

ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Daniely Zemanové, soudce Zdeňka Kühna a soudkyně Michaely Bejčkové v právní věci žalobce: **O. Ž.**, zast. JUDr. Jaroslavem Bártou, advokátem se sídlem Čechova 951, Rokycany, proti žalovanému: **Krajský úřad Jihočeského kraje**, se sídlem U Zimního stadionu 1952/2, České Budějovice, ve věci žaloby proti rozhodnutí žalovaného ze dne 15. 7. 2015, čj. KUJCK 53888/2015/ODSH, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 29. 4. 2016, čj. 10 A 161/2015-39,

takto:

I. Rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 29. 4. 2016, čj. 10 A 161/2015-39, **se ruší.**

II. Rozhodnutí žalovaného ze dne 15. 7. 2015, čj. KUJCK 53888/2015/ODSH, **se ruší** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.

III. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení o žalobě a o kasační stížnosti ve výši, která bude určena samostatným rozhodnutím.

IV. Znalci Ing. Liboru Fojtíkovi, se sídlem Poslušného 2679/3, Brno, **se přiznává** odměna ve výši 10 150 Kč, která mu bude vyplacena z účtu Nejvyššího správního soudu do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

V. Stát **nemá** právo na náhradu odměny znalce.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

[1] Žalobce dne 31. 7. 2014 přejížděl jako řidič jízdní soupravy tahače návěsů a nákladního návěsu po silnici č. I/19 Žďákovský most ve směru jízdy od obce Lety na obec Milevsko. Na mostě byl zakázán vjezd vozidel s okamžitou hmotností přesahující 13 tun, a to dopravní značkou č. B 13 „*Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez*“ s vyznačením této meze číslem 13 a dodatkovou tabulkou č. E 12 „*Text*“ obsahující výjimku „*mimo BUS*“ podle § 9 odst. 1 písm. n) vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích (dále jen „prováděcí vyhláška“). Žalobce přejížděl most s vozidlem přesahujícím stanovený hmotností limit a byl po přejezdu mostu kontrolován policejní hlídkou. Ta z předložené dokumentace zjistila, že provozní hmotnost tahače návěsů je 5 964 kg, provozní hmotnost návěsu je 6 300 kg a náklad v návěsu má hmotnost 8 628 kg. Hlídka na základě výše uvedených údajů došla k závěru, že okamžitá hmotnost jízdní soupravy překročila mez stanovenou dopravní značkou, čímž žalobce porušil § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Kontrolní vážení jízdní soupravy nebylo provedeno. Žalobce s porušením povinnosti a spácháním přestupku nesouhlasil, proto hlídka sepsala oznámení o přestupku.

[2] Městský úřad Milevsko nejprve vydal příkaz, proti kterému podal žalobce v zákonné lhůtě odpor. V odůvodnění odporu žalobce uvedl, že okamžitou hmotnost návěsu nelze zjistit pouhým sečtením provozní hmotnosti návěsu a hmotnosti nákladu, ale pouze zvážením, které by objektivně zjistilo okamžitou hmotnost na nápravu nebo skupinu náprav. Městský úřad následně zahájil řízení o přestupku a 30. 12. 2014 vydal rozhodnutí, kterým shledal žalobce vinným z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a uložil mu pokutu ve výši 1 500 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč. V rozhodnutí městský úřad uvedl, že součtem hmotnosti návěsu a nákladu bylo možné dojít k jednoznačnému závěru, že vozidlo žalobce (návěs) překročilo limit stanovený dopravní značkou.

[3] Žalovaný zamítl rozhodnutím ze dne 15. 7. 2015 odvolání žalobce proti rozhodnutí městského úřadu. Žalovaný uvedl, že na rozdíl od nákladního vozidla a přívěsu je tahač návěsů a návěs jedno jediné vozidlo. Okamžitá hmotnost tohoto vozidla je pak tvořena součtem hmotnosti tahače návěsů, návěsu a nákladu. Ta v případě žalobce nepochybně překročila mez stanovenou dopravní značkou.

[4] Žalobce napadl rozhodnutí žalovaného žalobou. Během jednání před krajským soudem žalovaný změnil svůj původní názor, podle kterého je jízdní souprava tvořena tahačem návěsů a návěsem jedním vozidlem a uvedl, že se jedná o dvě vozidla, z čehož v rozhodnutí vycházel i městský úřad. I přes toto dílčí pochybení v odůvodnění napadeného rozhodnutí je zřejmé, že žalobce přestupek spáchal, neboť hmotnost návěsu s nákladem překročila mez stanovenou dopravní značkou.

[5] Krajský soud žalobu zamítl. Souhlasil s tím, že jízdní souprava byla v případě žalobce tvořena dvěma vozidly - tahačem a návěsem. Podle § 9 písm. n) prováděcí vyhlášky [pozn. NSS: krajský soud nesprávně zmiňuje vyhlášku č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška o technické způsobilosti“), z textu je ovšem zřejmé, že se

pokračování

jedná pouze o písařskou chybu a krajský soud odkazuje na úpravu prováděcí vyhlášky] se údaj uvedený na dopravní značce č. B 13 vztahuje na každé vozidlo jízdní soupravy zvlášť. Žádné vozidlo jízdní soupravy nesmí překročit stanovenou mez, což se však v případě žalobcova návěsu stalo a žalobce se dopustil přestupku podle § 125c odst. 4 písm. k) zákona o silničním provozu. Přepočet hmotnosti nepředpokládá značka č. B 13 ale značka č. B 14, která však nebyla na mostě použita. O použití jednotlivých značek rozhoduje typ mostní konstrukce, a zda pro něj má vážnější následky lokální zatížení od nápravy vozidla nebo rovnoměrné zatížení v pruhu.

II. Shrnutí kasační stížnosti a vyjádření žalovaného

[6] Žalobce (dále jen „stěžovatel“) napadl rozsudek krajského soudu kasační stížností z důvodu podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s. a navrhl, aby NSS napadený rozsudek zrušil a věc vrátil krajskému soudu k dalšímu řízení.

[7] Okamžitou hmotností je hmotnost zjištěná v určitém okamžiku při provozu vozidla na pozemních komunikacích. Hmotnost nelze zjistit prostým součtem hmotností uvedených v dokladech k vozidlu. Hmotnost návěsu není součtem hmotností návěsu a deklarované hmotnosti nákladu, neboť část hmotnosti návěsu i nákladu spočívá na točnici tažného vozidla (v případě stěžovatele tahače návěsů). V případě stěžovatele se jednalo o velkoobjemový náklad rozložený po celé ploše návěsu, takže poměrná část jeho hmotnosti byla přenesena na točnici tahače. Stěžovatel jako přílohu kasační stížnosti předložil vyjádření znalce Ing. Antonína Žaluda ze dne 2. 6. 2016 a zároveň uvedl, že právní názor stěžovatele byl potvrzen i na povinném každoročním školení profesionálních řidičů. Napadené rozhodnutí krajského soudu je v rozporu s praxí, neboť v souladu s právním názorem stěžovatele jsou školeni „*všichni profesionální řidiči ve všech autoškolách v ČR, napadené rozhodnutí by znamenalo zásadní průlom do výkladu této problematiky*“.

[8] Žalovaný ve svém vyjádření ke kasační stížnosti navrhl její zamítnutí. Žalovaný se ztotožnil se závěry krajského soudu. Zákazová značka č. B 13 nepředpokládá přepočet zatížení, které požaduje stěžovatel. Zatížení na jednotlivé nápravy vozidla upravuje zákazová značka č. B 14 podle § 9 odst. o) prováděcí vyhlášky (žalovaný taktéž nesprávně odkazuje na vyhlášku o technické způsobilosti, z textu je ovšem zřejmé, že odkazuje na úpravu prováděcí vyhlášky). O použití zákazových značek č. B 13 a B 14 rozhoduje typ mostní konstrukce a jejich význam nelze zaměňovat. I přesto, že policisté jízdní soupravu stěžovatele na místě nepřeváželi, zjistili okamžitou hmotnost vozidel z předložených dokumentů. Ke stěžovatelem předloženému odbornému vyjádřením by NSS neměl přihlížet, neboť jím stěžovatel poprvé argumentuje až v kasační stížnosti.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

III.A Příprava řízení, ústní jednání

[9] Kasační stížnost je podle § 102 a násl. s. ř. s. přípustná a splňuje zákonné náležitosti podle § 106 odst. 1 s. ř. s. NSS přezkoumal napadený rozsudek v souladu s § 109 s. ř. s.,

vázán rozsahem a důvody, které stěžovatel ve své kasační stížnosti uplatnil. Neshledal přitom vady, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 4 s. ř. s.).

[10] Ve věci je sporné, zda při interpretaci zákazové značky č. B 13 je v případě jízdní soupravy – tahače návěsů a návěsu – nutné zohlednit přenos hmotností mezi návěsem a tahačem, tj. připočítávat část hmotnosti návěsu a jeho nákladu k hmotnosti tahače, neboť mezi návěsem a tahačem dochází z důvodu napojení přes točnici k přenosu části hmotnosti. Podle žalovaného tento přenos nelze zohlednit, naopak stěžovatel je přesvědčen, že okamžitou hmotnost návěsu nelze zjistit pouhým sečtením provozní hmotnosti návěsu a hmotností nákladu, ale je nutné zjišťovat, jaká část hmotnosti je přenášena na tahač.

[11] Nejvyšší správní soud při přípravě řízení zjistil, že pro posouzení věci je zásadní otázka, jejíž posouzení vyžaduje odborné znalosti a soud si ji nemůže posoudit sám (§ 127 odst. 1 o. s. ř. ve spojení s § 64 s. ř. s.). NSS proto usnesením ze dne 29. 11. 2017, čj. 10 As 138/2016-46, ustanovil znalcem Ing. Libora Fojtíka a uložil mu vypracovat znalecký posudek. Vzhledem k tomu, že soud ve věci vyžádal důkazy, které je nutno provést při jednání, nařídil ve věci ústní jednání na den 18. 4. 2018.

[12] Žalovaný se z jednání omluvil a sdělil, že souhlasí s projednáním věci bez jeho přítomnosti. Stěžovatel při jednání zopakoval své argumenty a odkázal na již učiněná písemná podání. Zdůraznil, že posouzení věci přesahuje individuální zájem stěžovatele, jedná se o chybný postup při postihování za překročení okamžité hmotnosti, ve kterém by správní orgány neměly pokračovat.

[13] Soud předvolal k jednání znalce Ing. Libora Fojtíka, který se však z účasti na jednání omluvil ze zdravotních důvodů. Vzhledem k neúčasti žalovaného na jednání, jednoznačnému posudkovému závěru a souhlasu stěžovatele s tím, aby byl proveden důkaz pouze písemným vyhotovením znaleckého posudku, soud na jeho účasti při jednání netrval.

[14] Ze správního spisu a dokazování před NSS vyplývají následující závěry.

III.B Zjišťování okamžité hmotnosti kontrolním vážením

[15] Před Žďákovským mostem, přes který stěžovatel přejížděl, byla umístěna značka č. B 13 s číslovkou 13. Ta byla v rozhodné době definována v § 9 odst. 1 písm. n) prováděcí vyhlášky následovně: „*Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez*“ *(č. B 13) se u jízdní soupravy vztahuje na jednotlivá vozidla soupravy; je-li značka č. B 13 doplněna dodatkovou tabulkou „Text“ (č. E 12) s nápisem „Jediné vozidlo …“, smí do takto označeného úseku vjet vozidlo, jehož okamžitá hmotnost, a jde-li o soupravu, okamžitá hmotnost všech vozidel soupravy, sice přesahuje údaj na značce, nikoliv však údaj na tabulce.* Okamžitou hmotností se podle § 1 písm. o) vyhlášky o technické způsobilosti rozumí hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy zjištěná v určitém okamžiku při jejich provozu na pozemních komunikacích. Stěžovatel řídil tahač návěsů s připojeným návěsem. Jednalo se tedy o jízdní soupravu ve smyslu § 2 písm. i) zákona o silničním provozu (totožná definice je obsažena i v § 1 písm. c) vyhlášky o technické způsobilosti). Ve smyslu výše citované úpravy se tedy v případě spojeného tahače a návěsu jednalo o jednotlivá vozidla, jejichž okamžitou hmotnost bylo pro posouzení dodržení dotyčného zákazu nutné

posuzovat zvlášť (jak správně uvedl krajský soud i správní orgán prvního stupně). Provozní hmotnost tahače návěsů byla 5 964 kg, provozní hmotnost návěsu byla 6 300 kg a hmotnost nákladu 8 628 kg. Tyto údaje byly zjištěny z dokumentace vozidla a nákladu, mezi stěžovatelem a žalovaným nebyly sporné.

[16] Dotyčný návěs byl s tahačem propojen přes točnici; vozidla se tedy částečně překrývala. Propojení obou vozidel ovšem také znamená možnost, že jedno z vozidel fakticky částečně „leží“ na druhém, což by mohlo ovlivnit hmotnost vozidel, resp. velikost tíhové síly, kterou každé z vozidel působí na pozemní komunikaci. Argumentaci stěžovatele proto nelze považovat za absurdní, jak ji zhodnotil správní orgán prvního stupně, neboť je s ohledem na obecná pravidla fyziky a působení tíhové síly reálná a je nutno se s ní vypořádat.

[17] Stěžovatel během celého řízení namítal, že okamžitá hmotnost se dá zjistit pouze pomocí zvážení vozidla. Kontrolní vážení je upraveno v § 38a a následujících ustanovení zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, které rozlišují vysokorychlostní a nízkorychlostní vážení. Vysokorychlostní vážení probíhá pomocí nepřenosných vah a vozidlo při něm není odkloněno z provozu [§ 38a odst. 2 písm. a) zákona o pozemních komunikacích]. Nízkorychlostní vážení je legislativní zkratkou pro technická zařízení odlišná od vysokorychlostních vah, při jejichž použití dochází k odklonění vozidla z provozu [§ 38a odst. 2 písm. b) zákona o pozemních komunikacích]. Podrobnosti kontrolního vážení byly v rozhodné době upraveny vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Tato vyhláška stanoví, že doklad o výsledku nízkorychlostního i vysokorychlostního vážení musí obsahovat údaj o okamžité hmotnosti váženého vozidla [§ 51b odst. 1 písm. c) cit. vyhlášky a § 51c odst. 1 písm. c) cit. vyhlášky].

[18] Právní předpisy nestanoví, jakým způsobem má policie ověřovat dodržování zákazové značky č. B 13. Z výše uvedené právní úpravy je nicméně zřejmé, že okamžitá hmotnost vozidla může být zjišťována zejména prostřednictvím kontrolního vážení. Pokud by NSS přijal názor správních orgánů a krajského soudu, že ke zjištění okamžité hmotnosti není nutné provádět kontrolní vážení (k tomu viz dále bod [26] a násl.), bylo by možné zjistit okamžitou hmotnost více způsoby. Je-li ovšem možné posoudit, zda řidič vozidla překročil hmotnostní limit stanoveny zákazovou značkou č. B 13, více způsoby, je nezbytné, aby všechny tyto způsoby vedly ke stejnému závěru. V opačném případě by totiž závěr o překročení či nepřekročení hmotnostního limitu závisel na zvoleném způsobu zjištění okamžité hmotnosti vozidla, což je nepřípustné. Jinými slovy, zjištění, zda okamžitá hmotnost vozidla překročila limit stanovený zákazovou značkou č. B 13, by záviselo například na tom, zda je za konkrétním mostem nainstalována vysokorychlostní váha nebo zda si policista vzal ke kontrole váhu nízkorychlostní. Závěr o překročení hmotnostního limitu (a tedy o spáchání přestupku) ovšem nemůže v žádném případě záviset na takovýchto nahodilostech. NSS proto nejprve zkoumal, jakým způsobem probíhá vážení vozidel a zda by policie v případě zvážení vozidla stěžovatele mohla dojít k jinému závěru.

[19] Správní orgány i krajský soud ve svých rozhodnutích vycházely z předpokladu, že k přenosu hmotnosti mezi návěsem a tahačem nedochází; nahlížely tedy na tahač a návěs jako na dvě samostatná vozidla, u nichž je hmotnost počítána odděleně, bez jakéhokoliv zohlednění přenosu hmotností. Pro úvahy NSS bylo proto podstatné, zda při vážení dochází k rozpojení vozidel jízdní soupravy a pokud ne, jakým způsobem je zjištěná celková hmotnost jízdní soupravy rozpočítána mezi jednotlivá vozidla (tahač a návěs).

[20] Žádný právní předpis neupravuje podrobně průběh vážení. U vysokorychlostního vážení je nicméně zřejmé, že k rozpojení vozidel jízdní soupravy nedochází, neboť při něm není jízdní souprava odkloněna z provozu [§ 38a odst. 2 písm. a) zákona o pozemních komunikacích]. Změření jízdní soupravy během provozu, tj. za jízdy, vylučuje její rozpojení. U nízkorychlostního vážení takový závěr z textu právních předpisů učinit nelze. NSS se proto obrátil na Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje jako orgán veřejné moci disponující odbornými znalostmi (§ 127 odst. 1 o. s. ř. ve spojení s § 64 s. ř. s.) s předběžným dotazem. Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje ve vyjádření ze dne 12. 9. 2017 uvedlo, že při nízkorychlostním kontrolním vážení k rozpojení vozidel jízdní soupravy nedochází a jakékoliv vozidlo i jízdní souprava se váží po jednotlivých nápravách. Vážení probíhá tak, že „*mobilní váhy jsou položeny na pevném podkladu (např. živičném povrchu) a vozidlo (souprava) po vahách přejíždí, přičemž dochází ke zvážení jednotlivých náprav. Tímto způsobem se zjistí okamžitá hmotnost na nápravu (skupinu náprav) a součtem okamžitých hmotností jednotlivých náprav okamžitá hmotnost vozidla (soupravy)*“ (zvýraznění NSS). Krajské ředitelství policie zároveň uvedlo, že popsaný postup kontrolního vážení se aplikuje v rámci celé České republiky a byl ujednocen Centrem pro silniční dopravu spadajícím pod Ministerstvo dopravy.

[21] Pokud by policisté jízdní soupravu řízenou stěžovatelem zvážili, byla by okamžitá váha vozidel soupravy zjištěna prostřednictvím součtu zatížení jejich jednotlivých náprav. Jak NSS výše uvedl, s ohledem na způsob propojení návěsu a tahače je možné, že mezi nimi dochází k částečnému přenosu hmotnosti. To by se projevilo i v zatížení jednotlivých náprav tahače a návěsu, neboť jízdní souprava se s vozovkou dotýká jednotlivými koly a celá váha jízdní soupravy se na ně nutně rozloží. Je proto možné, že by při zjištění okamžité hmotnosti pomocí vážení dospěli policisté (a následně správní orgány) k jinému výsledku, nežli při prostém součtu hmotností vozidel a nákladu.

[22] V souvislosti s výše uvedeným považuje NSS za důležité vyjádřit se k argumentaci krajského soudu týkající se rozlišení zákazové značky č. B 13 a zákazové značky č. B 14, kterou v rozhodné době definoval § 9 odst. 1 písm. o) prováděcí vyhlášky takto: „*Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost připadající na nápravu přesahuje vyznačenou mez*“. Krajský soud k tomu v napadeném rozsudku uvedl, že značka č. B 13 nepředpokládá přepočet zatížení na jednotlivé nápravy. Omezení zatížení na jednotlivé nápravy vozidla je totiž ošetřeno zákazovou značkou č. B 14. NSS souhlasí s krajským soudem potud, že značka č. B 14 má zamezit případům nepříznivého náporu na most skrze lokální zatížení některou z náprav vozidla. Značka č. B 13 míří na druhé straně na situaci, v níž nepříznivé účinky na most vyvolává vozidlo jako celek svou hmotností, která přesahuje dovolenou mez. Tento závěr ale sám o sobě neznamená, že při zjišťování okamžité hmotnosti pro posouzení porušení zákazu vyjádřeného značkou č. B 13 nemá být zohledněn případný přenos hmotnosti mezi návěsem a tahačem. Zatížení mostu vozidlem se vždy projevuje

pokračování

přes jeho kola na jednotlivých nápravách. Vážení vozidel navíc případný přenos hmotnosti mezi vozidly zohledňuje. Argumentace krajského soudu je proto nesprávná.

III.C Přenos hmotnosti mezi vozidly jízdní soupravy

[23] Pro další posouzení kasační stížnosti je zásadní odpověď na otázku, zda a jakým způsobem dochází k ovlivnění hmotnosti mezi jednotlivými vozidly jízdní soupravy. Jak je uvedeno výše (viz odst. 11 tohoto rozsudku), zodpovězení této otázky vyžaduje odborné znalosti, proto NSS ustanovil znalce Ing. Libora Fojtíka a uložil mu zodpovědět následující otázky:

a) Ovlivňuje při matematickém výpočtu hmotnosti jednotlivých vozidel jízdní soupravy (při stanovení hmotnosti jsou vozidla spojená), která se skládá z dvouosého tahače návěsů (motorové vozidlo kategorie N3) a návěsu (přípojné vozidlo kategorie O4), spojených točnicí, váha nákladu v návěsu hmotnost tahače?
b) Je-li vypočítávána váha jednotlivých vozidel spojených do jízdní soupravy matematickým výpočtem, je hmotnost tahače návěsů rovna hmotnosti uvedené v technické dokumentaci vozidla, nebo ji ovlivňuje i váha nákladu naloženého v návěsu, se kterým je spojen nad svou druhou (zadní) nápravou?
c) Pokud by byla váha jízdní soupravy zjišťována vážením zatížení na jednotlivé nápravy, promítla by se váha nákladu v návěsu spojeného s tahačem přes točnici, do zatížení druhé (zadní) nápravy tahače?

[24] Soudní znalec vypracoval znalecký posudek ze dne 22. 2. 2018, č. 1926-3/2018, a dospěl k závěru, že „(p)*ři výpočtu váhy jednotlivých vozidel spojených do jízdní soupravy matematickým výpočtem, je hmotnost tahače návěsů ovlivňována váhou nákladu naloženého v návěsu, který je spojen nad svou druhou (zadní) nápravou*“. Váha nákladu v návěsu spojeného s tahačem přes točnici se při zjišťování váhy jízdní soupravy vážením zatížení na jednotlivé nápravy promítá do zatížení druhé (zadní) nápravy tahače.

[25] NSS shrnuje, že znalecký posudek bez pochybností potvrdil, že mezi návěsem a tahačem dochází k přenosu části hmotnosti návěsu a jeho nákladu na tahač. Tahač návěsů je z důvodu přenosu části hmotnosti těžší, než je jeho provozní hmotnost; návěs s nákladem je naopak lehčí, než je součet provozní hmotnosti návěsu a hmotnosti nákladu. Vzhledem k tomu, že kontrolní vážení takový přenos hmotnosti zohledňuje, neboť okamžitou hmotnost zjišťuje ze zatížení jednotlivých náprav, je nutné, aby při zjišťování okamžité hmotnosti byl tento přenos vždy zohledněn. Správní orgány zjišťovaly v projednávané věci okamžitou hmotnost návěsu a tahače s nákladem nesprávným způsobem, který přenos hmotností nezohlednil.

III.D Možnosti zjištění okamžité hmotnosti

[26] Nejvyšší správní soud se dále zabýval otázkou, zda výše uvedené závěry znamenají, že okamžitou hmotnost lze zjistit pouze vážením, jak tvrdí stěžovatel.

[27] Okamžitou hmotnost definoval v rozhodné době § 1 písm. o) vyhlášky o technické způsobilosti [nyní shodně § 2 písm. n) vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické

způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích] tak, že se okamžitou hmotností vozidla nebo jízdní soupravy rozumí *hmotnost zjištěná v určitém okamžiku při jejich provozu na pozemních komunikacích*. Ačkoliv je okamžitá hmotnost takto definována výslovně pouze pro účely vyhlášky o technické způsobilosti, použije se tato definice i pro situaci stěžovatele, neboť ani zákon o silničním provozu, ani prováděcí vyhláška odlišnou definici neobsahují.

[28] Zákaz vyjádřený značkou č. B 13 (*zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez*) se dá za použití definice okamžité hmotnosti rozepsat jako *zákaz vjezdu vozidel, jejichž hmotnost zjištěná v určitém okamžiku při jejich provozu na pozemních komunikacích, přesahuje vyznačenou mez*. Právní předpisy nestanoví povinnost zjišťovat okamžitou hmotnost výhradně vážením vozidla. Zákazová značka č. B 13 pouze vyžaduje, aby se jednalo o hmotnost zjištěnou v určitém okamžiku při provozu na pozemních komunikacích. Jediným požadavkem proto je, aby závěr o překročení hmotnostního limitu stanoveného zákazovou značkou č. B 13 byl učiněn na základě spolehlivého zjištění, které nedává prostor pro pochyby o tom, že okamžitá hmotnost vozidla hmotností limit překročila.

[29] Správní orgány i krajský soud vycházely v projednávané věci při zjištění okamžité hmotnosti z provozní hmotnosti vozidel jízdní soupravy a hmotnosti nákladu. Provozní hmotností vozidla se rozumí *hmotnost nenaloženého vozidla s karoserií a se spojovacím zařízením (jen u tažných vozidel) v pohotovostním stavu nebo hmotnost podvozku s kabinou, pokud výrobce nemontuje karoserii nebo spojovací zařízení* [§ 1 písm. p) vyhlášky o technické způsobilosti]. Za vozidlo v pohotovostním stavu se rozumí vozidlo s náplní chladicí kapaliny, oleje, 90 % paliva, 100 % ostatních náplní, nářadím, náhradním kolem a řidičem vážícím 75 kg [§ 1 písm. r) vyhlášky o technické způsobilosti]. Provozní hmotnost vozidla je uvedena v technickém průkazu vozidla (příloha 6 vyhlášky č. 30/2001 Sb., o registraci vozidel).

[30] Provozní hmotnost vozidla a hmotnost nákladu jsou údaji, které bezpochyby umožňují učinit si představu o tom, jakou má v danou chvíli vozidlo hmotnost. Tato představa ovšem nebude shodná s přesnou hmotností zjištěnou zvážením vozidla. Rozdíl bude způsoben rozporem mezi realitou a údaji, ze kterých vychází provozní hmotnost. Těmito rozpory může být například skutečnost, že v nádrži vozidla je méně než 90 % paliva, nebo že řidič váží více než 75 kg. V případě jízdní soupravy složené z tahače návěsů a návěsu bude rozdíl navíc způsoben přenosem části hmotnosti z návěsu na tahač.

[31] Z výše uvedeného plyne, že okamžitou hmotnost vozidla jízdní soupravy složené z tahače a návěsu pro účely posouzení překročení hmotnostního limitu stanoveného zákazovou značkou č. B13 není nutné zjišťovat pouze vážením. V případě zjišťování okamžité hmotnosti z provozní hmotnosti (a v případě návěsu z provozní hmotnosti a hmotnosti nákladu) je ovšem nutné brát v potaz částečný přenos hmotnosti. Učinit spolehlivý závěr o tom, že návěs s nákladem překročil hmotnostní limit stanovený zákazovou značkou č. B13, bude proto možné pouze v případě, že součet provozní hmotnosti návěsu a hmotnosti nákladu bude přesahovat hmotnostní limit takovou měrou, že vyloučí pochyby o tom, že při zvážení jízdní soupravy (které zohledňuje částečný přenos hmotnosti) by překročení hmotnostního limitu nebylo shledáno. Není-li možné

takový závěr učinit, je třeba z důvodu existujících pochybností učinit závěr, že okamžitá hmotnost vozidla jízdní soupravy hmotnostní limit nepřekročila.

III.E Vypořádání dalších důkazů

[32] Stěžovatel své tvrzení podpořil při podání kasační stížnosti připojením odborného vyjádření, což žalovaný označil za novou skutečnost ve smyslu § 109 odst. 5 s. ř. s., ke které nelze přihlížet. NSS se s touto výhradou neztotožnil. Smyslem § 109 odst. 5 s. ř. s. je zamezit situaci, ve které by NSS rozhodoval o kvantitativně i kvalitativně jiném návrhu stěžovatele, než o jakém mohl rozhodovat soud v předchozím řízení, v tom smyslu, že jsou namítány nová pochybení správního orgánu při hodnocení skutkové podstaty či právních závěrů (srov. rozsudek NSS ze dne 18. 3. 2004, čj. 4 Azs 1/2004-68). Stěžovatel sice samotné odborné vyjádření poprvé uplatnil v kasační stížnosti poprvé, ale jedná se argument přisvědčující jeho tvrzení ohledně přenosu váhy na tahač, tedy tvrzení, které stěžovatel uplatňoval od počátku řízení. NSS ovšem zároveň upozorňuje, že odborné vyjádření nesplňuje náležitosti znaleckého posudku (§ 127a o. s. ř. ve spojení s § 64 s. ř. s.) a nejedná se ani o odborné vyjádření (§ 127 o. s. ř. ve spojení s § 64 s. ř. s.), jež může poskytnout pouze orgán veřejné moci. Za takové situace je nutné na vyjádření pohlížet pouze jako na listinný důkaz.

[33] Pro posouzení věci tento důkaz nebyl relevantní, a to s ohledem na jeho obsah. Vyjádření obsahuje výklad právních předpisů a právní hodnocení posuzovaného případu, což však přísluší pouze soudu (srov. např. rozsudek NS ze dne 6. 6. 2007, sp. zn. 22 Cdo 3035/2006). Pro rozhodnutí ve věci není podstatná ani část vyjádření, která se týká výpočtu maximální a užitečné hmotnosti vozidel, neboť tyto otázky nebyly pro posuzovanou věc rozhodné (viz výše).

IV. Závěr a náklady řízení

[34] Krajský soud v napadeném rozhodnutí vycházel z nesprávného závěru ohledně zjišťování okamžité hmotnosti tahače a návěsu. Kasační stížnost stěžovatele byla důvodná, NSS proto napadený rozsudek podle § 110 odst. 1 s. ř. s. zrušil. S ohledem na důvody zrušení rozsudku krajského soudu přistoupil také ke zrušení žalobou napadeného rozhodnutí žalovaného [§ 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. ve spojení s § 78 odst. 1 s. ř. s.]. Podle § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. ve spojení s § 78 odst. 4 s. ř. s. pak vrátil žalovanému věc k dalšímu řízení. V dalším řízení bude žalovaný vázán právním názorem vysloveným v tomto rozsudku (§ 78 odst. 5 s. ř. s.). Jeho povinností bude ověřit, zda je možné učinit spolehlivý závěr o tom, že v případě stěžovatele překročil návěs hmotnostní limit i při zohlednění částečného přenosu hmotnosti návěsu a nákladu na tahač.

[35] Podle § 110 odst. 3 věty druhé s. ř. s. rozhodne NSS v případě, že zruší i rozhodnutí žalovaného, o nákladech řízení o kasační stížnosti i o nákladech řízení před krajským soudem. O nákladech řízení rozhodl NSS podle § 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s. Žalovaný neměl ve věci úspěch, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Stěžovatel úspěch měl, má tedy právo na náhradu nákladů řízení o žalobě i kasační stížnosti. Výše náhrady nákladů bude vyčíslena v samostatném rozhodnutí.

[36] NSS dále rozhodl o nákladech znalce. Znalec za vyhotovení znaleckého posudku účtoval za prostudování spisu 5 hodin, za vypracování nálezu 3 hodinu a za vypracování vlastního posudku 21 hodin, vše s hodinovou sazbou 350 Kč, tedy celkem 10 150 Kč. NSS považuje účtovanou odměnu za odpovídající povaze a rozsahu úkonu a stupni odborné kvalifikace potřebné k jeho provedení. Jiné výdaje znalec neuplatnil.

[37] Podle § 60 odst. 4 s. ř. s. má stát na náhradu nákladů řízení, které platil, právo proti neúspěšnému účastníkovi, není-li osvobozen od soudních poplatků. Žalovaný je od soudních poplatků osvobozen podle § 11 odst. 2 písm. a) zákona č. 549/1991 Sb. o soudních poplatcích. Proto NSS rozhodl výrokem V. tak, že stát právo na náhradu zaplacených nákladů řízení nemá.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 18. dubna 2018

Daniela Zemanová
předsedkyně senátu