



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK**

**JMÉNEM REPUBLIKY**

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Magdaleny Ježkové a soudců JUDr. Ivony Šubrtové a Mgr. Ondřeje Bartoše ve věci

žalobce: **VND Hataš s. r. o.**, IČO: 275 08 382  
sídlem Krátká 1449, 535 01 Přelouč

proti  
žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**  
sídlem Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 10. 2023, č. j. KUKHK-17728/DS/2023-5 (Ja),

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

**Odůvodnění:**

**I. Předmět řízení**

1. Magistrát města Hradec Králové (dále jen „správní orgán prvního stupně“) shledal žalobce vinným z přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), a uložil mu pokutu ve výši 28 000 Kč a povinnost k náhradě nákladů řízení.
2. Přestupku se měl žalobce dopustit tím, že dne 12. 9. 2022 v 12:50 hodin provozoval na silnici č. I/35, na ulici Brněnská (u zastávky MHD Hotel Garni, ve směru jízdy k okružní

křižovatce ulic Sokolská, Brněnská, Gočárův okruh) jízdní soupravu, a to nákladní motorové vozidlo Mercedes Benz, reg. zn. 6E1 4385, a přípojně vozidlo (návěs) Schwarzmüller, reg. zn. 6E9 4535, u kterého bylo nízkorychlostním kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených v 43a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“), a v § 5 odst. 1 písm. b), odst. 2 písm. a), § 6 odst. 1 písm. a), c) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.

3. Žalobce překročil nejvyšší povolenou hmotnost a zároveň nejvyšší technicky přípustnou hmotnost na nápravě č. 2 nejméně o 1 142 kg (o 9,9 %) po odečtení relativní chyby měření. Překročil rovněž nejvyšší povolenou hmotnost motorového vozidla nejméně o 2 041 kg (o 11,3 %) po odečtení relativní chyby měření a zároveň nejvyšší technicky přípustnou hmotnost motorového vozidla nejméně o 1 041 kg.
4. Proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně žalobce podal odvolání, které žalovaný zamítl v záhlaví specifikovaným rozhodnutím.

## II. Obsah žaloby

5. Žalobce navrhl, aby soud zrušil napadené rozhodnutí. Poukázal na nedostatky, které namítl již ve správním řízení. Šlo zejména o přepisování vydaných dokumentů ze strany oznamovatele přestupku a o nedodržování zákonem stanovených lhůt. Žalovaný se jimi však v napadeném rozhodnutí nezabýval.
6. Vzněl rovněž námitku podjatosti, kterou správní orgány vypořádaly pouze formálním způsobem. Nikdo se nezabýval jednáním úřední osoby, která vedla správní řízení a se kterou žalobce neměl příliš dobré vztahy již z předchozího správního řízení, přestože vůči dotčené pracovníci uvedl konkrétní skutečnosti. Podle žalobce je zřejmé, že si správní orgán nevyžádal spisový materiál týkající se řízení, v němž vytýkané jednání proběhlo.
7. Rozhodnutí správního orgánu prvního stupně a napadené rozhodnutí jsou založena na neúplně zjištěném skutkovém stavu. Žalovaný se odmítl zabývat prokázáním skutečnosti, že snímky z místa měření byly pořízeny skutečně v den měření a že tedy v tento den byly dokumentovány také podmínky na místě měření. Žalobce se na místo měření dostavil a jeho stav fotograficky zdokumentoval. Zjistil, že místo vykazuje značné nerovnosti, sklony, praskliny a výtluky, což tyto snímky dokládají.
8. Upozornil také na nesrovnalosti v podkladech obsažených ve správním spise. Protokol o nahlížení č. j. MMHK/021515/2023/OP/VOD byl vyhotoven dne 30. 1. 2023 a téhož dne předán žalobci. Podle předaného obsahu spisu byl ovšem vyhotoven a vložen do spisu již 27. 1. 2023. Oznamovatel přestupku současně vydal dne 12. 9. 2022 dva různé doklady o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení ev. č. 2022/821/88. První předal řidiči soupravy na místě vážení. Druhý upravený zaslal správnímu orgánu bez toho, aniž by na tuto skutečnost upozornil žalobce či správní orgán. Žalobce toto jednání označil za manipulaci s důkazy.
9. Žalobce disponuje návodem k obsluze váhy nápravových hmotností WL103 a je přesvědčen, že souprava nebyla vážena na rovném a čistém povrchu v souladu s požadavky na měřicí místo stanovenými v návodu k obsluze a údržbě. Z návodu k obsluze současně plyne, že kola systému více náprav, která nejsou vážena, je třeba vždy podložit podložkami. Návod tuto skutečnost uvádí jako jednu z příčin chyb měření. Z fotodokumentace je zřejmé, že při vážení druhé hnací nápravy tahače nebyly nápravy

návěsu podloženy a byly evidentně níže než kontrolovaná náprava tahače. Na pořízených fotografiích je zřetelný i sklon celého návěsu, příčné trhliny v komunikaci a také to, že linie náprav návěsu jsou zcela mimo rovinu náprav tahače. Správní orgány se nezabývaly ani rozvorem mezi druhou nápravou (tahače) a první nápravou (návěsu). Přestože je naložen náklad řepy pod povolenou hodnotou, je z těchto důvodů naměřena nepovolená hodnota.

10. Uvede-li obviněný v řízení tvrzení ke skutkovým okolnostem a navrhne k jejich prokázání důkazy, je správní orgán povinen se s nimi řádně vypořádat. Neznačená to, že musí všechna tvrzení prověřit a nabízené důkazy provést. Pokud to však neučiní, musí svůj závěr přezkoumatelným způsobem vysvětlit. Žalobce vyzval správní orgán, aby si alespoň prohlédl místo, kde vážení proběhlo, což ovšem žalovaný bez řádného zdůvodnění neučinil.
11. Správní orgán prvního stupně rovněž učinil úkon, který měl být ve správním spise zaznamenán, a mělo být uvedeno, kdy a z jakého důvodu nahlédl do evidence motorových vozidel. To však správní orgán prvního stupně neučinil, a i přesto se ve svém rozhodnutí této skutečnosti dovolává.
12. Žalobce dále namítl, že správnost měření musí být ověřena použitím příslušných kalibrovaných a označených vodorovných vah za účelem doložení, že byly splněny podmínky pro sklon daného místa. Podle pořízené fotodokumentace byly použity dvě váhy, avšak spisový materiál k těmto vahám žádný doklad o jejich schválení neobsahuje a související námitku žalovaný zamítl. Podle žalobce se jedná o zásadní důkaz o tom, že měření bylo v pořádku, přičemž upozornil na skutečnost, že připojená dokumentace pochází z roku 2015.
13. Závěrem namítl, že správní orgán prvního stupně měl předvolat k jednání také řidiče jízdní soupravy a měl se zabývat způsobem vážení, stavem jízdní soupravy, jak byl řidič poučen a dále tím, kdo mu předal protokol o vážení (který byl následně oznamovatelem změněn). Řidič se mohl vyjádřit také ke způsobu nakládání.

### III. Vyjádření žalovaného a replika žalobce

14. Žalovaný navrhl, aby krajský soud žalobu zamítl. K námitce podjatosti uvedl, že dotčené úřední osoby samy z vlastní iniciativy neoznámily nadřízenému možné důvody, které by mohly vést k jejich vyloučení z rozhodování a projednávání věci podle § 14 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“), neboť pro to neshledaly důvod. Žalobce měl tedy označit konkrétní důvody, které dle jeho názoru k nemožnosti projednávání věc vedly. V podání ze dne 23. 12. 2022 ovšem vznesl pouze neurčitou námitku podjatosti. Postup úřední osoby v jiném správním řízení sám o sobě není důvodem pro vyloučení této osoby z projednávání věci. Pokud žalobce považuje odůvodnění vznesené námitky podjatosti za obecné, jde o důsledek jeho postupu, neboť sám svým podáním vymezil, jak bude třeba tuto námitku vypořádat.
15. Následně se vyjádřil ke stavu a parametrům místa, kde bylo nízkorychlostní kontrolní vážení provedeno. Při ústním jednání provedl výslech svědka, a to pracovníka společnosti Centrum služeb pro silniční dopravu. Ten uvedl, že se vážní místo užívá standardně po dobu několika let. Místo splňuje požadavky na sklon, což bylo doloženo fotodokumentací. Kontrolu sklonů vážního místa prováděl tento pracovník, k čemuž použil vodováhu o délce dva metry a digitální sklonoměr. Přístroje jsou kalibrovány jednou ročně.

16. Žalobce mohl klást svědkovi další otázky, což ovšem neučinil a nijak tvrzení svědka nezpochybnil. Za zpochybnění podle žalovaného nelze považovat skutečnost, že na pozemní komunikaci je trhlina či písek.
17. Odkázal dále na odůvodnění napadeného rozhodnutí, ve kterém na straně 7 vypořádal námitku týkající se údajné manipulace s dokladem o provedení nízkorychlostního kontrolního vážení. Jednalo se o administrativní pochybení, které nemohlo vyvolat žádné pochybnosti o identifikaci vozidla.
18. K namítaným nedostatkům postupu vážení uvedl, že při vážení nebyly použity váhy WL 103, jak tvrdí žalobce, ale váhy Haenni WL 104, výrobní číslo 411 a 412. Není zřejmé, z čeho žalobce dovozuje, že došlo k jím prezentovanému postupu. Skutečnost, že došlo k umístění vyrovnávacích rohoží plyne i z výsledku svědků. Podle žalovaného mají být objasněny pochybnosti důvodné. Proto nemusí být dokládán každý dílčí úkon při provádění vážení.
19. Pro výslech řidiče žalovaný neshledal důvod. Řidič podepsal doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení a nijak nerozporoval, že by nebyl poučen, jak při vážení obsluhovat jízdní soupravu. Průběh vážení je patrný z výsledků svědků a dalších pokladů.
20. Žalobce v replice k vyjádření žalovaného nad rámec již uvedeného zdůraznil, že žalovaný nedoložil, že snímky z místa měření byly pořízeny skutečně v den vážení. Nepochybuje o tom, jaké vozidlo bylo v rozhodný den váženo, neboť to je dostatečně zdokumentováno v pořízené fotodokumentaci. Požaduje však, aby bylo bez pochybností doloženo a prokázáno, že se tak stalo v souladu s návodem na užití příslušných vah, že byly dodrženy sklony, které jsou povoleny, že místo odpovídalo stanoveným požadavkům, a že jízdní souprava byla řádně vyrovnána podložkami.
21. Také podle návodu k obsluze a údržbě k vahám Haenni WL 104 musí být nápravy, které nejsou váženy, podloženy vyrovnávacími podložkami nebo rohožemi. V takovém případě navrhl možnost vyžádat si návod k obsluze použitých vah, aby byla vyloučena nesprávná interpretace. O tom, že v případě vážení druhé nápravy tahače žádné vyrovnávací rohože pod nápravami návěsu nejsou, není žádných pochyb, neboť to dokládá i pořízená fotodokumentace.
22. Z těchto důvodů považuje celé vážení za chybné. Protože ze strany oznamovatele přestupku došlo k výměně prvního listu dokumentu o vážení, má žalobce pochyby o důvěryhodnosti svědecké výpovědi osob, které se na tomto jednání podílely. Také proto měl správní orgán prvního stupně předvolat k jednání i řidiče jízdní soupravy.

#### IV. Posouzení věci krajským soudem

23. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů podle části třetí, hlavy první a druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“). Vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodnutí žalovaného. Ve věci rozhodoval bez nařízení jednání v souladu s § 51 s. ř. s. Žalobu shledal nedůvodnou.
24. Podle § 38a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích se na dálnicích, silnicích a místních komunikacích provádí kontrolní vážení a měření (dále jen „kontrolní vážení“) vozidel spadajících do kategorie M2, M3, N1, N2, N3, T, C, O, R, S nebo SS10 nebo jízdních

souprav tvořených těmito vozidly. Kontrolní vážení může zahrnovat kontrolu hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, kontrolu poměru hmotností vozidel v jízdní soupravě, kontrolu rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol, kontrolu rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu nebo kontrolu dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu.

25. V odst. 2 téhož ustanovení jsou poté vymezeny dvě kategorie kontrolního vážení:

a) kontrolní vážení vozidla nebo jízdní soupravy nepřenosnými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu (dále jen „*vysokorychlostní kontrolní vážení*“), a

b) kontrolní vážení vozidla nebo jízdní soupravy všemi jinými technickými zařízeními, než jaká jsou uvedena v písmenu a) výše, při kterém dochází k odklonění vozidla z provozu (dále jen „*nízkorychlostní kontrolní vážení*“).

26. Nízkorychlostní kontrolní vážení zajišťuje kraj podle § 38a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích v součinnosti s Policií České republiky nebo s celními úřady na silnicích I. třídy ve svém územním obvodu se souhlasem vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba a na ostatních pozemních komunikacích vlastník pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba. Dále jej smí provádět Policie České republiky nebo člen úřady samostatně.

27. Podle § 38b odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je řidič vozidla je povinen na výzvu policisty nebo celníka podrobit vozidlo nebo jízdní soupravu nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení. Zajíždka k technickému zařízení na nízkorychlostní kontrolní vážení, včetně cesty zpět, nesmí být delší než 16 kilometrů. Podle odst. 3 tohoto ustanovení o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení vydá osoba obsluhující zařízení na nízkorychlostní kontrolní vážení vozidel řidiči doklad, který zašle též provozovateli vozidla.

28. Podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích se právnická osoba 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.

29. Zákon o silničním provozu vymezuje v § 43a odst. 6, že hodnoty hmotností a rozměrů vozidel a jízdních souprav, poměrů hmotností vozidel v jízdní soupravě, rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola a skupiny kol, jejichž nedodržení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, podmínky spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu a použití sklopného nebo odnímatelného zařízení pro snížení aerodynamického odporu, jejichž nedodržení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, a rozsah údajů uváděných v dokladu o rozměrech vozidla stanoví prováděcí právní předpis.

30. Příslušným prováděcím právním předpisem je vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace ohrožuje podle § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky, pokud hodnota hmotnosti u jednotlivé hnací nápravy překročí 11,50 t (11 500 kg), a podle § 6 odst. 1 písm. c) vyhlášky, je-li hmotnost na nápravu vyšší než hodnota největší technicky přípustné hmotnosti na nápravu. Dále bezpečnost provozu a stav pozemních komunikací ohrožuje podle § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky, pokud motorové vozidlo se dvěma nápravami, včetně

nákladu, překročí hmotnost 18,00 t (18 000 kg), a podle § 6 odst. 1 písm. a) vyhlášky, je-li hmotnost vozidla vyšší než hodnota největší technicky přípustné hmotnosti vozidla.

31. Předmětem sporu je mezi účastníky především otázka, zda správní orgány dostatečně zjistily skutkový stav. Soud se proto zabýval zejména tím, jestli je ve správním spise dostatečně průkazně doloženo, že pracovník Centra služeb pro silniční dopravu („CSPSD“) postupoval v souladu s podmínkami a předepsanými postupy pro nízkorychlostní kontrolní vážení.
32. Úvodem soud odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 12. 2015, č. j. 1 As 152/2015 - 24. Z tohoto rozsudku plynou obecné závěry, které lze užít v zásadě v jakékoliv věci, jejíž podstatou je zjištění odpovědnosti za přestupek dle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. V nynější věci je pak relevantní zejména odstavec [15] rozsudku, v němž Nejvyšší správní soud konstatoval, že ačkoliv předepsané postupy vážení nemají povahu právních předpisů, neznamená to, že je není třeba při postupu správních orgánů dodržovat: „[j]en vážení provedené dle korektního postupu je totiž schopno poskytnout takové výsledky, které mohou v řízení o správním deliktu sloužit jako věrohodné důkazy. Naopak, pokud by vážení bylo provedeno nesprávným postupem, ať již v rozporu s návodem pro obsluhu vážicího zařízení, nebo v rozporu s relevantními ustanoveními předepsaných odborných metrologických postupů, není možné z takových důkazů při řízení o správním deliktu vycházet.“
33. Stejně tak nelze pominout závěr uvedený v následujícím odstavci [16], podle kterého se jedná o řízení z oblasti správního trestání, které je ovládáno zásadou vyšetřovací. Je na správním orgánu, aby opatřil dostatečně kvalitní a vypovídající důkazy a v případě, že obviněný vznese námitku zpochybňující vypovídající hodnotu těchto důkazů, je povinností správního orgánu tyto námitky rozptýlit.
34. Žalobce dovozuje nedostatečné zjištění skutkového stavu z několika dílčích pochybení. Prvním pochybením měla být skutečnost, že se správní orgány odmítly zabývat otázkou, kdy byly pořízeny snímky z místa vážení a zda v tento den byly dokumentovány podmínky na místě vážení, neboť má za to, že místo vážení těmito podmínkám neodpovídá.
35. Soud shledal, že průběh vážení byl řádně zdokumentován (včetně splnění podmínek pro jeho řádný průběh). Žalobci lze do jisté míry přisvědčit v tom, že žalovaný se určitou částí argumentace nezabýval důkladně. Právě námitku nedostatečné dokumentace podmínek na místě vážení žalovaný vypořádal povšechně a na samotné hranici přezkoumatelnosti. Důvodem, proč soud nepřistoupil ke zrušení napadeného rozhodnutí, je skutečnost, že skutkový stav byl řádně zjištěn již správním orgánem prvního stupně, a ze shromážděných podkladů vyplývá, že podmínky měření ověřovány a splněny byly.
36. Ve správním spise jsou obsaženy fotografie zachycující samotné nízkorychlostní kontrolní vážení, a to včetně vážené jízdní soupravy a technických parametrů a maximálních hodnot hmotnosti. Součástí správního spisu je také pasport vážního místa, který obsahuje zaměření vážního místa, a především potvrzuje vhodnost místa k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení, neboť splňuje požadavky na příčný a podélný sklon vozovky. Splnění těchto požadavků je prokázáno sérií fotografií zachycujících rozložené vážicí zařízení a užití digitálního sklonoměru s příslušnými číselnými hodnotami. Byla proto splněna povinnost zkontrolovat a přeměřit místo před započítím vážení, neboť se jedná o postup, který může být nahrazen právě tím, že CSPSD předem vymezí konkrétní místa

vhodná pro nízkorychlostní kontrolní vážení a ověří, zda splňují požadavky metrologického předpisu. Pasportizační list je poté dostatečným podkladem osvědčujícím tuto kontrolu místa vážení a také jeho rozměry pro uskutečnění vážení.

37. Tento závěr byl potvrzen rovněž v rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem – pobočka Liberec ze dne 10. 3. 2023, č. j. 59 A 92/2022-120, který konstatoval, že „[z]volení lokality, její určení jako vážicí zóny a kontrola stanovených požadavků na rovinnost vozovky (podélný a příčný sklon) geometrickým zaměřením je logickým postupem, zaručujícím dodržení předepsaného postupu nízkorychlostního kontrolního vážení (§ 38a odst. 2 písm. b) a odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích) 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.“
38. Správní orgán prvního stupně provedl také výslech svědka, a to zaměstnance CSPSD, který prováděl nízkorychlostní kontrolní vážení. Ten nad rámec výše uvedeného potvrdil, že je osobou oprávněnou k obsluze vah a k této činnosti je zaměstnavatelem vyškolen. Sdělil, že vážní místo splňuje požadavky na sklon, které byly ověřeny rovněž před započítáním vážení jízdní soupravy žalobce. Zaměření provedl svědek za pomoci vodováhy a digitálního sklonoměru. Svědek rovněž potvrdil, že vážní místo odpovídá parametrům pro kvalitu terénu. Podklady shromážděné správními orgány proto soud hodnotí jako postačující pro zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti.
39. Nutno podotknout, že v řízení před správním orgánem prvního stupně žalobce svědkovi otázky týkající se stavu vážního místa nekladl, ačkoli byl jeho výslechu přítomen. Také z tohoto důvodu považuje soud výpověď svědka jako dostatečnou pro objasnění průběhu vážení a pro řádné zjištění skutkového stavu. Přestože žalobce vznesl námitku směřující proti způsobu zjištění sklonů a kvality vážního místa již v odvolání, souhlasí soud s obecným konstatováním žalovaného, že tyto námitky nebyly způsobilé zpochybnit již shromážděné podklady pro vydání rozhodnutí. Jak již soud uvedl, že splnění podmínek bylo prokázáno především pasportem vážního místa, fotodokumentací a svědeckými výpověďmi. Naproti tomu žalobce vznesl námitku, že místo neodpovídá parametrům a že je poškozené. Takové tvrzení soud ve shodě se správními orgány nevyhodnotil jako dostatečné pro zpochybnění pasportizačního listu či svědecké výpovědi zaměstnance CSPSD. Skutečnost, že pasport vážního místa byl vytvořen již v roce 2015, ačkoli vážení proběhlo v roce 2022, není na překážku právě proto, že dle výpovědi zaměstnance CSPSD byly sklony ověřeny i před samotným vážením vozidla žalobce a místo odpovídalo požadavkům na kvalitu terénu. To, že je povrch čistý, bez vyjetých kolejí či bez výtluků, je zjevné také z fotodokumentace průběhu měření. Není proto důvod domnívat se, že by tomu tak být nemělo pouze na základě tohoto tvrzení žalobce. Pakliže je na některých fotografiích viditelná prasklina, nenachází se v místě, v němž se nacházela vážicí plošina. Ani žalobce poté konkrétně netvrdil, jaký vliv by mělo mít na přesnost měření to, pokud by se prasklina nacházela pod vyrovnávacím pásem.
40. Z tohoto důvodu soud neprovedl důkaz listinami, které žalobce přiložil k žalobě (další fotografie vážního místa), resp. důkaz, jehož obstarání žalobce navrhl v replice (návod k obsluze a údržbě). Jednalo se o důkazy, jejichž provedení by nepřineslo žádné nové skutkové zjištění nad rámec těch zjištění, která plynou již z podkladů shromážděných ve správním řízení správním orgánem prvního stupně. Fotografie obsažené ve správním spise soud vyhodnotil jako postačující, přičemž použitelnost fotografií předložených žalobcem by byla značně snížena tím, že není zřejmé, zda detailně zachycují právě místo vážení jízdní

soupravy. Návod k obsluze a údržbě je důkazem, jehož provedení (a eventuální obstarání již správními orgány ve správním řízení) si lze v obecné rovině představit. Protože však správní orgán prvního stupně provedl výslech svědka, který byl proškolen k činnosti v souladu s návodem k obsluze a údržbě použitých vah, a jeho výpověď soud ve shodě se správními orgány vyhodnotil jako dostatečnou, jednalo by se v řízení před soudem již o důkaz nadbytečný.

41. Druhé pochybení mělo podle žalobce spočívat v tom, že při vážení nápravy tahače nebyly podloženy nápravy návěsu.
42. Soud konstatuje, že ani takový nedostatek nízkorychlostního kontrolního vážení neshledal. Z fotodokumentace obsažené ve správním spise je zřejmé, že kola neváženého systému náprav byla podložena. Pokud tedy byla vážena některá z náprav návěsu, byly ostatní nápravy návěsu podloženy vyrovnávacími rohožemi. Totéž platí pro případ vážení tahače. Tato zjištění jsou v souladu i s tvrzením žalobce, že *„kola systému více náprav, která nejsou vážena, je třeba vždy podložit podložkami“*, neboť kola systému více náprav (při vážení tahače jeho nevážené nápravy a při vážení návěsu jeho nevážené nápravy) byla podložena a vyrovnána. Také tato námitka proto není důvodná.
43. Třetím nedostatkem mělo být, že se správní orgány nezabývaly rozvorem mezi druhou nápravou tahače a první nápravou návěsu.
44. Touto otázkou se však správní orgány zabývaly. Vypořádal ji již správní orgán prvního stupně v prvostupňovém rozhodnutí. Ten sice přisvědčil žalobci, že rozvory náprav přípojného vozidla byly zapsány nesprávně, vysvětlil ovšem, že tato zřejmá nesprávnost neměla žádný vliv na výsledek měření. Uvedl, že zjišťování dílčích rozvorů náprav je podstatné pro určování limitního zatížení u skupiny náprav morových vozidel a limitního zatížení skupiny náprav přípojných vozidel. V daném případě bylo zjišťováno zatížení na trojnápravu č. 3, 4, 5 přípojného vozidla. Limitní hmotnost byla nastavena podle § 5 odst. 1 písm. g) bod 3 vyhlášky, tj. že u trojnápravy přípojných vozidel součet zatížení všech náprav trojnápravy při jejím dílčím rozvoru nad 1,4 m do 1,8 m včetně nesmí překročit 27,00 t, přičemž na dané trojnápravě nebylo zjištěno žádné přetížení. S tímto závěrem soud souhlasí a v zásadě nezbyvá, než na odůvodnění prvostupňového rozhodnutí odkázat. Protože přetížení bylo zjištěno pouze na druhé nápravě tahače, nejsou nesprávné rozvory náprav přípojného vozidla způsobilé přivodit nesprávnost kontrolního vážení vozidla žalobce.
45. Žalobce dále namítl, že ve spise nebyly založeny „doklady o schválení“ kalibrovaných vodorovných vah použitých pro zaměření vážního místa. Soud považuje za postačující, pokud tato skutečnost byla prokázána svědeckou výpovědí zaměstnance CSPSD, který uvedl, že oba měřicí prostředky jsou kalibrovány jednou ročně. Protože žalobce tuto námitku ve správní řízení nevznesl, je pochopitelné, že správní orgán prvního stupně ani žalovaný nemohli takové podklady obstarat. Za podstatné soud považuje, že je ve spise založeno potvrzení o shodě Českého metrologického institutu o ověření použitých vah. Podklady proto byly shromážděny v dostatečném rozsahu.
46. Je třeba rovněž zdůraznit, že odpovědnost vznikající na základě § 42b zákona o pozemních komunikacích, je odpovědností objektivní, tj. odpovědností za následek. K vyvození takové odpovědnosti postačuje samotný fakt porušení nebo nesplnění povinností stanovených zákonem nebo uložených na jejich základě. Zavinění se v takovém případě nezkoumá. Dojde-li k naplnění znaků skutkové podstaty, má provozovatel vozidla

možnost odvrátit svou objektivní odpovědnost výlučně prokázáním liberačních důvodů vymezených v § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Liberační důvody představují výjimku z principu objektivní odpovědnosti a proto jejich uplatnění je možné pouze ve výjimečných případech. Osoba, která se chce dovolávat liberačního důvodu, musí prokázat, že provedla technicky možná opatření způsobilá účinně zabránit porušení zákona (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 8. 2018, č. j. 9 As 195/2018-27).

47. Žádné takové důvody soud v nynější věci neshledal. Žalobce pouze tvrdil, že i pokud řidič naloží náklad rovnoměrně a pod povolené zatížení, dojde k zatížení hnací nápravy tahače, pokud má pouze dvě nápravy, a řidič či provozovatel tento stav nemohou nijak ovlivnit. S touto argumentací ovšem nelze souhlasit a žalobce tuto situaci nepochybně ovlivnit může. O liberační důvod jít nemůže přinejmenším z toho důvodu, že žalobce je povinen zajistit, aby náklad byl naložen v takové hmotnosti, při níž k přetížení nedojde. Měl tedy buď uzpůsobit hmotnost naloženého nákladu tak, aby ani hnací náprava přetížena nebyla, případně (jak uvedl již žalovaný) mohl užít třínápravového tahače. Adekvátně na tuto námitku reagoval již žalovaný, který uvedl, že je zjevné, že v případě jízdní soupravy složené z tahače a návěsu, jako v nynějším případě, dochází k přenesení části statické hmotnosti návěsu na tažné vozidlo. Právě proto se ovšem zjišťuje nejen celková hmotnost tažného vozidla a celková hmotnost jízdní soupravy, ale také hmotnost připadající na jednotlivé nápravy.
48. Za nedůvodnou soud považuje také námitku, že správní orgán prvního stupně měl vyslechnout jako svědka řidiče jízdní soupravy, a to k okolnostem týkajícím se způsobu naložení či stavu místa nakládání. Tyto okolnosti nebyly předmětem řízení před správními orgány, přičemž v řízení nebylo pochyb o tom, že jízdní souprava nebyla znečištěna. Řidič při samotném kontrolním vážení nevzněl jakékoli námitky vůči jeho průběhu. O tom, jak se má při kontrolním vážení chovat, byl poučen. To bylo prokázáno již zmíněnou svědeckou výpovědí zaměstnance CSPSD. K zodpovězení odborných otázek ohledně sklonu a stavu vážního místa řidič nebyl způsobilý a jeho svědecká výpověď by v tomto ohledu byla bezpředmětná. Pokud tedy správní orgány nepovažovaly za potřebné provádět výslech řidiče, neboť o rozhodných skutečnostech pro posouzení věci byly shromážděny dostatečné podklady, postupovaly v souladu s § 3 správního řádu, který ukládá povinnost zjistit skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.
49. Žalobce dále již v průběhu správního řízení upozorňoval na skutečnost, že oznamovatel přestupku vyhotovil dva různé doklady o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení. První předal řidiči jízdní soupravy na místě vážení. Druhý doklad (upravený) zaslal správnímu orgánu prvního stupně.
50. Mezi účastníky nebylo sporu o tom, že došlo k nesrovnalosti v těchto dvou dokladech. Rovněž je zřejmé, že rozdíl v dokladu předaném řidiči jízdní soupravy a v dokladu založeném ve správním spise je v registrační značce tažného vozidla. V dokladu předaném řidiči jízdní soupravy byla uvedena registrační značka 3E1 4385, ačkoli správně měla být uvedena registrační značka 6E1 4385. Protože se jedná o zřejmou nesprávnost a jiné údaje v dokladu o vážení jsou shodné, nejedná se o vadu, pro kterou by nebylo možné doklad o vážení užít. Nikoli každý nedostatek dokladu o kontrolním vážení automaticky způsobuje nezákonnost napadeného rozhodnutí (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 2. 2018, č. j. 6 As 376/2017-22). Také žalobce ve své replice uvedl, že nepochybuje o tom, jaké vozidlo bylo uvedeného dne váženo, neboť tato skutečnost je dostatečně doložena

fotodokumentací z místa vážení. Pokud ovšem jediný nedostatek dokladu o vážení spočíval v nesprávném označení registrační značky váženého vozidla, přičemž tento údaj je zjištělný z jiných podkladů obsažených ve správním spise (z fotografií vážené jízdní soupavy), nemůže takové pochybení vést k nezákonnosti napadeného rozhodnutí.

51. Tímto závěrem soud nezpochybňuje tvrzení žalobce, že postup správního orgánu prvního stupně a oznamovatele nebyl správný. K písařské chybě nepochybně dojít může. Je poté ovšem nezbytné tuto skutečnost sdělit osobě, s níž je vedeno správní řízení, aby ke zjištění této nesrovnalosti nedošlo právě takovým způsobem, jak se stalo v nynější věci. To platí tím spíše, je-li takto opravován některý z důkazů, na němž je rozhodnutí správního orgánu založeno. Nesprávně správní orgán prvního stupně postupoval také, pokud činil zjištění z nahlédnutí do evidence motorových vozidel, zda nesprávně uvedená registrační značka nepatří jinému vozidlu žalobce, avšak tento výstup z evidence nezahrnul mezi podklady a neprovedl jím důkaz. Nadále však z výše uvedených důvodů platí, že se nejedná o vady působící nezákonnost napadeného rozhodnutí, neboť o tom, které vozidlo bylo váženo, není pochyb a ani sporu mezi účastníky řízení.
52. K námitce podjatosti, kterou žalobce vznesl ve správním řízení, soud konstatuje, že správní orgán prvního stupně nepochybil při jejím vypořádání. Žalobce vznesl tuto námitku v řízení v prvním stupni, a to z důvodu tvrzené předchozí zkušenosti s pracovníky daného odboru v minulém správním řízení. Poukázal na způsob vedení ústního jednání, neboť se musel ohradit proti nekorektnímu jednání pracovnice, a chtěl proto vyloučit takové jednání i u dalších pracovníků tohoto odboru. U příslušných úředních osob ovšem nebyl zjištěn jejich poměr k věci, k účastníkům, či k zástupcům. Soud souhlasí se správními orgány, že žalobce neuvedl žádné konkrétní okolnosti či důkazy, na jejichž základě by bylo možné pochybovat o nepodjatosti oprávněných úředních osob. Pouhý odkaz na postup úředních osob v minulém řízení za takovou okolnost považovat nelze, přičemž z podání žalobce ani nelze zjistit, v čem toto jednání mělo spočívat. Pokud tedy žalobce namítl, že správní orgány vypořádaly tuto námitku pouze formálně, jedná se o důsledek toho, že sám žalobce vymezil námitku pouze obecně (poukazem na postup oprávněné úřední osoby v předchozím řízení). Svým podáním žalobce předurčil rozsah vypořádání námítky podjatosti. Soud proto potvrdil závěr správních orgánů, že důvod pro vyloučení některé z oprávněných úředních osob z uvedeného správního řízení nebyl dán.

### V. Závěr a náklady řízení

53. Krajský soud z výše uvedených důvodů shledal, že námitky uplatněné žalobcem jsou nedůvodné. Jelikož v řízení nevyšly najevo ani žádné vady, k nimž musí přihlížet z úřední povinnosti, zamítl žalobu dle § 78 odst. 7 s. ř. s.
54. Výrok o nákladech řízení se opírá o ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť ve věci neměl úspěch; žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníku řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly.

### 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). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližze 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](http://www.nssoud.cz).

Hradec Králové 31. července 2024

JUDr. Magdalena Ježková v. r.  
předsedkyně senátu