



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: **OP Trans s. r. o.**
sídlem X
zastoupena advokátkou Mgr. Michaelou Novákovou
sídlem Žerotínova 1051/19, Ostrava

proti

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 4. 2023, č. j. OSH 761/2022 KULK 29150/2023/280.9/Fr

takto:

Odůvodnění:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje ze dne 20. 4. 2023, č. j. OSH 761/2022 KULK 29150/2023/280.9/Fr, se zrušuje 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.

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 vah HAENNI 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 odmítl námitky žalobkyně týkající se umístění vážícího zařízení. 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 a uložil pokutu, která není likvidační. Podotknul, že v případě celkového přetížení vozidla by byla pokuta vyšší. Vzhledem k tomu, že předchozí rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 10. 2022 zrušil zdejší krajský soud rozsudkem sp. zn. 59 A 92/2022, doplnil žalovaný, že použitá měřidla byla schopna spolehlivě prokázat naměřenou hodnotu, když rozsah vážení je u jednotlivého měřidla 200 – 10 000 kg. Měřidla jsou na páse vážícím soupravu umístěna v páru tak, aby každé z nich vážilo jedno kolo, součet hodnot zatížení na jedno kolo je naměřená hodnota na nápravu. Obě měřidla byla podle vážního lístku použita, v páru jsou schopna naměřit hmotnost 400 – 20 000 kg. Jako příklad žalovaný uvedl naměřenou hodnotu zatížení u čtvrté nápravy 10 180 kg, v závorce uvedené procentní hodnoty 52 a 48 %, tj. 5 293,6 a 4 886,4 kg, tedy hodnoty v rozsahu stanoveném pro každé měřidlo.

II. Žaloba

4. Žalobkyně v žalobě nejprve shrnula průběh přestupkového řízení a závěry žalovaného v napadeném rozhodnutí.
5. Namítala, že nebyly rozptýleny pochybnosti ohledně umístění nosičů zatížení na vážící zóně, nebylo doloženo, že místo umístění vah HAENNI splňuje požadavky, které na ně klade metrologický předpis MP 009. Nesouhlasila s pouhým odkazem správních orgánů na geodetické zaměření místa nízkorychlostního vážení, aniž bylo ověřeno, že dané místo skutečně předepsané požadavky splňuje. Proto si žalobkyně nechala provést zaměření vážící zóny na daném kontrolním stanovišti a fotodokumentaci.
6. Popsala, že k měření byly použity dva druhy měřidel, jednoduchá vodováha s délkou 2 m a dále digitální laserová vodováha s příslušnou kalibrací. Nejprve byla použita dlouhá vodováha přes levou část, vyznačenou pro uložení levého nosiče zatížení, a na tuto vodováhu byla uložena k ustálení digitální vodováha. Z fotodokumentace vyplývá, že v prostoru vyznačeném pro uložení nosiče zatížení byla zjištěna prohlubeň v povrchu vozovky, na níž byla umístěna vodováha. Dále bylo zjištěno, že hodnota příčného sklonu v daném místě vyznačeném pro ukládání nosiče zatížení je 3,5 %, což neodpovídá požadavkům metrologického předpisu MP 009 na rovinnost. Výrobce vah HAENNI WL 103 Jegensdorf na str. 12 návodu upozorňuje na nejčastější chyby, které mají za následek nesprávnou interpretaci měřených výsledků. Jednou z těchto chyb je uložení nosiče zatížení na nerovný povrch. Pokud mezera mezi nosičem zatížení a vozovkou dosahuje více než 10 mm jako v tomto případě, má to za následek nesprávný výsledek vážení. Údaj o přesném umístění nosiče zatížení na kontrolním stanovišti je podle žalobkyně podstatný, neboť je evidentní, že prostor kontrolního stanoviště o rozměru 545 m² nesplňuje na celé své ploše stanovené požadavky rovinnosti.
7. Dále žalobkyně upozornila na tvrzení žalovaného v napadeném rozhodnutí, že se v posuzovaném případě vážením zjišťovalo kolové zatížení, kdy byla použita dvě měřidla v páru. Žalobkyně namítala, že čl. 5.3 metrologického předpisu MP 009 připouští při zjišťování kolového zatížení maximální příčný sklon 0,5 %, ovšem v daném případě byla naměřena hodnota 3,5 %. Ověřování sklonu, zvláště při zjišťování kolového zatížení, je nutné i s ohledem na skutečnost, že komunikace jsou budovány v souladu s požadavky české technické normy ČSN 736110, která v čl. 9.5.1 stanoví, že základní příčný sklon jízdních pruhů v přímé

i v obloucích, pokud nevyžadují sklon větší, se bez ohledu na druh krytu stanoví zpravidla 2,5 %. Příčný sklon 2,0 % se může použít jen v odůvodněných případech při rekonstrukcích.

8. Pokud žalovaný uvedl, že povinnost pořizování fotodokumentace před vážením nevyplývá z žádného zákonného předpisu, odkázala žalobkyně na závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 12. 2015, č. j. 1 As 152/2015-24, že je to správní orgán, kdo má povinnost zajistit pro vydání rozhodnutí důkazy dostatečně kvalitní a vypovídající, a pokud obviněný ze správního deliktu vznesl námitky, které zpochybňují vypovídací hodnotu takových důkazů, musí je správní orgán rozptýlit. Žalobkyně opakovaně poukazovala na to, že není možné vycházet z geodetického zaměření ve spise, které se nevztahovalo ke konkrétnímu místu uložení vah, neboť fakt, že určitá velká plocha splňuje požadovaný sklon, nevypovídá nic o sklonu konkrétního místa, kde je nosič zatížení uložen. S ohledem na kvalitu vozovky, normy pro výstavbu komunikací a také časovou prodlevu od provedení geodetického zaměření je vyloučeno, aby plocha o rozloze více než 500 m² na každém jednotlivém místě splňovala předepsaný sklon. Na nutnost pořizování fotodokumentace proto upozorňuje Metodika – Nízkorychlostní kontrolní vážení vozidel podle zákona o pozemních komunikacích, aneb rychlá orientace v legislativě vypracovaná CSPSD, v níž se uvádí, že je nutné, aby byla pořizována fotodokumentace zachycující sklonové poměry vozovky před umístěním technického měřicího zařízení. Také ředitel ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia č. 4 pokynem ze dne 26. 2. 2019 nařizuje svým podřízeným, aby před realizací nízkorychlostního kontrolního vážení dbali na kontrolu stanoviště a ověřili sklonové poměry dané předpisem MP 009.
9. Žalobkyně uzavřela, že nebyly dodrženy postupy pro správné vážení, neboť nebylo zkontrolováno místo uložení nosičů zatížení a nosiče zatížení byly položeny v rozporu s návodem výrobce vah na nerovný povrch s prohlubní, kde navíc příčný sklon přesahoval přípustnou mez. Výsledky tohoto měření proto nemohou jako důkazy obstát, správní orgány tedy dosud neprokázaly, že by žalobkyně přestupek spáchala.
10. Z uvedených důvodů navrhovala, aby soud zrušil napadené rozhodnutí i rozhodnutí správního orgánu I. stupně a žalobkyni proti žalovanému přiznal náhradu nákladů řízení.

III. Vyjádření žalovaného

11. V písemném vyjádření k žalobě žalovaný pouze odkázal na odůvodnění napadeného i prvoinstančního rozhodnutí, která byla dostatečně odůvodněna. Upozornil na to, že v rozsudku sp. zn. 59 A 92/2022 krajský soud námitky týkající se vážicí zóny vypořádal, jediný problém shledal v nedostatečnosti vah, kterou se následně žalovaný v napadeném rozhodnutí zabýval.
12. V doplnění vyjádření poté žalovaný konstatoval, že chyby, které žalobkyně vztahuje k vážicí zóně, namítá účelově, vážení proběhlo v souladu se zákonem i metrologickým předpisem, který není závazným dokumentem. Měření provedené žalobkyní bylo sice zasazeno do vážicí zóny, nelze ale dovodit, že přesně z místa vážení. Nebyl předložen doklad o certifikaci měřidel, žádné odborné posouzení. Od doby spáchání přestupku uplynula nějaká doba, nelze proto výsledky takového měření použít. Vážení bylo provedeno dvěma certifikovanými přístroji, navážené přetížení byla tako velké, že nemohlo být způsobeno nerovnostmi v terénu.

IV. Replika žalobkyně

Žalobkyně odmítla, že by upozorňovala na chyby ve vážicí zóně účelově. Trvala na tom, že správní orgány nepředložily jediný důkaz, který by potvrzoval jejich stanovisko o korektním provedení vážní, zatímco žalobkyně pořídila snímky z kontrolního stanoviště a nechala vypracovat odborné vyjádření, z nichž vyplývá, že vozovka trpí vadami, což má za následek nepoužitelnost místa pro kontrolní vážení. Zopakovala, že nelze brát automaticky celou plochu jako vhodnou pro provádění vážení pouze na základě geodetického zaměření, aniž je místo podrobeno kontrole před započtením měřeným. Sklon velké plochy uvedený v několik let starém zaměření nevypovídá nic o kvalitě povrchu vozovky, její celistvosti a rovinnosti v místě vážicí zóny. V projednávaném případě nastaly pochybnosti o správném postupu správních orgánů, které žalovaný nerozptýlil. Chce-li žalovaný zpochybňovat místo uložení vah při realizaci nízkorychlostního kontrolního vážení, měl by schopen předložit, kde váhy byly položeny, pokud se domnívá, že na vozovce zakreslené pozice pro uložení vah neslouží. Žalobkyně nesouhlasila s tím, že žalovaný bagatelizoval následky uložení vah na nerovný povrch. Své dedukce o tom, že navážení přetížení bylo tak veliké, že by nemohlo být způsobeno nerovnosti v terénu čárkách, ničím nepodložil. Z ohledání místa vyplynulo, že není možné vycházet ze zaměření takto velké plochy.

V. 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. K projednání žaloby nařídil soud ústní jednání na 1. 11. 2023. Žádosti právní zástupkyně žalobkyně o odročení ústního jednání soud nevyhověl. Jednalo se sice o žádost včasnou, nikoli však důvodnou. Pokud právní zástupkyně v žádosti uvedla, že od 20. 10. 2023 čerpá dlouhodobě plánovanou dovolenou a rovněž jednatel žalobkyně čerpá dovolenou do 2. 11. 2023, tvrzené skutečnosti soudu nedoložila. Soud dodává, že lhůta alespoň 10 dnů k přípravě jednání podle § 49 odst. 1 s. ř. s. byla zachována, neboť předvolání k ústnímu jednání bylo do datové schránky právní zástupkyně žalobkyně dodáno dne 9. 10. 2023, vyzvednuto, a tedy doručeno dne 18. 10. 2023, poslední den lhůty 10 dnů (nikoli pracovních) k přípravě jednání připadl na pondělí 30. 10. 2023. S ohledem na povahu věci považuje soud lhůtu k přípravě ústního jednání za přiměřenou. V průběhu ústního jednání setrval žalovaný na svém stanovisku.
15. Podle § 77 s. ř. s. soud doplnil dokazování relevantními pasážemi metrologického předpisu MP 009, částí návodu k měření pro použití vah HAENNI WL 103 a vyjádřením Celního úřadu Libereckého kraje ze dne 26. 9. 2023, č. j. 120217/2023-560000-6. Dále provedl dokazování odborným vyjádřením ze dne 3. 5. 2023, vypracovaným X DOPOMA Konzult s.r.o., které se zabývalo zjištěním podélného a příčného sklonu vážicí zóny v místě kontrolního stanoviště u benzinové stanice v Rynolticích a kvalitou povrchu vážicí zóny v místě značení, kde by měly být nosiče zatížení instalovány při realizaci nízkorychlostního kontrolního vážení. K provedeným důkazům se žalovaný nevyjádřil.
16. Při posouzení věci vycházel soud z následujících rozhodných skutečností:
17. 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 X 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 HAENNI uvedených výrobních čísel, byla součástí správního spisu, specifikace měřidel 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.

18. Z doplněného dokazování vyplývá, že dle metrologického předpisu MP 009, konkrétně čl. 5.2.3 upravujícího *Požadavky na kvalitu vozovky tvořící vážící zónu*, podélný sklon vozovky musí být menší nebo nejvýše roven 2 %, příčný sklon menší nebo nejvýše roven 3 % a při zjišťování kolových zatížení musí být příčný sklon vozovky menší nebo nejvýše roven 0,5 %. Dle čl. 3.6 *kolové zatížení* je hodnota zjištěná vážícím zařízením, představující konvenční hmotnost připadající na kolo silničního vozidla, které spočívá svou dosedací plochou na aktivní ploše nosiče zařízení. Dle čl. 3.7 *zatížení na nápravě* představuje část celkové hmotnosti vozidla působící staticky na nápravě vozidla v důsledku gravitačního zrychlení v okamžiku vážení; rovná se součtu kolových zatížení na nápravě. Z návodu pro použití vah HAENNI WL103, konkrétně obrázků na str. 12, vyplývá, že váha s podložkou nesmí být na nevhodně umístěná, pokud je vzdálenost mezi podložkou s váhou a povrchem více než 10 mm, je podložka příliš deformována a jde o nesprávné místo k vážení.
19. Z odborného vyjádření předloženého žalobkyní soud zjistil, že v prostoru kontrolního stanoviště jsou vyznačena místa – střed kontrolní plochy a značky zjevně pro ukládání nosičů zatížení. Při kontrole dvou vymezených obdélníkových ploch bylo za pomoci vodováhy a laserové digitální vodováhy s kalibrací zjištěno, že v místě levého nosiče zatížení byla sice naměřena v délce 2 m hodnota sklonu 1 %, ovšem v místě byla prohlubeň, kdy na straně průhybu byla odečtena hodnota příčného sklonu vozovky 3,5 %. V tomto místě byl změřen průhyb povrchu vozovky 12 mm. Podélný sklon byl v místě levého nosiče změřen v hodnotě 1,6 %. Místa měření a příslušné hodnoty sklonu vážící zóny byly zachyceny na fotografiích, stejně jako místo průhybu vozovky v místě pro umístění nosičů zatížení. Závěrem bylo konstatováno, že stanoviště nesplňuje požadavky jak metrologického předpisu MP 009, tak požadavky shrnuté výrobcem vah HAENNI pro bezchybný provoz snímačů.
20. Soud si dále vyžádal vyjádření Celního úřadu pro Liberecký kraj, který nízkorychlostní vážení vozidla žalobkyně dne 28. 4. 2021 provedl. Z vyjádření vyplývá, že vážení bylo provedeno ve smyslu čl. 3.7 metrologického pokynu MP 009, resp. čl. 6.1, jako vážení po nápravách. Celní úřad konstatoval, že postup kontrolního vážení začíná po poučení řidiče

nájezdem vozidla dovážející zóny, která splňuje požadavky stanovené v čl. 5.2.3 MP 009 jednotlivou osou nápravy na vážící plošinu, přičemž nevážená kola jsou pomocí vyrovnávacích prostředků (rohoží) vyrovnána do stejné roviny. Vozidlo je před samotným vážením jednotlivých náprav odbrzděno a prostřednictvím klínů zajištěno proti samovolnému pohybu. Po ustálení hodnot na vážících plošinách je sice možné z displeje vážící plošiny zjistit jednotlivé kolové zatížení, ale software váhy po odečtení relativní nejistoty měření 2 % dle čl. 7 MP 009 vyhodnotí a ve vážním lístku sečte a uvede naměřené hodnoty kolového zatížení jako zatížení jednotlivé nápravy. V závorce uvedené údaje na vážním lístku znamenají procentuální poměr zatížení jednotlivých kol na konkrétní nápravě. Po takto provedeném způsobu vážení nápravy po pokynu obsluhy vah vozidlo popojede a dochází k vážení další nápravy.

21. Soud předesílá, že již rozhodoval o žalobě žalobkyně proti dříve vydanému rozhodnutí ze dne 24. 10. 2022, č. j. OSH 761/2022 KULK 78397/2022/280.9/Fr, jímž žalovaný zamítl odvolání žalobkyně a prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Rozsudkem ze dne 10. 3. 2023, č. j. 59 A 92/2022-120, soud toto rozhodnutí zrušil z důvodu, že použitými váhami byly při zjišťování přetížení čtvrté, páté a šesté nápravy naměřeny okamžité hmotnosti bez toleranční srážky vyšší, než činila maximální hmotnost 10 000 kg, pro kterou byly váhy technicky specifikovány a ověřeny jako stanovené měřidlo. Pochybnost týkající se této otázky byla v napadeném rozhodnutí odstraněna vysvětlením žalovaného, že pro vážení byly použity dvě váhy s maximální hmotností 10 000 kg, tento závěr nyní projednáváná žaloba již nenapadá.
22. Námitky týkající se vážící zóny kontrolního stanoviště byly v předchozím rozsudku vyhodnoceny jako nedůvodné. Soud mj. konstatoval: „*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.*“ Dlužno ovšem podotknout, že argumentace žalobkyně v tehdy řešené věci nebyla shodná a nebyla podpořena skutkovými tvrzeními ohledně stavu a sklonu vozovky v místě, kde měly být umístěny nosiče zatížení a měřicí zařízení, a příslušným odborným vyjádřením včetně fotodokumentace. Soud v tehdy řešené věci vycházel ze závěru správních orgánů, že nedošlo k žádným změnám v prostoru vážící zóny, přičemž toto zjištění žalobkyně nezpochybnila. Rovněž námitka, že nebyl dodržen maximální příčný sklon 0,5 % pro případ zjišťování kolového zatížení, nebyla žalobkyní v předchozí žalobě uplatněna.
23. V projednávané věci tedy jde o opětovné posouzení otázky, zda správní orgány prokázaly, že žalobkyně spáchala přešůpek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o silničním provozu, dle kterého *právnícká 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.*
24. 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.*

25. Mezi účastníky není sporu o hodnotách nejvyšší technicky přípustné hmotnosti na nápravu, jak byly uvedeny v protokolu o místním šetření. Žalobkyně výhradně namítala, že nebyly dodrženy postupy a podmínky pro nízkorychlostní kontrolní vážení, její námitky se týkají nedodržení požadavků na kontrolní stanoviště a vážící zónu a návodu pro použití vah HAENNI WL103.
26. Shodně jako v rozsudku ze dne 10. 3. 2023, č. j. 59 A 92/2023-120, musí soud v obecné rovině 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. Je třeba trvat na tom, že výsledky nízkorychlostního kontrolního vážení, u něhož nebyly dodrženy stanovené postupy, nemohou jako důkazy obstát (viz. žalobkyni 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). Má-li být při užití příslušného stanoveného měřidla – v posuzovaném případě měřidla 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 vážícího zařízení, nebo v rozporu s relevantními ustanoveními předepsaných odborných metrologických postupů, není možné z takových důkazů při řízení o správním deliktu vycházet.“* Lze doplnit, že závěry navazují na předchozí judikaturu správních soudů, která řešila otázku postupu dle metrologického předpisu při vážení vozidla (srov. rozsudek zdejšího soudu ze dne 17. 12. 2010, č. j. 63 A 13/2010-32, rozsudek Krajského soudu v Ostravě – pobočky v Olomouci ze dne 21. 5. 2015, č. j. 72 A 31/2014-33, nebo rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 12. 2013, č. j. 8 As 41/2013-50). Citovaný rozsudek rovněž odkazuje na analogii se správním trestáním z důvodu překročení nejvyšší povolené rychlosti, kdy v těchto řízeních je častým předmětem sporu dodržení postupu při měření radarem, přičemž platí, že výsledky měření, pokud při jejich získávání nebyl dodržen stanovený postup, nemohou jako důkazy obstát (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 2. 2012, č. j. 3 As 29/2011-51, ze dne 16. 1. 2013, č. j. 3 As 82/2012-27, ze dne 4. 12. 2013, č. j. 1 As 83/2013-60 či ze dne 22. 8. 2013, č. j. 1 As 45/2013-37). Znovu je tedy třeba odmítnout argumentaci žalovaného, že metrologický předpis není závazným dokumentem. Jistě, nejedná se o závazný právní předpis ve formě zákona či podzákonného předpisu, nicméně k tomu, aby bylo možné použít výstupů z provedeného nízkorychlostního kontrolního vážení jako důkazů v řízení o přestupku, je nutné, aby byly dodrženy postupy pro obsluhu vážícího zařízení při daném typu kontrolního vážení.
27. Jak již soud konstatoval v předchozím rozsudku, celní úřad provádějící nízkorychlostní kontrolní vážení na k tomuto účelu určenému kontrolnímu stanovišti si byl dobře vědom požadavků na parametry vážící zóny stanovené metrologickým předpisem MP 009 a řídil se jím, což vyplývá z protokolu o místním šetření ze dne 28. 4. 2021. O potřebě dodržet stanovené postupy při vážení svědčí také potvrzení o proškolení jednotlivých zaměstnanců k použití vah HAENNI v souladu s příručkou k použití a příslušným metrologickým předpisem. Metrologický předpis MP 009 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, měly správní orgány za prokázanou geodetickým zaměřením lokality podle Technické zprávy X ze dne 20. 1. 2016.

28. Žalobkyně, byť s časovým odstupem, však odborným vyjádřením a fotografiemi prokázala, že v prostoru vážící zóny v místě pro uložení nosičů zatížení došlo ke změnám v kvalitě vozovky (příčný sklon v místě poškození povrchu 3,5 % a průhyb 12 mm), která tak nevyhovuje požadavkům dle bodu 5.2.3 metrologického pokynu MP 009 a požadavkům na obsluhu vah HAENNI WL103. Geometrické zaměření vážící zóny z roku 2016 proto nemůže být dostačujícím důkazem o tom, že požadované parametry kvality vozovky pro vážící zónu byly při nízkorychlostním kontrolním vážení žalobkynina nákladního vozidla dodrženy, neboť bylo vyvráceno, že by celá plocha vážící zóny tyto parametry splňovala. Zpochybňoval-li žalovaný žalobkyni předložené posouzení vážící zóny z důvodu časového odstupu a nejistoty ohledně měření v místě skutečného umístění měřidel či vážícího pásu, zpochybňuje ve své podstatě vlastní argumentaci v napadeném rozhodnutí a přisvědčuje žalobkyni, že bylo podstatné zachycení přesného místa pro uložení příslušného měřicího zařízení a ověření splnění parametrů kvality vozovky dle bodu 5.2.3 metrologického předpisu 009 a návodu pro použití vah HAENNI WL103 vyžadující umístění podložky s váhou na rovném povrchu vážící zóny. Tvzení žalovaného ve vyjádření k žalobě, že v daném případě bylo naváženo takové přetížení, že nemohlo být způsobeno nerovnostmi terénu, je pouhou spekulací, která se nezakládá na žádném odborném zdůvodnění.
29. Pokud jde o odkaz žalobkyně na metodiku vypracovanou CSPSD a pokyn Policejního prezidia č. 4., jde o dokumenty pro vnitřní potřebu subjektů, které je vypracovaly, nelze vytýkat celnímu úřadu, že se těmito metodikami neřídil. Jak bylo zdůvodněno shora, pouhý odkaz na předchozí geometrické zaměření vážící zóny z roku 2016 se ovšem ukázal být v řešené věci nedostatečným důkazem o hodnotách příčného sklonu vozovky, stejně jako o dodržení návodu na obsluhu vah HAENNI WL103 ve vztahu k nerovnostem povrchu vozovky.
30. Námitku, že nebyl dodržen požadovaný příčný sklon vozovky tvořící vážící zónu 0,5 %, vyhodnotil soud jako nedůvodnou. Z napadeného rozhodnutí sice v souvislosti s vypořádáním námítky překročení maximální hmotnosti pro váhy HAENNI WL103 vyplynulo, že byla použita měřidla v páru, podle vyjádření Celního úřadu Libereckého kraje ale nešlo v případě nízkorychlostního vážení nákladního vozidla žalobkyně o zjišťování kolového zatížení, ale o vážení po nápravách ve smyslu čl. 3. 7, resp. 6.1 metrologického pokynu MP 009, pro které se dle čl. 5.2.3 nevyžaduje příčný sklon vozovky menší nebo nejvýše roven 0,5 %. Splněním požadavků dle čl. 6.1 v návaznosti na čl. 5.2.4 a 5.2.1 se soud zabýval v předchozím rozsudku, námítky tohoto typu (odbrzdění, zajištění vozidla proti pohybu klíny) žalobkyně v nyní projednávané žalobě již neuplatnila.
31. Lze uzavřít, že správní orgány dostatečným způsobem neprokázaly dodržení požadavků pro umístění měřicího zařízení dle příslušného metrologického pokynu a návodu k obsluze použitých měřidel, z tohoto důvodu nejsou výsledky nízkorychlostního kontrolního vážení věrohodným důkazem o překročení nejvyšší povolené hmotnosti na nápravách. Spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o silničním provozu tak nebylo žalobkyni prokázáno bez důvodných pochybností.

VI. Závěr a náklady řízení

32. Soud ze shora uvedených důvodů 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 správní orgány budou mít sadu spolehlivých podkladů, jimiž by bylo řádně prokázáno překročení největší povolené hmotnosti na nápravu. Včetně důkazů, které hodnověrně prokazují, že postupy stanovené pro nízkorychlostní kontrolní vážení ve vážicí zóně při použití vah HAENNI WL103, tj. i požadavky na podélný sklon vozovky tvořící vážicí zóny a návodem stanovenou kvalitu povrchu v místě měření, byly dodrženy. Případně by musely správní orgány prokázat, že přes nedodržení požadovaných parametrů vozovky tvořící vážicí zónu výsledky měření provedeného dne 28. 4. 2021 obstojí jako věrohodné.
34. 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.*
35. 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 nejbližší 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 7. listopad 2023

Mgr. Lucie Trejbalová
předsedkyně senátu