah, které byly v pořádku a vážení schopné. Problém s počítačem tedy nemusí být v dokladu zaznamenán. V dokladu není kolonka na uvedení technických závad.“.* Zástupce žalobce se rovněž tázal, proč bylo provedeno vážení, když váhy neukazovaly nulové hodnoty. K tomu svědek uvedl, že **obě váhy ukazovaly nulu**, jinak by úkon NKV nebyl zahájen.

Policisté pprap. P.Š. a pprap. P.L. se vyjádřili (protokoly o výsledku svědka ze dne 27. 5. 2013, čj. MUCH 38827/2013, resp. čj. MUCH 38859/2013) k otázce správního orgánu, zda zjistili po najetí soupravy na váhu, že váhy nejdou vynulovat, toto: *„O tom nic nevím.“* (pprap. Š.), resp. *„Já ne. Vím, že pracovník CSpSD zjistil, že nefunguje přenos dat z vah počítače a že se rozhodli vozidlo zvážit a doklad vyhotovit ručně.“* (pprap. L.). Oba policisté shodně vypověděli, že neví, jakou hodnotu váhy ukazovaly před zahájením úkonu NKV. Na dotaz zástupce žalobce, zda viděl, že by Bc. M. fotil stav displejů před najetím soupravy na váhy, pprap. Š. odpověděl, že neviděl.

Žalobce byl následně vyzván (vyrozumění ze dne 6. 6. 2013) k seznámení se s podklady pro vydání rozhodnutí. Žalobce tohoto práva nevyužil.

Prvoinstanční správní orgán vydal dne 18. 6. 2013 pod čj. MUCH 27000/2013 rozhodnutí, kterým žalobci, jakožto provozovateli vozidla, uložil pokutu ve výši 7.000,- Kč, dále uložil povinnost nahradit náklady vážení paušální částkou 6.000,- Kč a uložil povinnost nahradit náklady správního řízení paušální částkou 1.000,- Kč.

Prvoinstanční správní orgán pak v odůvodnění svého rozhodnutí mj. konstatoval zjištěná překročení maximálních hodnot stanovených Vyhláškou ze strany žalobce. K věci dále uvedl. *„Výsledkem provedených výsledků bylo zjištění, že způsob provedení NKV nelze zpochybňovat, přestože byly podklady pro zpracování dokladu o výsledku NKV č. 2013810031 pořízeny ručně. Z doloženého vážního listku je zřejmé, že od naměřených hodnot byla v souladu s metrologickým předpisem MP 009-04 odečtena 3 % toleranční srážka a teprve hodnoty po odečtení byly zaznamenány do dokladu o výsledku NKV č. 2013810031. MěÚ Cheb, odbor SŽP, k vyjádření provozovatele vozidla po provedených výsledcích uvádí, že jeho námitku k nesprávně provedenému nízkorychlostnímu kontrolní vážení dne 19.03.2013 na silnici III. třídy č. 0218, které podle tvrzení provozovatele vozidla „nemohlo proběhnout, když váha nešla vynulovat“, nepřijal, neboť provedené výsledky svědků nepotvrdily poruchu vah, ale pouze fakt, že došlo k technickému problému v propojení vah s počítačem. Váhy Haenni WL 103, výr. č. 2949 a 2950 byly v pořádku. V důsledku zjištěné technické závady byly podklady pro zpracování dokladu o výsledku NKV*

č. 2013810031 pořízeny ručně a zaznamenány do vážního listku, s jehož obsahem byl řidič, který je současně provozovatelem vozidla, seznámen, což stvrdil podpisem vážního listku a následně dokladu o výsledku NKV č. 2013810031. Svého práva na vyjádření k obsahu dokladu o výsledku NKV řidič vozidla, který je současně provozovatelem vozidla, na místě nevyužil. Zákon o pozemních komunikacích včetně prováděcí vyhlášky ani metrologický předpis MP 009-04 neupřesňuje, jakým způsobem mají být podklady pro zpracování dokladu o výsledku NKV pořízeny (zda automatizovaně, poloautomatizovaně či ručně), nelze tedy zpochybňovat výsledky úkonu NKV jen proto, že byly naměřené hodnoty zpracovány ručně. (...) MěÚ Cheb, odbor SŽP, zhodnotil všechny listinné důkazy, tj. protokol o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení č.: 2013810031 ze dne 19.03.2013, včetně jeho příloh, vyjádření provozovatele vozidla ze dne 29.04.2013, svědecké výpovědi ze dne 27.05.2013 a vážní listek, který byl podkladem pro zpracování dokladu o výsledku NKV č. 2013810031, a dospěl k závěru, že se provozovatel vozidla dopustil spáchání správního deliktu uvedeného v ustanovení § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích. (...) Překročení kteréhokoliv z parametrů má své nepříznivé důsledky. MěÚ Cheb, odbor SŽP, při rozhodování vycházel ze spolehlivě zjištěného stavu věci, z objektivně zjištěných skutečností a na základě jejich posouzení dospěl k závěru, že provozovatel vozidla porušil povinnost stanovenou § 15 odst. 1 písm. a) vyhlášky, § 15 odst. 1 písm. c) bod 4 vyhlášky a § 15 odst. 2 písm. b) vyhlášky, neboť dne 19.03.2013 provozoval motorové vozidlo (...), které překročilo hodnoty největší povolené hmotnosti stanovené v § 15 odst. 1 písm. a) vyhlášky, § 15 odst. 1 písm. c) bod 4 vyhlášky a § 15 odst. 2 písm. b) vyhlášky, čímž byla naplněna skutková podstata spáchání správního deliktu podle ustanovení § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích.“.

Žalobce se proti prvoinstančnímu rozhodnutí odvolal podáním ze dne 3. 7. 2013, které doplnil podáním ze dne 16. 7. 2013. V něm žalobce uvedl: „Rozhodnutí napadám v celém rozsahu, a to jak ve výroku o vině, tak i uložené sankci. Dne 19. 3. 2013 jsem jel z pískovny v Dřenicích u Chebu, kde mi byl naložen praný písek, a asi po 5 km mě zastavila hlídka Policie ČR a navedli mě na váhu. Od samého počátku měli pracovníci Centra služeb pro silniční dopravu technické problémy s váhou a z tohoto důvodu celý úkon trval téměř 2 hodiny, takže stěží lze konstatovat, že problém byl pouze v propojení vah s počítačem. Pokud byl sebemenší technický problém s váhou, nemělo být k vážení vůbec přistoupeno. Dále namítám, že celková hmotnost jízdní soupravy po odečtení 3 % tolerance byla 44.057 kg, tzn., že bez odečtu 3 % tolerance celková hmotnost činila 45.378,71 kg. Jak ale vyplývá z dodacího listku České šterkopísky spol. s r. o., závod Dřenice, celková hmotnost byla po naložení 44.940 kg. Jak tedy vysvětlit rozdíl mezi váhami Centra služeb pro silniční dopravu a pískovnou 438 kg, když obě váhy jsou pravidelně kontrolovány. Dále namítám, že technický problém s váhou nebyl zaznamenán a konkretizován v dokladu o výsledku NKV č. 2013810031 a nebyl ani podepsán vedoucím jednotky Ing. S., který přes technické problémy rozhodl o vážení. Dále namítám, že pravidelně absolvuji školení, kde je nám vykládáno, že při vážení bude brán ohled na celkovou hmotnost a nikoliv na jednotlivé nápravy, ale skutečnost je poněkud jiná.“.

Žalovaný správní orgán odvolání zamítl a prvoinstanční rozhodnutí potvrdil, když se s jeho postupem v řízení a vyslovenými závěry zcela ztotožnil. K věci uvedl, že po prostudování předloženého spisového materiálu dospěl k závěru, že „(...) daná

záležitost byla správním orgánem správně zjištěna a posouzena, a napadené rozhodnutí vychází ze spolehlivě zjištěného stavu věci. K tomuto názoru vedou odvolací správní orgán doložené podklady rozhodnutí, z nichž je spáchání správního deliktu provozovatelem vozidla nesporné a k jejichž zpochybnění nejsou dány žádné důvody. Je jasné, že bylo porušeno ustanovení § 15 odst. 1 písm. a), c) bod 4, odst. 2 písm. b) vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, a byla tak naplněna skutková podstata spáchání správního deliktu dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, kdy se spáchání správního deliktu dopustí právnická nebo podnikající fyzická osoba tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, které překročí při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem. Celé správní řízení vedené správním orgánem probíhalo v souladu se současnou platnou právní úpravou.“.

Soud předně posoudil žalobcovu námitku o tom, že ve správním řízení nebylo přihlédnuto k jeho námitce, že k vážení nemělo vůbec dojít kvůli technickému problému v propojení mezi váhou a počítačem.

Ze správního spisu je patrné, že žalobce ve vyjádření k věci po zahájení řízení nenamítal problémy spočívající v propojení vah s počítačem, ale to, že váhy nebylo možné tzv. vynulovat. V doplnění odvolání pak namítal, že pracovníci Centra služeb pro silniční dopravu měli technické problémy s váhou, celý úkon trval téměř 2 hodiny, takže lze stěží konstatovat, že problém byl pouze v propojení vah s počítačem. Žalobce trval na tom, že existoval-li sebemenší technický problém s váhou, nemělo být k vážení vůbec přistoupeno.

Žalovaný se v napadeném rozhodnutí plně ztotožnil s tím, jak na věc nazíral a jak ji rozhodl prvoinstanční správní orgán. Bylo proto třeba obrátit pozornost na prvoinstanční rozhodnutí. Soud dospěl k závěru, že stran posuzované žalobní námitky toto rozhodnutí a postup městského úřadu obstály.

Na prvním místě je třeba zdůraznit, že žalobce na místě samém (tedy po provedeném vážení dne 19. 3. 2013) **a)** podepsal Doklad, v němž byly zachyceny veškeré naměřené hodnoty; **b)** podepsal listinu s ručně zaznamenanými údaji o zvážených hodnotách; a dále **c)** nijak se k těmto hodnotám ani průběhu vážení nevyjádřil. Kolonku Dokladu označenou jako „Vyjádření řidiče k obsahu dokladu“ totiž proškrtnul. K tomu dlužno poznamenat, že tímto postupem žalobce výrazně oslabil svoji další možnou obranu v řízení. Jeho přístup k věci na místě samém totiž nelze vykládat nijak jinak, než že souhlasil se vším – tedy i s tím, co a jak bylo zváženo. Žalobce měl možnost uvést veškeré pochybnosti, které stran vážení jeho soupravy měl. To však neučinil a jeho pozdější zdůvodnění tohoto postupu způsobem „na místě jsem byl odstaven téměř 2 hodiny“, „nechtěl jsem se s příslušníky PČR dohadovat“ či „v důsledku tohoto zdržení jsem téhož dne přišel o další zakázky“ je možná pochopitelné, ale nikterak to nesnižuje relevanci údajů (a postupů), které žalobce svými podpisy na výše uvedených listinách stvrdil.

Prvoinstanční správní orgán se v řízení věnoval žalobcovým tvrzením stran technických problémů při vážení. Provedl výsledky svědků, které rozhodně nepotvrdily žalobcovo tvrzení o tom, že váhy nešly vynulovat. Pracovník Centra služeb pro silniční

dopravu sice připustil technické problémy spočívající v propojení mezi vahami a počítačem, ale to, jak správně poznamenal městský úřad v prvoinstančním rozhodnutí, nebránilo pověřeným pracovníkům k provedení vážení. Váhy byly vážení schopné, údaje jimi změřené bylo možné zjistit a zaznamenat. Podstata problému byla v počítači, ten však soupravu nevážil. A znovu je třeba připomenout podstatné – žalobce na místě samém nic nezpochybnil.

Žalobní námitka o tom, že k žalobcovým tvrzením stran technického problému nebylo přihlédnuto, tak není důvodná. Správní orgán prvního stupně se jí řádně a podrobně zabýval a své (správné) závěry o ní vyjevil v prvoinstančním rozhodnutí. Žalovaný se s těmito závěry ztotožnil a soud v jejich postupu neshledal ničeho, čím by byla dotčena žalobcova veřejná subjektivní práva.

To, že závěry správních orgánů obou stupňů byly správné, nemohlo zvrátit ani další žalobcovo tvrzení zpochybňující výsledky měření (vážení) na základě údajů o hmotnosti naloženého písku podle dodacího lístku. Žalobce se domníval, že údaj o hmotnosti naloženého vozidla (soupravy) v hodnotě 44.940 kg uvedený na dodacím listu D130800754 ze dne 19. 3. 2013, resp. disproporce mezi tímto údajem a údajem zjištěným při „úředním“ vážení (45.415,58 kg bez odečtení 3 % tolerance) je způsobilý zpochybnit údaje naměřené Centrem služeb pro silniční dopravu.

Žalobcova domněnka je mylná.

Jím předkládaný doklad (= dodací list D130800754) totiž není výsledkem vážení provedeného způsobem, jaký předpokládá zákonná úprava a jehož výsledky mohou být použity ve správním řízení. Z dodacího listu není vůbec zřejmé, na jakých vahách a jak vážení probíhalo, jako vážené vozidlo je uveden pouze automobil reg. zn. ... a o přípojném vleku reg. zn. ... není ani zmínka. Dodací list je tak pouze dokladem deklarujícím obchodní vztah mezi společností České šterkopísky spol. s r. o. (dodavatelem) a žalobcem (odběratelem), podle kterého dodavatel dodal odběrateli přírodní těžené prané kamenivo (28.140 kg) za 4.426,- Kč (včetně DPH). Hodnotu důkazu umožňujícího zpochybnit výsledky vážení provedeného Centrem služeb pro silniční dopravu předložený dodací list nemá. A to ani ve spojení s dalšími předloženými listinami, konkrétně potvrzením o ověření stanoveného měřidla ze dne 14. 9. 2011 na příjezdovou i odjezdovou váhu pískovny v Dřenicích a potvrzení o posouzení shody ze dne 5. 6. 2013 na váhy v Dřenicích. Tyto listiny pouze potvrzují, že váhy v Dřenicích disponují příslušnými potvrzeními vystavenými Českým metrologickým institutem a společností TAMTRON s. r. o., certifikovanou k ES prohlašování shody s typem notifikovanou osobou č. 0424. Avšak to podstatné, tedy to, že údaj 44.940 kg na dodacím listu byl získán vážením na certifikovaných vahách v Dřenicích a týkal se celé soupravy, nebylo nikterak podloženo.

Soud pro úplnost uvádí, že se nezabýval ani daty zachycenými na žalobcem předloženém datovém nosiči (flash disk), neboť by to bylo, vzhledem k důvodům, které vedly soud k zamítnutí žaloby, zjevně nadbytečné.

[V] Celkový závěr a náklady řízení

Na základě výše uvedeného soud dospěl k závěru, že ve světle uplatněných žalobních bodů závěry správních orgánů obou stupňů obstály. **Žaloba tak nebyla shledána důvodnou, a soud ji proto podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.**

Stran náhrady nákladů řízení soud vycházel ze znění § 60 odst. 1 věty první 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. Žalovanému správnímu orgánu žádné důvodně vynaložené náklady řízení před soudem nevznikly, a proto bylo rozhodnuto, že na náhradu nákladů řízení nemá žádný z účastníků právo.

P o u ě n í : *Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě do dvou týdnů po jeho doručení. Kasační stížnost se podává 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.

V Plzni dne 12. června 2015

JUDr. Václav Roučka, v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení:

Helena Kovářiková