



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Jiřího Gottwalda a soudců JUDr. Daniela Spratka, Ph.D., a JUDr. Petra Hluštíka, Ph.D., ve věci

žalobce: DT Logistic CZ, s. r. o.
sídlem Malá Strana 194, 742 83 Zbyslavice,
zastoupený advokátem Mgr. Jakubem Novákem,
sídlem Zahradní 636, 742 13 Studénka,

proti
žalovanému Krajský úřad Moravskoslezského kraje
sídlem 28. října 117, 702 18 Ostrava,

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 1. 12. 2020 č. j. MSK 135916/2020, ve věci přestupku,

takto:

I. Rozhodnutí žalovaného č. j. MSK 135916/2020 ze dne 1. 12. 2020 **se zrušuje** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.

II. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobci k rukám jeho zástupce ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku na nákladech řízení částku **15 499, 30 Kč**.

Odůvodnění:

1. Žalobou podanou v zákonné lhůtě se žalobce domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Magistrátu města Havířova ze dne 6. 10. 2020 č. j. MMH/26772/2020 o přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve zněních pozdějších předpisů.
2. Žalobce namítal nesprávný postup při vážení jízdní soupravy. Žalobce poukázal na to, že již v průběhu správního řízení opakovaně rozporoval správnost provedeného vážení a samotné přípravy vážení na silnici. Ta zjevně nesplňovala podmínky, které na vlastnosti vozovky, na níž má být vážení prováděno, klade metrologický předpis MP009-04. Žalobce zdůraznil, že na místě vážení musí být správně zaměřen sklon v souladu s uvedeným metrologickým předpisem, což splněno nebylo. Dle popisu svědka Ing. V. probíhalo měření vážicí zóny o délce 33 m sklonoměrem o délce 2 m a vodováhou o délce 60 cm, což zcela jistě nemůže jako správný postup pro zaměření obstát. Žalobce správním orgánům rovněž vytkl, že ty nijak nedoložily, že povrch místa vážení splňoval definici dle metrologického předpisu a byl dostatečně tuhý a neporušený. Poukázal na to, že z fotografií místa, kde vážení probíhalo, je zřejmé, že na povrchu jsou viditelné praskliny. Závěr správního orgánu I. stupně, s nímž se ztotožnil žalovaný, že jistě byly váhy rozvinuty jinde než v místě popraskané vozovky, nemá oporu v žádném důkazu. Při vážení totiž nebyly pořízeny fotografie, které by korektnost vážení doložily. Taktéž z výpovědi svědka Ing. V. vyplynulo, že vážení na dané vozovce není prováděno vždy na stejném místě a dochází k posunu vah dopředu i dozadu. Způsob zajištění vhodného místa vážení tak vyvolává značné pochybnosti, když v dnešní době digitálních technologií a přesných měřicích zařízení využívá správní orgán k zaměření plochy dlouhé několik desítek metrů pouze dvoumetrový sklonměr. Žalobce namítal, že je na správním orgánu, aby byl schopen prokázat, že vážení proběhlo správně, a to například fotodokumentací z průběhu vážení. K tomu však nedošlo, a proto nebyly vyvráceny pochybnosti o správném způsobu provedení vážení. Žalobce shrnul, že při nízkorychlostním kontrolním vážení nebyly dodrženy postupy a podmínky, které stanoví metrologický předpis MP009-04, neboť vážení bylo prováděno na nevhodném místě, povrch vozovky byl popraskaný a nebyly dostatečně zjištěny sklonové poměry na vážicí zóně, což je závažné pochybení, vedoucí ke zkresleným a nepoužitelným výsledkům vážení. Proto výsledky vážení neměly být jako důkaz vůbec použity. Jestliže žalovaný ve svém rozhodnutí uvedl, že se dá očekávat, že ústřední orgán státní správy a jeho vlastní organizace při výkonu státní správy na úseku pozemních komunikací postupují v souladu se zákonem a je tak zajištěno, že výsledek kontrolního vážení představuje spolehlivý důkaz o hodnotách okamžité hmotnosti kontrolovaných vozidel, aniž by v každém jednotlivém případě správní orgány musely provádět detailní a rozsáhlé dokazování různých technických podrobností a postupů, nelze než takový přístup považovat za naprosté porušení vyšetřovací zásady a hrubý zásah do práv žalobce. Pokud by rozhodnutí a postupy správních orgánů byly vždy zcela správné a zákonné, zcela jistě by pak nemusely existovat instituty umožňující se proti rozhodnutím správních orgánů bránit.
3. Žalobce dále namítal, že se žalovaný nedostatečně vypořádal s jím tvrzenými liberačními důvody. Zdůraznil, že investuje do moderních a technicky velmi dobře vybavených vozidel

a nevyhýbá se značné finanční zátěži, která je s tím spojena, poskytuje svým zaměstnancům dostatečné proškolení ve všech potřebných oblastech a předává jim přesné instrukce, jak postupovat v jednotlivých situacích. Výpověď řidiče L. B. o tom, že nebyl zaškolen, informován a vůbec ani nevěděl, jak s vozidlem zacházet, vyvracejí důkazy, které předložil. Také samotný fakt, že tento řidič několik měsíců s vozidly značky MAN jezdil a byl schopen je obsluhovat, uvedené vyvrací. To, že žalovaný bral v potaz pouze vyjádření řidiče B., které mělo za cíl jej pošpinit a ochránit jeho samotného před nepříznivými následky nezodpovědného chování, a ignoroval důkazy a tvrzení žalobce bez dostatečného vysvětlení takového přístupu, jasně dokládá nesprávný postup žalovaného. Žalobce má za to, že za vytýkaný přestupek v souladu s ust. § 21 odst. 2

zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, neodpovídá, neboť vynaložil veškeré úsilí, které po něm bylo možno požadovat, aby přestupku zabránil, a není možné již učinit k prevenci přetížení vozidla více.

4. Žalobce dále namítal, že žalovaný vycházel z důkazu, který byl získán v rozporu s ust. § 51 správního řádu. Poukázal na to, že podle ust. § 38a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích, má nízkorychlostní kontrolní vážení probíhat se souhlasem vlastníka pozemní komunikace. Jelikož vážení probíhalo na komunikaci ve vlastnictví soukromého subjektu, a to společnosti MOTOHAUS a. s., sídlem Havířov, Ostravská 586/4, která k využití svého pozemku pro kontrolní vážení nikdy nedala souhlas, tedy tento důkaz byl získán nezákonně a neměl být vůbec v řízení jako důkaz připuštěn. V daném případě nemá žalovaný žádný jiný důkaz, který by potvrzoval, že skutečně došlo k překročení přípustné hmotnosti vozidla.
5. Žalovaný v písemném vyjádření navrhl zamítnutí žaloby. K námitkám žalobce uvedl, že správní orgán I. stupně reagoval na námitku žalobce ohledně změřením vážící zóny. Podle výpovědi svědka Ing. T. V., pracovníka CSPSD, sklonové poměry byly před zahájením kontrolního vážení ověřeny a nebyl zjištěn rozpor s podmínkami uvedenými v pasportizačním listu a požadovanými metrologickým předpisem. Svědek objasnil, že podmínky pro provedení kontrolního vážení byly splněny. Vždy před měřením je provedena kontrola sklonu vozovky, měří se podélně i příčný sklon za pomoci vodováhy a sklonoměru, včetně toho, že u dvojice nosičů zatížení dojde nejprve k jejich vyrovnaní a kontrole dodržení podmínky příčného sklonu maximálně 3 % a podélného sklonu max. 2 %. K námitce, že správní orgán využívá k zaměření plochy dlouhé několik desítek metrů pouze dvoumetrový sklonoměr, žalovaný odkázal na závěry správního orgánu I. stupně, k čemuž dodal, že takto ověřené podmínky vážení považuje za zcela dostatečné a odpovídající požadavkům metrologického předpisu ČMI MP 009-04. Nízkorychlostní kontrolní vážení zajišťuje pověřená osoba – CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU, která je odbornou technickou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy, přičemž její část tvoří právě pracovníci speciálně školení a určeni k provádění nízkorychlostního kontrolního vážení. Je tak dán důvod očekávat, že tato organizace postupuje v souladu se zákonem a s odbornými požadavky na provádění tohoto vážení. K porušení vyšetřovací zásady nedošlo, neboť podmínky nízkorychlostního vážení byly zkoumány v souladu s § 3 správního řádu. Co se týká tvrzených liberačních důvodů, žalovaný odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 10/2015-27, z něhož citoval. Pokud by se provozovatel vozidla mohl snadno zbavit své objektivní odpovědnosti poukazem na skutečnosti, které uvádí žalobce a veškerou odpovědnost tak svalit na řidiče, vedlo by to k praktické nepostižitelnosti provozovatelů nákladních vozidel za dané porušení

zákona, což je v rozporu s účelem a smyslem § 42b zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Poukazuje-li žalobce na § 38a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích, pak toto ustanovení vyjadřuje vztah mezi subjektem zajišťujícím kontrolní vážení ve vztahu k jednotlivým druhům pozemních komunikací a vlastníkem komunikace, k níž se vážení vztahuje, v daném případě silnice I/11, nikoli vlastníkem plochy či komunikace, kde samotné kontrolní vážení proběhlo. Nízkorychlostní kontrolní vážení nemusí a mnohdy ani technicky nemůže probíhat přímo na „kontrolované“ pozemní komunikaci, například na tělese dálnice. Odklonění vozidla z provozu je řešením, které zákon o pozemních komunikacích přímo definuje jako jeden z principů nízkorychlostního vážení v § 38a odst. 2 písm. b). Místo, kde k vážení došlo, není žádný privátní prostor, ale veřejná komunikace bezprostředně se napojující na frekventovanou silnici I/11, a to jako součást soustavy ramen křižovatky s touto silnicí. Ostatně sám žalobce do spisu doložil snímky místa vážení, z nichž je patrné, že přístup na tuto komunikaci není nijak omezen a vlastník pozemku trpí její obecné užívání. Ze strany Policie České republiky se tedy nejednalo o nezákonný zásah do majetkové sféry jiného subjektu.

6. V replice k vyjádření žalovaného žalobce zopakoval, že jím vytýkané nesrovnalosti a nedostatky v postupu pracovníků CSPSD jsou v hrubém rozporu se zásadou vyšetřovací a nemohly vést k získání správných údajů, které by bylo možno správním orgánem v jeho neprospěch použít. Již jen z vyjádření svědka Ing. V. by se dalo vyvozovat, že MEJ nepřístupují k přípravě místa vážení a samotnému vážení s dostatečnou pečlivostí a nedodržují požadavky a pravidla k vážení se vztahující. Tento svědek mimo jiné vypověděl, že umístění vah na daném stanovišti se mění, posunuje se dopředu i dozadu, neodpovídá tedy pasportizaci a není možné zpětně zjistit, na jakém úseku vozovky proběhlo. Přestože tento svědek vypověděl, že vozovka nebyla popraskaná, a tedy byla způsobilá pro využití při vážení, z jím (žalobcem) zajištěných fotografií vyplývá pravý opak. Svědek Ing. V. uvedl, že příčný sklon je zaznamenáván pouze v místě vah, přestože metrologický předpis MP009-04 zcela jasně definuje, že sklony mají být zjišťovány na celé vážící zóně, která je v článku 2.3.1 definována jako úsek vozovky, jehož délka se rovná nejméně dvojnásobku největší délky váženého vozidla nebo jízdní soupravy. Žalobce rovněž odkázal na stranu 24 Metodiky, vypracované pro vnitřní potřeby CSPSD a vyjádření Ing. I. K. z Českého metrologického institutu, který na dotaz, zda požadavky sklonu musí splňovat celá vážící zóna, či jen nějaká část, zcela jednoznačně sdělil, že požadavky sklonu musí splnit celá zóna definovaná v bodě 3.22 metrologického předpisu, přičemž v podélném směru musí být kontrolován co nejdelší úsek, kdy měřicí zařízení mají být ověřena. Žalobce uvedl, že zjišťování sklonu na takto rozsáhlé ploše postupem, který popsal svědek Ing. V., tedy pouze užitím vodováhy o délce 2 m a sklonoměru o délce 60 cm je postupem naprosto nevyhovujícím. Tento způsob zaměření „odhadem“ je naprosto nedostačující a nepochopitelný s ohledem na moderní možnosti. Žalobce odkázal přitom na zaměření, které si nechal vyhotovit panem P. B. Výkres obsahuje přesné údaje včetně rozměrů a sklonů zaměřené vozovky. Poukázal na to, že metodika na straně 10 uvádí, že pro prokázání regulérnosti měřidla a měření s ním spojeného je pro případ sporu nutné mít kalibrační list těchto měřidel. Dle výpovědi svědka však vodováha nebyla ověřena. Žalobce dále uvedl, že v daném případě nedošlo při vážení k založení kola klínem, což má být provedeno vždy, jak zdůrazňuje Metodika v bodě 7.2 a dále na straně 47. Dle žalobce se žalovaný nevypořádal ani s tvrzením svědka L. B., že v průběhu vážení byla souprava zabrzděna, což je v přímém rozporu s pokyny pro vážení.

7. U jednání dne 22. 6. 2021 účastníci setrvali na svých stanoviscích k věci.
8. Krajský soud rozsudkem č. j. 19 A 2/2021-81 ze dne 29. 6. 2021 žalobě vyhověl z důvodu nedostatečně zjištěného skutkového stavu ve správním řízení.
9. Ke kasační stížnosti žalovaného Nejvyšší správní soud rozsudkem č. j. 10 As 381/2021-33 ze dne 26. 6. 2023 zrušil rozsudek Krajského soudu v Ostravě z důvodu, že namísto senátu rozhodovala samosoudkyně.
10. Senát Krajského soudu v Ostravě následně přezkoumal v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s. ř. s.) napadené rozhodnutí, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.). Ve věci rozhodl soud bez jednání v souladu s ustanovením § 51 s. ř. s.
11. Ze správních spisů zjistil krajský soud následující skutečnosti. Rozhodnutím Magistrátu města Havířova ze dne 6. 10. 2020, č. j. MMH/26772/2020, byl žalobce uznán vinným tím, že dne 29. 8. 2019 v době kolem 6.45 hodin v Havířově na silnici č. I/11 ve směru jízdy od Ostravy, poblíž čistírny odpadních vod, jako provozovatel jízdní soupravy složené z tahače MAN RZ X a návěsu Schwarzmuller RZ X, provozoval jízdní soupravu, u které bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, neboť největší povolená hmotnost tahače 18 000 kg byla překročena o 1 613 kg a největší povolená hmotnost na druhé nápravě tahače 11 500 kg byla překročena o 1 265 kg, tedy porušením § 43a odst. 5 v návaznosti na § 43a odst. 1 zákona o silničním provozu a § 5 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, spáchal přestupek dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Žalobci byla uložena pokuta ve výši 18 000 Kč a povinnost zaplatit náklady řízení částkou 1 000 Kč a současně bylo rozhodnuto o splatnosti pokuty a nákladů řízení. Správní orgán I. stupně vycházel z oznámení Policie ČR, dále z dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení č. 2019/805/157 ze dne 29. 8. 2019, v němž je uvedeno, že u jízdní soupravy složené z tahače MAN, typ TGX, RZ X a návěsu Schwarzmuller typ KIS-3/E RZ X, naložené použitými licími formami, bylo přenosnými vahami značky Haenni WL103 výrobního čísla 2765 a 2766, s metrologickým ověřením platným do 31. 12. 2019, provedeno kontrolní vážení s výsledkem překročení největší povolené hmotnosti jednotlivého motorového vozidla (tahače) 18 000 kg o 9 % (1 613 kg), současně byla překročena největší povolená hmotnost na druhé nápravě motorového vozidla (tahače) 11 500 kg o 11 % (1 265 kg). Dle tohoto protokolu jízdní souprava nebyla znečištěna. Správní orgán dále vycházel z výpisu z informačního systému registru silničních vozidel, podle něhož odpovídají největší povolené hmotnosti předmětného dvounápravového nákladního motorového vozidla MAN, hodnotám stanoveným prováděcí vyhláškou č. 209/2018 Sb., která v § 5 odst. 1 písm. b) hovoří o tom, že hodnoty hmotností na nápravu, skupinu náprav vozidla a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u jednotlivé hnací nápravy 11,5 tun a dále v § 5 odst. 2 písm. a) o tom, že hodnoty hmotností 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 tun. Ve spise jsou rovněž tiskové výstupy z vážícího zařízení TENZONA u odesílatele Vítkovice Heavy Machinery, a. s., podle nichž jízdní souprava

s tahačem MAN RZ X byla dne 29. 8. 2019 na vrátnici č. 18 na ulici Závodní v Ostravě-Vítkovicích vážena celkem 3 x. Dle vážního lístku č. 200753/2006 činila v 6 hodin 18 minut okamžitá hmotnost soupravy 42 960 kg (netto 28 830 kg), vážní lístek č. 200776/2006 v 11.33 hodin uvádí okamžitou hmotnost soupravy 40 940 kg (netto 26 840 kg) a vážní lístek č. 200767/2006 v 9.08 hodin dokládá okamžitou hmotnost soupravy 42 420 kg (netto 28 330 kg).

12. Ve spise jsou rovněž přepravní doklady – propustka – dodací list – č. 041612, 041613 a 041614 ze dne 29. 8. 2019, vystavených odesílatelem Vítkovice Heavy Machinery, a. s., dle níž jízdní soupravy s tahačem MAN RZ X, L. B., toho dne postupně převzal náklad použitých licích forem o hmotnosti 28 830 kg, 26 840 kg a 28 330 kg.
13. Součástí správního spisu je i tzv. pasportizační list vypracovaný Centrem služeb pro silniční dopravu (dále jen CSPSD), v němž je identifikováno kontrolní stanoviště T-02 Havířov – ČOV na silnici č. 1/11 ve směru jízdy z Ostravy do Havířova v km 297,50. Stanoviště se nachází v místě odbočení na účelové pozemní komunikaci ležící na pozemku parc. č. 2479/7, která tvoří odbočení ze silnice č. 1/11 před úrovnňovou křižovatkou silnice č. 1/11 a ulice Ostravská ve směru jízdy do Havířova. Součástí pasportizačního listu je snímek vzorového stanoviště nízkorychlostního kontrolního vážení s tím, že stanoviště vyhovuje podélným a příčným sklonem do 0,3 %. Na listině je uvedeno: kontrolní místa 2013.
14. Podkladem rozhodnutí správního orgánu I. stupně bylo rovněž potvrzení o ověření stanoveného měřidla vydané Českým metrologickým institutem dne 7. 3. 2019, podle něhož váhy s neautomatickou činností Haenni WL103 výrobního čísla 2765 a 2766 splňují požadované metrologické vlastnosti. Datum provedení ověření 7. 3. 2019.
15. Správní orgán I. stupně dále vyslechl svědky, a to jednak Ing. T. V., pracovníka CSPSD, a L. B., řidiče kontrolované jízdní soupravy. Co se týká zjištění z výpovědí

těchto svědků, krajský soud odkazuje na odůvodnění rozhodnutí správního orgánu I. stupně, neboť tato zjištění korespondují s obsahem správního spisu a jsou správná.

16. Ze správního spisu se dále podává, že žalobce s přestupkem nesouhlasil, k věci se opakovaně písemně vyjádřil a kromě toho, že namítal, že společnost provádí poměrně rozsáhlé vzdělávání svých zaměstnanců a že i řidič B. byl řádně proškolen a postupy, kdy je zjištěno překročení hmotnostních limitů, mu byly známy, namítal, že spisový materiál neobsahuje ani jeden snímek osvětlující, jak byly nosiče zatížení instalovány na povrchu vozovky, případně snímek kontrolované soupravy v průběhu vážení na nosiči zatížení. Současně požadoval, aby byla doložena fotodokumentace z místa kontrolního vážení, aby tak bylo možné zpětně přezkoumat stav přibližovacích úseků před a za nosičem zatížení, případně, zda tento úsek splňuje požadované vlastnosti podle bodu 6.1.2 předpisu MP009-04, rovněž požádal o doložení parametrů opisujících geometrii přibližovacích úseků, charakteristiku přibližovacích úseků, jaká byla v době měření délka přibližovacích úseků, včetně požadované povinnosti podle bodu 6.1.3 a 6.1.4 předmětného předpisu, dále navrhl, aby bylo v souladu s bodem 6.2.2 předpisu MP009-04 doloženo, že vážící zóna (nikoli nosič zatížení) splňovala podélný a příčný sklon dle předepsaného rozpětí a v souladu s bodem 6.2.3 předpisu MP009-04 bylo doloženo, jak byla vyrovnaná ostatní kola soupravy při vážení první a poslední nápravy, jak bylo vozidlo zajištěno proti samovolnému pohybu při vážení a zda byla vážená souprava zabrzděna nebo zajištěna základacím klínem, dále nákladový list

k materiálu, kterým byla souprava naložena a doplněn snímek, jakým způsobem byl náklad na přípojném vozidle umístěn.

17. V průběhu správního řízení před správním orgánem I. stupně žalobce předložil k nahlédnutí vnitropodnikovou směrnici společnosti a fotografie zachycující stav povrchu vozovky v místě odbočení na účelovou pozemní komunikaci ležící na pozemku parc. č. 2479/7, které ukazují detail povrchu obrusné vrstvy vozovky, patrné je podélné i příčné popraskání povrchu v jednom místě v levé polovině vozovky.
18. Podle ust. § 3 správního řádu, zákona č. 500/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nevyplývá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2.
19. Podle ust. § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, právnická 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.
20. Krajský soud v posuzované věci dospěl k závěru, že správní orgány nedostály své povinnosti dané § 3 správního řádu, dle něhož jsou povinny zjistit stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Poklady pro rozhodnutí, z nichž správní orgány vycházely, jak jsou výše citovány, pro závěr, že žalobce spáchal předmětný přestupek, neobstojí. Již v průběhu správního řízení žalobce namítal, že při nízkorychlostním vážení nebyly dodrženy postupy a podmínky, které stanoví metrologický předpis MP009-04 s tím, že vážení bylo prováděno na nevhodném místě, povrch vozovky byl popraskaný, nebyly dostatečně zjištěny sklonové poměry na vážící zóně, což jsou všechno závažná pochybení vedoucí ke zkresleným a nepoužitelným výsledkům vážení. Výhradám žalobce je nutno přisvědčit. V dané věci nebylo spolehlivě ověřeno, zda vážná zóna byla z pohledu předpisu MP009-04 způsobilá ke zjišťování hmotnosti předmětné jízdní soupravy. Ve spise není žádná zpráva o kontrole stanoviště, kde skutečně proběhlo kontrolní vážení, ani situační náčrtek, fotodokumentace, respektive další důkazy o tom, že vážení bylo provedeno dle korektního postupu, tedy v souladu s příslušnými ustanoveními předepsaných odborných metrologických postupů a že i měřicí zařízení bylo uloženo tak, že nemohlo dojít ke zkreslení

naměřených údajů. Soud zastává názor, že správní orgány nemohou rezignovat z povinnosti zkoumat dodržení správných postupů při vážení a v žádném případě nelze akceptovat závěr žalovaného v napadeném rozhodnutí, že CSPSD je odborná technická organizace zřízená ministerstvem dopravy, že její pracovníci jsou speciálně školeni a určeni a k provádění nízkorychlostního kontrolního vážení a že je tak dán důvod očekávat, že ústřední orgán státní správy a jeho vlastní organizace při zajišťování výkonu státní správy na úseku pozemních komunikací postupují v souladu se zákonem a že je tak mimo jiné zajištěno, že nevyjdou-li výjimečně najevo zásadní odlišné skutečnosti, pak výsledky kontrolního vážení představuje spolehlivý důkaz o hodnotách okamžité hmotnosti kontrolovaných vozidel, aniž by v každém jednom případě správní orgány projednávající přestupky musely provádět detailní a rozsáhlé dokazování různých technických podrobností a postupů. Soud naopak zastává názor, že správní orgány v daném řízení musí dodržení správných postupů při vážení zkoumat, nemohou se spolehnout toliko na to, že pracovníci speciálně školení a určeni k provádění nízkorychlostního kontrolního vážení postupují v každém jednotlivém

případě správně. Stěžejními důkazy v dané věci byl jednak doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení ze dne 29. 8. 2019 č. 2019/805/157, z něhož plyne toliko to, že daného dne bylo provedeno kontrolní vážení předmětné jízdní soupravy a s jakým výsledkem, dále tiskové výstupy z vážicího zařízení Tenzona a tzv. pasportizační list, které ovšem neprokazují, zda při kontrolním vážení byly dodrženy postupy a podmínky, které stanoví metrologický předpis, ani to, zda vážení bylo prováděno na vhodném místě, zda byly dostatečně zjištěny sklonové poměry na vážicí zóně. Správní orgány dále vycházely z výpovědi svědka Ing. V., který prováděl kontrolní vážení. Ten ovšem u ústního jednání na úvod své výpovědi sdělil, že si konkrétní měření nevybavuje a je tak zřejmé, že další popis úkonů prováděných před měřením a v jeho průběhu je popisem toho, jak svědek obvykle postupuje, nikoli ovšem o postupu při kontrolním vážení v posuzované věci. Žalobce však prokázal, že celá plocha, kde vážení probíhají, není k tomuto vážení způsobilá. Určení přesného místa vážení je proto pro věc podstatné. Jak výše uvedeno, ve spise přitom absentuje fotodokumentace zachycující předmětné vážení v průběhu vážení, schází dokumentace osvědčující vhodnost a přesný popis vážního místa spolu s případným mapovým zakreslením a fotografiemi. Správní orgán má z úřední povinnosti zjišťovat všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i neprospěch obviněného a provádět důkazy, které jsou potřebné ke zjištění stavu věci. Důkazy, které žalobce navrhl v soudním řízení, soud neprovedl s ohledem na nutnost rozsáhlého dokazování, které by zcela zjevně překročilo meze přezkumného soudního řízení a soud je proto neprovedl.

21. Za daného stavu věci je rovněž nadbytečné, aby se soud zabýval žalobní námitkou, že žalovaný se nedostatečně vypořádal s jím tvrzenými liberačními důvody.
22. K žalobní námitce žalobce, že ke kontrolními vážení využila Policie ČR pozemku v soukromém vlastnictví společnosti MOTOHAUS a. s. a že tato společnost k využití svého pozemku pro kontrolní vážení nikdy nedala souhlas a že tedy důkaz byl získán nezákonně, krajský soud uvádí, že komunikace, na níž vážení proběhlo, se sice nachází na soukromém pozemku parc. č. X v Katastrálním území X, jak plyne z obsahu správního spisu, ovšem na veřejné komunikaci, která se napojuje na silnici I/11 a soud souhlasí s žalovaným, že se tedy nejednalo o nezákonný zásah do majetkové sféry jiného subjektu. Nadto ustanovení § 38a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích reguluje, kdo zajišťuje kontrolní vážení, kdežto regulace samotného místa vážení je obsažena v § 38b odst. 1 citovaného zákona. Soud proto nesouhlasí s žalobcem, že by toliko z tohoto důvodu se mělo jednat o důkaz, který byl získán v rozporu s ust. § 51 správního řádu.
23. Krajský soud z důvodu nedostatečně zjištěného skutkového stavu rozhodnutí žalovaného zrušil podle § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s. a podle § 78 odst. 4 s. ř. s. věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.
24. O nákladech řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. a uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobci, který měl ve věci úspěch na nákladech řízení částku 15 499,30 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám jeho zástupce. Náklady řízení sestávají z nákladů právního zastoupení, a to z odměny za 4 úkony právní služby dle § 11 odst. 1 vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), představující přípravu a převzetí věci, sepsí žaloby, sepsí repliky k vyjádření žalované a zastoupení u jednání soudu dne 22. 6. 2021, přičemž za každý z těchto úkonů žalobce požadoval částku 1 820 Kč (viz vyúčtování nákladů řízení na č. l. 75),

kterážto částka nepřesahuje výši odměny, která by jinak advokátu náležela dle § 9 odst. 4 citované vyhlášky. Advokátu dále náleží odměna ve výši ½ úkonu podle § 11 odst. 2 písm. f) citované vyhlášky, tj. 1 550 Kč za zastoupení u jednání, při kterém došlo pouze k vyhlášení rozhodnutí dne 29. 6. 2021. Náklady řízení dále sestávají z 5 režijních paušálů po 300 Kč podle § 13 odst. 4 citované vyhlášky. K odměně a náhradám v celkové výši 10 330 Kč je nutno připočíst i 21 % DPH, to je částku 2 169,30 Kč, neboť zástupce žalobce doložil, že je plátcem této daně. Odměna, náhrady, to vše navýšeno o DPH činí celkem 12 499,30 Kč. K nákladům řízení dále náleží soudní poplatek 3 000 Kč. Náklady řízení tak činí celkem 15 499,30 Kč. Žalovaný je povinen zaplatit je ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám zástupce žalobce podle § 149 odst. 1 o. s. ř. (aplikovaného na základě § 64 s. ř. s.). Lhůta k plnění byla stanovena podle § 160 odst. 1 o. s. ř., zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu, ve znění pozdějších předpisů (aplikovaného na základě § 64 s. ř. s.).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **není** kasační stížnost přípustná. To **neplatí**, je-li jako důvod kasační stížnosti namítáno, že se soud neřídil závazným právním názorem Nejvyššího správního soudu či je-li namítáno nesprávné řešení otázky, která dosud nebyla Nejvyšším správním soudem řešena.

Kasační stížnost je možno podat ve lhůtě dvou týdnů od doručení tohoto rozsudku k Nejvyššímu správnímu soudu v Brně.

Nesplní-li povinný dobrovolně, co mu ukládá vykonatelné soudní rozhodnutí, může oprávněný podat návrh na soudní výkon rozhodnutí.

Ostrava 31. srpna 2023

Mgr. Jiří Gottwald
předseda senátu