



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Jaroslavy Skoumalové a soudců Mgr. Petra Sedláka, Ph.D. a JUDr. Václava Štencla, MA v právní věci

žalobce: **Akela Transport spol. s r.o.**, IČ: 27724603
sídlem Náves 4/24, 664 41 Popůvky
právně zastoupen advokátem JUDr. Ondřejem Bečvářem
sídlem Dřevařská 855/12, 602 00 Brno

proti
žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**,
sídlem tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 9. 2021, č. j. KUZL 62270/2021,
sp. zn. KUSP 46198/2021/DOP/Ko

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Zlínského kraje ze dne 8. 9. 2021, č. j. KUZL 62270/2021,
sp. zn. KUSP 46198/2021/DOP/Ko, **se zrušuje** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobci na náhradě nákladů řízení částku 15 342 Kč k rukám JUDr. Ondřeje Bečváře, advokáta, sídlem Dřevařská 855/12, Brno, do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobce se žalobou ze dne 2. 11. 2021 domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 9. 2021, č. j. KUZL 62270/2021, kterým žalovaný podle § 90 odst. 1 písm. c) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) změnil výrok I. rozhodnutí Městského úřadu Uherský Brod (dále jen „prvostupňový orgán“) ze dne 21. 6. 2021, č. j. MUUB/27108/2021/OSD, tak, že v první větě se text „dle ust. § 42b odst. 1 písm. u) s) ve znění účinném do 31. 12. 2020 ZoPK“ nahrazuje textem „dle ust. § 42b odst. 1 písm. s) ZoPK ve znění účinném do 31. 12. 2020“; a ve zbytku prvostupňové rozhodnutí podle § 90 odst. 5 správního řádu potvrdil.
2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 42 odst. 1 písm. u) s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném do 31. 12. 2020 (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Žalobce dne 2. 12. 2020 v 8:33 hodin na silnici I/50 v katastrálním území Starý Hrozenkov, na 101,45 km při vstupu do České republiky, provozoval jízdní soupravu složenou ze silničního motorového vozidla tovární značky VOLVO, registrační značky X a přípojného vozidla registrační značky X, která při kontrolním vážení překročila největší povolenou hmotnost silničního vozidla registrační značky X nejméně o 0,99 t, tj. o 5,49 %, čímž tato jízdní souprava překročila limitní hodnoty stanovené zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“), který je proveden vyhláškou Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 209/2018 Sb.“), dle jejíhož ust. § 5 odst. 2 písm. a) hodnota hmotnosti vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u motorových vozidel se dvěma nápravami 18 t. Za daný přestupek prvostupňový orgán žalobci uložil v souladu s § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích ve spojení s § 43 odst. 1 věty první téhož zákona pokutu ve výši 9 000 Kč. Současně prvostupňový orgán uložil žalobci povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Obsah žaloby

3. Žalobce předně zdůraznil porušení práva na spravedlivý proces dle čl. 36 Listiny základních práv a svobod a práva vlastnit majetek ve smyslu § 11 Listiny základních práv a svobod.
4. Výslovně pak namítal nezákonnost, nesprávné právní posouzení věci a nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí s ohledem na neexistenci opatření obecné povahy dle zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o metrologii“). Na každé stanovené měřidlo má být vydáno specifické opatření obecné povahy, kterému podléhají veškeré schvalovací a ověřovací procesy. V tuto chvíli však neexistuje takové opatření obecné povahy, které by stanovilo požadované metrologické vlastnosti pro nízkorychlostní váhu umístěnou na silnici I/50, katastrální území Starý Hrozenkov. Měřidlo tak nemá příslušná schválení v souladu s aktuálně platnou právní úpravou. Na základě toho považuje prvostupňové i napadené rozhodnutí za neplatné, jelikož nedošlo ke správnému postupu, ze kterého má vzejít schválení a ověření daného měřidla.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. P.

5. Správní orgány nesprávně právně hodnotily přechodná ustanovení zákona č. 481/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon novelizující zákon o metrologii“), a úmysl zákonodárce, neboť podle jejich názoru při schválení typu měřidla a ověření zahájeném po 1. 1. 2009 je možné vycházet z podmínek právně nezávazného mezinárodního doporučení OIML R134, zatímco je žalobce opačného názoru. V důsledku toho je napadené rozhodnutí rovněž nepřezkoumatelné, neboť opatření obecné povahy nemůže být nahrazeno mezinárodním doporučením bez právní závaznosti a takový závěr žalovaného je zcela nepřezkoumatelný.
6. Žalobce má dále za to, že jsou u něj naplněny podmínky pro zproštění odpovědnosti za postihovaný přestupek ve smyslu § 21 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „přestupkový zákon“). Vynaložil totiž veškeré úsilí, které lze po něm jakožto dopravci váženého vozidla požadovat, aby spáchání tohoto přestupku zabránil. Své zaměstnance pravidelně školí a seznamuje s problematikou uchycení nákladu na vozidlo tak, aby nedošlo k překročení maximálně přípustné okamžité hmotnosti vozidla, dále bylo vozidlo vybavené integrovaným indikátorem zatížení a funkcí software vyhodnocujícím zatížení všech náprav vozidla (tzv. LOADIND), což žalovaný při rozhodování nezohlednil, byť prvostupňový orgán toto uvedl jako možné veškeré vynaložené úsilí pro zproštění se odpovědnosti za daný přestupek. K tomu je vozidlo osazeno automatickým zvedáním tandemové nápravy, které zvedá třetí podvozkovou osu v případě, že není zjištěna hodnota nedovoleného zatížení. Nadto žalobce poukázal rovněž na opakované vážení, které v daném případě proběhlo, přičemž při druhém vážení již k překročení maximální hmotnosti nedošlo.
7. Žalobce také namítá diskriminační povahu zákona o provozu na pozemních komunikacích, neboť současná právní úprava neumožňuje postihovat osoby s bydlištěm v jiném členském státě Evropské unie při spáchání přestupku překročení největší povolené hmotnosti silničních vozidel stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb. Takto nastavená právní úprava je pak ve vztahu k tuzemským provozovatelům silničních vozidel jednoznačně diskriminační a narušuje právo na rovné zacházení s ostatními dopravci v rámci Evropské unie.

III. Vyjádření žalovaného

8. Žalovaný se k podané žalobě vyjádřil podáním ze dne 7. 3. 2022, přičemž je přesvědčen o správnosti napadeného rozhodnutí. Nedopustil se pochybení v právním posouzení věci a zdůraznil, že nemá důvod zpochybňovat schvalovací proces a ověřování stanoveného měřidla, neboť jej provedla metrologická autorita – Český metrologický úřad, který je k tomuto oprávněn na základě zákona o metrologii. Ke schválení předmětného měřidla (váhy) došlo již v roce 1997 a následně v roce 2005 byla provedena kompletní revize, aby měřidlo bylo plně v souladu s mezinárodním doporučením OIML R134. Na proces schvalování se vztahovala dřívější právní úprava zákona o metrologii nevyžadující existenci opatření obecné povahy. V roce 2017 došlo k prodloužení platnosti certifikátu schválení předmětného měřidla Českým metrologickým úřadem v souladu s § 6 odst. 3 zákona o metrologii. Prodloužení platnosti certifikátu přitom není novým schválením typu měřidla.

9. Pokud jde o integrovaný indikátor zatížení a funkci software vyhodnocující zatížení všech náprav, žalobce tuto skutečnost poprvé uvedl až ve svém doplnění odvolání, nicméně k tomuto nepřiložil žádný důkaz, byť na něj poukazoval. Tato samotná skutečnost nemůže sloužit ani jako dostatečný liberační důvod. Navíc nepředložil v průběhu řízení jediný důkaz, jenž by svědčil o tom, že hmotnost vozidla a jeho náprav byla před jízdou či během ní jakkoliv zkontrolována.
10. Ve vztahu k opakovanému vážení žalovaný uvedl, že toto se neprovádí, nicméně řidič předmětného vozidla najel opětovně na měřidlo z vlastní vůle poté, co spustil zvednutou nápravu, čímž se hmotnostní poměry vozidla upravily. To ale nic nemění na skutečnosti, že v okamžiku provozu vozidla na pozemních komunikacích bylo zjištěno přetížení tažného vozidla o 0,99 tun.

IV. Replika žalobce

11. Na vyjádření žalovaného reagoval žalobce replikou ze dne 6. 5. 2022, v níž serval na svém stanovisku ohledně nezbytné existence opatření obecné povahy, jakož i v otázce prokázání zproštění žalobce za tvrzený přestupek. Zopakoval rovněž prokázání veškerého vynaloženého úsilí ke zbavení se odpovědnosti za přestupek.

V. Posouzení věci krajským soudem

12. Krajský soud v Brně na základě včas podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů [§ 75 odst. 2 věta první zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“)], jakož i řízení předcházející jeho vydání. Při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správních orgánů (§ 75 odst. 1 s. ř. s.). O žalobě soud rozhodl, aniž by nařizoval jednání, za splnění podmínek vyplývajících z § 51 s. ř. s.
13. Podstatou sporu v projednávané je otázka, zda k předmětné váze mělo být vydáno opatření obecné povahy na základě zákona o metrologii, v důsledku čehož by nebylo možné dospět k závěru o zákonnosti napadeného rozhodnutí. Dále je žalobce toho názoru, že naplnil liberační důvody pro zproštění se odpovědnosti za předmětný přestupek. V neposlední řadě činí sporným mezi stranami otázku diskriminační povahy dané právní úpravy.

V. A Nezbytnost existence opatření obecné povahy

14. Soud se nejprve zabýval otázkou nezbytnosti existence opatření obecné povahy, které dle žalobce mělo být vydáno, v důsledku čehož nedošlo k ověření stanoveného měřidla v souladu s příslušnou právní úpravou, protože žalobce nemohl být vůbec postihován za předmětný přestupek.
15. Ze správního spisu vyplývá, že žalobce dne 2. 12. 2020 provozoval jízdní soupravu složenou ze silničního vozidla tovární značky VOLVO, registrační značky X, a přípojného vozidla registrační značky X, která při kontrolním vážení překročila největší povolenou hmotnost silničního vozidla nejméně o 0,99 tun. Řidiči silničního vozidla bylo Policií České republiky zakázáno pokračovat v jízdě, dokud neodstraní vadu spočívající ve vyšší než maximálně povolené hmotnosti. Řidič manuálně spustil zvedací nápravu vozidla a z vlastní vůle opětovně podstoupil kontrolní vážení. Při druhém vážení již nepřekročil hmotnostní limity a bylo mu umožněno pokračovat v jízdě. Žalobce provozováním silničního vozidla s nadlimitní hmotností překročil povolené hmotnostní hodnoty

Shodu s prvopisem potvrzuje K. P.

stanovené zákonem o provozu na pozemních komunikacích ve spojení s vyhláškou č. 209/2018 Sb, čímž spáchal přestupek dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, za což mu byla uložena pokuta ve výši 9 000 Kč dle § 42 odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích ve spojení s § 43 odst. 1 stejného zákona. V dané věci prvostupňový orgán vydal nejprve příkaz, který byl žalobci zaslán dne 14. 4. 2021, proti němuž však žalobce podal včasný odpor. Na výzvu k seznámení se s podklady pro vydání rozhodnutí žalobce požádal o nařízení ústního jednání, které proběhlo bez jeho přítomnosti dne 17. 5. 2021. Dne 21. 6. 2021 vydal prvostupňový orgán své rozhodnutí, v němž konstatoval shodné závěry jako ve vydaném příkazu, nadto žalobci uložil povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč. Proti prvostupňovému rozhodnutí žalobce podal odvolání, o němž žalovaný rozhodl, jak bylo uvedeno v bodě 1 tohoto odůvodnění.

16. Dle § 6 odst. 2 zákona o metrologii schvalování typu měřidla provádí Český metrologický institut, který zjišťuje, zda měřidlo bude schopno plnit funkci, pro kterou je určeno. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud má měřidlo požadované metrologické a technické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy. Opatření obecné povahy pak kromě požadovaných metrologických a technických vlastností stanoveného měřidla stanoví i zkoušky při schvalování typu daného měřidla.
17. Měřidla dále po schválení podléhají pravidelnému ověřování či kalibraci, přičemž se dle § 9 zákona o metrologii se ověřením stanoveného měřidla potvrzuje, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud má měřidlo metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy. Ověřené stanovené měřidlo opatří Český metrologický institut či autorizované metrologické středisko úřední značkou nebo vydá ověřovací list.
18. Požadavek stanovit metrologické a technické vlastnosti opatřením obecné povahy byl do zákona o metrologii přijat na základě zákona novelizujícího zákon o metrologii, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2009 a dle jehož čl. III přechodných ustanovení schvalování typu měřidla a ověřování stanoveného měřidla, zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se dokončí podle zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona.
19. Na základě uvedeného přechodného ustanovení zdejší soud považuje použití předmětného měřidla (vah) za souladné s příslušnou právní úpravou. Měřidla, která byla schválena či ověřována před nabytím účinnosti zákona novelizujícího zákon o metrologii jsou plně platná a platnosti nepozbývají ani nadále, pokud jsou jejich certifikáty prodlužovány a ověřovány na základě stejných metrologických a technologických kritérií, které byly rozhodné v době udělení certifikovaného schválení. Zákon novelizující zákon o metrologii totiž nepočítal s tím, že by již schválená měřidla vyžadovala přijetí opatření obecné povahy k danému měřidlu. Pokud následně dochází toliko k prodlužování platnosti certifikátu schválení předmětného měřidla, nelze prodloužení platnosti certifikátu ztotožňovat se samotným schválením typu měřidla, které se má dle novelizovaného znění zákona o metrologii dít na základě opatření obecné povahy.
20. Ze správního spisu vyplynulo, že předmětné měřidlo ve Starém Hrozenkově bylo schváleno v roce 1998, tudíž na něj dopadala tehdejší právní úprava, která opatření obecné povahy pro jednotlivé typy měřidel neznala. Jak vyplývá z vyjádření Českého metrologického institutu, rozhodnutí o schválení tohoto typu měřidla bylo vydáno 13. 2.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. P.

1998 a byla mu přidělena potřebná značka schválení typu TCM 128/97-2590. Jedná se o automatickou váhu pro vážení silničních vozidel za pohybu typu VM-2.2. V roce 2005 mu byla provedena na žádost výrobce komplexní revize vydaného rozhodnutí za účelem plné harmonizace toho času s jediným existujícím využitelným normativním předpisem pro automatická zařízení pro vážení silničních vozidel, kterým byl mezinárodní dokument pro legální metrologii OIML R134, přičemž na základě daných kritérií a požadavků na metrologické a technické vlastnosti bylo v roce 2008 vydáno rozhodnutí o prodloužení platnosti schválení typu stanoveného měřidla o 10 let, tj. do roku 2018. V roce 2017 byl certifikát pro dané měřidlo na základě žádosti prodloužen Českým metrologickým institutem až do roku 2028, což znamená, že dané měřidlo splňuje metrologické požadavky.

21. Na základě výše uvedeného dospěl soud k závěru, že se ověřování měřidel dle aktuální právní úpravy uskutečňuje na základě opatření obecné povahy, nicméně na měřidla, která byla uvedena do provozu před účinností zákona novelizujícího zákon o metrologii se při následném ověřování vlastností tohoto měřidla uplatňují požadavky, které byly rozhodné pro jejich uvedení do provozu. Soud shledává za podstatné, aby dané měřidlo mělo potřebné schvalovací certifikáty a ověření udělené tím pověřeným orgánem, kterým je dle § 6 odst. 2 zákona o metrologii Český metrologický institut. V souladu s judikaturou totiž lze konstatovat, že pokud má konkrétní stanovené měřidlo vydané ověření o jeho vlastnostech a je opatřeno úřední značkou, jedná se o měřidlo použitelné ke kontrolnímu měření a výsledky jím při měření dosažené mají důkazní hodnotu, převyšující obecné tvrzení o jeho domnělé nezpůsobilosti (srov. rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25. 5. 2016, č. j. 30 A 57/2015-39).
22. Na základě všech skutečností uvedených výše proto soud žalobcem uvedené související žalobní námitky shledal za nedůvodné.
23. Stejně tak je nedůvodnou námitka rozporující použití mezinárodního doporučení pro legální metrologii OIML R134 ze strany správních orgánů. Mezinárodní doporučení slouží jako dokumenty pro harmonizaci a případnou kontrolu určitých odborných odvětví, pro která jsou vytvořena. Český metrologický institut je členem Mezinárodní organizace pro legální metrologii, a tudíž v zájmu souladu postupů a kritérií stanovených pro měřidla využívá také mezinárodní doporučení vydaná touto organizací. Soud také považuje za důležité zdůraznit, že stanovené měřidlo ve Starém Hrozenkově bylo schváleno na základě mezinárodního doporučení OIML R134, které v té době bylo jediným využitelným normativním předpisem pro automatická zařízení pro vážení silničních vozidel.

V. B Zproštění odpovědnosti za spáchaný přestupek

24. Ve své další argumentaci žalobce namítal naplnění liberačních důvodů, na základě nichž by byl zproštěn odpovědnosti za daný přestupek. Vynaložil totiž veškeré úsilí, které lze po něm jakožto dopravci váženého vozidla požadovat, aby spáchání tohoto přestupku zabránil. Své zaměstnance pravidelně školí a seznamuje s problematikou uchycení nákladu na vozidlo tak, aby nedošlo k překročení maximálně přípustné okamžité hmotnosti vozidla, dále bylo vozidlo vybavené integrovaným indikátorem zatížení a funkcí software vyhodnocujícím zatížení všech náprav vozidla (tzv. LOADIND), což žalovaný při rozhodování nezohlednil.

25. Právě toto tvrzení ve vztahu k naplnění liberačních důvodů soud vyhodnotil jako námitku nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí co do odůvodnění toho, zda žalobce byl či nebyl své odpovědnosti za spáchaný přestupek zproštěn.
26. Z rozsáhlé judikatury Nejvyššího správního soudu k tomuto tématu (např. rozsudky ze dne 21. 8. 2008, č. j. 7 As 28/2008-76, ze dne 21. 8. 2008, č. j. 7 As 27/2008-76, ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 As 58/2003-75, publikovaný pod č. 133/2004 Sb. NSS, a ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 As 47/2003-130, publikovaný pod č. 244/2004 Sb. NSS) je zřejmé, že rozsudek je nepřezkoumatelný pro nesrozumitelnost, například pokud z něho jednoznačně nevyplývá, podle kterých ustanovení a podle jakých právních předpisů byla v kontextu podané správní žaloby posuzována zákonnost napadeného správního rozhodnutí; pokud je jeho odůvodnění vnitřně rozporné, popřípadě je-li výrok v rozporu s odůvodněním; pokud z jeho výroku nelze zjistit, jak vlastně soud ve věci rozhodl, tj. zda žalobu zamítl, odmítl nebo jí vyhověl, případně, jehož výrok je vnitřně rozporný. Dále se jedná o případy, kdy nelze rozeznat, co je výrok a co odůvodnění, kdo jsou účastníci řízení a kdo byl rozhodnutím zavázán. I nepřezkoumatelnost rozsudku pro nedostatek důvodů je soudní judikaturou bohatě zmapována. Zmínit lze například rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 7. 2004, č. j. 4 As 5/2003-52, ze dne 18. 10. 2005, č. j. 1 Afs 135/2004-73, publikovaný pod č. 787/2006 Sb. NSS, ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005-44, publikovaný pod č. 689/2005 Sb. NSS, ze dne 17. 1. 2008, č. j. 5 As 29/2007-64, a ze dne 25. 5. 2006, č. j. 2 Afs 154/2005-245). Z nich se podává, že rozhodnutí soudu je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, jestliže například není zřejmé, jakými úvahami se soud řídil při naplňování zásady volného hodnocení důkazů či utváření závěru o skutkovém stavu; dále z jakého důvodu nepovažoval za důvodnou právní argumentaci v žalobě; proč považuje žalobní námitky za liché, mylné nebo vyvrácené; či proč subsumoval skutkový stav pod zvolené právní normy. Dalším důvodem nepřezkoumatelnosti rozhodnutí může být případ, kdy soud opomněl přezkoumat některou ze žalobních námitek včas uplatněných, či obsahuje-li odůvodnění rozsudku toliko převzaté pasáže z publikovaného judikátu v jiné, skutkově i právně odlišné věci, aniž dále rozvádí dopad převzatých závěrů na konkrétní souzený případ a na samotné rozhodnutí ve věci. Dle Nejvyššího správního soudu pak **pro posouzení přezkoumatelnosti správních rozhodnutí platí v podstatě stejné kautely, jako pro posouzení přezkoumatelnosti soudních rozhodnutí** (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 11. 2012, č. j. 7 As 163/2012-18).
27. Ve vztahu k naplnění liberačních důvodů ze správního spisu vyplývá, že žalobce v podaném odporu proti vydanému příkazu namítal vynaložení veškerého úsilí, které bylo možno po něm požadovat, což prokazoval přiložením potvrzení o proškolení řidiče vozidla či tvrzením o moderním vybavení vozidla. Na tuto skutečnost prvostupňový orgán reagoval v odůvodnění prvostupňového rozhodnutí obecným konstatováním, která jednání lze považovat za liberační důvod pro zbavení se odpovědnosti právnické osoby za spáchaný přestupek. Mezi těmito důvody prvostupňový orgán uvedl rovněž možnost instalace vah do vozidla sledující změny zatížení náprav při nakládce. Proti prvostupňovému rozhodnutí podal žalobce odvolání, v jehož doplnění mimo jiné uvedl, že vozidlo, kterému byla naměřena nadlimitní hmotnost, je opatřeno integrovaným indikátorem zatížení a funkcí software vyhodnocující zatížení všech náprav. Tímto tvrzením se však žalovaný v napadeném rozhodnutí nikterak nezabýval.

28. Na základě uvedených skutečností plynoucích ze správního spisu lze konstatovat, že se žalovaný opomněl vyjádřit k námitce instalace integrovaného indikátoru zatížení, která byla uvedena v doplnění odvolání žalobce proti prvostupňovému rozhodnutí.
29. Žalovaný k této námitce v rámci svého vyjádření k žalobnímu návrhu poukazoval na skutečnost, že žalobce své tvrzení o instalaci takového zařízení nijak neprokázal, nicméně to nemění nic na závěru, že se tímto tvrzením žalobce v napadeném rozhodnutí nezabýval. Žalovaný minimálně mohl poukázat právě na to, že žalobce nijak neprokázal existenci takového zařízení v předmětném vozidlu, avšak ani to neučinil.
30. Za této situace zdejšímu soudu nezbylo než konstatovat nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí co do odůvodnění toho, zda žalobce byl či nebyl své odpovědnosti za spáchaný přestupek zproštěn.
31. Nad rámec tohoto konstatování zdejší soud uvádí, že se žalovaný dostatečně nevyjádřil ani k samotné námitce naplnění liberačních důvodů. Žalovaný totiž odkázal na posouzení prvostupňovým orgánem, který však toliko citoval zákon a relevantní judikaturu (což za situace, kdy žalobce v řízení před prvostupňovým orgánem nevznášel konkrétní tvrzení ohledně liberačních důvodů, bylo dostačující), nicméně za situace, kdy žalobce v odvolání uvedl konkrétní tvrzení, na základě nichž měl za naplněné liberační důvody, se měl žalovaný těmito skutečnostmi zabývat mnohem detailněji.
32. Nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí žalobce dovozoval rovněž z toho, že žalovaný neodůvodnil, na základě jakých skutečností může být opatření obecné povahy nahrazeno mezinárodním doporučením (k tomu blíže viz část V. A tohoto odůvodnění). Toto tvrzení však krajský soud neshledal důvodným, neboť žalovaný v napadeném rozhodnutí posoudil otázku nezbytnosti vydaného opatření obecné povahy, jakož se i vyjádřil k mezinárodnímu doporučení OIML R134.
33. Vzhledem k uvedenému se soud dále nezabýval jednotlivými tvrzeními žalobce, na základě nichž dovozoval naplnění důvodů pro zproštění se odpovědnosti za spáchaný přestupek, neboť v této části je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné, tudíž již z logiky věci nelze tuto část (naplnění liberačních důvodů) věcně přezkoumat.

V. C Diskriminační povaha zákona o provozu na pozemních komunikacích

34. Závěrem se toliko stručně krajský soud zabýval tvrzením žalobce o diskriminační povaze zákona o provozu na pozemních komunikacích ve vztahu k tuzemským provozovatelům silničních vozidel.
35. Danou námitku však neshledal důvodnou, jelikož k meritu věci (spáchání přestupku dle zákona o pozemních komunikacích) je námitka týkající se zákona o provozu na pozemních komunikacích irelevantní. Navíc zákon o pozemních komunikacích umožňuje uložit pokutu za tento přestupek i zahraničnímu provozovateli vozidla či jízdní soupravy.

VI. Shrnutí a náklady řízení

36. S ohledem na vše shora uvedené dospěl krajský soud k závěru, že napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Soudu tedy nezbylo, než napadené rozhodnutí zrušit podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. a věc vrátit žalovanému k dalšímu řízení, ve

kterém bude správní orgán vázán právním názorem zdejšího soudu dle ustanovení § 78 odst. 5 s. ř. s.

37. Výrok o nákladech řízení má oporu v § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Úspěšnému žalobci přísluší právo na náhradu nákladů řízení spočívající v náhradě nákladů za právní zastoupení advokátem a za zaplacený soudní poplatek. Na náhradě nákladů za právní zastoupení advokátem přísluší dle vyhlášky Ministerstva spravedlnosti č. 177/1996 Sb., advokátní tarif, v platném znění [tarifní hodnota dle § 9 odst. 4 písm. d) advokátního tarifu], odměna za 3 úkony právní služby dle § 11 odst. 1 advokátního tarifu (převzetí a příprava právního zastoupení, sepsání žaloby, replika k vyjádření žalovaného), a to za každý tento úkon částka ve výši 3 100 Kč [§ 7 bod 5. ve spojení s § 9 odst. 4 písm. d) advokátního tarifu]. Náhrada hotových výdajů činí za každý učiněný úkon podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu 300 Kč. Náhrada nákladů za právní zastoupení tak činí částku 10 200 Kč. Jelikož je zástupce plátcem daně z přidané hodnoty, zvyšuje se odměna a náhrada hotových výdajů o částku odpovídající této dani, tj. o 2 142 Kč. Na náhradě nákladů právního zastoupení tak žalobci přísluší celková částka 12 342 Kč. Dále pak žalobci náleží zaplacený soudní poplatek ve výši 3 000 Kč. Celkově tak žalobci na náhradě nákladů řízení přísluší částka ve výši 15 342 Kč, kterou je žalovaný povinen uhradit v soudem stanovené třicetidenní lhůtě.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 31. srpna 2022

JUDr. Jaroslava Skoumalová v. r.
předsedkyně senátu