



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Davida Rause, Ph.D., a soudců Mgr. Kateřiny Kopečkové, Ph.D., a Mgr. Filipa Skřivana v právní věci

žalobce: **TRAVIKO CZ, a.s.**
sídlem Dukelská třída 154/58, Brno
zastoupený JUDr. Igorem Andrýskem, advokátem
sídlem Masarykovo nám. 120/22, Hodonín

proti
žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 5.2.2024, č.j. JMK 20593/2024, sp.zn. S-JMK 154 261/2022,

takto:

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

Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

Odůvodnění:

I. Shrnutí podstaty věci

1. Žalobce napadá rozhodnutí žalovaného ze dne 5.2.2024, č.j. JMK 20593/2024, sp.zn. S-JMK 154 261/2022, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno prvostupňové rozhodnutí Městského úřadu Židlochovice ze dne 11.10.2022, č.j. MZi-701250/2022-11, kterým byla žalobci uložena pokuta ve výši 27 000 Kč za spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, tím, že žalobce provozoval tři vozidla, která při vysokorychlostním vážení překročila hodnoty stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.

II. Shrnutí procesního postojů žalobce

2. Žalovaný podle žalobce porušil zásadu materiální pravdy dle § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, jelikož nepostupoval tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Obrana žalobce spočívá ve tvrzení, že za přestupek není odpovědný, neboť u něj byly dány liberační důvody; žalobce přepravoval pohonné hmoty (tekuté látky), u nichž dochází při přesunu těžiště pohyblivého materiálu ke zkreslení vážení, neboť použité vysokorychlostní váhy typu CrossWIM nejsou určeny ke stanovení zatížení na nápravu a/nebo skupinu náprav u vozidel, u nichž nelze ve smyslu zvláštního právního předpisu zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla. Tímto typem vah tedy podle žalobce nelze zjistit povolenou hmotnost na nápravu vozidla, a tím nelze zjistit ani jeho celkovou hmotnost. Žalobce se v tomto ohledu dovolává závěrů rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 24.3.2021, č.j. 2 As 299/2019-30.
3. Žalobce tedy navrhuje napadené a jemu předcházející rozhodnutí zrušit. Na svém procesním postoji žalobce setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem, i při jednání soudu.

III. Shrnutí procesního postojů žalovaného

4. Žalovaný setrval na svých závěrech vyslovených již v napadeném rozhodnutí, na které z převážné míry odkazuje. Zdůrazňuje přitom, že měření bylo provedeno měřidlem pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel, které bylo řádně ověřeno Českým metrologickým institutem, a proto jej lze považovat za způsobilé ke stanovení hmotnosti silničních vozidel.
5. Ačkoli žalovaný připouští, že stanovené měřidlo není určeno ke stanovení zatížení na nápravu a/nebo skupinu náprav u vozidel, u nichž nelze zajistit náklad proti změnám těžiště, žalobce byl shledán vinným z překročení celkové povolené hmotnosti vozidla a nikoli z překročení povolené hmotnosti na nápravu. Žalovaný je tedy přesvědčen, že stanovené měřidlo je způsobilé zvážit celkovou hmotnost vozidla převážejícího kapaliny, a proto je výsledek vážení, snížený o stanovené odchylky, dostatečným podkladem pro závěr o spáchání přestupku.

6. Žalovaný tedy navrhuje, aby žaloba byla jako nedůvodná zamítnuta, a na tomto procesním postoji rovněž setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem, i při jednání soudu.

IV. Posouzení věci

7. Žaloba byla podána osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s.ř.s.“) a včas (§ 72 odst. 1 s.ř.s.). Žaloba je přípustná (především § 65, § 68, § 70 s.ř.s.). Napadené rozhodnutí bylo přezkoumáváno v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.) podle skutkového a právního stavu ke dni rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s.ř.s.).
8. Žaloba není důvodná.
9. Sporu je v nyní posuzované věci o to, zda je váha pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel na úseku dálnice D2 na 8,3 km směrem na Bratislavu, kterou byla měřena žalobcova vozidla, způsobilá stanovit celkovou hmotnost vozidel převážejících kapaliny (jak tvrdí žalovaný), či nikoli, neboť tento konkrétní typ měřidel není k měření vozidel převážejících kapaliny, a tedy k měření vozidel žalobce, způsobilý (jak tvrdí žalobce).
10. Podle vážných lístků č. 14612922, č. 14636378, č. 14773131 a dokladů o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení ze dne 12.9.2022 bylo vysokorychlostní vážení žalobcových vozidel provedeno dne 28.4.2022, 29.4.2022 a 6.5.2022 na úseku dálnice D2 na 8,3 km ve směru jízdy na Bratislavu. Při vážení bylo automatizovaným měřidlem zjištěno překročení nejvyšší povolené hmotnosti motorových vozidel o 1 257 kg, o 812 kg a o 294 kg (po odečtu 5% tolerance). Jiné doklady obsahující údaje o váze žalobcových vozidel správním spisem neprocházejí. Výsledky vážení provedené stanoveným měřidlem (vysokorychlostní vahou) jsou tedy jediným důkazem o překročení hmotnostních limitů soupravami žalobce.
11. V případě vysokorychlostního kontrolního vážení je podstatné, zda měření bylo provedeno úředně schváleným měřidlem, zda bylo dostatečně zdokumentováno (typicky fotodokumentací či obrazovým záznamem z měřícího zařízení, jež poskytnou dostatečně zřetelnou a komplexní informaci o průběhu měření), a zda bylo provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti. Pokud jsou tyto podmínky splněny, a nejsou-li dány logické a přiměřené pravděpodobné důvody zakládající obavu z chyby měření, lze vážný lístek považovat za dostatečný podklad výsledků vážení. Nositelem důkazní hodnoty je v takovém případě údaj z certifikovaného a řádně ověřeného měřícího zařízení (srov. například rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12.7.2018, č.j. 4 As 188/2018-53).
12. Správním spisem prochází potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 9.11.2021 vydané Českým metrologickým institutem, z něhož vyplývá, že váha pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel na úseku dálnice D2 na 8,3 km ve směru jízdy na Bratislavu byla ověřena, měla požadované metrologické vlastnosti a byla opatřena úředními značkami. Z potvrzení rovněž plyne, že váha je určena pro měření celkové hmotnosti vozidel (bez omezení) a pro stanovení zatížení na nápravu a/nebo skupinu náprav (vyjma situací, kdy nelze zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla). Součástí vážných

lístků je rovněž fotodokumentace (celkem 15 fotografií), z níž lze zřetelně seznat žalobcovo vozidlo a celkový průběh vysokorychlostních vážení. V tomto směru jsou tedy podklady pro vydání napadeného rozhodnutí zcela dostatečné.

13. Žalobce však namítá, že vysokorychlostní váhy, které nejsou způsobilé stanovit zatížení na nápravu a/nebo skupinu náprav u vozidel, u nichž nelze ve smyslu zvláštního právního předpisu zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla (jak je tomu v nyní posuzované věci), nejsou způsobilé ke stanovení celkové hmotnosti vozidel převážejících kapaliny. Se žalobcem lze souhlasit potud, že vysokorychlostní váha typu CrossWIM, výr. č. 122015, ověřená Českým metrologickým institutem dne 17.10.2016, instalovaná a provozovaná na silnici II/602 na 51,4 km u Velkého Meziříčí, byla shledána nezpůsobilou k vážení vozidel převážejících kapaliny (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24.3.2021, č.j. 2 As 299/2019-30). Podrobnosti ohledně metod zkoušení pro schválení typu a ověřování vah pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel za pohybu obsahuje opatření obecné povahy Českého metrologického institutu ze dne 21.10.2016, č. 0111-OOP-C010-15 (dostupné na https://www.cmi.cz/sites/all/files/public/download/Uredni_deska/OOP/111-OOP-C010-15.pdf), z něhož vyplývá, že „[p]okud mají být váhy využívány ke stanovení hmotnosti nebo zatížení na jedné nápravě a/nebo skupině náprav vozidel přepravujících břemena, jejichž těžiště může za pohybu vozidla měnit svou polohu, musí být jako referenční vozidla použita i vozidla nesoucí zatížení ve formě kapalin nebo jiných produktů, které mohou být vystaveny změnám polohy těžiště při pohybu vozidla“ (bod 5.4.2.2). Z provedeného dokazování ve věci, jež byla u Nejvyššího správního soudu vedena pod sp.zn. 2 As 299/2019, vyplynulo, že vysokorychlostní váha umístěná na silnici II/602 na 51,4 km u Velkého Meziříčí nebyla schvalována s využitím referenčních vozidel převážejících kapaliny (resp. sypké materiály, či jiná pohyblivá břemena), a proto kasačnímu soudu vyvstala objektivní pochybnost o způsobilosti provozované vysokorychlostní váhy k měření hmotnosti vozidel přepravujících kapalných nákladů.
14. V nyní posuzované věci však žádná taková objektivní pochybnost nevystala. Jde o jinou váhu (byť téhož typu), jež byla schvalována samostatně a k níž proběhla samostatná kontrolní zkouška. Žalobce nadto ani v průběhu správního řízení, ani v řízení před zdejšími soudy netvrdil, že by při zkoušce vysokorychlostní váhy, kterou byla žalobcovo vozidlo váženo v nyní posuzované věci, nebyla využita referenční vozidla nesoucí zatížení ve formě kapalin. K této otázce žalobce nenavrhoval ani žádné dokazování. Nezpůsobilost vysokorychlostní váhy k vážení vozidel převážejících kapaliny totiž žalobce odvozoval výlučně od shora citovaného rozhodnutí kasačního soudu týkajícího se vážení vysokorychlostní vahou u Velkého Meziříčí. Nezpůsobilost této vysokorychlostní váhy však sama o sobě neznamena, že by veškeré vysokorychlostní váhy typu CrossWIM byly obdobně nezpůsobilé. Mohlo by tomu tak být snad tehdy, bylo-li by zjištěno, že tento konkrétní typ vysokorychlostních vah vykazoval v průběhu let stále stejnou technickou chybu, která by znemožňovala využití pro přesné a spolehlivé vážení vozidel přepravujících kapalnou látku. Nic takového však žalobce ani netvrdil (tím méně mohl k této otázce navrhnout dokazování), nadto ve věci týkající se vysokorychlostní váhy u Velkého Meziříčí nebyla její způsobilost k vážení vozidel přepravujících kapalnou látku zpochybněna z důvodu technických (či jiných) chyb v měřidle samotném, nýbrž z důvodu pochyb o vhodném Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

výběru referenčních vozidel při kontrolní zkoušce. Zjevně tedy nešlo o chybu vysokorychlostní váhy generickou, kterou by bylo důvodu logicky očekávat u všech vysokorychlostních vah téhož typu. Skutečnost, že by kontrolní zkouška týkající se váhy, již bylo užito v nyní posuzované věci, trpěla stejným nedostatkem jako v případě váhy umístěné u Velkého Meziříčí, žalobce netvrdí, pochybnosti v tomto směru ani jinak zdejšímu soudu z ničeho nevyplynuly, nadto se taková hypotetická konstrukce nejeví zdejšímu soudu jako vůbec pravděpodobná; mezi zkouškami obou vah uplynulo více než pět let (tamní váha byla ověřena dne 17.10.2016 a váha užitá v nyní posuzované věci byla ověřena dne 5.11.2021) a stěží se lze (bez konkrétního žalobního tvrzení, eventuálně bez konkrétních návrhů na dokazování) domnívat, že by proces ověřování nedoznal v mezidobí žádných změn (jež by reagovaly např. na rozsudek Nejvyššího správního soudu z března roku 2021). Lze tak jen dodat, že bylo-li řádně vydáno ověření vysokorychlostní váhy, již bylo užito k vážení v nyní posuzované věci, pak bez toho, že by v tomto směru žalobce ve správním řízení uplatnil jakýkoli argument, nebylo povinností žalovaného zjišťovat okolnosti zkoušky.

15. Namítá-li pak žalobce, že pokud vysokorychlostní váha není způsobila ke stanovení zatížení na nápravu a/nebo skupinu náprav u vozidel, u nichž nelze zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla, pak nemůže být způsobila ani k měření celkové hmotnosti vozidla, které takový náklad převáží, pak ani v tomto ohledu s ním zdejší soud nesouhlasí. V situacích, kdy z důvodu charakteristických vlastností přepravovaných břemen (v kapalné či sypké formě) dochází při pohybu vozidla k přesunům těžiště, může docházet k náhlému a intenzivnímu zatížení jednotlivých náprav, což ústí v riziko, že zatížení na jednotlivé nápravy nebude váhou stanoveno s potřebnou přesností. To je rovněž důvodem, proč některé vysokorychlostní váhy (jako je i ta v nyní posuzovaném případě) nejsou způsobilé k měření zatížení náprav u silničních vozidel, které převážejí tekutý či sypký materiál. Samotný pohyb nákladu, který je umístěn na vozidle, však již z logiky věci nemá (a ani nemůže mít) žádný vliv na stanovení celkové hmotnosti vozidla, neboť ta se při změnách těžiště nikterak nemění, tj. hmotnost převáženého nákladu i vozidla samotného zůstává neměnná. Tento logický předpoklad přitom žalobce nikterak nezpochybil.
16. Odkázal-li žalobce při jednání soudu na praxi Městského úřadu v Židlochovicích, který dne 9.10.2023 rozhodl o zastavení řízení o přestupku (rozhodnutí č.j. MZi-701649/2023-9), pak toto řízení bylo jednak zastaveno ve vztahu k přestupku spočívajícímu v překročení maximální povolené hmotnosti v situaci, kdy vysokorychlostní kontrolní vážení proběhlo na váze typu SPELWIN (tu tedy nikoli na váze typu CrossWIM), a dále ve vztahu k přestupku spočívajícímu v překročení maximální povolené hmotnosti v situaci, kdy vysokorychlostní kontrolní vážení proběhlo na váze typu CrossWIM. Důvodem zastavení řízení byl závěr tamního správního orgánu, že mohlo dojít při obou váženích k přesunu těžiště nákladu ze zadní části přípojného vozidla do přední části přípojného vozidla, a tak mohlo dojít k většímu zatížení motorového vozidla. Tyto závěry však nejsou skutkově přenositelné na věc nyní posuzovanou, protože v nyní posuzované věci nedošlo ke zvážení motorového vozidla coby součásti jízdní soupravy (tvořené i přípojným vozidlem), a tedy nemohlo dojít k riziku (možnosti) přesunu těžiště nákladu ze zadní části přípojného vozidla do přední části přípojného vozidla, čímž by mohlo dojít k většímu zatížení motorového vozidla. Žalobcem doložené rozhodnutí Městského úřadu v Židlochovicích, kterým zdejší Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

soud při jednání dokazoval, tedy důvodnost žalobcovy argumentaci v nyní posuzované věci samo o sobě podporovat nemůže. Nadto i v případě, k němuž se váže shora uvedený rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24.3.2021, č.j. 2 As 299/2019-30 (ten se týká sice vážení na váze typu CrossWIM, avšak umístění jinde, ve vztahu k níž proběhla i odlišná zkouška než ta, jež se týkala stejného typu vah v nyní posuzované věci), došlo ke zvážení motorového vozidla coby součásti jízdní soupravy (tvořené i přípojným vozidlem). V nyní posuzované věci tomu tak nebylo; ve všech případech bylo váženo žalobcovo samostatné motorové vozidlo bez jakéhokoli přípojného vozidla.

17. Pokud jde tedy o samotnou hypotetickou možnost zkreslení vážení v důsledku pohybu přepravované tekuté látky, pak v nyní posuzované věci nevystávají žádné obecné pochybnosti vyvolané skutkovým stavem, který by byl shodný jako ve shora uvedených věcech posuzovaných Městským úřadem v Židlochovicích a Nejvyšším správním soudem, nadto (a to především) žalobce ve prospěch této hypotetické možnosti nepřednesl žádný argument, jenž by se týkal pohybu přepravované tekuté látky v nyní posuzované věci. Ani obsah správního spisu v tomto směru nevyvolává žádné pochybnosti. Aby totiž bylo možno o citelném zkreslení vážení v důsledku pohybu přepravované tekuté látky vůbec uvažovat, muselo by se vozidlo v okamžiku vážení nacházet v manévru, jehož by pohyb přepravované tekuté látky byl (mohl být) důsledkem. Žalobce žádný takový manévr (v podobě zatáčení, vyhýbání či brzdění) ani náznakem netvrdil a z fotodokumentace procházející správním spisem plyne, že vozidlo se v okamžiku každého ze tří vážení nacházelo v (běžném) přímém směru (tedy nikam nezatáčelo a ničemu se nevyhýbalo, situace bezprostředně před vozidlem ani nenaznačuje potřebu nějakého zatáčecího či vyhýbacího manévru) a nebrzdilo (zatímco předními světly vozidlo na fotografiích zjevně svítí, brzdovými světly zjevně nesvítí a situace bezprostředně před vozidlem ani nenaznačuje potřebu nějakého brzdného manévru). K závěru, že by k pohybu přepravované tekuté látky vedoucímu k citelnému zkreslení výsledku vážení mohlo dojít bez některého z uvedených manévru (zmínka zástupce žalobce při jednání soudu o jízdě po dálnici D2 „jako na tankodromu“), chybí jakýkoli skutkový podklad; skutečnost, že by jízda po dálnici D2 byla jízdou „jako na tankodromu“, přitom není notorií do té míry, že by bez dalšího – coby soudem vnímaná samozřejmost – mohla ústit v závěr, že by k pohybu přepravované tekuté látky při vysokorychlostním vážení vedoucímu k citelnému zkreslení výsledku vážení mohlo dojít bez manévru v podobě zatáčení, vyhýbání nebo brzdění.
18. Pokud jde o započtení toleranční odchylky, pak žalovaný vycházel z pětiprocentní (tj. nejvyšší možné) odchylky. Ani tu mu není co vytýkat.
19. Lze tedy shrnout, že výsledky vysokorychlostního kontrolního vážení (reflektované ve vážních listcích) jsou v nyní posuzované věci relevantním a dostatečným (ze strany žalobce nezpochybněným) podkladem pro závěr, k němuž dospěl žalovaný v napadeném rozhodnutí. Žalovaný podle zdejšího soudu v napadeném rozhodnutí aplikoval správný právní předpis, v jeho mezích správnou právní normu, přitom pochybení, jež by mělo vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí, se nedopustil ani při její aplikaci na zjištěný skutkový stav. Zdejší soud tak v mezích uplatněných žalobních bodů neshledal žalobu důvodnou a nad rámec uplatněných žalobních bodů nezjistil ani žádnou vadu, jež by atakovala zákonnost

napadeného rozhodnutí a k níž by musel přihlížet z úřední povinnosti. Proto zdejší soud žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.

V. Náklady řízení

20. O nákladech řízení, a to včetně řízení před kasačním soudem (§ 110 odst. 3 s.ř.s.), bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s. Žalobce ve věci nakonec nebyl úspěšný, a proto právo na náhradu nákladů řízení nemá. Úspěšný byl žalovaný, ten však náhradu žádných nákladů nepožadoval, a proto bylo rozhodnuto, že se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 7. listopadu 2024

David Raus v.r.
předseda senátu