



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Daniely Zemanové, soudkyně Naděždy Řehákové a soudce Miloslava Výborného v právní věci žalobce: **M. L.**, zast. JUDr. Pavlem Martěánem, advokátem se sídlem Latrán 193, Český Krumlov, proti žalovanému: **Krajský úřad Jihočeského kraje**, se sídlem U zimního stadionu 1952/2, České Budějovice, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 4. 2013, čj. KUJCK 21678/2013/ODSH, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 18. 9. 2013, čj. 10 A 72/2013-26,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í

I. Předmět řízení a vymezení sporu

[1] Včas podanou kasační stížností se žalobce (dále jen stěžovatel) domáhá zrušení v záhlaví uvedeného rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích, kterým byla zamítnuta jeho žaloba proti rozhodnutí Krajského úřadu Jihočeského kraje, čj. KUJCK 21678/2013/ODSH, jímž bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Český Krumlov, odboru dopravy a silničního hospodářství, č.j. MUCK 04173/2013, ze dne 30. 1. 2013. Uvedeným prvostupňovým správním rozhodnutím byla žalobci uložena pokuta ve výši 35 000 Kč za správní delikt podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen "zákon o pozemních komunikacích"), neboť při kontrolním vážení nákladního vozidla dne 22. 11. 2012, jehož provozovatelem je stěžovatel, bylo zjištěno překročení maximálních hodnot stanovených v § 15 a § 14 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

[2] Stěžovatel v žalobě podané ke krajskému soudu učinil předmětem sporu správnost kontrolního vážení a namítal, že jeho vozidlo bylo zastaveno příslušníky Policie ČR ke kontrolnímu vážení na přenosové kolové váze typu FW-10, obchodní společnosti TENZOVÁHY, s. r. o. (dále jen "společnost TENZOVÁHY"), při kterém byla zjištěna celková váha soupravy 43,60 t, zatímco bezprostředně (cca 15 minut) předtím bylo vozidlo zváženo na mostové váze u společnosti Kámen a písek, spol. s. r. o., provozovna Plešovice, při němž byla navážena hmotnost soupravy 41,50 t. Rozdíl ve vážení tak činí 2100 kg. Stěžovatel také argumentoval vážným lístkem od společnosti ZZN Pelhřimov, a. s., ze dne 23. 11. 2012, u níž nechal následně jízdní soupravu převážít, dle něhož celková váha činí 41,72 t. Dále argumentoval příklady jiných vážení, např. tím, že dne 25. 5. 2011 byla zjištěna celková hmotnost soupravy 49 300 kg, přičemž dle vážního lístku byla hmotnost soupravy z Lomu Plešovice ve výši 43 460 kg, avšak správní řízení následně bylo zastaveno z důvodu nevyvrácení námitek žalobce o chybě kontrolního vážení. Dne 19. 7. 2011 a dne 30. 9. 2011 byly rovněž zjištěny rozdíly ve váze soupravy (38,35 t oproti 40,64 t; 46,20 t oproti 45,26 t).

[3] Stěžovatel v žalobě poukazyval na chybovost použitých vah, kterou dokládal stanoviskem zástupce společnosti TENZOVÁHY „Nejistota měření při kontrole hmotnosti silničních vozidel pomocí přenosných vah“ a výpočtem rozšířené nejistoty měření za provozu u nejběžnějšího vozidla při různých způsobech vážení se závěrem, že nejistoty měření jsou značné. Z těchto dokumentů stěžovatel dovodil, že váhy přenosové kolové, které byly použity při kontrolním vážení, jsou méně přesné než váhy mostové, které vážily hmotnost vozidla před a po kontrolním vážení. Uvedl, že poměrně často dochází k rozdílným naměřeným hodnot, jež jsou naměřeny na mostové váze a tyto váhy jsou méně chybující. Nevyločil, že došlo k posunu sypkého materiálu, ovšem nepřipustil takový posun, který by odpovídal naměřeným hodnotám. I v případě, že by k takovému posunu došlo, neměla by dle stanoviska Ministerstva dopravy ze dne 6. 11. 2006 být při kontrolním vážení vozidla přepravujícího volně ložené materiály posuzována hmotnost připadající na nápravu, ale měla by být posuzována celková hmotnost soupravy. Stěžovatel namítal, že se žalovaný nevypořádal se všemi jeho námitkami, neboť se zabýval pouze okamžitou hmotností přípojného vozidla, nevypořádal se s jeho argumentací o rozdílných zjištěních celkové hmotnosti jízdní soupravy na mostových vahách a při kontrolním měření a nevypořádal se ani s námitkou převozu sypkého materiálu. Stěžovatel namítal také to, že předmětný vážní lístek č. 235/2012 ze dne 22. 11. 2012 obsahově nesplňuje náležitosti dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení, neboť neobsahuje výrobce váhy a datum platnosti ověření měřidla.

II. Relevantní skutkové okolnosti vyplývající ze správního spisu

[4] Dle úředního záznamu Policie ČR, Krajského ředitelství Jihočeského kraje, Dopravního inspektorátu Český Krumlov, ze dne 22. 11. 2012, byla u stěžovatele provedena kontrola nákladního automobilu žalobce i s návěsem nízkorychlostním vážením. Při provedení nízkorychlostního vážení bylo zjištěno překročení maximální povolené hmotnosti na nápravu u tahače. O kontrolním vážení ze dne 22. 11. 2012 byl pořízen protokol č. 235/2012, ze kterého vyplývá, že vozidlo bylo přetíženo o 15,8 %, na třech nápravách, kdy přetížení činí 3800 kg, souprava vážila celkem 43 600 kg. Žalobce předložil vážní lístek a dodací lístek od společnosti Kámen a písek, s. r. o., kde je uvedena váha 41,50 t.

[5] Z protokolu o nízkorychlostním kontrolním vážení a z vážního lístku č. 235/2012 ze dne 22. 11. 2012 vyplývá, že dne 22. 11. 2012 v 16.18 hod. v areálu Správy a údržby silnic Jihočeského kraje závodu Český Krumlov bylo provedeno nízkorychlostní kontrolní vážení motorového vozidla tov. zn. MAN TGA, RZ: 3C63682, s návěsem RZ: CK 84 – 80, při kterém bylo zjištěno

pokračování

přetížení na nápravách, nerovnoměrné zatížení stran a těžké přípojné vozidlo k tahači. Použity byly váhy typu FW-10, výr. č. 476.

[6] Z potvrzení o ověření stanoveného měřidla vydaného Českým metrologickým institutem dne 23. 2. 2012 vyplývá, že měřidlo - přenosné váhy (2 plošiny) na místě provedení má požadované metrologické vlastnosti a v souladu s § 9 odst. 2 zákona č. 505/1990 Sb. a § 6 vyhl. č. 262/2000 Sb. a jsou certifikovány jako typ měřidla.

[7] Z vyjádření společnosti TENZOVÁHY ze dne 8. 1. 2013 vyplývá, že k rozdílu ve vážení až 2100 kg by mohlo dojít jen tehdy, pokud by souprava byla vážena na vozovce s velkým stoupáním nebo pokud by nebyly použity vyrovnávací rošty. V daném případě však vozidlo bylo váženo ve speciální vážící zóně s vážícími plošinami zapuštěnými do vozovky, což chyby ve způsobu vážení vylučuje. Z praxe je znám jiný druh chyb při postupném vážení vozidla po nápravách a to ten, kdy řidič, který si není jist, zda některou z náprav nemá přetíženou, manipuluje v průběhu vážení jednotlivých náprav se vzduchovým pérováním tahače a návěsu. Pokud při manipulaci nejedná správně a dostatečně rychle, často se sám poškodí. Při manipulaci se vzduchovým pérováním lze v praxi dosáhnout i přenesení hmotnosti mezi tahačem a návěsem až o 4000 kg. Společnost TENZOVÁHY z hodnot uvedených v protokolu dovodila, že vozidlo bylo zřejmě nerovnoměrně naloženo, neboť hmotnost náprav stoupá od druhé nápravy k páté nápravě návěsu. V daném případě byl písek naložen na zádi a poněkud více na jednu stranu návěsu. I v případě, kdy by byla odečtena chyba 2100 kg od hmotnosti trojnápravy přípojného vozidla, a došlo by ke snížení hmotnosti přípojného vozidla z 27 800 kg na 25 700 kg, poměr hmotnosti přípojného vozidla ku tahači by byl 1,63 násobek, což je o 8,7 % více než je povolený limit (1,5 násobek). Vozidlo tedy muselo být špatně nebezpečně naloženo a mělo pokračovat v jízdě až po přeložení nákladu a novém převážení.

[8] Ze zprávy společnosti TENZOVÁHY ze dne 21. 1. 2013 vyplývá, že shodou okolností se prováděla kalibrace a následné ověření vah výrobní číslo 476 v lednu 2013 a váhy byly shledány ve stavu odpovídající době používání. Obě plošiny i jednotka byly plně funkční, odchylky samotných vah byly v řádu 10 %, proto nemohly způsobit chyby v řádu tun, které reklamuje žalobce.

[9] Městský úřad Český Krumlov vydal dne 30. 1. 2013 rozhodnutí, kterým žalobci uložil pokutu ve výši 35 000 Kč za správní delikt podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích. Uvedeného správního deliktu se měl stěžovatel dopustit porušením zvláštních předpisů stanovujících dodržování hodnot hmotnosti vozidel na pozemních komunikacích.

[10] Konkrétně měl stěžovatel porušit:

- ust. § 15 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 341/2002 Sb., neboť při kontrolním vážení bylo zjištěno překročení největší povolené hmotnosti na trojnápravu přípojného vozidla, v daném případě byla překročena hmotnost 24,00 t o 3,8 t, tj. o 15,8 %,
- ust. § 14 odst. 2 vyhlášky č. 341/2002 Sb., podle kterého okamžitá hmotnost přípojného vozidla smí být u souprav s největší konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/hod. nejvýše 1,5 násobku okamžité hmotnosti tažného vozidla, přičemž v daném případě se jednalo o 1,75 násobek, což je o 4,1 t více, než je povoleno,
- ust. § 15 odst. 4 vyhlášky č. 341/2002 Sb., podle kterého největší povolená hmotnost jízdní soupravy nesmí překročit hodnotu největší technicky přípustné hmotnosti jízdní soupravy, která činí 42 t. V daném případě byla zjištěna hmotnost 43,6 t, tedy o 1,6 t více než je povoleno,

- ust. § 15 odst. 8 vyhlášky č. 341/2002 Sb., v němž je stanoveno, že u vozidel kategorií M, N, O a L v provozu se připouští nerovnoměrnost rozložení okamžité hmotnosti vozidla na kola jednotlivých náprav mezi pravou a levou polovinou, pokud to dovoluje únosnost pneumatiky, nejvýše však 15 % hmotnosti připadající na nápravu. Tato hodnota však může být překročena, pokud výrobce stanoví pro vozidlo a jeho určitou hmotnost rozmezí přípustných poloh těžiště nákladu a uvede tyto údaje v příručce pro uživatele vozidla. V daném případě byla největší nerovnoměrnost rozložení na kola zjištěna u nápravy č. 4, skutečný rozdíl zatížení levého a pravého kola nápravy č. 4 byl o 178 kg více, než bylo povoleno.

[11] Stěžovatel se proti uvedenému rozhodnutí odvolal. Namítal rozdíl naměřených vah při nízkorychlostním kontrolním vážení, kdy byla navážena hmotnost jízdní soupravy 43 600 kg, zatímco na váze v Lomu Plešovice byla naměřena váha 41 500 kg a při následném převážení na síle ZZN Pelhřimov v Kaplici byla celková váha jízdní soupravy jen o 20 kg rozdílná oproti váze v Plešovicích. Žalobce dále namítal, že nerovnoměrné zatížení u nápravy č. 4 není technicky možné a chybí důkaz o tom, že byly nájezdové váhy správně položeny na čistou zametenou podložku.

[12] Žalovaný odvolání zamítl s odůvodněním, že při předmětném nízkorychlostním kontrolním vážení byly použity váhy, na které bylo vydáno potvrzení o ověření stanoveného měřidla dne 23. 2. 2012, proto bylo vycházeno z protokolu o kontrolním vážení a vážního lístku ze dne 22. 11. 2012, dle něhož provozovatel jízdní soupravy při přepravě nákladu překročil limity.

III. Posouzení věci krajským soudem

[13] Krajský soud vyšel ze zjištění, že při kontrolním vážení byly použity váhy typu FREEWEIGHT FW-10, které byly Českým metrologickým institutem kalibrovány, bylo na ně vydáno potvrzení o ověření stanoveného měřidla. Žalobce byl uznán vinným ze správního deliktu za porušení § 14 odst. 2 a § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb., dle něhož okamžitá hmotnost přípojného vozidla smí být u souprav s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/hod. nejvýše 1,5 násobku okamžité hmotnosti tažného vozidla, přičemž v daném případě dle protokolu č. 235/2012 o kontrolním vážení došlo k přetížení o 15,8 %, tedy 1,75 násobek tažného vozidla, kdy přetížení činilo 3800 kg, souprava vážila celkem 43 600 kg. Krajský soud k argumentaci stěžovatele vážním lístkem a dodacím listem o hmotnosti soupravy 41,50 t uvedl, že celková hmotnost soupravy není rozhodná, neboť v daném případě je relevantní pouze nápravový tlak, který byl zjištěn při nízkorychlostním kontrolním vážení na rovném betonu. Správně proto správní orgány vycházely z protokolu o nízkorychlostním kontrolním vážení a z vážního lístku ze dne 22. 11. 2012, dle něhož došlo k překročení limitu daného ustanovením § 15 odst. 1 písm. e) bodu 2, § 15 odst. 4, § 14 odst. 2 a § 15 odst. 8 vyhlášky č. 341/2002 Sb. a došlo tak ze strany žalobce k porušení § 52 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Krajský soud nevycházel z vážních lístků předložených stěžovatelem s ohledem na zprávu od společnosti TENZOVÁHY, ze které vyplynulo, že i při připuštění chyb při vážení vozidla na přenosných vahách nemohlo dojít k odchylce až o 2 100 kg a vysvětlení této odchylky lze spatřovat v manipulaci řidiče v průběhu vážení jednotlivých náprav se vzduchovým pérováním tahače a návěsu. Krajský soud vycházel z dílčích i poměrných hodnot uvedených v protokolu č. 235/2002 o kontrolním vážení, z nichž dovodil, že vozidlo bylo nerovnoměrně naloženo, jestliže hmotnost náprav stoupá od druhé nápravy k páté nápravě návěsu. Rovněž i stranové zatížení je nerovnoměrné, pouze první náprava má symetrické zatížení kol. Proto byl učiněn závěr, že písek byl naložen na zádi a poněkud více na jednu stranu návěsu. Vozidlo tedy bylo nebezpečně naloženo. Krajský soud

pokračování

shledal, že závěr kontroly vozidla nízkorychlostním vážením, dle které vozidlo bylo přetíženo o 15,8 %, je správný. Protokol o kontrolním vážení ze dne 22. 11. 2012 byl relevantním a správným podkladem, neboť celková hmotnost vozidla doložena ze strany žalobce vážnými lístky, je zcela nerozhodná, rozhodná je hmotnost na nápravu. Soud proto dospěl k závěru, že žalovaný i prvostupňový správní orgán správně vycházel pouze z protokolu o kontrolním vážení a že k vážným lístkům z mostové váhy ohledně hmotnosti vozidla nelze přihlížet.

IV. Kasační stížnost

[14] Ve včas podané kasační stížnosti se stěžovatel domáhal zrušení rozsudku krajského soudu z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 písm. a) a písm. b) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, v platném znění (dále jen "s. ř. s."), tj. z důvodu nezákonnosti a vad řízení spočívajících v tom, že skutková podstata, z níž žalovaný správní soud vycházel, nemá oporu ve spisech.

[15] Stěžovatel konkrétně namítal, že v řízení před krajským soudem uváděl argumenty, dle nichž při kontrolním vážení předmětného vozidla došlo chybě a soudu předložil protokoly a vážní lístky o nízkorychlostních váženích vozidla od jiných subjektů a z těchto vážních lístků vyplývá chybovost a značná nespolehlivost kontrolních vah. Namítal, že soud tyto listiny nehodnotil a nevzal je v úvahu s odůvodněním, že každý případ je individuální a je třeba ho posuzovat v souvislosti s ostatními důkazy. Soud však při posuzování přetížení vozidla vycházel výhradně z vážního lístku a v úvahu nebral jiné listiny předložené stěžovatelem. Dle názoru stěžovatele měl postupovat stejně a při hodnocení kontrolního vážení vycházet z vážních lístků předložených stěžovatelem ve spojení s vážním lístkem z mostových vah. Soud rovněž nepřihlédl k listině vypracované jednatelkou společnosti TENZOVÁHY, tedy výrobcem kontrolních vah. Oproti tomu krajský soud své rozhodnutí založil na tom, že řidič vozidla při kontrolním vážení manipuloval se vzduchovým pérováním tahače a návěsu. Stěžovatel manipulaci se vzduchovým pérováním vylučuje, neboť řidič vozidla ji zcela popřel a taková manipulace by byla sluchem dobře zjištělná z důvodu úniku vzduchu. Dle stěžovatele jde o pouhou hypotézu výrobce vah, která nebyla prokázána. Stěžovatel poukázal na rozpor mezi výrobcem uznanou chybovostí vah v dokumentu nazvaném „Nejistoty měření při kontrole hmotnosti silničních vozidel pomocí přenosných vah“ a mezi jeho vyjádřením, v němž nepřipouští chybovost vah a zjištěné rozdíly vysvětluje manipulací se vzduchovým pérováním. Stěžovatel se bezprostředně po provedeném kontrolním vážení domáhal opakovaného převážení vozidla, to však správní orgán neumožnil.

[16] Stěžovatel namítal, že krajský soud svým rozhodnutím vytvořil situaci, kdy námitky provozovatelů kontrolovaných vozidel proti chybovosti kontrolního měření lze bez dalšího odmítnout s poukazem na předpokládanou manipulaci se vzduchovým pérováním tahače, což může vést k rozdílu hmotnosti, až o 4000 t. To může odpovídat sankcím ve výši přibližně 100 000 Kč. Takový postup by byl v rozporu se zásadou materiální pravdy a zásadou vyšetřovací.

[17] Nezákonnost rozsudku krajského soudu stěžovatel také spatřuje v závěru, že vážní lístek nemusí splňovat obsahové náležitosti, jestliže chybějící údaje vyplývají z ostatních listin. Aby bylo možné příslušnou listinu považovat za doklad o kontrolním vážení, je třeba, aby splňovala náležitosti požadované zákonem.

[18] Z uvedených důvodů stěžovatel navrhl, aby Nejvyšší správní soud napadený rozsudek krajského soudu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení a stěžovateli přiznal právo na náhradu nákladů řízení.

[19] V doplnění kasační stížnosti stěžovatel předložil usnesení Celního úřadu pro Jihočeský kraj ze dne 13. 12. 2013, sp. zn. 8333/2012-037800-021, jímž bylo zastaveno řízení o přestupku zaměstnance (řidiče) stěžovatele, spočívajícího v tom, že dne 22. 11. 2012 překročil stanovenou míru zatížení silničního nákladního vozidla. Řízení bylo zastaveno z důvodu zániku odpovědnosti za přestupek v důsledku uplynutí lhůty 1 roku od jeho spáchání. Stěžovatel z textu rozhodnutí dovozoval, že řízení bylo zastaveno, neboť zaměstnanci žalobce nelze spáchání přestupku prokázat.

[20] Žalovaný předložil Nejvyššímu správnímu soudu správní spis bez vyjádření ke kasační stížnosti.

V. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[21] Nejvyšší správní soud posoudil důvodnost kasační stížnosti v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů, neshledal přitom vady, kterými je povinen se zabývat i bez návrhu (§ 109 odst. 3, 4 s. ř. s.). Po tomto posouzení dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná.

[22] V kasační stížnosti stěžovatel shodně jako ve správním řízení i v řízení před soudem vyvolal spor o tom, zda byl oprávněně postižen za správní delikt dle ust. § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, a zda mu za tento správní delikt byla uložena pokuta v souladu se zákonem.

[23] Podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, které překročí při nízkorychlostním anebo vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.

[24] Krajský soud rozhodnutí žalovaného přezkoumal z hlediska dodržení zákonných norem stanovených zvláštním právním předpisem, jímž je vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Tato vyhláška stanoví technické hodnoty maximální přípustnosti hmotnosti vozidel (jízdní soupravy) a hmotnosti na nápravy. Smyslem stanovených limitů přetížení je dle § 52 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, záruka stability a ovladatelnosti vozidla, zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, neznečišťování a nepoškození pozemních komunikací, omezení nadměrného hluku, eliminace znečišťování ovzduší a zakrývání stanoveného osvětlení.

[25] Kasační námitka, podle které krajský soud hodnotil porušení uvedených limitů přetíženosti vozidla stěžovatele nesprávně, pokud nevzal v úvahu listiny předložené stěžovatelem, které prokazují chybovost a nespolehlivost kontrolních vah, na nichž bylo provedeno kontrolní měření, není důvodná. Stěžovatel svůj nesouhlas s kontrolním vážením vozidla zakládá na chybovosti a nespolehlivosti kontrolních vah společnosti TENZOVÁHY, které dovozuje z jiných případů vážení, jež ukázaly jiné (menší) hodnoty hmotnosti vozidla žalobce. Krajský soud se však s touto porovnávací argumentací stěžovatele o jiných výsledcích vážení jeho vozidla, a to jak dle vážního lístku od společnosti Kámen a písek, spol. s r. o., provozovna Lom Plešovice, z téhož dne 22. 11. 2012, tak i dle vážního lístku od společnosti ZZN Pelhřimov

pokračování

ze dne 23. 11. 2012, náležitě a logicky vypořádal, pokud považoval výsledky jiných provedených vážení vozidla stěžovatele za irelevantní. Krajský soud a ostatně i správní orgány nemohly vycházet z vážního lístku společnosti Kámen a písek, spol. s. r. o., Lom Plešovice, ze dne 22. 11. 2012 ani z vážního lístku ZZN Pelhřimov, a. s., ze dne 23. 11. 2012 vzhledem k tomu, že předchozí vážení dne 22. 11. 2012 proběhlo na odlišných vahách (mostových), nežli předmětné kontrolní vážení (přenosné kolové), ale zejména proto, že protokol o kontrolním vážení a předmětný vážní lístek na rozdíl od stěžovatelem namítaných jiných vážení obsahuje dílčí i poměrné hodnoty vážení a podrobný rozbor zatížení vozidla jak na nápravách, tak z hlediska zatížení strany i poměru váhy přípojného vozidla ve vztahu k tahači. To jsou hodnoty, které ve svém výsledku deklarují kontrolní vážení mnohem zevrubněji, než stěžovatelem předložené vážní lístky zaznamenávající jednoduchým způsobem toliko hmotnost celkového nákladu. Stěžovatel byl postižen za poměry hmotnosti na trojnápravu (nápravový tlak), za vztah hmotnosti přípojného vozidla k hmotnosti tahače a za nerovnoměrné zatížení stran. Takové údaje vážní lístky předložené stěžovatelem neobsahují. Kromě toho lze pochybovat o vážním lístku Kámen a písek, spol. s. r. o., z lomu Plešovice, který uvádí dobu vážení dne 22. 11. 2012 v 17.35 hod., což se neshoduje s tvrzením stěžovatele, že k tomuto vážení došlo 15 minut před zastavením vozidla a jeho podrobení předmětnému kontrolnímu vážení. Dle úředního záznamu Policie ČR ze dne 22. 11. 2012 bylo vozidlo stěžovatele podrobeno kontrolnímu vážení dne 22. 11. 2012 v 16.18. hod. Nebylo tedy ani na jisto postaveno, že k dvojímu vážení toho dne došlo u stejného vozidla stěžovatele.

[26] Nelze tedy přisvědčit námitce, že by se krajský soud s doklady předloženými stěžovatelem nevypořádal. Krajský soud k nim v souladu s výše uvedeným uvedl, že tyto doklady nelze uznat za relevantní a dovést z nich chybovost vážení. Bylo možno přihlédnout pouze k těm důkazům, které evidentně souvisely s předmětnou kontrolou vozidla, tedy k předmětnému protokolu o vážení a vážnímu lístku a k potvrzení o kalibraci kontrolních vah. Součástí správního spisu je potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 23. 2. 2012, vydané Českým metrologickým institutem za použití etalonů (snímače síly, kalibrace) dle zákona č. 505/1990 Sb., o měřidlech. Dle § 9 odst. 2 zákona o měřidlech je etalon měřicí jednotky anebo stupnice určité veličiny měřidlem sloužícím k realizaci a uchování této jednotky nebo stupnice a k jejímu přenosu na měřidla nižší přesnosti. Postup při schvalování typu stanovených měřidel stanoví vyhláška č. 262/2000 Sb. Uvedené právní předpisy zaručují, že k měření je použito měřidlo požadovaných metrologických vlastností. Pokud je tedy na určité měřidlo vydáno ověření o jeho vlastnostech a je opatřeno úřední značkou na místech uvedených v certifikátu (přezkoušení) typu vozidla, jde o měřidlo použitelné ke kontrolnímu měření a výsledky na něm dosažené mají jako výsledky certifikovaného měření vyšší důkazní hodnotu než výsledky měření na jiných vahách provozně používaných.

[27] Z uvedených důvodů nelze zpochybnit kontrolní vážení na vahách typu FREEWEIGHT FW-10, výrobní č. 476, na které bylo vydáno potvrzení o ověření stanoveného měřidla. Pokud žalobce s odkazem na jím předložený dokument „Nejistoty měření při kontrole hmotnosti silničních vozidel pomocí přenosných vah“ dovozuje, že přenosné váhy nezajišťují spolehlivé měření, a stanovisko společnosti TENZOVÁHY tuto nespolehlivost potvrzuje, nelze tento odkaz považovat za důkaz, který by vyvrátil výsledky předmětného kontrolního měření, ale spíše za podnět k přehodnocení, zda lze přenosné váhy certifikovat pro kontrolní měření a za jakých podmínek. Společnost TENZOVÁHY ve svém stanovisku o nejistotě měření jednoznačně nevyloučila správnost měření na přenosových vahách, jen zpochybnila jistotu měření u jedné dvojice vah položené na běžnou, tj. křivou a spádovou vozovku, potvrdila domněnku, že největší vliv na výsledky měření má kvalita – rovnost a vodorovnost vozovky

a doporučila legislativní úpravu povinného záznamu výpočtu nejistoty měření. I při přihlédnutí k tomuto stanovisku, nelze v dané věci nerespektovat výsledky kontrolního měření. V úředním záznamu Policie ČR ze dne 22. 11. 2012 o kontrolním měření je uvedeno, že řidič vozidla stěžovatele byl řádně poučen o průběhu a způsobu vážení, byl mu předán protokol o nízkorychlostním vážení, který přečetl a podepsal jej. V tomto protokolu ani v jiném záznamu není obsažen žádný jeho nesouhlas se stavem vozovky, na které bylo vážení provedeno ani žádost o převážení vozidla, které dle námítky stěžovatele mělo být odmítnuto. Z uvedeného vyplývá, že krajský soud nevycházel výhradně z vážního lístku z kontrolního vážení, nýbrž přihlédl ke všem okolnostem, které vypovídaly o předmětném kontrolním vážení, tj. ke způsobu vážení, k typu vah a k jejich certifikaci.

[28] Výsledky kontrolního vážení nemohou zpochybnit ani další vážní lístek z vážení ze dne 25. 5. 2011, neboť s předmětným kontrolním vážením ze dne 22. 11. 2012 nesouvisí.

[29] Námítka stěžovatele, dle které krajský soud svůj přezkum protiprávnosti jednání stěžovatele založil na tom, že řidič vozidla při kontrolním vážení manipuloval se vzduchovým pérováním, též není důvodná. Krajský soud použil vyjádření společnosti TENZOVÁHY vysvětlující výraznou odchylku 2100 kg, naměřenou při kontrolním vážení oproti vážení na mostových vahách, pro uvedení příkladu, jak mohlo dojít k natolik velkému rozdílu, přičemž je toto vysvětlení dovozováno z praxe, nikoliv ve vztahu k řidiči stěžovatele, a je uváděno hypoteticky. V daném případě soud ostatně nepovažoval za prokazané, že by řidič manipuloval se vzduchovým pérováním, toto není zaznamenáno v protokolu o vážení ani nijak jinak zdokumentováno. Jde pouze o vysvětlení, jak mohla případně vzniknout odchylka hmotnosti na vozovce ve speciální vážící zóně. Společnost ve svém stanovisku dovozuje i další možnost vzniku hmotnostního rozdílu, a to nerovnoměrné naložení vozidla, což mohou potvrzovat výsledky měření o stoupání hmotnosti náprav od druhé nápravy k nápravě páté. Sama společnost TENZOVÁHY připouští možnost nikoliv manipulace s pérováním, ale nerovnoměrné, nebezpečné naložení vozidla nákladem. Vzhledem k tomu, že byla měřena i hmotnost na nápravách, je toto vysvětlení možné připustit jako nejvěrohodnější důvod přetížení vozidla.

[30] Uvedené skutečnosti nespovídají o rozporu mezi stanoviskem společnosti TENZOVÁHY o „nejistotě měření“ na přenosových vahách a vyjádřením o příčině výrazné odchylky v měření na přenosových a mostových vahách. Společnost v těchto vyjádřeních na jedné straně hodnotí možnou chybovost měření zapříčiněnou poměry vozovky a navrhuje legislativní úpravu zohlednění nejistot měření určitým výpočtem, na druhé straně vysvětluje praktickou příčinu rozdílu hmotnosti na nápravách v důsledku nerovnoměrného rozložení nákladu. Tato její stanoviska byla předložena ke zvážení jednání stěžovatele a krajským soudem byla zhodnocena v závěru, že v daném případě je rozhodné měření nápravového tlaku (tomu nasvědčuje hypotéza o nerovnoměrném rozložení nákladu), nikoliv jen celková hmotnost vozidla a z tohoto důvodu jsou pro průkaz jednání stěžovatele relevantní výsledky kontrolního vážení, předmětný vážní lístek a kalibrace použitých vah.

[31] Nejvyšší správní soud neshledal důvod ke zrušení rozsudku krajského soudu ani z důvodu nezákonnosti závěru krajského soudu o tom, že vážní lístek nemusí splňovat obsahové náležitosti. Stěžovatel ve správním řízení i v řízení před krajským soudem namítal, že předmětný vážní lístek č. 235/2012 neobsahuje údaj o výrobci vah a datum platnosti ověření vozidla. Krajský soud těmto nedostatkům přisvědčil, nicméně posoudil, že tato vada nemá vliv na zákonnost rozhodnutí žalovaného, jestliže chybějící údaje k použitému měřidlu vyplývají z potvrzení o ověření stanoveného měřidla a toto ověření je součástí kontrolního protokolu. Nejvyšší správní soud této úvaze přisvědčuje, neboť má oporu v podkladech správního řízení,

pokračování

v nichž všechny tři relevantní dokumenty - úřední záznam Policie ČR, kontrolní protokol, vážní lístek a potvrzení o ověření stanoveného měřidla ve svém souhrnu nezavádají pochybnost o typu použitých vah a jejich certifikaci, tedy pochybnost o skutečnosti, kterou mají prokazovat náležitosti dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení.

[32] Relevantní není ani skutečnost doložená stěžovatelem v doplnění kasační stížnosti, dle které usnesením Celního úřadu pro Jihočeský kraj ze dne 13. 12. 2013, sp. zn. 833/2012-037800-021, bylo zastaveno řízení o přestupku, kterého se měl dopustit řidič předmětného vozidla (zaměstnanec stěžovatele) tím, že překročil stanovenou míru maximální přípustné hmotnosti vozidla a nápravového zařízení. Tímto usnesením bylo řízení o přestupku zastaveno z důvodu zániku odpovědnosti za přestupek podle § 20 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích z důvodu uplynutí jednoho roku od jeho spáchání, nikoliv z důvodu, že řidiči nelze přestupek prokázat. Nejvyšší správní soud konstatuje, že ani meritorní rozhodnutí osvědčující nespáchání typově shodného přestupku by neodůvodňovalo závěr o nezákonnosti rozhodnutí žalovaného v projednávané věci.

[33] Ze všech shora uvedených důvodů nebyla kasační stížnost stěžovatele shledána důvodnou. Nejvyšší správní soud neshledal žádnou z vad, kterou je v souladu s § 109 odst. 4 s. ř. s. povinen ověřit z úřední povinnosti. Kasační stížnost proto byla dle § 110 odst. 1 s. ř. s. zamítnuta.

[34] O nákladech řízení o kasační stížnosti rozhodl Nejvyšší správní soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatel neměl ve věci úspěch, proto mu nenáleží právo na náhradu nákladů řízení a žalovaný žádné náklady řízení, jež by byly účelné a vznikly mu nad rámec jeho běžné činnosti, neúčtoval.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 24. července 2014

Daniela Zemanová
předsedkyně senátu