



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Radovana Havelce a soudců Mgr. Vladimíra Doležala a JUDr. Jaroslava Vlašína v právní věci žalobce: **A. Ch.**, zastoupený JUDr. Pavlem Zálišem, advokátem se sídlem Nádražní náměstí 299/8, Mariánské Lázně, proti žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**, se sídlem třída Tomáše Bati 21, Zlín, v řízení o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 28. 11. 2018, č. j. 62 A 36/2017 – 44,

takto:

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 28. 11. 2018, č. j. 62 A 36/2017 – 44, **se ruší** a věc se tomuto soudu **v r a c í** k dalšímu řízení.

O d ů v o d n ě n í :

[1] Včas podanou kasační stížností napadl žalovaný v záhlaví uvedený rozsudek Krajského soudu v Brně (dále jen „krajský soud“), jímž bylo zrušeno rozhodnutí žalovaného ze dne 14. 12. 2016, č. j. KUŽL 75270/2016. Žalovaný tímto rozhodnutím změnil rozhodnutí Městského úřadu Uherský Brod, odboru správního, ze dne 7. 10. 2016, č. j. OS-D/1977/7/15/Mik, tak, že se žalobce dopustil správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 12. 2015 (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), tím, že dne 14. 4. 2015 v 15:37 hodin na silnici I/50 v katastrálním území Starý Hrozenkov na 101,45 km při vstupu do České republiky provozoval při přepravě nápojů jízdní soupravu složenou ze silničního vozidla tovární značky X a přípojného vozidla X, která při kontrolním vážení překročila maximálně přípustnou okamžitou hmotnost silničního vozidla X nejméně o 0,63 t, tj. 3,51 %. Tímto jízdní souprava provozovaná žalobcem překročila limitní hodnoty stanovené zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v § 37 odst. 2 písm. a) stanoví, že největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí u motorových vozidel se dvěma

nápravami překročit 18 t. Za porušení uvedené povinnosti byla žalobci v souladu s § 42b odst. 6 písm. a) a § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích uložena pokuta 7 000 Kč.

[2] Žalovaný v kasační uváděl, že důvodem zrušení jeho rozhodnutí byla podle krajského soudu nesrozumitelnost argumentace při objasňování odečtu relativní chyby měření vážního zařízení, neboť v odůvodnění byly k této námitce žalobce uvedeny pouze obecné informace o relativní chybě vážení a třídách přesnosti. Nebylo přitom objasněno, zda byla relativní chyba měřidla na nápravy a skupiny náprav odečtena, či nikoli. Přestože ostatní žalobní námitky byly krajským soudem zamítnuty, bylo rozhodnutí žalovaného z výše uvedeného důvodu označeno za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Rozhodnutí žalovaného bylo proto zrušeno a věc byla žalovanému vrácena k dalšímu řízení.

[3] Žalovaný v kasační stížnosti namítal, že ve svém rozhodnutí dostatečně objasnil odečet relativní chyby měření. K tomu vysvětloval, že již v dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení č. 316283/2015 je uvedeno, že ve vyhodnocení je odečtena relativní chyba měřidla (předepsáno je 1 % na celkovou hmotnost a 2 % na nápravy a skupiny náprav). Je tedy zřejmé, že předmětné vážní zařízení odečítá relativní chybu měřidla podle toho, o jakou hodnotu přetížení se jedná. Je-li překročena celková hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy, odečítá se 1 %. Je-li překročena hmotnost nápravy nebo skupin náprav, odečítají se 2 %. Žalobce se pravděpodobně domníval, že tyto hodnoty odečtu relativní chyby se sčítají a tudíž se celkem od každé naměřené hodnoty odečte relativní chyba celkem 3 %. To ovšem není možné, jelikož by to bylo v rozporu s certifikátem o schválení typu měřidla, vydaným Českým metrologickým institutem. Žalovaný ve svém rozhodnutí uvedl, že třídy přesnosti jsou určeny dle mezinárodního doporučení OIML R 134. Pro celkovou hmotnost vozidla je pro předmětné váhy určena třída přesnosti v dynamickém režimu 1 nebo 2 a pro zatížení jednotlivých náprav je určena třída přesnosti v dynamickém režimu B, C nebo D. Dále uvedl, že určení těchto tříd po vážní zařízení proběhlo při jeho prvotním ověření a stanovilo třídu přesnosti pro celkovou hmotnost vozidla 1, která odpovídá maximálním povoleným chybám $\pm 0,5$ % při prvotním ověření a ± 1 % v provozu a třídu přesnosti pro zatížení jednotlivých náprav B, která odpovídá maximálním povoleným chybám ± 1 % při prvotním ověření a ± 2 % v provozu. Z uvedeného, dle názoru žalovaného, jasně plyne, že dané vážní zařízení má stanoveny v dynamickém režimu dvě třídy přesnosti: 1 a B, a každá z nich se použije pro jiné zjištěné překročení hmotnosti. Třída 1 tehdy, je-li překročena celková hmotnost vozidla, třída B, je-li překročena hmotnost náprav. Tyto třídy přesnosti jsou uvedeny i v potvrzení o ověření stanoveného měřidla, jehož kopie je součástí spisu. Jak dále žalovaný uvedl, z dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení vozidla X je zřejmé přetížení tohoto vozidla, tj. byla překročena maximálně přípustná okamžitá hmotnost vozidla, což je ověřovaný údaj se stanovenou třídou přesnosti 1, tedy od skutečně zjištěné hmotnosti na váze bylo odečteno 1 % jako povolená chyba, přetížení tedy po odečtu činilo 0,63 t, tj. 3,51 %. Na straně 5 rozhodnutí žalovaného je uvedeno, že došlo k překročení pouze největší povolené hmotnosti vozidla. Relativní chyba ve výši 2 % tedy podle žalovaného nemohla být odečtena proto, že v tomto konkrétním případě došlo k překročení celkové hmotnosti vozidla. Kdyby došlo k překročení hmotnosti náprav, byla by odečtena relativní chyba ve výši 2 %. Na téže straně odůvodnění rozhodnutí žalovaného je také vysvětleno, jak žalovaný dospěl ke konečnému výsledku o přetížení vozidla a na straně 7 z jakého důvodu nebyla zohledněna relativní chyba 2 %. Žalovaný proto nesouhlasil se závěrem, že jeho rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a navrhoval zrušení rozsudku krajského soudu a vrácení věci tomuto soudu k *novému projednání*.

[4] Žalobce se ke kasační stížnosti nevyjádřil.

pokračování

[5] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil zákonné náležitosti kasační stížnosti a konstatoval, že kasační stížnost byla podána oprávněnou osobou, proti rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost přípustná ve smyslu § 102 soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“). Poté soud přezkoumal důvodnost kasační stížnosti v souladu s ustanovením § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s. v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů a z hlediska přezkoumatelnosti napadeného rozsudku. Přitom dospěl k závěru, že kasační stížnost je důvodná.

[6] Žalovaným je namítáno nesprávné posouzení právní otázky – přezkoumatelnosti rozhodnutí žalovaného krajským soudem. Jde tedy o stížnostní důvod podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s.

[7] Z odůvodnění rozsudku krajského soudu Nejvyšší správní soud zjistil, že krajský soud hodnotil listinu - vážný doklad č. 316283/2015, respektive údaje na této listině. Přitom uvedl: „Z vážního dokladu (z části 'vyhodnocení') je patrné, že kontrolním vážením byla zjištěna (...) hmotnost vozidla 18,82 t (povolená hmotnost činí 18 t). Z vážního lístku dále vyplyvá, že z hmotnosti vozidla byla následně odečtena relativní chyba měřidla ve výši 1 % hmotnosti, čímž bylo vypočteno překročení povolené hmotnosti nejméně o 0,63 t, tj. 3,51 %. Z vážního listu však není zřejmé, zda byla odečtena i relativní chyba měřidla 2 % na nápravy a skupiny náprav, přičemž právě to žalobce v žalobě i v odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí namítal.“ Obdobně krajský soud hodnotil, že pokud žalovaný v odůvodnění svého rozhodnutí uvedl, že „od skutečně zjištěné hmotnosti na váze bylo odečteno 1 % jako povolená chyba, přetížení tedy po odečtu činilo 0,63 t, tj. 3,51 %“, neobjasnil tím srozumitelně, jak dospěl ke konečnému výsledku o přetížení vozidla nejméně o 0,63 t, zejména zda byla či nebyla odečtena relativní chyba měřidla na nápravy a skupiny náprav v souladu s údajem uvedeným ve vážním listu.

[8] Toto hodnocení je zjevně vnitřně rozporné, neboť konstatuje nedostatek úvahy o tom, zda došlo k odečtení relativní chyby 2 % přesto, že bylo na vážním lístku zjištěno jen odečtení relativní chyby v poměru 1 %, a přesto, že žalovaný výslovně vycházel z odečtu jen 1 % ze skutečně zjištěné hmotnosti. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí žalovaného tedy z tohoto důvodu nelze žalovanému vytýkat.

[9] Podle krajského soudu bylo ovšem napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů také proto, že se žalovaný řádně nezabýval odvolací námitkou, že nebyla odečtena relativní chyba měřidla na nápravu a skupiny náprav. Posouzení této námitky přitom může mít vliv na samotný výsledek nízkorychlostního kontrolního vážení vozidla, a tedy i na závěr o tom, zda bylo vozidlo přetíženo či nikoliv.

[10] Nejvyšší správní soud závěr o nepřezkoumatelnosti rozhodnutí žalovaného nesdílí. Jako již bylo v bodě [8] vysvětleno, byla úvaha žalovaného o výši zohledněné relativní chyby vážení zřejmá. Na straně 7 svého rozhodnutí žalovaný hodnotil, že vycházel z certifikátu o schválení typu měřidla, vydaného Českým metrologickým institutem (viz § 14 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii). Z dokladu o vážení přitom zjistil, že došlo k překročení maximální přípustné okamžité hmotnosti vozidla, což je údaj s ověřovanou přesností, kde lze zohlednit jen relativní chybu 1 %. S žalovaným lze souhlasit v tom, že by to nebylo explicitně vyjádřeno, je z této úvahy zřejmé, že nebylo zjištěno překročení váhy u jednotlivé nápravy, či skupiny náprav. Proto, souladně s údajem na vážním lístku, nemohla být ani zohledněna relativní chyba 2 %, která se týká jen údaje o váze zjištěné na nápravě, či na jedné skupině náprav. Posouzení přezkoumatelnosti rozhodnutí žalovaného v předmětné části krajským soudem tedy nebylo správné.

[11] Na základě shora uvedeného hodnocení proto Nejvyšší správní soud podle § 110 odst. 1 věta první s. ř. s. rozsudek krajského soudu z důvodu uvedeného v § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s.

zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení. V něm je krajský soud podle § 110 odst. 4 s. ř. s. vázán právním názorem Nejvyššího správního soudu ohledně zde řešené otázky o přezkoumatelnosti rozhodnutí žalovaného. V novém rozhodnutí krajský soud podle § 110 odst. 3 s. ř. s. rozhodne také o náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné (§ 53 odst. 3 s. ř. s.).

V Brně dne 19. června 2020

Mgr. Radovan Havelec
předseda senátu