



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

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

navrhovatele: **KAFKA TRANSPORT a.s.**
sídlem Opařany 312, Opařany
zastoupen JUDr. Ondřejem Bečvářem, advokátem
sídlem Dřevařská 855/12, Brno

proti
odpůrci: **Český metrologický institut**
sídlem Okružní 31, Brno

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy odpůrce ze dne 6.10.2019, č. 0111-00P-C010-15, č.j. 0313/009/15/Pos, v části 3.15 „Instalace vah“,

takto:

- I. Návrh se zamítá.
- II. Navrhovatel nemá právo na náhradu nákladů řízení.

III. Odpůrci se náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Navrhovatel podal ke zdejšímu soudu incidenční návrh na zrušení opatření obecné povahy č. 0111-00P-C010-15, č.j. 0313/009/15/Pos, ze dne 6.10.2016, jež nabylo účinnosti dne 21.10.2016, v části 3.15 „Instalace vah“ (dále jen „napadené OOP“). Napadeným OOP se stanovují metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla, včetně metod zkoušení pro schválení typu a pro ověřování stanovených měřidel: „váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel za pohybu“.

II. Shrnutí obsahu návrhu

2. Podle navrhovatele napadené OOP v části 3.15 neobsahuje dostatečně detailní úpravu technických podmínek pro instalaci vysokorychlostních vah. Nezbytnými podmínkami pro instalaci vah je podle napadeného OOP geometrie vozovky, na kterou je snímač zatížení umístěn, samotné umístění snímače zatížení a charakteristika vozovky. Podle navrhovatele tak tyto podmínky (jejich nedodržení) mají jistě vliv na přesnost měření, jsou-li v napadeném OOP vymezeny. Ve vztahu ke geometrii vozovky (úseku vozovky, na kterém je snímač zatížení umístěn) je v odst. 3.15.2 napadeného OOP dán limit pro podélný a příčný sklon, poloměr zakřivení podélné osy, nerovnosti a hloubku vyjetých kolejí. Není-li v čl. 1 napadeného OOP („základní pojmy“) blíže definován pojem „vozovka“, lze tento pojem vykládat širokým způsobem, ze kterého není zřejmé, zda se vozovkou myslí celá šíře jízdního pruhu nebo jakákoliv její část. Podle navrhovatele tak z napadeného OOP nevyplývá, k jaké části vozovky se limitní hodnota příčného sklonu vztahuje. Neurčitě má být také v odst. 3.15.2 napadeného OOP stanovena podmínka instalace vah v oblastech, kde nedochází k častému zrychlování nebo zpomalování či ke změně počtu dopravních pruhů. Není patrné, k jak dlouhému úseku pozemní komunikace se tyto podmínky vztahují, neboť oblast, na kterou tato podmínka dopadá, není kvantifikována. Navrhovatel také zpochybňuje ustanovení odst. 3.15.3 napadeného OOP, podle kterého musí být vozovka v místě instalace snímačů zatížení s povrchem bez poškození a snímače mají být instalovány v homogenních vrstvách vozovky. Není tak zřejmé, zda podmínka homogenní vrstvy platí absolutně, či zda jsou přípustné výjimky (poruchy obrusné vrstvy).
3. V replice navrhovatel uvedl, že absencí zákonné či podzákoné definice pojmu „vozovka“ nelze ospravedlnit „*nekonečné variace výkladu tohoto pojmu ze strany správních orgánů*“. Část 3.15 napadeného OOP nadto podle navrhovatele neupravuje problematiku fyzikálních vlastností silniční infrastruktury; přitom vlastnosti materiálu silnice jsou podle navrhovatele určující pro přesnost vážení. V části 3.15 napadeného OOP také chybí výslovné stanovení podmínky, že stanovené vlastnosti musí být splněny po celou dobu platnosti ověření stanoveného měřidla. Podle navrhovatele z právní úpravy není patrné, na

jak dlouhou dobu se vztahuje ověření stanoveného měřidla, což je v rozporu se zásadou legality a dochází tím ke krácení legitimního očekávání navrhovatele.

4. Ze shora uvedených důvodů se navrhovatel domáhá zrušení opatření obecné povahy v části 3.15 „Instalace vah“. Na svém procesním postoji setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem.

III. Shrnutí obsahu stanoviska odpůrce

5. Odpůrce ve svém vyjádření s návrhem nesouhlasí. Odpůrce namítá, že nebyly vyčerpány veškeré zákonné prostředky pro obranu před nesprávným měřením. Navrhovatel ve smyslu § 11a zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, nepožádal o přezkoušení stanoveného měřidla. Termín vozovka je třeba podle odpůrce vykládat podle běžných pravidel používaných ve zdejším právním prostoru. Navrhovatel také pomíjí, že limitní hloubka vyjetých kolejí je stanovena vedle příčného sklonu vozovky samostatně. Při jiném výkladu by došlo k tomu, že jakékoli vyjeté koleje by již vedly k nenaplnění požadavků na příčný sklon vozovky. Odkaz navrhovatele na čl. 10d směrnice 96/53/ES podle odpůrce není příležitavý.
6. Z vyjádření odpůrce tak je zřejmé, že navrhuje zamítnutí návrhu na zrušení části 3.15 napadeného OOP.

IV. Posouzení věci

7. Zdejší soud byl při rozhodování vázán rozsahem a důvody návrhu (§ 101d odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s.ř.s.“).
8. Nejprve se soud zabýval přípustností návrhu a splněním dalších podmínek řízení. Aktivně legitimovaným k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy je ve smyslu § 101a odst. 1 s.ř.s. ten, kdo tvrdí, že byl zkrácen na svých právech vydaným opatřením obecné povahy (věta první). Pokud je podle zákona současně oprávněn ve věci, ve které bylo opatření obecné povahy užito, podat ve správním soudnictví žalobu nebo jiný návrh, může navrhnout zrušení opatření obecné povahy jen společně s takovým návrhem (věta druhá). V nyní posuzované věci se aktivní legitimace navrhovatele zakládá tvrzením dotčení na jeho právech, která jsou opatřením obecné povahy dotčena, a zároveň podáním správní žaloby ve věci, ve které bylo opatření obecné povahy užito. To, zda je navrhovatel skutečně na svých právech dotčen, závisí na skutkových okolnostech konkrétního případu (shodně usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 – 120). Podmínkou přípustnosti návrhu je tvrzení zásahu do práv navrhovatele; zkoumání, zda ke zkrácení práv navrhovatele skutečně došlo, je součástí až věcného posouzení návrhu.
9. Zdejší soud dovodil aktivní legitimaci navrhovatele k podání návrhu na zrušení napadeného OOP v části 3.15 („Instalace vah“). Návrh na zrušení části napadeného OOP byl zdejšímu soudu doručen dne 28.12.2020, a to v rámci podání, kterým se navrhovatel domáhal také zrušení rozhodnutí Krajského úřadu kraje Vysočina č.j. KUJI 104832/2020, sp. zn. ODSH 1628/2020 Ma/Odv, ze dne 3.11.2020 a jemu předcházejícího prvostupňového rozhodnutí č.j. DOP/79687/2020-juran/15448/2020 ze dne 3.9.2020.

Řízení o žalobě podle předchozí věty je u zdejšího soudu vedeno pod sp. zn. 62 A 195/2020. Z obsahu žaloby proti uvedeným správním rozhodnutím je zřejmé, že navrhovatel namítá chybnou aplikaci napadeného OOP - nesplnění tam stanovených podmínek vysokorychlostního kontrolního vážení bez lidské obsluhy vedlo k uložení pokuty za překročení největší povolené hmotnosti na druhé nápravě vozidla a za překročení největší povolené hmotnosti silničního vozidla; navrhovatel zároveň namítá, že samotné napadené OOP je v části 3.15 („Instalace vah“) nedostatečně konkrétní a tedy v napadené části v rozporu se zákonem. Tvrdí-li navrhovatel, že instalace vysokorychlostních vah byla provedena na základě ustanovení OOP, která nebyla dostatečně určitá či konkrétní, a výsledky vysokorychlostního vážení tak nejsou procesně použitelné ve správním řízení, nepochybně je osobou oprávněnou k podání návrhu na zrušení části napadeného OOP. Návrh je tedy přípustný.

10. Zdejší soud dále musel posoudit, zda byl návrh podán včas. Návrh na zrušení opatření obecné povahy podaný společně se žalobou proti správnímu rozhodnutí (incidenční návrh) ve smyslu § 101a odst. 1 věty druhé s.ř.s. je včasý tehdy, je-li podán ve lhůtě pro podání této žaloby (rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 8 As 63/2019-40 ze dne 15.10.2019), neboť lhůta dle § 101b odst. 1 s.ř.s. dopadá pouze na abstraktní návrhy na zrušení opatření obecné povahy. Žaloba proti rozhodnutí Krajského úřadu kraje Vysočina č.j. KUJI 104832/2020, sp. zn. ODSH 1628/2020 Ma/Odv, ze dne 3.11.2020 byla zdejšímu soudu spolu s návrhem na zrušení části OOP doručena dne 28.12.2020. Žalobou napadené rozhodnutí bylo navrhovateli (žalobci) doručeno dne 4.11.2020. Je tedy zjevné, že žaloba – a také návrh na zrušení části napadeného OOP, kterého bylo ve správním řízení užito – byla podána včas ve dvouměsíční lhůtě (§ 72 odst. 2 s.ř.s.).
11. Zdejší soud nedovodil ani jiný nedostatek podmínek řízení.
12. Soud vyšel z toho, že podle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 – 120, publikovaný pod č. 740/2006 Sb. NSS) je třeba při zkoumání důvodnosti návrhu postupovat v pěti krocích tzv. algoritmu přezkumu opatření obecné povahy. V prvním kroku soud zkoumá, zda napadené opatření obecné povahy bylo vydáno orgánem, který k tomu měl pravomoc. Ve druhém kroku se soud zabývá tím, zda orgán, který opatření vydal, nepřekročil zákonem stanovené meze své působnosti (věcné, osobní, prostorové a časové). Ve třetím kroku soud posuzuje zákonnost postupu odpůrce při vydávání napadeného opatření obecné povahy. Ve čtvrtém kroku se pak soud zaměřuje na otázky obsahového souladu napadeného opatření obecné povahy se zákonem, tedy s hmotněprávními předpisy. Poslední krok přezkumu pak spočívá ve zkoumání souladu opatření obecné povahy se zásadou proporcionality. Soud při přezkumu postupuje od prvního kroku k dalším s tím, že pokud u některého z kroků algoritmu shledá důvod pro zrušení napadeného opatření obecné povahy, aplikací dalších kroků se již věcně nezabývá, ledaže by povaha věci, zejména s ohledem na dopad soudního rozhodnutí na další průběh řízení o vydání opatření obecné povahy naznačení dalšího postupu vyžadovala, zejména z důvodů eliminací případných příštích opakovaných soudních sporů postavených na argumentaci vznesené již v projednávaném návrhu.

13. Podle § 9 odst. 1 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, se ověřením stanoveného měřidla potvrzuje, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud má měřidlo požadované metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy. Opatření obecné povahy kromě požadovaných metrologických vlastností stanoveného měřidla stanoví i zkoušky při jeho ověřování. Postup při ověřování stanovených měřidel stanoví Ministerstvo průmyslu a obchodu vyhláškou. Opatření obecné povahy vydává podle § 14 odst. 1 písm. j) zákona o metrologii Český metrologický institut. Stanovenými měřidly jsou podle § 3 odst. 3 písm. b) zákona o metrologii mimo jiné také měřidla, která Ministerstvo průmyslu a obchodu stanoví vyhláškou k povinnému ověřování s ohledem na jejich význam pro stanovení sankcí, poplatků, tarifů a daní. Jestliže jsou v položce 2.1.3 písm. c) vyhlášky Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému očkování a měřidla podléhající schválení typu, uvedeny váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu podle zvláštního právního předpisu s relativní chybou měření menší nebo rovnou $\pm 5\%$ pro celkovou hmotnost vozidla a $\pm 11\%$ pro zatížení na nápravu, je zřejmé, že odpůrce měl pravomoc k vydání napadeného OOP (první krok algoritmu přezkumu opatření obecné povahy) a vydáním napadeného OOP nepřekročil zákonné meze své působnosti (druhý krok algoritmu). Z podkladů žurnalizovaných ve správním spisu, které předložil navrhovatel a odpůrce, není prima vista patrné, že by se odpůrce dopustil procesní chyby, která by zatížila napadené OOP nezákonností (třetí krok algoritmu).
14. V nyní posuzované věci navrhovatel zpochybňuje pouze čtvrtý bod algoritmu – zákonnost napadeného OOP. Zdejší soud se tedy zabýval touto klíčovou otázkou, neboť v prvních třech krocích algoritmu nezjistil pochybení, ke kterému by musel přihlédnout z úřední povinnosti.
15. Vysokorychlostní kontrolní vážení nepochybně sleduje legitimní cíl – zamezit nadměrnému poškozování pozemních komunikací v důsledku jízdy přetížených vozidel nebo jízdních souprav. Zároveň je zřejmé, že řidič vozidla či jízdní soupravy, případně jeho provozovatel, má velmi omezené procesní prostředky pro zpochybnění správnosti výstupu z vysokorychlostního kontrolního vážení, neboť o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení je zpraven až se zpožděním.
16. Napadené OOP stanoví metrologické vlastnosti, po jejichž splnění se má za to, že stanovené měřidlo (tu váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení) má požadované metrologické vlastnosti nezbytné pro ověření stanoveného měřidla (§ 9 odst. 1 zákona o metrologii). Opatření obecné povahy je správní akt smíšené povahy s konkrétně určeným předmětem regulace a obecně vymezeným okruhem adresátů (srov. § 171 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád a rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2005-98 ze dne 27.9.2005). Předmět opatření obecné povahy se svou konkrétností přibližuje správnímu rozhodnutí (bod 54 rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 6/2010-130 ze dne 16.12.2010). Pravidlo chování (práva a povinnosti) vymezené v opatření obecné povahy tedy musí být dostatečně určité, aby blíže neurčený okruh adresátů byl s to podle opatření obecné povahy postupovat. Navrhovateli tak lze dát za pravdu v tom, že napadené OOP v části 3.15 musí být dostatečně konkrétní natolik, aby mohlo vyvolávat zamýšlené účinky, tedy aby bylo přehledné a určité; v opačném případě by musel zdejší

soud dospěl k závěru, že napadené OOP je v části 3.15 nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost.

17. Podle navrhovatele v napadeném OOP absentuje vymezení pojmu „vozovka“, a není tak zřejmé, k jakému úseku vozovky se podmínka limitního 3% příčného sklonu stanoveného v části 3.15 („instalace vah“) odst. 2 („geometrie vozovky“) písm. b) vztahuje. Je pravdou, že tuzemský právní řád a napadené OOP definici termínu „vozovka“ neobsahují. Z § 12 odst. 1 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, plyne, že vozovkou lze rozumět tu zpevněnou část dálnice, silnice a místní komunikace, která není krajnicí, odpočívkou, stavbou a technickými a jinými zařízeními určenými k provádění kontrolní činnosti při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, přidruženými a přídatnými pruhy, včetně zastávkových pruhů linkové osobní dopravy. V odst. 3.15.2 napadeného OOP je pouze vymezen podélný úsek vozovky (50 m před a 25 m za snímači zatížení), na kterém musí být dále stanovené podmínky splněny. Údaj o tom, na jak širokou část vozovky se technické parametry vztahují, napadené OOP neobsahuje.
18. Přesto je podle soudu z napadeného OOP patrné, jak široké části vozovky se podmínka nejvýše 3 % příčného sklonu vozovky týká. Podle části 3.3 napadeného OOP nesmí vysokorychlostní váhy „...indikovat, zaznamenávat nebo tisknout hmotnost vozidla, pokud nebyla zvážena všechna kola vozidla nebo vozidlo nebylo rozlišeno...“. Jsou-li vysokorychlostní váhy určeny pro indikování (mimo jiné) zatížení jednotlivých náprav (odst. 3.5.1 napadeného OOP), a zároveň nesmí být zaznamenáno měření, při kterém nejsou zvážena všechna kola vozidla, pak je zřejmé, že jediný smysluplný výklad termínu „vozovka“ pro účely stanovení limitní hodnoty příčného sklonu je, že podmínka maximálního dovoleného příčného sklonu dle odst. 3.15.2 písm. b) napadeného OOP se týká části vozovky označované jako jízdní pruh. Jízdním pruhem podle § 2 písm. t) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, je část vozovky dovolující jízdu vozidel v jednom jízdním proudu za sebou. Je-li tedy v napadeném OOP stanovena limitní hodnota pro příčný sklon vozovky, je zcela zřejmé, že se tento údaj vztahuje k šířce jízdního pruhu.
19. Neurčitá je podle navrhovatele také podmínka v odst. 3.15.2 in fine napadeného OOP, podle kterého musí být váhy „...instalovány mimo oblasti, kde by mohlo docházet k častému zrychlování nebo zpomalování a nesmí být instalovány v úsecích, kde dochází ke změnám počtu dopravních pruhů...“. Podle navrhovatele není zřejmé, na jak dlouhý úsek toto omezení dopadá. Tu opět dává soud za pravdu navrhovateli v tom, že délka vozovky není u této podmínky výslovně stanovena. Absence tohoto údaje však podle zdejšího soudu není na závadu. Byť podmínky v napadeném OOP musí být upraveny určitě, budou-li vymezeny příliš kazuisticky, nebude napadené OOP aplikovatelné ve všech myslitelných situacích. Podle zdejšího soudu může docházet k případům, kdy se délka úseku vozovky, na kterém nemá docházet častému zrychlování nebo zpomalování, může měnit v závislosti na okolnostech. Tak kupříkladu v případě, kdy ve směru jízdy za váhami bude křižovatka vyžadující, aby vozidlo zcela zastavilo, bude úsek, na kterém bude vozidlo zpomalovat, podstatně delší, oproti situaci, kdy za váhami bude mírná zatáčka vyžadující pouze mírné zpomalení vozidla. Vždy tak bude záležet na konkrétních okolnostech zvoleného místa pro umístění vysokorychlostních vah. Ustanovení odst. 3.15.2 in fine napadeného OOP proto podle zdejšího soudu ob stojí, byť neobsahuje přesný údaj o délce vozovky, na které

nemá docházet k častému zrychlování nebo zpomalování a změnám v počtu dopravních pruhů.

20. Obdobně bude také záležet na místních podmínkách, zda je splněna podmínka instalace snímačů v homogenních vrstvách vozovky. Již samotná instalace vah nepochybně vede k narušení homogenity vozovky, neboť snímače jsou zásadně rozpoznatelné pouhým pohledem (obdélníkové útvary ve svrchní vrstvě vozovky). Nadto je otázkou, jakým způsobem by mělo dojít ke kvantifikaci poškození vozovky pro účely napadeného OOP. Podmínky stavu vozovky před a za snímači jsou upraveny v odst. 3.15.2 napadeného OOP („geometrie vozovky“) mimo jiné prostřednictvím parametru hloubky vyjetých kolejí (písm. e/) a prostřednictvím požadavku na absenci nerovností způsobujících lokální změnu sklonu (písm. d/). Je tedy patrné, že před a za snímači OOP předvídá existenci drobných poškození povrchu vozovky. Stav („charakteristika“) vozovky přímo v místě instalace snímačů je upraven v odst. 3.15.3 – požadavek na vozovku bez jakékoli poškození tak dopadá pouze na prostor v místě instalace snímačů a napadené OOP je v této části dostatečně určité.
21. Navrhovatel dále namítá, že v části 3.15 napadeného OOP chybí výslovné ustanovení o tom, že stanovené vlastnosti musí být splněny po celou dobu platnosti ověření stanoveného měřidla. V čl. 3 („technické požadavky“) části 3.1 („všeobecně“) napadeného OOP je uvedeno: „*Váhy musí mít takové uspořádání a konstrukci, aby při správné instalaci a používání v prostředí, pro které jsou určeny, udržely své metrologické parametry v rozsahu požadavků stanovených tímto předpisem*“. Do metrologických parametrů, které mají být při správné instalaci a používání udrženy, lze nepochybně zařadit nejen parametry samotných váhy (kupříkladu snímač vah), ale také parametry vozovky, jak jsou v napadeném OOP vymezeny. Podle soudu tak není pravdou, že by napadené OOP neobsahovalo požadavek na „trvanlivost“ vlastností stanoveného měřidla. Nadto podle zdejšího soudu nelze vyloučit, že i přes výslovně stanovenou povinnost neměnnosti vlastností stanoveného měřidla může plynutím času i před skončením platnosti ověření stanoveného měřidla dojít k natolik podstatným změnám (kupříkladu hloubka vyjetých kolejí), že stanovené měřidlo již nebude splňovat podmínky dle napadeného OOP. Pro takové situace obsahuje zákon o metrologii institut přezkoušení stanoveného měřidla dle § 11a zákona o metrologii.
22. Jestliže napadené OOP obsahuje požadavek na „trvanlivost“ tam stanovených technických podmínek, a zároveň odst. 3.15.2 napadeného OOP obsahuje požadavky na geometrii vozovky, není podle zdejšího soudu nutné, aby napadené OOP dále vymezovalo také fyzikální vlastnosti silniční infrastruktury nad rámec požadavků v odst. 3.15.3 („charakteristika vozovky“), jak namítá navrhovatel.
23. Namítá-li navrhovatel, že z napadeného OOP není patrné, na jak dlouhou dobu se vztahuje ověření stanoveného měřidla, nemohl zdejší soud tuto dílčí námitku podrobit věcnému posouzení, neboť tato námitka směřuje mimo předmět řízení o zrušení opatření obecné povahy či jeho části. Splnění podmínek stanovených v napadeném OOP je předpokladem pro naplnění zákonné domněnky (§ 9 odst. 1 věta první zákona o metrologii), podle které má stanovené měřidlo v takovém případě požadované metrologické vlastnosti potřebné pro ověření stanoveného měřidla. Právní režim následků

ověření stanoveného měřidla (kupříkladu dobu platnosti ověření) je upraven – podle tvrzení navrhovatele rozporně – v zákoně a metrologii a prováděcích právních předpisech. Obsah právních předpisů (lhostejno, zda zákonných či podzákonných) však nemůže být předmětem přezkumu ze strany zdejšího soudu v řízení o zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části. Splnění podmínek stanovených v napadeném OOP je tak „pouze“ předpokladem pro ověření stanoveného měřidla. To, po jaký časový úsek trvá „platnost“ takové ověření, je odlišnou právní otázkou, která s napadeným OOP nikterak nesouvisí. Námitku týkající se absence platného ověření stanoveného měřidla (vah pro vysokorychlostní vážení silničních vozidel za pohybu) lze účinně uplatnit ve správním řízení o uložení pokuty za překročení váhových limitů silničních vozidel, případně v navazujícím řízení před správním soudem.

24. Nad rámec uvedeného soud uvádí, že na napadené OOP je s ohledem na shora řečené třeba nahlížet v kontextu právní úpravy – napadené OOP je pouze dílčím předpokladem pro ověření stanoveného měřidla. Po dobu upravenou (podle navrhovatele rozporně) v právních předpisech jsou výsledky vážení vozidel prostřednictvím stanoveného měřidla (vysokorychlostních vah) nadány domněnkou správnosti, které však lze v řízení o přestupku zpochybnit (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 3 As 59/2018-32 ze dne 27.3.2020) námitkami, které mají svůj základ v podmínkách na místě vážení či v provozu vozidla (rozsudek zdejšího soudu č.j. 62 A 16/2019-93 ze dne 4.6.2020). Otázka, zda byly dodrženy podmínky stanovené právními předpisy a napadeným OOP, pak je posuzována teprve při úvahách o případném zahájení správního řízení pro podezření ze spáchání přestupku překročením stanovených hmotnostních limitů.
25. Napadené OOP v části 3.15 tak je v souladu se zákonem; návrh je tedy nedůvodný a zdejší soud jej proto podle § 101d odst. 2 věty druhé s.ř.s. zamítl.

V. Náklady řízení

26. O nákladech řízení zdejší soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s.ř.s. Navrhovatel ve věci nebyl úspěšný, a proto mu nenáleží právo na náhradu nákladů řízení; to by náleželo procesně úspěšnému odpůrci. Zdejší soud však nezjistil, že by odpůrci vznikly náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti, a proto rozhodl, že se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Poučení:

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

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

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 25.3.2021

Petr Šebek
předseda senátu