



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Jakuba Camrdy a soudců JUDr. Lenky Matyášové a JUDr. Viktora Kučery v právní věci žalobce: **REMIKO k.s.**, se sídlem Muchova 240/6, Praha 6, zastoupený Mgr. Filipem Toulem, advokátem se sídlem Otakarova 1427/41, České Budějovice, proti žalovanému: **Krajský úřad Karlovarského kraje**, se sídlem Závodní 353/88, Karlovy Vary, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 27. 4. 2018, č. j. 30 A 49/2017 – 29,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žalovanému **s e** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti **n e p ř i z n á v á .**

O d ů v o d n ě n í :

I.

Průběh dosavadního řízení

[1] Žalobce se podanou kasační stížností domáhá zrušení výše uvedeného rozsudku Krajského soudu v Plzni, jímž byla zamítnuta jeho žaloba proti rozhodnutí Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství (žalovaného), ze dne 25. 1. 2017, č. j. 22/DS/17 – 2, jímž bylo k odvolání žalobce změněno označení ustanovení právního předpisu ve výroku rozhodnutí Městského úřadu Sokolov, odboru dopravy, silničního správního úřadu (dále jen „správní orgán I. stupně“), ze dne 12. 12. 2016, č. j. 83948/2016/OD/MAKN, sp. zn. DO-0021/2016, týkajícího se správního deliktu žalobce spočívajícího v přetížení jízdní soupravy, ve zbytku bylo rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrzeno.

[2] Ze správního spisu vyplynulo, že dne 13. 10. 2016, kolem 10:28 hodin na komunikaci D6, na 140 km ve směru Karlovy Vary – Sokolov, na odstavné ploše

Transmotel (kontrolní stanoviště K 34) byla provedena silniční kontrola nákladní jízdní soupravy složené z motorového vozidla tovární značky DAF, reg. zn. 5AP 6635 a přípojného vozidla tovární značky Schmitz SKI 24 SL 7.2 SKI 24, reg. zn. 4AY 4115. V rámci této kontroly bylo provedeno také kontrolní vážení této soupravy.

[3] Dle dokladu č. 2016/810/163 o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení jízdní soupravy motorového vozidla reg. zn. 5AP 6635 a přípojného vozidla reg. zn. 4AY 4115 jízdní soupravu řídil pan Aleš Novák, nar. 30. 3. 1978, a provozovatelem vozidla byl žalobce. Dále jsou v dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení uvedeny nejprve zvážené hmotnosti na jednotlivých nápravách bez započítání 3 % odchylky a dále hmotnosti jízdní soupravy po srážce přípustné odchylky, přičemž bylo zjištěno, že hmotnost na skupinu náprav 1, 2 a 3 po srážce 3 % odchylky činila 16 546 kg (hmotnost na nápravu č. 1 po srážce 3 % odchylky činila 6479 kg; hmotnost na nápravu č. 2 po srážce 3 % odchylky činila 2890 kg a hmotnost na nápravu č. 3 po srážce 3 % odchylky činila 7177 kg); hmotnost na skupinu náprav 4, 5 a 6 po srážce 3 % odchylky činila 26 032 kg (hmotnost na nápravu č. 4 po srážce 3 % odchylky činila 8729 kg; hmotnost na nápravu č. 5 po srážce 3 % odchylky činila 8749 kg a hmotnost na nápravu č. 6 po srážce 3 % odchylky činila 8554 kg). Celková zjištěná hmotnost jízdní soupravy po srážce 3 % odchylky tedy byla 42 578 kg. Přetížení na osách 4, 5 a 6 tak dle tohoto dokladu činilo 8,4 %, resp. 2032 kg.

[4] Tento doklad byl spolu s protokolem o provedení kontroly provozování nákladní dopravy na jízdní soupravě vozidla reg. zn. 5AP 6635 a přívěsu/návěsu 4AY 4115 ze dne 13. 10. 2016, č. j. KRPK-81114/PŘ-2016-190906, předán řidiči proti jeho podpisu. Ve spisu je rovněž založen úřední záznam Policie ČR ze dne 13. 10. 2016, č. j. KRPK-81114-2/PŘ-2016-190906, o provedení kontroly jízdní soupravy vozidla reg. zn. 5AP 6635 s návěsem 4AY 4115 a výpis z registru vozidel, z něhož vyplývá, že provozovatelem nákladního automobilu reg. zn. 5AP 6635 je žalobce, stejně jako je provozovatelem přípojného vozidla kategorie O4 se sklápěčkovou karoserií, typu SCHMITZ SKI 24 SL 7.2 SKI 24, reg. zn. 4AY 4115. Z fotografií založených ve spisu pak vyplývá, že dne 13. 10. 2016 byla vážena jízdní souprava složená z výše specifikovaných vozidel.

[5] V den kontroly bylo vystaveno a řidičem jízdní soupravy podepsáno mimo jiné také oznámení přestupku dle § 58 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, v relevantním znění (dále jen „zákon o přestupcích“), neboť řidič se měl dopustit přestupku dle § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v relevantním znění (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), z důvodu zjištěného překročení hodnot nejvyšší povolené hmotnosti vozidla stanovených vyhláškou č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v relevantním znění (dále jen „vyhláška o technických podmínkách provozu vozidel“), při vážení jízdní soupravy složené z motorového vozidla reg. zn. 5AP 6635 a návěsu/přívěsu reg. zn. 4AY 4115.

[6] Součástí správního spisu je dále listina Krajského ředitelství policie Karlovarského kraje, dopravního inspektorátu, ze dne 7. 11. 2016, č. j. KRPK-81114-6/PŘ-2016-190906, označená jako odevzdání věci k projednání dle § 58 odst. 3 písm. a) zákona o přestupcích, s tím, že provozovatel vozidla DAF a návěsu SCHMITZ reg. zn. 4AY 4115 je podezřelý ze

pokračování

spáchání správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, přičemž tato věc měla být postoupena správnímu orgánu I. stupně.

[7] Přípisem ze dne 16. 11. 2016, č. j. 85539/2016/OD/MAKN, sp. zn. 83948/2016/OD/MAKN, správní orgán I. stupně žalobci oznámil zahájení řízení o správním deliktu dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, kterého se měl žalobce dopustit tím, že dne 13. 10. 2016 na D6 provozoval jízdní soupravu tahače reg. zn. 5AP 6635 a návěsu reg. zn. 4AY 4115, jejíž hmotnost převyšovala hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu. Současně byl žalobce vyzván k vyjádření se k podkladům před vydáním rozhodnutí ve smyslu § 36 odst. 3 správního řádu.

[8] Rozhodnutím ze dne 12. 12. 2016, č. j. 83948/2016/OD/MAKN, sp. zn. DO-0021/2016, správní orgán I. stupně uznal žalobce vinným správním deliktem podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, neboť porušil povinnost stanovenou v § 37 odst. 2 písm. e) vyhlášky o technických podmínkách provozu vozidel, jelikož na čtvrté, páté a šesté nápravě jízdní soupravy byla zjištěna hmotnost, po odečtení tolerance, 26 032 kg, což je o 2032 kg více než nejvyšší povolená hmotnost silničních vozidel, neboť dle vyhlášky o technických podmínkách provozu vozidel nejvyšší povolená hmotnost přívěsů se třemi nápravami nesmí překročit 24 000 kg. Za spáchání tohoto správního deliktu byla žalobci uložena pokuta dle § 42b odst. 6 písm. a) ve spojení s § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích ve výši 27 000 Kč a paušální náhrada nákladů správního řízení ve výši 1000 Kč.

[9] Proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně podal žalobce odvolání, o němž žalovaný rozhodl tak, že rozhodnutím ze dne 25. 1. 2017, č. j. 22/DS/17 – 2, dle § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu část výroku rozhodnutí správního orgánu I. stupně ve znění „...čímž naplnil skutkovou podstatu správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, porušením povinnosti stanovené v § 37 odst. 2 písm. e) vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů...“ změnil na „...čímž naplnil skutkovou podstatu správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, porušením povinnosti stanovené v § 37 odst. 1 písm. g) bod 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů...“, neboť § 37 odst. 2 písm. e) vyhlášky o technických podmínkách provozu vozidel se týká přívěsů, přičemž v posuzované věci jde o návěs, a proto byla naopak porušena povinnost dle § 37 odst. 1 písm. g) bodu 2 vyhlášky o technických podmínkách provozu vozidel. V ostatních částech bylo rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrzeno.

[10] Žalobce podal proti rozhodnutí žalovaného žalobu ke Krajskému soudu v Plzni, který ji shora uvedeným rozsudkem zamítl. Krajský soud dospěl k závěru, že ve spisové dokumentaci nelze shledat žalobcem tvrzené rozpory v označení kontrolovaných a vážených vozidel. Žalobce vytýkal žalovanému rovněž to, že užíval v rozhodnutí pojem „hlavní důkaz“, přestože tento pojem správní řád nezná. Krajský soud konstatoval, že správní řád pojem „hlavní důkaz“ skutečně neobsahuje, avšak skutečnost, že žalovaný tuto formulaci použil, nemůže mít vliv na zákonnost rozhodnutí. Z rozhodnutí správního orgánu I. stupně a rovněž z žalobou napadeného rozhodnutí je patrné, že správní orgány

vycházely při rozhodování nejen z dokladu o výsledku nízkorychlostního vážení č. 2016/810/163, ale rovněž i z fotodokumentace a výpisu z registru vozidel, přičemž tyto doklady dostatečným způsobem osvědčují, jaký skutkový stav byl ve věci zjištěn.

[11] Krajský soud žalobci nepřisvědčil, že by žalovaný pochybil, jestliže změnil výrokovou část rozhodnutí správního orgánu I. stupně. Krajský soud připomněl, že na základě § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu je odvolací správní orgán oprávněn za určitých okolností změnit odvoláním napadené rozhodnutí nebo pouze jeho část, pokud v něm zjistí vady. Žalovaný zjistil, že správní orgán I. stupně nesprávně ve výroku svého rozhodnutí označil ustanovení obsahující povinnost, která byla v daném případě porušena, přestože z podkladů ve správním spise jednoznačně vyplývá, že byla porušena povinnost jiná, stanovená v § 37 odst. 1 písm. g) bodu 2 vyhlášky o technických podmínkách provozu vozidel, neboť v posuzovaném případě se jednalo o vozidlo typu návěs. V daném případě jak § 37 odst. 2 písm. e) vyhlášky o technických podmínkách provozu vozidel, tak § 37 odst. 1 písm. g) bod 2 této vyhlášky upravují porušení takových povinností, jejichž důsledkem je v obou případech spáchání správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích. Obě ustanovení navíc stanoví nejvyšší povolenou hmotnost vozidla na 24 tun. Změnou ustanovení tak nedošlo ani ke změně ukládané pokuty, jelikož ustanovení, dle kterého byla uložena, zůstalo zachováno. Změna označení zákonného ustanovení ve výroku rozhodnutí má dle krajského soudu dostatečný podklad ve spisu, neboť skutečně došlo k porušení povinnosti upravené v § 37 odst. 1 písm. g) bodu 2 vyhlášky o technických podmínkách provozu vozidel, a nikoli § 37 odst. 2 písm. e) této vyhlášky, a žalovaný tak vycházel pouze z dosavadního obsahu správního spisu, aniž by do něj cokoliv doplňoval. Provedenou změnou tak nemohlo být žádným způsobem zasaženo do žalobcových práv a žalovaný svým postupem nepochybil.

[12] Soud neshledal důvodnou ani námitku žalobce týkající se nezapočítání 3 % odchylky „ze zjištění hmotnosti vozidla“. Z dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení č. 2016/810/163 ze dne 13. 10. 2016 vyplývá, že odchylka 3 % byla po provedeném vážení jízdní soupravy od zjištěných hmotnostních údajů odečtena a následně až z těchto údajů vycházely správní orgány při posuzování, zda byl spáchán správní delikt, či nikoliv. V dokladu č. 2016/810/163 jsou nejprve uvedeny zjištěné hmotnosti bez zohlednění odchylky při vážení (v dokladu uvedeno jako „hmotnosti bez tol. srážky“) a následně jsou zde uvedeny rovněž hodnoty, u kterých již je 3 % odchylka zohledněna (v dokladu uvedeno jako „hmotnosti s tol. srážkou“).

II.

Obsah kasační stížnosti

[13] Žalobce (stěžovatel) napadá rozsudek krajského soudu z důvodů, které podřadil pod § 103 odst. 1 písm. a), b) a d) s. ř. s.

[14] Stěžovatel především namítá, že se krajský soud nevypořádal s rozpory ve správním spise, neboť dle něj i správní orgán I. stupně shledal, že v podkladech založených ve správním spise se nachází rozpor v označení kontrolovaných vozidel a vozidel zvážených, jestliže v dokladu o výsledku technické silniční kontroly se uvádí, že byla provedena

pokračování

kontrola vozidla reg. zn. 4 AY4115 a vozidla reg. zn. 5P93651, následně však bylo převažováno vozidlo reg. zn. 5AP 6635 a vozidlo reg. zn. 4 AY 4115.

[15] Stěžovatel má dále za to, že žalovaný nebyl oprávněn rozhodnutí správního orgánu I. stupně změnit, namísto toho měl toto rozhodnutí zrušit a věc vrátit správnímu orgánu I. stupně k novému projednání. Tím, že žalovaný jakožto odvolací správní orgán odvoláním napadené rozhodnutí změnil, odňal stěžovateli možnost podat proti rozhodnutí odvolání, čímž porušil § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu, podle něhož změnu nelze provést, pokud by tím některému z účastníků, jemuž je ukládána povinnost, hrozila újma z důvodu ztráty možnosti odvolat se.

[16] Stěžovatel dále brojil proti odůvodnění krajského soudu týkajícímu se započítané odchylky, neboť dle svého vyjádření odečtení odchylky nezpochybňoval, namítal však, že nebyla odečtena odchylka dle § 38 odst. 1 vyhlášky o technických podmínkách provozu vozidel, v němž se uvádí, že v případě „znečištění například bláto, sníh nebo voda se připouští překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy maximálně o 3 %“.

[17] Stěžovatel tak má za to, že se krajský soud v napadeném rozsudku nevypořádal se všemi žalobními námitkami, respektive, že jeho vypořádání se s námitkami stěžovatele vzhledem k výše uvedeným důvodům neobstojí.

III. Vyjádření žalovaného

[18] Žalovaný ve svém vyjádření uvedl, že s ohledem na skutečnost, že důvody obsažené v kasační stížnosti jsou obsahově téměř totožné s žalobou a také s odvolacími námitkami, nebude se k obsahu kasační stížnosti vyjadřovat. Žalovaný tedy plně odkázal na odůvodnění svého rozhodnutí a na své vyjádření k podané žalobě.

IV. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[19] Nejvyšší správní soud posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že kasační stížnost je podána včas, neboť byla podána ve lhůtě dvou týdnů od doručení napadeného rozhodnutí krajského soudu (§ 106 odst. 2 s. ř. s.), je podána oprávněnou osobou, neboť stěžovatel byl účastníkem řízení, z něhož napadené rozhodnutí krajského soudu vzešlo (§ 102 s. ř. s.), a je zastoupen advokátem (§ 105 odst. 2 s. ř. s.).

[20] Nejvyšší správní soud dále přezkoumal napadený rozsudek v mezích rozsahu kasační stížnosti a uplatněných důvodů, přičemž zkoumal, zda napadené rozhodnutí krajského soudu netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.), a dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná.

[21] Kasační stížnost je oprávněným prostředkem proti pravomocnému rozhodnutí krajského soudu ve správním soudnictví. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v usnesení ze dne 30. 6. 2020, č. j. 10 As 181/2019 – 63, publ. pod č. 4051/2020 Sb. NSS (všechna zde zmiňovaná rozhodnutí Nejvyššího správního soudu jsou dostupná též na [www. nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)),

„aby vůbec byla kasační stížnost způsobila k projednání, musí kvalifikovaným způsobem zpochybňovat právě rozhodnutí krajského soudu, proti němuž byla podána, a nikoli nějaký jiný akt (byť třeba i věcně související nebo předcházející napadenému rozhodnutí krajského soudu).“ Stěžovatel jako důvody kasační stížnosti formálně označil § 103 odst. 1 písm. a), b) a d) s. ř. s., v několika bodech shrnul své žalobní argumenty, a krátce popsal, k jakým závěrům dle něj dospěl krajský soud v napadeném rozsudku. Pokud jde o samotné kasační námitky, stěžovatel v podstatě pouze zopakoval některé z uplatněných žalobních bodů. Pouze u tvrzeného rozporu v označení kontrolovaného a váženého vozidla uvedl, že se s tímto argumentem dle něj krajský soud nevypořádal.

[22] Nejvyšší správní soud proto posuzoval námitku nepřezkoumatelnosti napadeného rozsudku, která měla spočívat v nevypořádání se s rozporu v označení vozidel. Obsahem pojmu nepřezkoumatelnosti se Nejvyšší správní soud zabýval například v rozsudku ze dne 3. 12. 2019, č. j. 4 Azs 406/2019 – 28, v němž odkázal na svou ustálenou judikaturu, konkrétně na rozsudky ze dne 29. 7. 2004, č. j. 4 As 5/2003 – 52, ze dne 18. 10. 2005, č. j. 1 Afs 135/2004 – 73, publ. pod č. 787/2006 Sb. NSS, ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005 – 44, publ. pod č. 689/2005 Sb. NSS, ze dne 17. 1. 2008, č. j. 5 As 29/2007 – 64, nebo ze dne 25. 5. 2006, č. j. 2 Afs 154/2005 – 245, a shrnul, že *„rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, jestliže není zřejmé, jakými úvahami se soud řídil při naplňování zásady volného hodnocení důkazů či utváření závěru o skutkovém stavu; z jakého důvodu nepovažoval za důvodnou právní argumentaci v žalobě; proč považoval žalobní námitky za liché, mylné nebo vyvrácené nebo proč subsumoval skutkový stav pod zvolené právní normy. Dalším důvodem nepřezkoumatelnosti rozhodnutí může být případ, kdy soud opomněl přezkoumat některou ze včas uplatněných žalobních námitek. Nesrozumitelné je pak rozhodnutí krajského soudu především tehdy, pokud z něho není zřejmé, jak soud rozhodl, v jaké věci, pokud výrok neodpovídá odůvodnění, případně pokud jsou v rozhodnutí krajského soudu jiné vnitřní rozpory. Dle judikatury Ústavního soudu (viz např. nálezy ze dne 20. 6. 1996, sp. zn. III. ÚS 84/94, ze dne 26. 6. 1997, sp. zn. III. ÚS 94/97, a ze dne 21. 10. 2004, sp. zn. II. ÚS 686/02) je jedním z principů, představujících součást práva na řádný proces a vylučujících libovůli při rozhodování, i povinnost soudů své rozsudky řádně odůvodnit (ve správním soudnictví srov. ustanovení § 54 odst. 2 s. ř. s.). Z odůvodnění tak musí vyplývat vztah mezi skutkovými zjištěními a úvahami při hodnocení důkazů na straně jedné a právními závěry na straně druhé. Nepřezkoumatelné rozhodnutí nedává dostatečné záruky pro to, že nebylo vydáno v důsledku libovůle a způsobem porušujícím ústavně zaručené právo na spravedlivý proces“.*

[23] Nejvyšší správní soud však takové vady rozsudku krajského soudu neshledal. Jak bylo popsáno výše, krajský soud tento rozpor ve správním spise nezjistil, což také dostatečně odůvodnil. Obdobně Nejvyšší správní soud nenašel pro námitku rozporného označení vozidel oporu ve spise. Jak vyplývá z výše uvedeného shrnutí spisového materiálu, veškeré relevantní dokumenty označují kontrolovanou jízdní soupravu stejnými registračními značkami, pouze v některých případech neoddělenými mezerami. Rovněž z fotodokumentace je patrné, jaká jízdní souprava byla vážena. Nejvyšší správní soud proto nepřisvědčil stěžovateli, že by krajský soud tuto námitku opomenul vypořádat, a naopak se ztotožnil s hodnocením krajského soudu.

[24] V případě dalších stížných námitek je Nejvyšší správní soud nucen konstatovat, že stěžovatel žádným způsobem nereagoval na argumentaci krajského soudu a pouze zopakoval argumenty krajským soudem vypořádané. Pokud jde o změnu rozhodnutí

pokračování

správního orgánu I. stupně žalovaným, lze přisvědčit krajskému soudu, že nemohlo být zasaženo do práv stěžovatele tím, že rozhodnutím žalovaného byla pouze napravena záměna ustanovení, která určovala stejné hmotnostní limity (24 t) pro přípojná vozidla typu přívěsu v § 37 odst. 2 písm. e) vyhlášky o technických podmínkách provozu vozidel a typu návěsu (trojnápravy přípojných vozidel) v § 37 odst. 1 písm. g) bodu 2 této vyhlášky a jejichž porušení naplňovala skutkovou podstatu správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích a byla tedy sankcionována i stejným rozpětím pokuty dle § 42b odst. 6 písm. a) ve spojení s § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích. Na hodnocení správního deliktu se tak vůči stěžovateli nic nezměnilo. Současně lze poukázat na skutečnost, že dle oznámení o zahájení řízení o správním deliktu se jednalo o jízdní soupravu složenou z tahače a návěsu, což bylo možné zjistit též z výpisu z registru vozidel, neboť SCHMITZ SKI 24 SL 7.2 SKI 24 je přípojně vozidlo typu návěs.

[25] Pokud jde o poslední námitku stěžovatele, Nejvyšší správní soud musí poznamenat, že formulace žalobního bodu *„žádným z obou správních orgánů nebyla započítána odchylka ve výši 3 % ze zjištění vozidla (...) dle ustanovení § 38 odst. 1 vyhl. č. 341/2014 Sb., což mělo vliv na výši uložené pokuty“* je v podstatě nesrozumitelná a tudíž lze pochopit postup krajského soudu, pokud tuto námitku vypořádal tím způsobem, že konstatoval, že „odchylka“ ve výši 3 % odečtena byla, a ohledně svého závěru odkázal na doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení č. 2016/810/163 ze dne 13. 10. 2016, podle něhož odchylka (toleranční srážka) 3 % byla po provedeném vážení jízdní soupravy od zjištěných hmotnostních údajů odečtena a následně až z těchto čísel vycházely správní orgány. Jestliže měl stěžovatel za to, že měl být (a nebyl) uplatněn postup dle § 38 odst. 1 vyhlášky o technických podmínkách provozu vozidel (*„V případě znečištění například bláto, sníh nebo voda se připouští překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy maximálně o 3 %“*), měl svůj žalobní bod srozumitelněji a podrobněji formulovat, tedy zdůraznit, že v případě znečištění váženého vozidla blátem, sněhem nebo vodou by se měla naopak ke stanovené nejvyšší povolené hmotnosti příslušné části vozidla (24 t) přičíst 3 % této hmotnosti a naměřené přetížení příslušné části vozidla by se potom mělo stanovit až od této hranice. Zároveň by stěžovatel musel tvrdit a prokazovat, že vozidlo skutečně bylo uvedeným způsobem znečištěno.

V.

Závěr a náklady řízení

[26] Nejvyšší správní soud tedy dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná, a proto ji v souladu s § 110 odst. 1 *in fine* s. ř. s. zamítl.

[27] O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodl Nejvyšší správní soud podle § 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s. Žalovaný měl ve věci úspěch, příslušelo by mu tedy vůči stěžovateli právo na náhradu nákladů důvodně vynaložených v řízení o kasační stížnosti, z obsahu spisu však plyne, že mu v tomto řízení žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné (§ 53 odst. 3, § 120 s. ř. s.).

V Brně dne 12. dubna 2021

JUDr. Jakub Camrda
předseda senátu