



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Petra Šebka a soudců Mgr. Petra Sedláka, Ph.D. a JUDr. Václava Štencla, MA ve věci

žalobce: **DOPAZ s.r.o.**, IČO: 60701200
sídlem Horní Poříčí 123, 679 62 Horní Poříčí
zastoupený advokátem JUDr. Ondřejem Bečvářem
sídlem Dřevařská 855/12, 602 00 Brno

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 19.8.2022, č.j. KUZL 69579/2022,

takto:

- I. Žaloba **se zamítá**.
- II. Žalobce **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Městský úřad Uherský Brod, Odbor správní (dále jen „správní orgán prvního stupně“), vydal rozhodnutí ze dne 15. 6. 2022, č. j. MUUB/59680/2022/OSD (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), jímž uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u)

zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Přestupek měl spočívat v tom, že žalobce dne 21. 7. 2021 provozoval na silnici I/50 v katastrálním území Starý Hrozenkov jízdní soupravu, která při kontrolním vážení překročila jednak největší povolenou hmotnost na hnací nápravu u osy č. 2 [jak je stanovena v § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel; dále jen „vyhláška č. 209/2018 Sb.“] nejméně o 0,50 t, jednak největší povolenou hmotnost silničního vozidla [jak je stanovena v § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb.] nejméně o 1,84 t (výrok I.). Za tento přestupek byla žalobci uložena pokuta ve výši 18 000 Kč (výrok II.) a povinnost k náhradě nákladů řízení. O odvolání žalobce proti prvostupňovému rozhodnutí rozhodl žalovaný rozhodnutím ze dne 19. 8. 2022, č. j. KUZL 69579/2022 (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž odvolání žalobce zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

II. Stanoviska účastníků řízení

2. Žalobce se domáhá zrušení napadeného rozhodnutí i prvostupňového rozhodnutí a vrácení věci správnímu orgánu prvního stupně k dalšímu řízení. Předně namítá nezákonnost napadeného rozhodnutí s ohledem na neexistenci opatření obecné povahy, které by upravovalo metrologické a technické vlastnosti měřidla, jež bylo v daném případě použito. Použitá nízkorychlostní váha je stanoveným měřidlem dle písm. b) položky č. 2.1.3 přílohy vyhlášky Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“). Dne 1. 1. 2009 nabyla účinnosti novela zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, (dále jen „zákon o metrologii“) provedená zákonem č. 481/2008 Sb. (dále též jen jako „novela“), která zavedla pro stanovená měřidla požadavek na splnění metrologických vlastností stanovených opatřením obecné povahy vydaným Český metrologickým institutem. Opatření obecné povahy má být vydáno na každé stanovené měřidlo. Veškerá schvalování a ověřování stanovených měřidel zahájena po 1. 1. 2009 musí splňovat podmínky dle opatření obecné povahy. To se v daném případě nestalo. To, že Český metrologický institut žádné opatření obecné povahy ve vztahu k použité nízkorychlostní váze nevydal, nemůže jít k tíži žalobce. Výsledek měření provedeného váhou, která nebyla schválena a ověřena způsobem předvídaným zákonem o metrologii ve znění novely účinné od 1. 1. 2009, nemůže v přestupkovém řízení sloužit jako důkaz. Žalobce dále namítá, že při kontrole nebyl zjišťován stav znečištění vozidla, ačkoli je to nezbytné pro posouzení překročení největší povolené hmotnosti. Na závěr žalobce namítá, že se odpovědnosti za přestupek zprostil ve smyslu § 21 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), neboť pravidelně školí své řidiče a jím provozované vozidlo bylo osazeno integrovaným měřicím zařízením.
3. Žalovaný setrval na názoru, že platnost vydaných certifikátů o schválení typu nebyla novelou zákona o metrologii nijak dotčena. Při ověřování měřidla se posuzují požadavky, které byly rozhodné při jeho uvedení do oběhu. Žalovaný neměl pochybnosti o výsledcích měření, poněvadž měřidlo je každoročně ověřováno. Znečištění vozidla, které by mělo za následek připuštění překročení největší povolené hmotnosti vozidla, zjištěno nebylo. Muselo by se jednat o znečištění zjevné a významné. Zproštění odpovědnosti za přestupek nastává jen ve výjimečných případech. Pouhé zabudování vážního zařízení ve vozidle tuto výjimečnost nenaplnuje.

4. Ve svém dalším vyjádření žalobce především opakuje a rozvíjí svou námitku neexistence opatření obecné povahy předvídaného zákonem o metrologii.
5. V rámci ústního jednání účastníci setrvali na svých stanoviscích.

III. Posouzení věci krajským soudem

6. Žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů; dále jen „s. ř. s.“), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a je přípustná (zejména § 65, § 68 a § 70 s. ř. s.). Krajský soud v Brně přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.), jakož i řízení předcházející jeho vydání. Vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.).

III. a) Neexistence opatření obecné povahy

7. Stěžejním je argument žalobce, že z důvodu absentujícího opatření obecné povahy, které by stanovilo metrologické požadavky na ověření stanoveného měřidla (zde nízkorychlostní váhy), nebyla váha řádně ověřena, proto jakýkoli doklad o měření touto váhou nemůže být použit jako důkazní prostředek v přestupkovém řízení.
8. Podle dokladu o úředním měření a vážního lístku č. 836948/2021 byla dne 21. 7. 2021 v čase 9:08 hodin při teplotě 14,9 °C zvážena jízdní souprava, jejímž provozovatelem byl žalobce. Z výsledků vážení plyne, že okamžitá hmotnost nápravy č. 2 (12,24 t, po odečtení odchylky 12,00 t) nejméně o 0,50 t překročila nejvyšší povolenou hmotnost (11,50 t) a že okamžitá hmotnost vozidla (20,04 t, po odečtení odchylky 19,84 t) nejméně o 1,84 t překročila nejvyšší povolenou hmotnost (18,00 t). Doklad podepsal řidič a příslušník Policie ČR. Doklad byl též opatřen razítkem společnosti TENZOVÁHY, s.r.o., jež je výrobcem váhy a autorizovaným subjektem k výkonu úředního měření. Převážovaným nákladem byly betonové tvárnice. Z dokladu o úředním měření dále plyne, že k měření bylo použito stanovené měřidlo VM-2.2 s výrobním číslem 04/98 a s certifikátem o schválení typu č. TCM 128/97 – 2590 + R1, které bylo ověřeno dne 29. 10. 2020 s platností do 29. 10. 2021. Měření bylo provedeno „dle metodiky P 2010/3“.
9. Podle § 3 odst. 3 písm. b) zákona o metrologii jsou stanovenými měřidly ta měřidla, která Ministerstvo průmyslu a obchodu stanoví vyhláškou k povinnému ověření s ohledem na jejich význam pro stanovení sankcí, poplatků, tarifů a daní. Pod položkou 2.1.3 písm. b) vyhlášky č. 345/2002 Sb. byly do druhového seznamu stanovených měřidel zahrnuty váhy tř. 0,5; 1 a 2 pro vážení silničních vozidel za pohybu pro stanovení sankcí, poplatků, tarifů a daní; pro nízkorychlostní kontrolní vážení podle zvláštního právního předpisu; pro vážení písku, přírodního kameniva, tuhého komunálního odpadu, recyklovaných materiálů, stavební suti, minerálních a lámaných materiálů a vážení malty a betonu u jejich výrobců a přepravců.
10. Pro účely nízkorychlostního kontrolního vážení ve smyslu § 38a zákona o pozemních komunikacích musely být váhy povinně ověřeny. Podle § 9 odst. 1 věty první zákona o metrologii se ověřením měřidla potvrzuje, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti. Podle § 9 odst. 1 věty druhé zákona o metrologii ve znění účinném do 21. 12. 2008 se postup při ověřování stanovených měřidel stanovil vyhláškou. S účinností od 1. 1. 2009 byla do § 9 odst. 1 zákona o metrologii doplněna nová věta druhá (tehdejší věta druhá se stala větou třetí), dle níž se požadavek na požadované metrologické vlastnosti podle věty první považuje za splněný, pokud má měřidlo požadované metrologické vlastnosti

stanovené opatřením obecné povahy. Obdobné změny doznalo i ustanovení § 6 odst. 2 zákona o metrologii týkající se schvalování typu měřidla, tedy procesu, při němž je zjišťováno, zda měřidlo bude schopno plnit funkci, pro kterou je určeno. Proces schvalování typu měřidla předchází následnému ověřování požadovaných metrologických vlastností, k němuž dochází v pravidelných intervalech. Podle § 6 odst. 2 věty třetí zákona o metrologii ve znění účinném do 21. 12. 2008 se požadavek na plnění funkce, pro niž bylo měřidlo určeno, považoval za splněný, pokud měřidlo splňovalo požadavky stanovené vyhláškou nebo, pokud se na něj vyhláška nevztahovala, požadavky českých technických norem. S účinností od 1. 1. 2009 byla třetí věta § 6 odst. 2 zákona o metrologii změněna tak, že se požadavek na plnění funkce, pro niž je měřidlo určeno, považuje za splněný, pokud je měřidlo v souladu s požadavkem stanoveným opatřením obecné povahy. Novelizace (nejen výše zmíněných ustanovení) byla provedena zákonem č. 481/2008 Sb., který nabyl platnosti dne 31. 12. 2008 a již následující den (1. 1. 2009) účinnosti. Její smysl byl popsán v důvodové zprávě následovně: „...v současné době jsou metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla a v některých případech metody zkoušení při schvalování typu stanoveny v několika málo případech vyhláškami Ministerstva průmyslu a obchodu, v některých dalších případech technickými normami, zpravidla evropskými, které nejsou právně závazné, a v dalších případech dokumenty mezinárodních metrologických organizací, které nemají právní závaznost, tedy způsobem roztržštěným a nesystémovým, jehož důsledkem je v některých případech i zpochybňování úrovně českých výrobků na evropském trhu při aplikaci principu vzájemného uznávání zkoušek. Cílem navrhované úpravy je vytvoření rámce pro rychlou následnou realizaci prakticky nezbytného a výrobci, dovozci i uživateli stanovených měřidel vyžadovaného předpisového systému cestou zmocnění národního metrologického orgánu pro vytváření a vydávání technických předpisů pro metrologii s účelem stanovení metrologických a technických požadavků na stanovená měřidla a metod zkoušení...“. Požadavek, aby pro stanovená měřidla byly stanoveny metrologické a technologické požadavky v opatření obecné povahy z důvodu systematiky, přehlednosti a požadavků snesených praxí, je nepochybně zcela legitimní a rozumný.

11. Přechodné ustanovení zákona č. 481/2008 Sb. stanoví, že schvalování typu měřidla a ověřování stanoveného měřidla, zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se dokončí podle zákona o metrologii ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona. Přechodné ustanovení se však výslovně nezabývá tím, podle jaké právní úpravy postupovat, došlo-li ke schválení typu měřidla za účinnosti původní právní úpravy, avšak platnost certifikátu o schválení typu je prodloužována nebo ověřování stanoveného měřidla prováděno již za účinnosti zákona č. 481/2008 Sb. Rovněž neřeší situaci, kdy Český metrologický institut žádné opatření obecné povahy pro stanovené měřidlo nevydal.
12. Zdejší soud předně poznamenává, že na zodpovězení uvedených otázek posouzení důvodnosti žaloby nutně nezávisí. Nízkorychlostní váha užitá k měření byla schválena již v roce 1997. V roce 2005 byla provedena kompletní revize za účelem harmonizace s mezinárodním dokumentem pro legální metrologii OIML R 134. Dne 20. 12. 2017 vydal Český metrologický institut rozhodnutí o prodloužení platnosti schválení typu stanoveného měřidla. K ověřování měřidla, jímž se zjišťuje, zda má stanovené měřidlo požadované metrologické vlastnosti, dochází v souladu s položkou 2.1.3 písm. b) přílohy k vyhlášce č. 345/2002 Sb. jednou ročně (doba platnosti ověření činí 1 rok). Měřidlo bylo ověřeno dne 29. 10. 2020 s platností do 29. 10. 2021, z čehož plyne, že dle vydaného ověření mělo ke dni 21. 7. 2021 (ke dni vážení vozidla žalobce) požadované metrologické vlastnosti. Dle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu (např. rozsudek ze dne 5. 9. 2023, č. j. 1 As

7/2023-53, který byl vydán v takřka totožné věci; dostupné na www.nssoud.cz) jsou rozhodnutí o schválení, ověřovací list i potvrzení o ověření veřejnými listinami (§ 53 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů), které jsou nadány presumpcí správnosti až do jejich případného zrušení. Jejich obsahem jsou vázány jak správní orgány (tedy i žalovaný), tak další osoby (včetně žalobce). Žalovanému proto nelze vytýkat, že vycházel ze schválení typu měřidla, prodloužení platnosti tohoto schválení, jakož i z posledního ověření měřidla, a neměl proto pochybnosti o správnosti provedeného měření. Soud naopak nemůže přisvědčit argumentaci žalobce, který pokládá rozhodnutí o prodloužení schválení typu stanoveného měřidla ze dne 20. 12. 2017 (nikoli samotné schválení, k němuž došlo před účinností zákona č. 481/2008 Sb.) a potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 29. 10. 2020 za „neplatná“ jen z toho důvodu, že nebylo postupováno podle (neexistujícího) opatření obecné povahy.

13. Ostatně žalobce nijak relevantně nezpochybnil samotný způsob ověřování provedeného Českým metrologickým institutem ani výsledek provedeného měření. Netvrdí, že by ověření proběhlo odborně nesprávně. Rovněž netvrdí, že by měl být výsledek měření nepřesný. Veškerá jeho argumentace se odvíjí od chybějícího opatření obecné povahy. Jeho absence však nemá a nemůže mít za následek nerespektování závěrů Českého metrologického institutu jakožto autorizované osoby, která opakovaně a kontinuálně (při každoročním ověřování) dospívá k závěru, že měřidlo požadované metrologické vlastnosti vykazuje. Jinými slovy – nebylo-li po novele zákona o metrologii provedené zákonem č. 481/2008 Sb. Českým metrologickým institutem vydáno opatření obecné povahy, pak to bez dalšího neznámá, že výsledků měření ze stanovených měřidel nelze využívat (srov. rozsudek zdejšího soudu ze dne 5. 9. 2023, č. j. 62 A 103/2021-90, jehož závěry akceptoval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 5. 9. 2023, č. j. 1 As 7/2023-53). Žádné konkrétní námitky, jež by zavadaly důvod k pochybnostem o správnosti měření ze dne 21. 7. 2021, žalobce nevznesl. Již z těchto důvodů by bylo možné celý okruh žalobních námitek směřujících proti užití výsledku měření označit za nedůvodný.
14. Kromě výše uvedeného však soud dospěl k závěru, že pro prodloužení schválení typu stanoveného měřidla i pro potvrzení o ověření stanoveného měřidla po 1. 1. 2009 sice byla rozhodná právní úprava účinná od 1. 1. 2009, nicméně pro samotné rozhodnutí v těchto řízeních nebylo nezbytně nutné, aby ke stanovenému měřidlu vydal Český metrologický institut opatření obecné povahy.
15. Soud se neztotožnil s názorem žalovaného, že pro prodloužení platnosti schválení typu měřidla i pro ověřování je rozhodná právní úprava účinná v době prvotního schválení typu měřidla. Přechodné ustanovení považuje za rozhodující kritérium pro použití dosavadní nebo nové právní úpravy pro konkrétní řízení okamžik zahájení takového řízení. Nehovoří sice výslovně o „řízení“, ale o zahájení „schvalování“ a „ověřování“, nicméně z § 24 zákona o metrologii i z důvodové zprávy k zákonu č. 481/2008 Sb. („Řízení bude dokončeno podle původní právní úpravy.“) vyplývá, že certifikát o schválení typu a ověřovací list, jež jsou vydávány namísto správního rozhodnutí, jsou výsledkem správního řízení podléhajícího správnímu řádu, s odchylkami stanovenými zákonem o metrologii. Je nesporné – a souhlasí s tím i žalobce – že na schválení typu měřidla (zde nízkorychlostní váhy) v roce 1997 a na kompletní revizi z roku 2005 nemůže mít novela zákona o metrologii provedená zákonem č. 481/2008 Sb. žádný vliv. Ze znění důvodové zprávy však nelze dovodit, že by se schvalováním či ověřováním zahájeným před účinností zákona č. 481/2008 Sb. rozuměla též veškerá další řízení, která z výstupů řízení zahájených před účinností tohoto zákona vycházejí, tedy zejména všechna další ověřování. Každé ověřování lze považovat za

samostatné správní řízení, které je zahájeno podáním žádosti o ověření (viz podmínky pro uplatnění požadavku na ověření stanovené v § 5 vyhlášky Ministerstva průmyslu a obchodu č. 362/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření). I v případě měřidel schválených před 1. 1. 2009 se tedy nová správní řízení probíhající po tomto datu řídí novou právní úpravou.

16. Z nutnosti aplikace nové právní úpravy ovšem nelze automaticky dovozovat nutnost existence opatření obecné povahy, bez něhož by nemohla být prodlužována platnost certifikátu o schválení typu nebo měřidlo ověřováno. Stanoví-li § 6 odst. 2 a § 9 odst. 1 zákona o metrologii ve znění účinném po 1. 1. 2009, že se požadavky na funkčnost a požadované metrologické vlastnosti považují za splněné, pokud je měřidlo v souladu s požadavkem stanoveným opatřením obecné povahy, nelze z toho usuzovat, že prokázání těchto požadavků nemůže být dosaženo jinak. Citované ustanovení zakotvuje pouze nevyvratitelnou právní domněnku splnění požadavků na funkčnost a požadované metrologické vlastnosti. Jedná se zjevně o preferovaný způsob posuzování splnění těchto požadavků, rozhodně však není zakotven jako jediný možný. Také proto absence opatření obecné povahy nemohla mít žádný vliv na použitelnost výsledku měření měřidlem, které bylo řádně schváleno a ověřeno. Žalobce ani není nijak krácen na svých právech v důsledku toho, že nemůže brojit proti samostatnému opatření obecné povahy. Proti použitému standardu požadavků na funkčnost a metrologické vlastnosti sice nebude moci uplatňovat námitky v samostatném řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy, nebude mu však nic bránit v tom, aby je uplatnil přímo v řízení o přestupku (a případně následně v řízení o žalobě proti rozhodnutí o přestupku).
17. Námitky týkající se neexistence opatření obecné povahy pro použité měřidlo proto soud shledal nedůvodnými.

III. b) Zjišťování znečištění vozidla

18. Dle žalobce ze správního spisu nevyplývá, jak bylo zkoumáno případné znečištění vozidla pro účely možné aplikace § 6 odst. 2 vyhlášky č. 209/2018 Sb. Metodika přezkumu znečištění vozidla je dle názoru žalobce nesprávně nastavena, jelikož presumuje vyloučení zmíněného ustanovení. V dokladu o provedeném kontrolním vážení je již předem vyplněno, že vozidlo znečištěno není. Pořízené fotografie jsou nedostatečné, neboť zachycují jen přední část vozidla a horní stranu návěsu. Nejvíce bláta se usazuje v podvozkové části vozidla, ta však zdokumentována není.
19. Podle § 6 odst. 2 vyhlášky č. 209/2018 Sb. nesmí hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy překročit největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy uvedenou v osvědčení o registraci vozidla část II (technický průkaz) a části I. V případě znečištění například blátem nebo zanesení sněhem se připouští překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy maximálně o 3 %.
20. Soud se musí nejprve vypořádat s tím, zda je toto ustanovení v daném případě vůbec aplikovatelné. Jeho věta druhá, připouštějící překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy z důvodu znečištění, navazuje na první větu, v níž se hovoří o překročení největší povolené hmotnosti uvedené v osvědčení o registraci vozidla. Správní orgán prvního stupně dovozoval, že přípustné překročení hmotnosti z důvodu znečištění se vztahuje jen na překročení hmotnosti uvedené v osvědčení o registraci vozidla, avšak žalobci bylo kladeno za vinu překročení hodnot uvedených v § 5 odst. 1 písm. a) a § 5 odst. 2 písm. b) vyhlášky č. 209/2018 Sb. Dřívější právní úprava v § 38 odst. 1 vyhlášky č. 341/2014 Sb.,

o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (toto ustanovení bylo s účinností od 1. 10. 2018 zrušeno), stanovila, že okamžitá hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy nesmí překročit největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy. V případě znečištění (například bláto, sníh nebo voda) se připouští překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy maximálně o 3 %. Překročení největší povolené hmotnosti tedy dřívější právní úprava (na rozdíl od úpravy rozhodné pro posouzení této věci) nespojovala s údajem uvedeným v osvědčení o registraci vozidla a byla aplikována i v případech obdobných případu nyní projednávanému (viz např. rozsudek zdejšího soudu ze dne 5. 1. 2023, č. j. 62 A 103/2021-90). Soud nevidí důvod k tomu, aby se norma v § 6 odst. 2 vyhlášky č. 209/2018 Sb., připouštějící navýšení největší povolené hmotnosti vozidla až o 3 % z důvodu znečištění, nepoužila i přes zmíněnou změnu právní úpravy přinejmenším analogicky i při posuzování překročení největší povolené hmotnosti stanovené v § 5 vyhlášky č. 209/2018 Sb. (nejen tedy při překročení největší povolené hmotnosti uvedené v osvědčení o registraci vozidla). Ostatně žalovaný se v napadeném rozhodnutí znečištěním vozidla zabýval a relevanci ustanovení § 6 odst. 2 vyhlášky č. 209/2018 Sb. pro danou věc (pro případ, že by bylo znečištění vozidla skutečně prokázáno) na rozdíl od správního orgánu prvního stupně nijak nezpochybňoval. Soud tedy přikročil k posouzení toho, zda bylo případné znečištění vozidla řádně zjišťováno.

21. Žalovaný v napadeném rozhodnutí uvedl, že pokud příslušníci Policie ČR a úřední měřič společnosti TENZOVÁHY, s.r.o. neshledali takové znečištění vozidla, pro které by bylo třeba navýšit největší povolenou hmotnost vozidla až o 3 % z důvodu znečištění, nemá důvod tento údaj zpochybňovat. Poukázal na fotografie, z nichž plyne, že jízdní souprava byla čistá a suchá, stejně jako komunikace. Zdůraznil, že znečištění, které má vyhláška č. 209/2018 na mysli, musí být zjevné a významné. Pokud by vozidlo projíždělo např. komunikací s velkými nánosy bláta, není možné, aby se bláto usazovalo jen na podvozek, aniž by se znečištění projevilo na pneumatikách, kabině nebo plachtě návěsu.
22. Soud se domnívá, že podklady, které měl žalovaný pro posouzení případného znečištění vozidla žalobce k dispozici, byly dostatečné, žalovaný se jimi korektně zabýval, jeho závěry jsou logické a odpovídají skutkovým zjištěním.
23. V řádku „Vozidlo znečištěno (dle § 6 odst. (2) vyhl. č. 209/2018 Sb.)“ byla na dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení vozidla a vážním lístku č. 836948/2021 ze dne 21. 7. 2021 zaškrtnuta možnost „Ne“. Součástí správního spisu jsou čtyři barevné fotografie z vážení vozidla. Fotografie zachycují čelní část taháče, zadní část soupravy a pravý i levý bok soupravy. Není tedy pravda, že by existovaly jen fotografie přední části vozidla a horní strany návěsu, jak tvrdí žalobce. Z fotografií je zřejmé, že vozovka byla suchá a bylo slunečno. Vozidlo nebylo znečištěno z žádné strany. Kola byla čistá a nic nenasvědčuje tomu, že by vozidlo projíždělo blátivým či jiným nepříznivým terénem, který by mohl způsobit znečištění vozidla nad rámec znečištění obvyklého. Součástí spisu nejsou detailní fotografie, jež by zobrazovaly podvozek vozidla a podběhy jednotlivých kol, nicméně zejména z fotografie zachycující soupravu z levé strany v celé její délce je patrné, že na (částečně zachycených) podběžích kol žádné nánosy bláta nebyly.
24. Žalobce ani netvrdí, že vozidlo skutečně znečištěno bylo; vymezuje se toliko proti zjišťování skutkového stavu, které pokládá za nedostatečné. Soud zde musí přisvědčit žalovanému, že znečištění odůvodňující navýšení největší povolené hmotnosti vozidla až o 3 % musí být významné a očividné. Již ze zmíněných fotografií vyplývá, že v daném případě tomu tak

nebylo. Namítal-li žalobce, že v dokladu o provedeném kontrolním vážení je již předem vyplněno, že vozidlo znečištěno není, pak i kdyby tomu tak skutečně bylo, neznamená to, že ze strany příslušníků Policie ČR a úředního měřiče nebylo provedeno alespoň zběžné zhlédnutí vozidla, které bylo za počasí panujícího v době a místě měření zcela dostatečné. Řidič vozidla doklad o provedeném kontrolním vážení, jehož součástí je i údaj o tom, že vozidlo znečištěno nebylo, vlastnoručně podepsal; z ničeho nevyplývá, že by proti údaji o neznečištění vozidla cokoli namítal.

25. Námitky žalobce týkající se zjišťování možného znečištění vozidla proto nejsou důvodné.

III. c) Zproštění odpovědnosti za přestupek

26. Žalobce tvrdí, že za přestupek neodpovídá, jelikož učinil veškeré preventivní kroky, které po něm bylo možno spravedlivě požadovat, aby k překročení největší přípustné hmotnosti nedošlo. Celková hmotnost jízdní soupravy bez započtené tolerance vážení činila jen 35,94 t, byla tedy podle něj hluboko pod povolenou hmotností dané konfigurace jízdní soupravy. Žalobce pravidelně školí své řidiče. Nemůže „na dálku“ ovlivnit, jak řidič, který absolvoval školení, naloží náklad na ložnou plochu. Vozidlo žalobce je osazeno integrovaným měřicím zařízením. Toto zařízení nemůže dosahovat stejné přesnosti měření jako váhy zabudované přímo v komunikaci. Závěru o vynaložení veškerého úsilí dle žalobce nemůže bránit, že záznam ze zabudovaného měřicího zařízení není ukládán do paměti. I kdyby se tak dělo, žalobce může provést kontrolu až následně a přetížení vozidla neovlivní. Kontrola vozidla v reálném čase dle žalobce možná není; ani ta by mu však neumožnila zabránit pokračování v jízdě.
27. Podle § 21 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich právnická osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila. Břemeno tvrzení i břemeno důkazní ohledně naplnění uvedeného liberačního důvodu nese žalobce. Zproštění objektivní odpovědnosti za přestupek má povahu výjimky z pravidla; jeho účelem je zabránění sankcionování v případech, kdy by to odporovalo jeho smyslu (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015-27).
28. Žalovaný se naprosto dostatečně vypořádal se všemi tvrzeními i důkazními návrhy, jež žalobce při snaze o prokázání liberačního důvodu přednesl či předložil. Zcela správně nepovažoval za postačující pravidelné školení a vzdělávání řidičů, které by mělo být samozřejmostí. Zprostit se odpovědnosti poukazem na porušení povinnosti ze strany zaměstnance nelze (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 6. 2020, č. j. 2 As 265/2019-30). Právě toho se žalobce dovolával, když tvrdil, že nemůže ovlivnit, jak řidič náklad naloží na ložnou plochu.
29. U opatření v podobě instalace vážního zařízení ve vozidle žalovaný připustil, že by za určitých okolností mohlo být dostatečným krokem k zabránění porušení povinnosti, nicméně pouhá přítomnost těchto vah ve vozidle nemá automaticky za následek zproštění odpovědnosti za přestupek. Žalobce nepředložil žádný důkaz o tom, že by byla hmotnost vozidla (nejen jednotlivých náprav, ale také jednotlivých vozidel soupravy) jakkoli kontrolována před jízdou či během jízdy (např. vážní lístek či fotografii palubní váhy). Nebylo prokázáno, že by se řidič naměřenými hodnotami zabýval a řídil.
30. Soud se s tímto posouzením plně ztotožňuje. Žalobce závěry žalovaného nijak nezpochybňuje. Netvrdí, zda vůbec a kdy probíhaly kontroly hmotnosti, zda z nich byly nějaké výstupy, jak konkrétně bylo vážní zařízení ve vozidle užíváno a jak se jím řidič řídil.

Zproštění odpovědnosti tak stále spojuje s pouhou přítomností měřicího zařízení ve vozidle. Žalobce rozvíjí hypotetické úvahy o tom, že by nemohl přetížení vozidla zabránit ani tehdy, pokud by byly uchovávány záznamy ze zabudovaného měřicího zařízení (aniž by tvrdil, že uchovávány byly), nebo pokud by mohl vozidlo kontrolovat v reálném čase (aniž by tvrdil, že tuto možnost měl). V této souvislosti soud poukazuje na skutkový závěr správního orgánu prvního stupně, který konstatoval, že vážná zařízení umístěná ve vozidle žalobce neumožňuje dálkový přístup provozovateli vozidla ani uložení potřebných dat do elektronické paměti. Od tohoto závěru se žalovaný nijak neodchýlil, jen jej v odůvodnění neopakoval. Totéž platí pro závěr, jímž se již správní orgán prvního stupně vypořádal s argumentem žalobce, že celková hmotnost jízdní soupravy bez započtené tolerance vážení činila jen 35,94 t, byla tedy hluboko pod povolenou hmotností dané konfigurace jízdní soupravy. Správní orgán prvního stupně uvedl, že náklad byl na ložné ploše přípojného vozidla rozložen zcela nevhodně, čímž došlo k výraznému překročení povolené hmotnosti tažného vozidla i překročení zatížení osy č. 2 tažného vozidla. Argument nepřekročením celkové hmotnosti jízdní soupravy je zcela lichý; žalobci bylo kladeno za vinu překročení jiných hodnot, které je samo o sobě společensky škodlivé bez ohledu na celkovou hmotnost jízdní soupravy.

31. Podmínky liberace žalobce tak nelze mít za splněné.

IV. Shrnutí a náklady řízení

32. Krajský soud na základě shora provedeného posouzení neshledal žalobu důvodnou, a proto ji zamítl ve smyslu § 78 odst. 7 s. ř. s.
33. O nákladech řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Podle něj má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly.

Poučení:

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

Brno 21. listopadu 2023

Mgr. Petr Šebek v. r.
předseda senátu