



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem – pobočka v Liberci rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Mgr. Lucie Trejbalové a soudců Mgr. Karolíny Tylové, LL.M. a Mgr. Zdeňka Macháčka ve věci

žalobkyně: X
sídlem X
zastoupena advokátkou Mgr. Michaelou Novákovou
sídlem Žerotínova 1051/19, Ostrava

proti

žalovanému: Krajský úřad Libereckého kraje
sídlem U Jezů 642/2a, Liberec 2

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 10. 2022, č. j. OSH 761/2022 KULK 78397/2022/280.9/Fr

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje ze dne 24. 10. 2022, č. j. OSH 761/2022 KULK 78397/2022/280.9/Fr, se zrušuje pro vady řízení a věc se vrací k dalšímu řízení žalovanému.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobkyni na náhradě nákladů řízení částku 11 228 Kč, k rukám Mgr. Michaely Novákové, advokátky, ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobkyně se domáhá přezkumu shora označeného rozhodnutí, kterým žalovaný zamítl její odvolání a potvrdil rozhodnutí Magistrátu města Liberec (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 23. 8. 2022, č. j. MML094016/21/2528/OD/BE.
2. Prvostupňovým rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou z přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, když z nedbalosti porušila § 6 odst. 1 písm. c) a odst. 2 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Přestupku se měla dopustit tím, že dne 28. 4. 2021 ve 20:34 hod. provozovala na pozemní komunikaci I/13 v obci Rynoltice nákladní vozidlo s přípojným vozidlem, které bylo přetíženo, když při nízkorychlostním kontrolním vážení bylo zjištěno překročení hodnot stanovených vyhláškou o hmotnostech, a to překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla na čtvrtou, pátou a šestou nápravu o 2 204 kg, tj. 8,16 %. Za přestupek byla žalobkyni podle § 35 písm. b) a § 46 zákona č. 250/2016 Sb., zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, a § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích uložena pokuta 18 000 Kč a dále povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.
3. Žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatoval, že Celní úřad pro Liberecký kraj (dále jen „celní úřad“) postoupil správnímu orgánu I. stupně protokol o zjištěném důvodném podezření z porušení právních předpisů, výpočet přetížení přepočítaný na procenta, protokol o místním šetření, vážní lístek a fotodokumentaci. K dispozici bylo potvrzení o ověření stanoveného měřidla pro užívaný typ měřidla WL103 od výrobce HAENNI ze dne 18. 6. 2020, potvrzení o školení k užívání měřících vah ze dne 29. 6. 2020 a geodetické zaměření místa pro vážení. Dle protokolu o místním šetření bylo vážení vozidla provedeno na kontrolním stanovišti ČS Benzina u obce Rynoltice. Označení místa vážení považoval žalovaný za dostatečné a v souladu s § 51b odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, jež nepožaduje upřesnění místa např. souřadnicemi nebo zaměřením. Žalovaný odkázal na protokol, podle něhož byla vážící zóna geodeticky zaměřena a parametry vážící zóny odpovídají Metrologickému předpisu MP 009. Místo bylo specifikováno geodetickým zaměřením, proto žalovaný odmítnul námitky žalobkyně týkající se umístění vah. Podle žalovaného není metrologický předpis závaznou vyhláškou, není právně závazný, přesto se jím dle protokolu celní úřad řídil při vážení. K námitkám, které se týkaly geodetického zaměření vážící zóny, žalovaný konstatoval, že pokud žalobkyně odkazovala na doporučení zhotovitele provést kontrolní měření, jednalo se o doporučení, nikoliv povinnost. Vážící plocha zůstala v nezměněném stavu, proto nebylo třeba provést opakované geodetické zaměření. K otázce zajištění vozidla žalovaný uvedl, že dle předpisu musí být vozidlo odbrzděno a zajištěno proti pohybu, zajištění klíny není předepsáno. Žalovaný odkázal na fotodokumentaci, konkrétně druhou stranu listu č. 8 a obě strany listu č. 9, kde je vidět, jak je vozidlo při měření zajištěno klíny. Celní úřad průběh měření řádně a průkazně zdokumentoval. Z fotodokumentace vyplývá, že vozidlo nebylo v pohybu, bylo proti

pohybu řádně zajištěno, jednotlivé nápravy byly řádně zváženy, výsledek šetření byl v protokolu, který měl všechny náležitosti, zdokumentován. Žalovaný dále konstatoval, že v předchozím rozhodnutí se zabýval především tím, zda byla uložena pokuta podle správné litery zákona a zda mohla být vyměřena dle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, jako by se jednalo o přetížení celého vozidla, nikoliv jen nápravy nebo skupiny náprav. Z odůvodnění i výroku rozhodnutí vyplývalo, že výpočet pokuty byl nesprávně proveden dle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích s vázaným výpočtem pokuty. Zároveň však žalovaný vyslovil, že výši pokuty určí prvoinstanční správní orgán správním uvážením, což se stalo, neboť pokutu řádně zdůvodnil a vyhodnotil společenskou škodlivost přetížení náprav stejně jako by bylo přetížené vozidlo.

II. Žaloba

4. Žalobkyně namítala, že správní orgány nedoložily, kde přesně v prostoru kontrolního stanoviště byly váhy umístěny a zda a jakým způsobem a s jakým výsledkem byla před započítáním vážení zkontrolována vážicí zóna, což jsou základní požadavky, které musí být před každým nízkorychlostním kontrolním vážením splněny. Metodika – Nízkorychlostní kontrolní vážení vozidel podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, aneb rychlá orientace v legislativě vypracovaná CSPSD, kterou žalobkyně k žalobě přiložila, uvádí, že je nutné, aby byla pořízena fotodokumentace zachycující sklonové poměry vozovky před umístěním technického měřicího zařízení. Žalobkyně se dále dovolávala pokynu Policejního prezidia č. 4 ze dne 26. 9. 2019, kterým bylo podřízeným uloženo, aby před realizací nízkorychlostního kontrolního vážení dbali na kontrolu stanoviště a ověřili sklonové poměry dané předpisem MP 009. Vágní sdělení, že váhy byly umístěny na kontrolním stanovišti, nepotvrzuje, v jakém stavu byl povrch vozovky a jaké byly zjištěné sklonové poměry. Tvrzení žalovaného, že podle protokolu vážicí zóna odpovídá Metrologickému předpisu MP 009, je zavádějící, ke kontrole stanoviště zjevně nedošlo. Pokud žalovaný vycházel z Technické zprávy Ing. Jaroslava Hanzla ze dne 20. 1. 2016, žalobkyně poukázala na to, podle zhotovitele je vhodné pod dvou lety provést kontrolní měření v rozích a středu vážicí zóny, tj. počátkem roku 2018, a po uplynutí pětileté lhůty, tedy počátkem roku 2021, provést nové měření v celém prostoru vážicí zóny. Ověření splnění podmínek pro správné měření sklonových poměrů či kvality povrchu vozovky nebylo doloženo. Správní orgán nereagoval na námitku směřující k neexistenci zadokumentování místa rozložení vah doložením tohoto místa.
5. V další žalobní námitce žalobkyně uvedla, že při vážení nebyla kola vozidla řádně založena klíny. Na fotografiích, které označil žalovaný, není použití zakládacích klínů viditelné. Přitom, jak uvádí metodika, je nutné použít zakládací klíny tak, aby kolo vozidla bylo zajištěno zepředu i zezadu, žalobkyně odkázala na obrázek č. 5 na straně 13 metodiky. Z horní fotografie na druhé straně listu č. 9 vyplývá, že při vážení mělo vozidlo zařazenou zpátečku, což je nesprávně. Nejsou-li správně při vážení použity klíny, vozidlo se pohybuje, dochází k přenášení váhy a změně těžiště, což způsobuje nesprávné zjištění hodnot při vážení. Závaznost Metrologického předpisu MP 009 a metodiky při provádění nízkorychlostního vážení potvrzuje přípis Generálního ředitelství cel ze dne 12. 4. 2022. Protože fotodokumentace nezachycuje splnění povinnosti rovinné vážicí zóny, umístění vážicího zařízení, nezachycuje postavení kola na nosiči zatížení, povrch vozovky, povinnost zadokumentovat podstatné skutečnosti nebyla splněna.

6. Pokud žalovaný uvedl, že námitky týkající se nedostatečné fotodokumentace nebyly rozvinuty, žalobkyně se s tímto tvrzením neztotožnila. Pořízení řádné fotodokumentace z vážení i z příprav je standardem, je to správní orgán, který musí být schopen prokázat, že jeho rozhodnutí vychází z relevantních podkladů.
7. K výši pokuty žalobkyně odkázala na zrušující rozhodnutí žalovaného ze dne 15. 6. 2022. Žalovaný v něm konstatoval, že správní orgán postupoval při výpočtu pokuty nesprávně, pokud vycházel z vázaného výpočtu, který se vztahuje k celkovému přetížení vozidla, jež má vyšší nebezpečnost, než je překročení hmotnosti na nápravě či skupině náprav. Pokud napadené rozhodnutí považuje pokutu ve výši 18 000 Kč za správnou, odporuje dříve vydanému rozhodnutí, které zdůraznilo vyšší nebezpečnost, a tedy potřebu uložení vyšší sankce provozovateli vozidla celkově přetíženého. Odůvodnění odporuje dřívějším důvodům, pro které bylo rozhodnutí správního orgánu I. stupně zrušeno.
8. V dalším žalobním bodu žalobkyně uvedla, že použité váhy HAENNI jsou ověřeny pro hmotnostní rozpětí od 200 kg do 10 000 kg. Na vážním lístku jsou údaje mj. 11 060 kg, tedy přes limit způsobilého měřidla. To vede k závěru, že váhy postrádající patřičnou certifikaci, neměly tedy být k vážení použity a výsledek vážení nemůže sloužit jako podklad pro rozhodnutí.
9. Žalobkyně v závěru žaloby uvedla, že vozidlo nebylo přetíženo. Žalovaný a správní orgán I. stupně opomenuli své povinnosti shromáždit podklady a důkazy, z nichž bude evidentní, že žalobkyně skutečně přestupek spáchala. Žalobkyně odkázala na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 12. 2015, č. j. 1 As 152/2015-24, který popsal, jakým způsobem musí správní orgán postupovat při ukládání pokut s tím, že pokud by vážení bylo provedeno nesprávným postupem, ať již v rozporu s návodem pro obsluhu vážícího zařízení nebo v rozporu s relevantními ustanoveními předepsaných odborných metrologických postupů, není možné z takových důkazů vycházet.
10. Následně žalobkyně shrnula, že při kontrolním vážení byla použita necertifikovaná váha, nebyly dodrženy postupy a podmínky, které stanoví Metrologický předpis MP 009 a metodika, nebyly správně použity zakládací klíny k zajištění vozidla proti pohybu, nebyla zkontrolována vážící zóna a zadokumentováno splnění požadavků na rovinnost. To jsou závažná pochybení, která vedou ke zkresleným a nepoužitelným výsledkům vážení. Proto je napadené rozhodnutí nezákonné, žalovaný nesplnil povinnost zjistit všechny rozhodné skutečnosti ve prospěch i neprospěch žalobkyně, nesprávně zjistil skutkový stav věci.
11. Z uvedených důvodů žalobkyně navrhovala, aby soud zrušil napadené rozhodnutí i rozhodnutí správního orgánu I. stupně a žalobkyni přiznal proti žalovanému náhradu nákladů řízení.

III. Vyjádření žalovaného

12. V písemném vyjádření k žalobě žalovaný pouze odkázal na odůvodnění napadeného i prvoinstančního rozhodnutí. Ta byla podle žalovaného dostatečně odůvodněna.

IV. Posouzení věci krajským soudem

13. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí a řízení, které jeho vydání předcházelo, v řízení dle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“), v rozsahu a mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž je soud v duchu dispoziční zásady, kterou je správní soudnictví ovládáno, vázán podle § 75

odst. 2 s. ř. s. Vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, v souladu s § 75 odst. 1 s. ř. s.

14. Při posouzení věci vycházel soud z následujících rozhodných skutečností:
15. Dne 28. 4. 2021 provedl celní úřad nízkorychlostní kontrolní vážení nákladního vozidla s přípojným vozidlem, jehož provozovatelem byla žalobkyně. Podle protokolu o místním šetření a vážního lístku bylo při toleranci $\pm 2 \%$ zjištěno přetížení na čtvrtou, pátou a šestou nápravu o 2 202 kg, tj. 8,1 %. Podle vážního lístku byla bez toleranční srážky zjištěna hmotnost na ose čtyři 10 180 kg, s toleranční srážkou 9 976 kg; na ose pět 10 140 kg, s toleranční srážkou 9 936 kg a na ose šest 9 480 kg, s toleranční srážkou 9 290 kg. Okamžitá hmotnost na nápravovou skupinu čtyři, pět a šest byla tedy zjištěna 29 800 kg, s toleranční srážkou 2 % 29 202 kg, což činilo 2 202 kg přetížení. Okamžitá hmotnost vozidla s toleranční srážkou činila 51 406 kg, podle protokolu o místním šetření nebyla největší povolená hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy 52 000 kg překročena. Dle protokolu byla vážící zóna geodeticky zaměřena a parametry vážící zóny odpovídají Metrologickému předpisu MP 009. Geodetické zaměření bylo ve spise doloženo Technickou zprávou Ing. Jaroslava Hanzla ze dne 20. 1. 2016, a to včetně souřadnic vážící zóny kontrolního stanoviště Rynoltice. Nákladem bylo dřevo, nízkorychlostní kontrolní vážení bylo provedeno na váhách HAENNI WL103 výrobních č. 2579 a 2584, s ověřením platným do 18. 6. 2021. Potvrzení o ověření stanoveného měřidla, a to obou vah uvedených výrobních čísel, byla součástí správního spisu, specifikace vah byla uvedena minimálně 200 kg, maximálně 10 000 kg. Součástí spisu bylo i potvrzení o provedení školení k používání vah v souladu s příručkou k použití a Metrologickým předpisem MP 009. Dále byla pořízena fotodokumentace vozidla, včetně přípojného vozidla a nákladu, kterým bylo dřevo. Součástí fotodokumentace jsou i fotografie, na nichž je vidět vážení jednotlivých náprav předmětného vozidla.
16. V dané věci jde o posouzení, zda správní orgány prokázaly, že žalobkyně spáchala přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o silničním provozu, dle kterého *právníká nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.*
17. Dle § 6 odst. 1 písm. c) vyhlášky o hmotnostech platí, že *bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a stav pozemní komunikace ohrožuje, je-li hmotnost na nápravu vyšší než hodnota nejvyšší technicky přípustné hmotnosti na nápravu.* Dle odst. 2 uvedené vyhlášky platí, *hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy nesmí překročit největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy uvedenou v osvědčení o registraci vozidla část II (technický průkaz) a části I.*
18. Mezi účastníky není sporu o hodnotách nejvyšší technicky přípustné hmotnosti na nápravu, jak byly uvedeny v protokolu o místním šetření. Žalobkyně zejména namítala, že nebyly dodrženy postupy a podmínky pro nízkorychlostní kontrolní vážení.
19. V první řadě soud konstatuje, že napadené rozhodnutí žalovaného považuje za přezkoumatelné. Žalovaný se dostatečným způsobem vypořádal s uplatněnými odvolacími námitkami. Reagoval rovněž na námitku týkající se zachycení umístění vah, za dostatečné považoval, že byla pořízena fotodokumentace a v protokolu o místním šetření bylo uvedeno, že vážící zóna odpovídá Metrologickému předpisu MP 009 a bylo provedeno geodetické zaměření vážící zóny. Žalovaný měl za to, že náležitostí dokladu o vážení dle §

51b odst. 1 prováděcí vyhlášky č. 104/1990 Sb. není uvedení přesného místa umístění vah např. souřadnicemi nebo zaměřením.

20. V obecné rovině je namístě přisvědčit žalobkyni, že je povinností správních orgánů v řízení o přestupku dle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích obstarat podklady o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení ve smyslu § 38a odst. 2 písm. b), odst. 3 zákona o pozemních komunikacích, kterými bude spolehlivě skutkový stav věci prokázán. Výsledek nízkorychlostního kontrolního vážení, u něhož nebyly dodrženy stanovené postupy, nemohou jako důkazy obstát (viz. žalobkyní citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 12. 2015, č. j. 1 As 152/2015-24, odkazující na další v tomto směru relevantní judikaturu). Do jisté míry je třeba korigovat upozornění žalovaného, že zákon o pozemních komunikacích ani vyhláška vážící zónu neupravují a metrologický předpis není závazným právním předpisem. Má-li být při užití příslušného stanoveného měřidla – v posuzovaném případě vah uvedeného typu k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení – postupováno určitým způsobem, je nutné stanovený postup dodržet. K této otázce Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 2. 12. 2015, č. j. 1 As 152/2015-24, bod 15, uvedl: *„Stěžovatel má pravdu v tom, že předepsané postupy vážení nemají povahu právních předpisů. To však neznamená, že je není potřeba při postupu správních orgánů dodržovat. Jen vážení provedené dle korektního postupu je totiž schopno poskytnout takové výsledky, které mohou v řízení o správním deliktu sloužit jako věrohodné důkazy. Naopak, pokud by vážení bylo provedeno nesprávným postupem, ať již v rozporu s návodem pro obsluhu vážicího zařízení, nebo v rozporu s relevantními ustanoveními předepsaných odborných metrologických postupů, není možné z takových důkazů při řízení o správním deliktu vycházet.“*
21. Podstatné je, že podle protokolu o místním šetření si byl celní úřad provádějící nízkorychlostní kontrolní vážení na k tomuto účelu určenému kontrolnímu stanovišti dobře vědom požadavků na parametry vážící zóny stanovené Metrologickým předpisem MP 009 a řídil se jím. O tom ostatně svědčí také potvrzení o proškolení jednotlivých zaměstnanců k použití vah HAENNI v souladu s příručkou k použití a příslušným metrologickým předpisem. Posledně zmíněný metrologický předpis definuje v bodu 5.2.3 požadavky na kvalitu vozovky tvořící vážící zónu tak, že stanoví její podélný a příčný sklon. Skutečnost, že tyto parametry vážící zóny byly v případě kontrolního stanoviště Rynoltice u stanice pohonných hmot naplněny, byla prokázána geodetickým zaměřením lokality podle Technické zprávy Ing. Jaroslava Hanzla ze dne 20. 1. 2016. Zvolení lokality, její určení jako vážící zóny a kontrola stanovených požadavků na rovinnost vozovky (podélný a příčný sklon) geometrickým zaměřením je logickým postupem, zaručujícím dodržení předepsaného postupu nízkorychlostního kontrolního vážení dle Metrologického předpisu MP 009. V takovém případě není nutné, aby byly před provedením každého jednotlivého vážení stanovené parametry znovu kontrolovány a takový postup zachycen ve fotodokumentaci, jak se toho žalobkyně dovolává s odkazem na podrobnější metodiku vypracovanou CSPSD. Dokazování touto metodikou považoval soud za nadbytečné, neboť celní úřad se měl při použití vah HAENNI řídit příručkou k jejich použití a Metrologickým předpisem MP 009, nadto byla žalobkyní předložená metodika učena pouze pro vnitřní potřebu jejího zpracovatele.
22. Za situace, kdy dle správních orgánů nedošlo k žádným změnám v prostoru vážící zóny, nelze nedodržení stanovených parametrů rovinnosti vozovky dovodit jen poukazem na to, že vážící zóna nebyla dle pouhého doporučení zpracovatele geodetického zaměřením znovu

zkontrolována. V tomto směru se soud ztotožnil s názorem správních orgánů a námitky žalobkyně považuje za nedůvodné. Z ničeho totiž neplyne, že by ke změnám stanovených parametrů vážící zóny v místě kontrolního stanoviště došlo. Soud rovněž přisvědčuje žalovanému, že označení místa vážení vyhovuje požadavkům stanoveným § 51b odst. 1 písm. a) prováděcí vyhlášky č. 104/2017 Sb. Na jednotlivých fotografiích je pak zachyceno umístění vah pod nápravami vozidla v prostoru vážící zóny. V tomto směru považuje soud zachycení výsledků měření za postačující. Pokud žalobkyně jako důkaz označila Pokyn ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia č. 4, považoval soud dokazování touto listinou za nadbytečné. Z protokolu o místním šetření a potvrzení o proškolení o používání vah vyplývá, že zaměstnanci celního úřadu při vážení z Metrologického předpisu MP 009 vycházeli. Nebylo třeba dokazovat, že zmíněnou metodikou se měli řídit také dopravní policisté, kterým byl pokyn adresován.

23. Ve shodě se správními orgány má soud za to, že fotodokumentace dostatečně zachycuje užití klínů, které brání vozidlu v pohybu. Žalobkyně se nesprávně dovolává metodiky vypracované CSPSD pro vnitřní potřebu a nepřipadně dovozuje, že pokud nebyly na fotografiích zachyceny klíny před i za kolem, nebylo vozidlo proti pohybu zajištěno. Dle Metrologického pokynu MP 009, kterým se celní úřad při vážení řídil, má být vozidlo odbrzděno a zajištěno proti pohybu. Z fotodokumentace neplyne, že by tomu tak nebylo. Lze dodat, že do protokolu o místním šetření řidič vozidla neuvedl žádné výhrady vůči způsobu provedení vážení, žádné nestandardní okolnosti k pohybu vozidla při vážení na místě nenamítal. Průkaznost fotodokumentace zachycující vozidlo před i v průběhu vážení ve vážící zóně nevyvrací jedna z pořízených fotografií, na níž svítí zpáteční světlo. Ani z této fotografie nelze dovodit, že by bylo vozidlo při vážení v pohybu. Pokud se na podporu svých žalobních tvrzení o závaznosti metodik žalobkyně dovolávala přípisu Generálního ředitelství cel ze dne 12. 4. 2022, soud jím dokazování neprovedl, neboť se jednalo o písemnost datovanou po provedení vážení. Nadto závaznost metodiky při používání vah a Metrologického předpisu MP 009 pro zaměstnance celního úřadu již byla vysvětlena shora.
24. K námitce týkající se nedostatečného rozvinutí výhrad vůči fotodokumentaci soud jen stručně uvádí, že jak správní orgán I. stupně tak žalovaný fotodokumentaci z hlediska zachycení průběhu vážení hodnotili, což je pro věc podstatné. S uvedenými závěry pak žalobkyně polemizovala, s její argumentací se soud vypořádal shora.
25. Jako důvodnou však soud vyhodnotil obranu žalobkyně, že k vážení byly použity váhy HAENNI WL103, ačkoli byly ověřeny pro hmotnostní rozpětí od 200 kg do 10 000 kg.
26. Nízkorychlostní kontrolní vážení probíhá za použití technických prostředků, které musí být provozuschopné a technicky způsobilé. Dle § 3 odst. 3 písm. b) zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, se mj. pro stanovení sankcí užijí stanovená měřidla, tj. taková, která jsou příslušnou vyhláškou č. 345/2002 Sb. stanovena k povinnému ověřování s ohledem na jejich význam. Z tohoto pohledu je ověření stanoveného měřidla Českým metrologickým institutem ve smyslu § 9 odst. 1 a 2 zákona o metrologii zásadní (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53). Výsledkem takového ověření je, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti a bylo v souladu s § 9 odst. 2 zákona o metrologii a § 6 vyhlášky č. 262/2000 Sb. opatřeno úředními značkami.
27. Potvrzení o ověření vah HAENNI WL103 výrobních č. 2584 a 2579, které byly užity k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení, potvrzují, že tyto váhy měly požadované

metrologické vlastnosti. Těmito váhami byly při zjišťování přetížení čtvrté, páté a šesté nápravy naměřeny okamžité hmotnosti bez toleranční srážky 10 180 kg a 10 140 kg, tedy více, než činila maximální hmotnost 10 000 kg, pro kterou byly váhy technicky specifikovány a ověřeny jako stanovené měřidlo ve smyslu § 3 odst. 3 ve spojení s § 9 odst. 1 a 2 zákona o metrologii. Výsledek provedeného nízkorychlostního kontrolního vážení z tohoto důvodu nelze považovat za dostatečný podklad, zjištěnou hodnotu přetížení nelze mít za naměřenou ověřeným stanoveným měřidlem, nelze totiž vyloučit, že výsledek vážení nebyl zkreslen. Zjištění, že došlo k překročení největší povolené hmotnosti vozidla na čtvrtou, pátou a šestou nápravu o 2 204 kg, tj. 8,16 %, tedy nemá oporu v provedeném dokazování. Správní orgány tak vycházely ze skutkového stavu, který nebyl spolehlivě zjištěn. Nad rámec soud upozorňuje na to, že uvedená hodnota přetížení o 2 204 kg neodpovídá ani hodnotě, která byla uvedena v protokolu o místním šetření a vážním lístku, neboť tyto podklady zachycovaly přetížení o 2 202 kg; jednalo se však zřejmě o chybu v psaní jediné číslice. Pokud žalobkyně na podporu svých tvrzení předkládala potvrzení o ověření vah typu HAENNI WL103 jiných výrobních čísel, soud těmito listinami dokazování neprováděl. Rozhodné skutkové okolnosti týkající se ověření vah použitých k vážení vozidla žalobkyně totiž vyplývaly z potvrzení o ověření vah, které byly součástí správního spisu.

28. Žalobkyně dále brojila proti výši uložené pokuty, dovolávala se přitom závěrů zrušujícího rozhodnutí žalovaného ze dne 15. 6. 2022. Shora popsané pochybení při zjišťování největší povolené hmotnosti na nápravy soudu nebránilo, aby tuto námitku vyřadil.
29. Za přestupek, kterým byla žalobkyně uznána vinnou, bylo možné podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích uložit pokutu do výše 500 000 Kč. Protože se jednalo o nedodržení jiné hodnoty nežli největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, konkrétně přetížení na nápravu, podle poslední věty § 43 odst. 1 tohoto zákona se neužily věty první a druhá uvedeného ustanovení, které stanoví povinnost uložit tzv. vázanou pokutu, tedy pokutu v závislosti na zjištěném překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo soupravy, konkrétně ve výši 9 000 Kč za každou započatou tunu překročení největší povolené hmotnosti.
30. V předchozím zrušujícím rozhodnutí žalovaný především vyslovil, že za zjištěný přestupek překročení největší povolené hmotnosti na nápravu nelze uložit pokutu podle § 43 odst. 1 věta první zákona o pozemních komunikacích, kterým správní orgán I. stupně odůvodnil výši pokuty v pořadí prvním rozhodnutí o přestupku ze dne 9. 8. 2021 jako by se jednalo o přestupek spočívající v překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy. Výši pokuty v novém rozhodnutí žalovaný ponechal na správním uvážení správního orgánu I. stupně, vedl jej přitom k tomu, aby vyměřil pokutu přiměřenou spáchanému přestupku, který má nižší společenskou nebezpečnost, přičemž měl např. přihlédnout k tomu, zda k přetížení nemohlo dojít pohybem materiálu a zda takové situaci bylo možné zabránit.
31. Vyslovený závazný právní názor žalovaného správní orgán I. stupně respektoval. Při uložení pokuty, jejíž horní hranice může činit až 500 000 Kč, přihlédl zejména k míře jednotlivých překročení největších povolených hmotností, tedy překročení o 8,16 % na čtvrtou, pátou a šestou nápravu. Současně považoval pokutu ve výši 18 000 Kč za nikoli likvidační, ale přiměřenou, zároveň takovou, která bude působit výchovně, individuálně preventivně. Přihlédl přitom k tomu, že k přetížení náprav nemohlo dojít pohybem materiálu, neboť na přípojném vozidle bylo umístěno pásy připevněné dřevo. Pokud

žalovaný v napadeném rozhodnutí dodal, že správní orgán I. stupně vyhodnotil společenskou škodlivost přestupku stejně jako by bylo přetížené vozidlo, musí soud tento závěr korigovat. Uložená pokuta 18 000 Kč totiž respektuje nižší společenskou škodlivost přestupku spočívajícího v překročení největší povolené hmotnosti na nápravu, neboť v případě překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy o 2 204 kg by bylo namístě v souladu s § 43 odst. 1 věta první zákona o pozemních komunikacích uložit pokutu ve výši 3 x 9 000 Kč, tedy 27 000 Kč, za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost. Přes tuto nepřesnost žalovaného lze konstatovat, že správní orgán I. stupně při uložení pokuty nepřekročil či nezneužil meze správního uvážení a pokutu ve výši 18 000 Kč je možné považovat za přiměřenou danému přestupku a konkrétním okolnostem případu, které zmínil správní orgán I. stupně.

V. Závěr a náklady řízení

32. Soud vzhledem k tomu, že jedna z žalobních námitek byla důvodná, zrušil napadené rozhodnutí žalovaného pro vady řízení podle § 78 odst. 1 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s. V souladu s § 78 odst. 4 s. ř. s. soud současně vyslovil, že se věc vrací žalovanému k dalšímu řízení.
33. Právním názorem, který soud ve zrušujícím rozsudku vyslovil, je v dalším řízení správní orgán dle § 78 odst. 5 s. ř. s. vázán. Rozhodnutí o vině žalobkyně za přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích bude možné vydat pouze za předpokladu, že se správnímu orgánu podaří opatřit sadu spolehlivých podkladů, jimiž by bylo řádně prokázáno překročení největší povolené hmotnosti na nápravu. Nabízí se vyjádření Českého metrologického institutu, ze kterého by bylo možno zjistit, zda váhy HAENNI WL103 mohly spolehlivě naměřit hmotnost, případně s jakou toleranční odchylkou, byla-li na nich zjišťována hmotnost překračující ve specifikaci uvedenou maximální hmotnost 10 000 kg, a zda i pro takový případ je lze považovat za stanovené měřidlo, jehož metrologické vlastnosti byly ověřeny.
34. O podané žalobě rozhodl krajský soud bez nařízení jednání, a to v souladu s § 51 odst. 2 ve spojení s § 76 odst. 1 s. ř. s. Soud neprováděl důkaz obsahem listin tvořících správní spis, jak navrhovala žalobkyně, protože obsahem správního spisu soud ve správním soudnictví dokazování neprovádí (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008-117).
35. Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o § 60 odst. 1 věta první s. ř. s., podle něhož *účastník, který měl ve věci plný úspěch, má právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl.*
36. Ve věci měla úspěch žalobkyně, soud jí proto proti žalovanému přiznal náhradu nákladů řízení. Žalobkyně byla v řízení před soudem zastoupena advokátkou, náleží jí tedy náhrada nákladů spojených se zastoupením. Tyto náklady spočívají v odměně advokátky za zastupování ve výši 2 x 3 100 Kč za 2 úkony právní služby, tj. převzetí a příprava zastoupení a podání žaloby (§ 1 odst. 1, § 7 bod 5, § 9 odst. 4 písm. d) a § 11 odst. 1 písm. a) a d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif)], a v paušální náhradě hotových výdajů ve výši 2 x 300 Kč za 2 úkony právní služby (§ 13 odst. 3 a 4 advokátního tarifu). Soud tedy přiznal žalobkyni náhradu nákladů připadajících na její zastoupení ve výši 6 800 Kč a dále v souladu s § 57 odst. 2 s. ř. s. částku 1 428 Kč odpovídající DPH ve výši 21 %, celkem 8 828 Kč. Soud žalobkyni nepřiznal náhradu nákladů řízení za úkony právní služby, které byly

poskytnuty v průběhu správního řízení, neboť se nejedná o náklady řízení před soudem. Dále žalobkyni náleží náhrada za zaplacený soudní poplatek za podání žaloby ve výši 3 000 Kč. Celkem tedy přiznal soud žalobkyni na náhradě nákladů řízení částku 11 228 Kč a žalovanému uložil, aby tuto částku zaplatil k rukám advokátky žalobkyně v přiměřené lhůtě 30 dnů od právní moci rozsudku.

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.

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.

Liberec 10. březen 2023

Mgr. Lucie Trejbalová,
předsedkyně senátu