



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě - pobočka v Olomouci rozhodl samosoudkyní JUDr. Martinou Radkovou v právní věci žalobce **J. S.**, bytem J. 120, zast. JUDr. Jaroslavem Němečkem, advokátem se sídlem v Šumperku, Blahoslavova 4, proti žalovanému **Celnímu ředitelství Olomouc**, se sídlem v Olomouci, Blanická 19, o **přezkoumání rozhodnutí žalovaného ze dne 23. 6. 2011, č. j. 4452-2/2011-130100-21, ve věci přestupku,**

t a k t o :

I. Žaloba **se zamítá.**

II. Žalovanému **se** náhrada nákladů řízení **nepřiznává.**

III. Žalobce **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

[1] Podanou žalobou se žalobce domáhal přezkoumání rozhodnutí žalovaného, označeného v záhlaví. Tímto rozhodnutím bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Celního úřadu Šumperk ze dne 13. 5. 2011, č. j. 1545-13/2011-096200-021, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, kterých se žalobce dopustil tím, že

„...dne 22. 9. 2010 ... při kontrolním vážení jízdní soupravy... bylo zjištěno překročení největších povolených hmotností stanovených zákonem č. 56/2001 Sb., resp. vyhláškou č. 341/2002 Sb. ... konkrétně největší celkové povolené hmotnosti na nápravě číslo 2, 3; největší povolené hmotnosti motorového vozidla a největší povolené hmotnosti přívěsu. Největší povolená hmotnost jízdní soupravy nebyla překročena.“ Za to žalobci byla uložena pokuta 2.000 Kč a paušální částka náhrady nákladů řízení 1.000 Kč.

[2] V žalobě žalobce namítal, že nebyl správně posouzen skutkový stav a věc nebyla správně právně posouzena. Vážení nebylo provedeno řádně na vážicí zóně podle metrologického předpisu MP 009-04, vážicí zóna nebyla řádně vyznačena a vážicí prostor nebyl překontrolovatelný, k tomu žalobce navrhoval místní šetření. Díky nesprávnému uložení vážicího zařízení mohou být výsledky vážení velmi zkreslené. Žalobce nesouhlasí s tvrzením žalovaného, že ze spisového materiálu, zejména popisového listu a sdělení CSPSD, vyplývá, že vážná zóna podmínky pokynu splňuje. Podle žalobce z něj však vyplývá, že tato zóna nebyla vymezena a popisový list odkazuje na neexistující oranžový trojúhelník. Sdělení CSPSD se k otázce vážné zóny nevyjadřuje a navržený svědek nebyl předvolán a výslech proveden. Žalovaný tak vychází z neprokázaných domněnek. Další námitkou brojil žalobce proti tomu, že nebyly splněny podmínky po celé délce vážicí zóny, což musí být prokázáno. V popisovém listu stanoviště část zóny chybí a správní orgány vycházely jen z fotografií špatné kvality a navrhované místní šetření neprovedly. Závěr správního orgánu, že celá zóna splňuje parametry podle pokynu, nemá oporu v provedeném dokazování. Správní orgán měl vyzvat subjekt provádějící měření k vyjádření nebo měl nařídit místní šetření a plochu přeměřit. Dále žalobce namítá, že došlo k porušení pokynu při vážení, když vozidlo bylo zabržděno. Žalobce požadoval převážení, což je uvedeno v protokolu, správní orgán k tomu však nepřihlédl. Spokojil se s písemným vyjádřením CSPSD, jehož pracovník nezaznamenal, že by řidič nedodržel pokyny pro pohyb před vážicí zónou. Pokud toto vyjádření mělo být použito jako důkaz, měl mít žalobce možnost svědku klást dotazy a být přítomen výslechu. Pokud uvěřil správní orgán svědku bez dalšího proti námitkám žalobce, bylo porušeno právo žalobce na obhajobu. Poslední žalobní námitka směřovala proti výpočtu výsledků vážení, protože od naměřené hodnoty nebyla odečtena podle pokynu polovina intervalu rozšířené nejistoty, teprve tato hodnota měla být porovnána s číselným údajem podle právního předpisu. Správní orgány se omezily na pouhé sdělení CSPSD, že používají software EC 200, i když ve vážném lístku jsou uvedeny hmotnosti vozidla a ne částky zjištěné po shora popsáném odečtu.

[3] Ve vyjádření žalovaný uvedl, že k žalobním bodům se vyjádřil v napadeném rozhodnutí a odkázal na něj a dále uvedl, že žádný předpis nestanoví povinnost barevně vyznačovat vážnou zónu, návrh na svědeckou výpověď a místní šetření odmítl žalovaný proto, že by nebyly účelné, skutkový stav byl řádně zjištěn ze spisu a výslech svědka efektivněji nahradilo sdělení CSPSD, ve kterém byl popsán postup měření obecně i v případě žalobce. Vážná zóna je podrobně popsána a fotograficky zdokumentována v popisovém listu ze dne 15. 5. 2006, od té doby nebyla změněna. Na místě žalobce přeměření nepožadoval a vážnou zónou může být jakékoliv místo a nemusí být zadokumentováno podrobnými protokoly, znaleckým posudkem apod. Správní orgán I. stupně dal možnost žalobci se vyjádřit při ústním jednání i písemně a žalobce této možnosti vždy využil. Žalovaný rozebral tvrzení žalobce „při nakládce jsem byl naložen průtokovou vahou“ a uzavřel, že z toho

nevyplyvá, že při vážení byla souprava zabržděna. V protokolu žalobce neuvedl konkrétní námitku k porušení metodického pokynu. Opětovné přeměření vážní zóny žalobce nepožadoval. Správní orgány prokazovaly sklon a technický stav vyjádřením osobou znalou místa a problematiky kontrolního vážení (vyjádření CSDSP ze dne 16. 3. 2011). Pravdivost tohoto vyjádření posuzoval žalovaný ve vztahu k ostatním důkazům a dospěl k závěru, že tvrzení žalobce, že souprava byla zabržděna, je nepravdivé. Z obrany žalobce je zjevné, že obsah metrologického pokynu znal, věděl, že zabržděním mohou být výsledky ovlivněny a ve svůj neprospěch přesto soupravu zabrzdil. Žalovaný neprováděl výslech svědka, proto nemohl být porušen § 55 s. ř. Konfrontovat svědka s žalobcem není povinností správního orgánu. S poslední žalobní námitkou se vypořádal správní orgán I. stupně a vyplývá z něj, že i po započtení poloviny intervalu došlo k překročení nejvyšší povolené hmotnosti na dvojnápravě 2, 3 a hmotnosti motorového vozidla a přívěsu.

[4] Krajský soud v Ostravě - pobočka v Olomouci přezkoumal napadené rozhodnutí podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále „s. ř. s.“) v mezích žalobních bodů a při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.), tedy ke dni 23. 6. 2011.

[5] Ze správního spisu krajský soud ve vztahu k žalobním námitkám žalobce zjistil, že příkazem Celního úřadu Šumperk ze dne 11. 1. 2011 byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku popsaného shora a byla mu uložena pokuta ve výši 2.000 Kč.

[6] Spis obsahuje popisový list stanoviště kontrolního vážení vozidel při silnici č. I/35 Vysoké Mýto (areál firmy Kobra Cargo v prostorách Celního úřadu Vysoké Mýto – Celní správy ČR).

[7] Podle vážního lístku – protokolu Centra služeb pro silniční dopravu (dále i „CSPSD“) ze dne 22. 9. 2010 o vážení vozidla s řidičem – žalobcem vozidlo po srážce 3 % tolerance vykazovalo hmotnosti u os 2, 3 celkem 1640 kg, tj. 8,6 % nad povolený limit.

[8] Podle vyjádření ze dne 5. 3. 2011 po seznámení se spisem 2. 3. 2011 žalobce nesouhlasil s tím, že spáchal přestupek, protože spisový materiál jeho spáchání neprokazuje. Ze spisové dokumentace nelze průkazně potvrdit, že stanoviště kontrolního vážení splňuje veškeré náležitosti požadované metrologickým předpisem MP 009-04. Stav komunikace, kde bylo prováděno měření, je v rozporu s tímto pokynem, jsou na ní výmoly a výtluky, je poškozená. Na místě není vyznačen obdélník o rozměrech 20 x 3 m, žádná značka, a není tedy jasné, která místa byla schválena k měření. Posunutí měřidel byt jen o 0,5 metru by znehodnotilo výsledek měření a navíc při přesném nevymezení stanoviště vážení jsou získané údaje nepřezkoumatelné. Popisový list stanoviště se neshoduje s reálným aktuálním stavem. Dále nebyla vážící zóna vyměřena v souladu s citovaným pokynem podle jeho čl. 2.3.1. Proto žalobce navrhl provedení důkazu místním šetřením a přeměření vážící zóny a zhodnocení kvality jejího povrchu. To bylo podle popisového listu učiněno naposled v květnu 2006. Provozní a přírodní vlivy podle rozhodnutí nebyly vztahy v úvahu. Při kontrolním vážení došlo k porušení čl. 6.3.1.1 pokynu MP 009-04 – obsluha měla zajistit, aby vozidlo nebylo zabržděno, což se nestalo. Návrhu žalobce, aby kontrolní vážení bylo provedeno s nezabržděným

vozidlem nebylo vyhověno. Podle stanoviska Ministerstva dopravy ze dne 6. 11. 2006 má být u vozidel přepravujících sypké substráty kontrolována pouze celková hmotnost vozidla z důvodu řidičem neovlivnitelných posunů hmot při přepravě. V souzené věci nebyla celková hmotnost vozidla překročena. Protokol o vážení a vážní lístek neobsahují veškeré náležitosti požadované právními předpisy, jmenovitě podle vyhlášky č. 104/1997 Sb. Na protokolu je uvedeno jméno pana J. D., který však není zástupcem správce pozemní komunikace a neúčastnil se vážení. Z protokolu také nevyplývá, jak byl zohledněn výsledek vážení dle čl. 6.3.1.2 pokynu.

[9] Ve vyjádřeních CSPSD ze dne 23. 3. 2011 a ze dne 24. 3. 2011 k dokazování bylo popsán proces zjištění skutkového stavu, při kterém byl zjištěn přestupek, kvalita povrchu komunikace a její sklon s odkazem na fotografie ze dnů 6. 4. 2009 a 17. 3. 2011, odkaz na shora citované metodické pokyny. Přílohou vyjádření je příkazní smlouva uzavřená mezi Ředitelstvím silnic a dálnic ČR s.p.o. a Centrem služeb pro silniční dopravu s.p.o. (CSPSD) ze dne 18. 11. 2008, podle které CSPSD přísluší hospodařit s dálnicemi a silnicemi I. třídy ve vlastnictví ČR, včetně oprávnění ke kontrolnímu vážení nejvyšších povolených hmotností a rozměrů vozidel a jejich náprav.

[10] Součástí spisu je platné potvrzení o ověření stanoveného měřidla (vah) ze dne 3. 12. 2009.

[11] K zabrzdění vozidla možnému ovlivnění výsledku měření se vyjádřil 11. 4. 2011 Český Metrologický institut (doručeno správnímu orgánu 13. 4. 2011) tak, že při statickém vážení vozidla na přenosné měřící zařízení pro zjišťování zatížení na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel ovlivňuje použití brzd výsledky vážení. Proto i metrologický předpis MP 009–04 požaduje, aby vozidlo nebylo během vážení zabrzděno a pokud se provádí vážení na vozovce s podélným sklonem, který by způsoboval sjíždění váženého vozidla ze zařízení, je nutno vozidlo zajistit jinak nebo jiným vhodným prostředkem. Protože při brzdění vozidla může docházet ke korelaci tohoto vlivu s dalšími faktory, které rovněž ovlivňují výsledky vážení, například vyvozená tření závěsů vozidla a případně dalších elementech podvozku váženého vozidla, nelze předpokládat systematicky jednostranné ovlivnění výsledků vážení. Nelze rovněž jednoznačně kvantifikovat míru tohoto ovlivnění. Míra tohoto ovlivnění, díky korelaci s jinými možnými vlivy, závisí na konstrukci a technickém stavu váženého vozidla a může se pohybovat v rozmezí 1 až 5 % zatížení na nápravu.

[12] Správní orgán I. stupně oznámil žalobci ukončení dokazování, toto oznámení žalobce převzal 5. 4. 2011 a 26. 4. 2011 se vyjádřil.

[13] Žalobce ve vyjádření z 26. 4. 2011 trval na svém předchozím vyjádření a namítal, že ani z nově založených listin nebylo prokázáno, že stanoviště kontrolního vážení splňuje veškeré náležitosti požadované metrologickým předpisem MP 009–04. Z fotodokumentace nevyplývalo, jak byla reálně vymezena vážící zóna s vyznačeným prostorem pro uložení vážícího zařízení a není zřejmé vyznačení obdélníku o rozměrech 20 × 3 m. Ani z vyjádření zástupce CSPSD nevyplývalo, že v celé délce vážící zóny jsou splněny požadavky podle bodu 6.2.2. metrologického předpisu a délka prostoru před obdélníkem 20 × 3 m a za tímto obdélníkem nebyly změřeny a posouzeny s parametry podle citovaného článku. Žalobce trval na tom, že při kontrolním vážení bylo vozidlo zabrzděno a návrhu žalobce, aby bylo kontrolní

vážení provedeno znovu s nezabrzděným vozidlem, nebylo vyhověno. Toto tvrzení žalobce nemůže být tvrzením zástupce CSPSD vyvráceno. Z nově založených listin nevyplývá skutečnost, zda a jak se osoby provádějící vážení vypořádaly s vyhodnocením výsledků vážení podle bodu 6.3.1.2 metrologického předpisu a vyhl. č. 341/2002 Sb. Podle § 15 odst. 5 této vyhlášky je stanovena váhová tolerance z důvodu možného znečištění vozidla 3 %. Tato tolerance však nepokrývá nepřesnosti měřidla nebo způsobu měření. Ty mají zachycovat podle čl. 6.3.1.2. metrologického předpisu definované hodnoty rozšířené nejistoty měření. Z vážního lístku odečet poloviny intervalu rozšířené nejistoty nevyplývá, je zde pouze uvedena zjištěná hmotnost na jedno kolo, od které se pak odečítá toleranční srážka 3 %. Žalobce navrhl provést za jeho účasti místní šetření v místě stanoviště vážení za účelem přeměření vážicí zóny (její délky, šířky, sklonu) a zhodnocení kvality povrchu. Toto bylo učiněno, jak vyplývá z podpisového listů, naposledy v květnu 2006 a změny za posledních 5 let způsobené provozními a přírodními vlivy nejsou správními orgány nikde zaznamenány ani vzaty v úvahu. Dále žalobce poukázal na dopis se stanoviskem Ministerstva dopravy ze dne 6. 11. 2006.

[14] V rozhodnutí ze dne 13. 5. 2011 správní orgán I. stupně uvedl, že měření proběhlo v místě, které splňuje veškeré náležitosti požadované metrologickým pokynem č. MP 009-04, jak vyplývá z příložené dokumentace – popisového listu stanoviště Správy a údržby silnic Pardubického kraje ze dne 15. 5. 2006. Dále správní orgán I. stupně odkázal na vyjádření Ing. T. G., vedoucího MEJ 813 Pardubice (usnesení – doplnění listin k řízení o přestupku ze dne 22. 12. 2010), podle kterého bylo vážení jízdní soupravy provedeno staticky po jednotlivých nápravách na certifikovaných mobilních vahách s neautomatickou činností typu WL103 s uvedením výrobních čísel a ověřením ČMI (potvrzení ze dne 3. 12. 2009). O vážení byl vyhotoven protokol a vážní lístek. Vážením bylo zjištěno překročení hmotnosti jednotlivých náprav dle protokolu, což bylo v rozporu s § 15 odst. 1 písm. c) bod 4 vyhlášky č. 341/2002 Sb. Nebylo zjištěno překročení nejvyšší povolené hmotnosti celé jízdní soupravy. K námitkám žalobce správní orgán I. stupně uvedl, že vážní místo bývá označeno kužely, jak je vidět z fotografií ze dnů 6. 4. 2009 a 17. 3. 2011. Porovnáním fotografií a popisového listu je vidět, že se shodují. Navíc z metrologického předpisu ani jiných předpisů nevyplývá nutnost vyznačení kontrolního stanoviště. Povrch komunikace, kde proběhlo vážení, je od doby zaměření v nezměněné podobě, bez zjevného poškození, jak uvedlo CSPSD dne 24. 3. 2011. Tento stav doložilo fotografiemi ze dnů 6. 4. 2009 a 17. 3. 2011. Z uvedených důkazů vyplývá, že stav stanoviště odpovídal čl. 2.3.1 pokynu MP 009-04. Místní šetření s ohledem na citované důkazy shledal správní orgán I. stupně jako nadbytečné s tím, že je nanejvýš nepravděpodobné, že by se změnila délka, šířka či sklony vážicí zóny, což potvrzuje i vysvětlení CSPSD ze dne 24. 3. 2011. Podle žalovaného z vyjádření žalobce při kontrolním vážení nevyplynulo, že by žádal převážení z důvodu zabrzdění vozidla a proto se jedná o dodatečné účelové tvrzení. I kdyby byla jízdní souprava zabrzděna, nemělo by to vliv na překročení nejvyšších povolených hmotností náprav. Stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 6. 11. 2006 bylo změněno 31. 1. 2008 proto, že si jej řidiči špatně vykládali. Výsledkem je, že se budou vážit celé jízdní soupravy a jednotlivé nápravy a v případě nesouhlasu řidiče s vážením toto bude řešeno ve správním řízení. Podle celního úřadu mají protokol a vážní lístek všechny náležitosti včetně podpisu, jak ukládá § 51c odst. 3 písm. j) vyhlášky č. 104/1997 Sb. Podepsaný J. D. je na základě příkazní smlouvy (přílohy vysvětlení CSPSD) oprávněný zástupce správce pozemní komunikace. K vážení jsou používány váhy s příslušným zpracovatelským software a výsledky odpovídají

metrologickému předpisu MP 009-04, zákonu o pozemních komunikacích a vyhlášce č. 104/1997 Sb. Tato vyhláška neukládá výpočty nejistot, žalobce překročil největší povolenou rychlost na nápravy č. 2, 3, hmotnost motorového vozidla a přívěsu. Žalobce měl možnost se vyjádřit k podkladům rozhodnutí tak, že mu bylo doručeno oznámení o ukončení dokazování ze dne 31. 3. 2011. Zástupce žalobce nahlédl do spisu a předložil vyjádření 26. 4. 2011. Povolené sklony vážící zóny jsou vyšší než skutečné a při kontrolním vážení žalobcova souprava jen mírně přesahovala vymezený obdélník. K obvinění žalobce učinil celní úřad vlastní výpočty. Celní úřad vyjmenoval podklady pro rozhodnutí a odkázal na zákon č. 56/2001 Sb. a § 15 odst. 1 písm. c) bod 4, odst. 2 písm. b) a d) vyhlášky č. 341/2002 Sb.

[15] Podle vyjádření žalobce v protokole ze dne 22. 9. 2010 „při nakládce byl naložený průtokovou váhou; při vážení celním úřadem Vysoké Mýto nebyl dodržen metodický pokyn a bylo odmítnuto kontrolní vážení“. Uvedený protokol na vážní lístek odkazuje.

[16] V napadeném rozhodnutí žalovaný popsal skutkový stav, proces vážení, odkázal na § 38a zákona č. 13/1997 Sb. a uvedl, že bylo zjištěno překročení největší celkové povolené hmotnosti nápravy číslo 2, 3 o 8,6 %, motorového vozidla o 7,2 % a přívěsu o 3,8 %. Největší povolená rychlost jízdní soupravy překročena nebyla, byly dodrženy i ostatní kontrolované limity. K námitkám žalovaný uvedl, že povinnost barevně vyznačovat vážící zónu nevyplývá z žádných předpisů, kontrolní orgány před měřením mají povinnost zónu zkontrolovat, povinnost vést o tom dokumentaci nemají, avšak v souzené věci bylo vymezení zóny zakresleno do popisového listu stanoviště ze dne 15. 5. 2006. Přesné místo lze určit zaměřením od budovy s přesností na desetiny metru. Pokud žalobce měl pochybnosti o vážící zóně, měl na to upozornit při vážení. Popis místa navíc objasňuje vysvětlení CSPSD ze dne 30. 3. 2011. Vážní zónou pro nízkorychlostní vážení může být jakékoli místo, pokud splňuje podmínky metodického pokynu. Vážní místo neodpovídá žádné certifikaci ani není výslovně upraveno žádným právním předpisem či správním aktem. Tomu odpovídá i to, že měření probíhá na přenosném měřícím zařízení. Tímto se toto měření odlišuje od vysokorychlostního měření neprenosnými vahami. Místo vážení dále dokládají i fotografie ze dnů 6. 4. 2011 a 17. 3. 2011. Na místě žalobce vážící místo nezpochybňoval. Místo lze kdykoli přeměřit. Při zastavení jízdní soupravy jednotlivou nápravou na vážním zařízení a odlehčením brzdového pedálu nedochází k pohybu vozidla, proto zatížení na jedno kolo ani nápravu nemohlo být terénem ovlivněno. Vyjádření CSPSD je vyjádřením správce komunikace a osoby znalé problematiky i daného místa. Námitka žalobce v protokole o vážení byla obecná, nebylo uvedeno konkrétní porušení pokynu a chyběla námitka zabrždění vozidla. Před vážením je řidič kontrolovaného vozidla povinen řídit se pokyny osoby obsluhující vážící zařízení, proto případné zabrždění nelze klást za vinu správním orgánům či CSPSD. Proto není nutno dokazovat, zda souprava byla zabržděna či nikoliv. I kdyby toto bylo zjištěno, jednalo by se o vědomé zkreslení výsledků vážení žalobcem.

[17] Krajský soud dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

[18] První spornou otázkou v souzené věci je, zda vážící zóna byla na místě řádně nebo vůbec vyznačena, zda bylo správně uloženo vážící zařízení a zda byly splněny podmínky pokynu po celé délce vážící zóny. Podle žalobce mělo být

provedeno místní šetření ke kontrole těchto skutečností, měl být vyslechnut žalobcem navržený svědek a měl být vyzván k vyjádření subjekt provádějící měření.

[19] Podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném ke dni vydání napadeného rozhodnutí, *řidič vozidla se dopustí přestupku tím, že vozidlo překročí při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.*

[20] Zvláštním předpisem je zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

[21] Podle § 38a odst. 3 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb. *nízkorychlostní kontrolní vážení zajišťuje správce pozemní komunikace v součinnosti s Policií České republiky nebo s celními úřady. Podle § 38a odst. 7 téhož zákona nízkorychlostní kontrolní vážení zahrnuje kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu největších povolených rozměrů vozidel a jízdních soupřav.*

[22] Prováděcím předpisem k zákonu č. 56/2001 Sb. je vyhláška č. 341/2002 Sb., podle jejíhož § 1 písm. k) největší povolenou hmotností je pro účely této vyhlášky *největší hmotnost, se kterou smí být vozidlo užíváno v provozu na pozemních komunikacích. Podle § 15 odst. 1 písm. c) bod 4 této vyhlášky největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla nesmí překročit od 1,3 t a méně než 1,8 t, 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 - 19,00 t.*

[23] Podle § 38b odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. *při nízkorychlostním kontrolním vážení je řidič vozidla povinen řídit se pokyny osoby obsluhující zařízení na nízkorychlostní kontrolní vážení.*

[24] Podle § 38b odst. 6 zákona č. 13/1997 Sb. *způsob provádění nízkorychlostního kontrolního vážení, náležitosti dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení a vzor dokladu stanoví prováděcí právní předpis.* Tímto předpisem je vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích a její § 51a, kde je stanoveno, že *řidič vozidla zajede na zařízení pro kontrolní vážení, kde je provedeno nízkorychlostní kontrolní vážení; vážení je provedeno za přítomnosti řidiče a dalších členů osádky v kabině vozidla a dále jsou v § 51b stanoveny náležitosti a vzor dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení.*

[25] Z uvedeného vyplývá, že obecně závaznými právními předpisy není stanoveno vyznačení vážné zóny.

[26] Pro řádné zjištění postupu při vážení si soud s ohledem na souzenou věc a námitky žalobce vyžádal od žalovaného zaslání Metodiky kontrolního vážení

a Metrologický předpis MP 009-04. Žalovaný sdělil, že tyto pokyny nebyly součástí spisového materiálu a byly ve správním řízení použity jako skutečnosti známé správnímu orgánu z jeho úřední činnosti a že nejde o volně šiřitelné písemnosti; tyto pokyny lze pořídit za poplatek.

[27] Z Metodiky kontrolního vážení Centra služeb pro silniční dopravu, verze 02, ze dne 2. 9. 2008, soud zjistil, že v něm je definována vážící zóna a vymezení se provádí kužely z vybavení mobilních expertních jednotek CSPSD; pro každé stanoviště se vyhotovuje schématický situační plán. Metrologický předpis 009-04 se vztahuje na přenosné měřicí zařízení pro zjišťování zatížení na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel pro účely kontroly provozu na pozemních komunikacích a je dostupný za poplatek (<http://www.cmi.cz>). V tomto předpisu jsou stanoveny kromě definice vážící zóny postupy při vážení.

[28] Požadavkům jak podle obecně závazných právních předpisů, tak podle obou vnitřních předpisů v souzené věci orgány provádějící měření dostaly. To soud vyvodil z jejich obsahů a dále z popisového listu a vyjádření pracovníka CSPSD ze dne 24. 3. 2011. Z žádných vyjádření žalobce nevyplývá, že by požadavky na vážící zónu nebyly dodrženy, žádnou konkrétní námitku žalobce nevznese. Podle setrvalé judikatury jsou jak správní orgány, tak soudy povinny vypořádat se s konkrétními námitkami, s námitkami konkrétního porušení právních předpisů, nesprávného výpočtu, konkrétních důvodů nesprávného zjištění skutkového stavu (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 6. 2008, č.j. 8 As 13/2007-100, nebo ze dne 13. 4. 2004, č.j. 3 Azs 18/2004-37, všechny zde uvedené rozsudky Nejvyššího správního soudu jsou dostupné na www.nssoud.cz).

[29] K vyjádření žalovaného, že oba výše uvedené metodické pokyny nebyly součástí spisu a žalovaný je použil jako skutečnosti známé z jeho úřední činnosti, soud konstatuje, že za první správní orgán tyto pokyny může použít, avšak musí uvést zdroj tohoto pokynu včetně uvedení, kde se s ním a jak může účastník řízení seznámit, a za druhé, shora citované metodické pokyny nejsou obecně známými skutečnostmi ani volně přístupnými dokumenty. Pokud je použije správní orgán při své rozhodovací činnosti, musí dodržet relevantní ustanovení správního řádu o dokazování (zejména podle § 50 a násl.). K obecně známým skutečnostem se vyjádřil rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 4. 2011, č.j. 1 As 33/2011-58, č. Sb. NSS 2312/2011, podle kterého *správní orgán nemusí uvádět zdroj, z něhož se dozvěděl o existenci obecně známé skutečnosti. Naproti tomu musí uvést, ze které jeho konkrétní úřední činnosti či postupu jsou mu známy tzv. úřední skutečnosti (§ 50 odst. 1 správního řádu z roku 2004).*

[30] K pokynům správních orgánů srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 1. 2011, č.j. 1 Ao 2/2010-185, Sb. NSS č. 2397/2011 – viz právní věta pod bodem III o sjednocování správní praxe prostřednictvím pokynů a případné libovůli při bezdůvodném odchýlení se od nich a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 1. 2008, č.j. 5 As 28/2007-89, Sb. NSS č. 1532/2008, podle kterého *týkají-li se Pokyny řady „D“, resp. „DS“, vydávané Ministerstvem financí výkonu veřejné správy, tedy činnosti správce daně, jakožto orgánu veřejné moci, navenek, ve vztahu k veřejnosti a upravují-li aplikační postupy stran jednotlivých ustanovení daňových zákonů, nelze je, jakkoli jsou takto označeny, považovat za informace vyloučené z práva na jejich poskytnutí těm, jichž se postupy v nich upravené bezprostředně týkají, tj. daňovým subjektům.*

[31] V souzené věci je zjevné, že žalobci byly metodické pokyny známy, resp. nenamítal porušení jejich konkrétního ustanovení, ani jiný konkrétní důvod nesprávnosti vážení, a nedošlo ani k porušení žádného ustanovení obecně závazného právního předpisu či zásady činnosti správních orgánů a rovněž nebylo zjištěno, že by správní orgány vybočily ze své ustálené praxe, naopak, dodržením pokynů ji právě dodržely.

[32] Podstatné v souzené věci je, že ze shora uvedených zákonů, vyhlášek ani metodických pokynů nevyplynula v souzené věci povinnost správních orgánů provést kontrolní vážení. Ostatně, žalobce ani nenamítal konkrétní důvody pro tento postup.

[33] K námitce žalobce k písemnému vyjádření pracovníka CSPSD o průběhu vážení a k tvrzení žalobce, že měl mít možnost klást svědku otázky a být přítomen jeho výslechu, soud konstatuje, že tuto námitku neshledal rovněž jako důvodnou. Žalobce měl možnost se ještě před rozhodnutím ve věci vyjádřit k tomuto důkazu při seznámení se s podklady pro rozhodnutí, čehož také využil ve vyjádření ze dne 13. 5. 2011.

[34] Žalobní námitku o nesprávném výpočtu výsledků vážení neshledal soud důvodnou. Výpočet odchylky od nejvyšší povolené hmotnosti jednotlivých náprav je uveden v rozhodnutí správního orgánu I. stupně na stranách 7 a 8 s odkazem na metodický pokyn a z porovnání obsahu této části rozhodnutí a čl. 4.2.1 a čl. 6.3.1 pokynu MP 009-04 vyplývá, že k porušení pokynu nedošlo, výpočet byl proveden podle matematického vzorce z pokynu. V napadeném rozhodnutí správního orgánu I. stupně je přezkoumatelným a transparentním způsobem vysvětleno, že dovolená chyba znamená změnu nejvýše jednoho dílu váhy, tj. 40, resp. 60 kg. V porovnání s naměřenými hodnotami v řádových jednotkách stovek či spíše tisíců jde o minimální odchylku bez relevantního vlivu na měřený výsledek. Přitom nejistota na nápravách č. 2 a 3 činila 378 kg a 251 kg při naměřené hodnotě překročení povolené hmotnosti 1640 kg, tj. 8,6 % po odečtu odchylky 3 %. Podle bodu 5.6 metodiky (č.l. 115 soudního spisu) jde o vyhodnocovací program a podle vážního lístku (č.l. 44) jsou na něm uvedeny hodnoty bez toleranční srážky 3 % i s touto toleranční srážkou. Hmotnost náprav 2, 3 činila po odečtení toleranční srážky 12.609 kg a 8.031 kg (tj. celkem 20.640 kg), což je dohromady nad vyhláškou povolený limit 19.000 kg (jak je i uvedeno v horní části vážního lístku).

[35] Navíc podle vyjádření Českého metrologického institutu ze dne 11. 4. 2011 ani zohlednění zabrzdění vozidla by nevedlo ke zproštění odpovědnosti žalobce, protože odchylka 1 – 5% odečtená od 8,6 % vykazuje stále kladnou hodnotu.

[36] Žalobce se přestupku dopustil tak, že subjektivní stránku (zavinění) naplnil formou nejméně nevědomé nedbalosti (podle § 4 odst. 1 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb. nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl). Žalobce uvedl, že byl naložen průtokovou vahou a z toho vyvozoval, že dodržel stanovené váhové limity a nevěděl o jejich porušení. Vzhledem ke své profesi však žalobce měl a mohl vědět, že k porušení nejvyšších povolených hmotností došlo. I podle rozsudků Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 12. 2012, č.j. 8 As 58/2011-66, a ze dne 7. 8. 2008, č.j. 1 As 56/2008-66, je odpovědnost řidiče

za překročení povolených hmotností vozidla (náprav) nepřenositelná a pouhým nenaložením maximální váhy vozidla se žalobce své odpovědnosti nezbavil ani zbavit nemohl. To platí i v souzené věci a zdejší soud na tyto rozsudky pro stručnost pouze odkazuje.

[37] Zdejší soud neshledal, že ve správním řízení existovala potřeba předvolat svědka. Podle § 50 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění účinném ke dni vydání napadeného rozhodnutí, *podklady pro vydání rozhodnutí mohou být zejména návrhy účastníků, důkazy, skutečnosti známé správnímu orgánu z úřední činnosti, podklady od jiných správních orgánů nebo orgánů veřejné moci, jakož i skutečnosti obecně známé*. Písemná vyjádření CSPSD ze dne 23. 3. 2011 a 24. 3. 2011, fotografie ze dnů 6. 4. 2009 a 17. 3. 2011 a popisový list měřicího stanoviště jsou podklady rozhodnutí ve smyslu § 50 odst. 1 správního řádu a potvrzují verzi žalovaného. K uvedeným podkladům rozhodnutí měl žalobce možnost se vyjádřit na základě oznámení celního úřadu o ukončení o odkazování ze dne 31. 3. 2011, v odvolání tak učinil a žalovaný se s námitkami žalobce řádně vypořádal. S argumentací žalovaného, s výjimkami uvedenými v rozsudku ohledně metodických pokynů, se soud ztotožnil. K možné odpovědnosti osoby, která provedla nákladku vozidla žalobce, se soud v tomto řízení nevyjadřuje, neboť to není předmětem tohoto řízení.

[38] Skutková podstata přestupku podle účinné právní úpravy existuje i ke dni vydání rozsudku, proto z výše uvedených důvodů krajský soud k žalobu zamítl jako nedůvodnou.

[39] Soud nepřiznal náhradu nákladů řízení úspěšnému žalovanému, protože žalovaný žádné náklady řízení neúčtoval a soud žádné ze spisu nezjistil a žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení, protože v něm nebyl úspěšný (§ 60 odst. 1 s.ř.s.).

P o u č e n í :

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat 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 Olomouci dne 28. 5. 2013

JUDr. Martina Radkova
samosoudkyně