



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Milana Procházky a soudců Mgr. Ing. Veroniky Baroňové a JUDr. Viktora Kučery ve věci

žalobce: **KREJČÍŘ transport s.r.o.**
sídlem Maltézské náměstí 537/4, Praha 1
zastoupený advokátem Mgr. Františkem Burešem
sídlem náměstí Republiky 2, Plzeň

proti
žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina**
sídlem Žižkova 57, Jihlava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 29. 6. 2016, č. j. KUJI 52245/2016 ODSH 813/2016 - SI/Odv

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

- 1. Žalobce se podanou žalobou domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí, kterým žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Velké Meziříčí, odboru dopravy a silničního hospodářství (dále jen „správní orgán I. stupně“), ze dne 25. 5. 2016, č. j. DOP/

18856/2016 /2464/2016-troja. Tímto rozhodnutím byla žalobci uložena pokuta ve výši 18 000 Kč za správní delikt dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném pro projednávanou věc (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“).

II. Obsah žaloby

2. Žalobce v podané žalobě předně namítal nezákonnost napadeného rozhodnutí a zkrácení na svých subjektivních právech. Nezákonnost napadeného rozhodnutí žalobce spatřoval především v porušení zákona spočívajícím v nedodržení základních zásad správního řízení. Žalobce byl přesvědčen, že správní orgány porušily ustanovení § 2 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), jelikož nepostupovaly tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. V této souvislosti žalobce namítal, že se žádného protiprávního jednání nedopustil a ani dopustit nemohl, neboť náklad (tekutá syrovátka), který v době, kdy došlo k vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení, vozidlo provozované žalobcem převáželo, měl hmotnost pouze 17 000 kg, což žalobce doložil osvědčením o jakosti a dodacím listem. Správní orgány však k předmětné námitce žalobce uvedly pouze to, že z povahy věci nelze prokázat, jaký byl v okamžiku vysokorychlostního kontrolního vážení skutečný náklad, případně jeho rozložení. Nesprávně se pak dle názoru žalobce správní orgány vypořádaly též s námitkou, že v okamžiku nájezdu soupravy na vysokorychlostní váhu řidič brzdil, a tekutý náklad tak mohl svou hybností výsledek měření ovlivnit.
3. Žalobce dále připustil, že měření bylo provedeno vysokorychlostní vahou, která má všechny potřebné homologace, nicméně za situace, kdy žalobce v řízení předložil důkaz - dodací list, včetně tvrzení, že v době nájezdu na váhu vozidlo brzdilo, měly správní orgány s ohledem na zásadu *in dubio pro reo* řízení zastavit; případně v rámci zachování zásad správního řízení dle ustanovení § 3, § 50 odst. 4 a § 56 správního řádu nechat zadat vypracování znaleckého posudku, jímž by bylo zjištěno, zda brždění vozidla v momentě vysokorychlostního kontrolního vážení mohlo mít vliv na výsledek měření. Stejně tak správní orgány měly vyslechnout řidiče vozidla a měly zadat vypracování odborného vyjádření či znaleckého posudku, na jehož základě by byla zjištěna skutečná hmotnost taháče, skutečná hmotnost návěsu a především poměr sil, které působily na jednotlivé nápravy. V této souvislosti žalobce poukázal na Opatření obecné povahy ze dne 29. 11. 2010, č. 0111-OOP-C010-10, které vydal Český metrologický institut (dále také jen „ČMI“), konkrétně poslední odstavec bodu 3.15.2, z něhož je dle jeho názoru žalobce evidentní, že pokud vozidlo při nájezdu na vysokorychlostní váhu brzdí nebo akceleroje, pak to na výsledek měření vliv má.
4. S ohledem na vše výše uvedené proto žalobce navrhl, aby krajský soud napadené rozhodnutí, jakož i jemu předcházející prvostupňové rozhodnutí, zrušil, a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného

5. Žalovaný ve svém vyjádření uvedl, že vysokorychlostní vážení bylo zaznamenáno prostřednictvím měřidla pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel CROSSWIM 1.01.0, výrobního čísla 122015, které bylo dne 25. 9. 2015 řádně ověřeno Českým metrologickým institutem. Zároveň pokračoval, že zákon o pozemních komunikacích zavedl institut vysokorychlostního kontrolního vážení jako jednu z možností kontrolního vážení. Správní orgán zahajuje v tomto případě řízení na základě dokladu o provedeném vysokorychlostním kontrolním vážení, které je nutno považovat za technický úkon, jehož průběh správní orgán není schopen

ovlivnit. Jedinou objektivní skutečností je tak dle žalovaného výsledek vážení vysokorychlostní váhou, snížený o stanovené odchylky.

6. Dále žalovaný připomněl, že správní orgány nejsou vázány návrhy účastníka řízení na provedení důkazů, proto ani správní orgán I. stupně nebyl povinen provádět např. výslech svědků, či pořizovat znalecké posudky. K namítanému brždění vozidla žalovaný uvedl, že i kdyby k němu v danou chvíli došlo, ani za takové situace by nemělo dojít k přetížení vozidla, neboť žalobce byl povinen náklad zajistit tak, aby ke stavu přetížení nedocházelo. Dle žalovaného zákon o pozemních komunikacích ani žádný jiný zákon neuvádí výjimku pro vozidla převážející kapalný, sypký či jiný náklad, k čemuž citoval závěry z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015 - 27. Závěrem proto žalovaný navrhl, aby krajský soud podanou žalobu zamítl.

IV. Posouzení věci krajským soudem

7. Žaloba byla podána včas [§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“)], osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a jedná se o žalobu přípustnou (zejména § 65, § 68 a § 70 s. ř. s.). Vzhledem k tomu, že žalobce i žalovaný výslovně souhlasili s rozhodnutím o věci samé bez jednání, rozhodl soud v souladu s ustanovením § 51 odst. 1 s. ř. s. o věci samé bez jednání.
8. Dle § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. vycházel soud při přezkoumání žalobou napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného v mezích uplatněných žalobních bodů, jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti, a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
9. Podle ustanovení § 38a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích se na dálnicích, silnicích a místních komunikacích provádí kontrolní vážení a měření silničních motorových vozidel kategorií N2, N3 a jejich jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorií O2, O3 a O4 a dále motorových vozidel kategorie OT3, OT4. Dle odst. 2 téhož ustanovení se rozlišují dvě kategorie kontrolního vážení:
 - a) kontrolní vážení vozidla nepřenosnými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu, a
 - b) kontrolní vážení vozidla všemi jinými technickými zařízeními, než jaká jsou uvedena v písmenu a) výše, při kterém dochází k odklonění vozidla z provozu.
10. Podle ustanovení § 38d zákona o pozemních komunikacích je řidič vozidla povinen vždy podrobit vozidlo vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení, které je prováděno na trase vozidla, bez ohledu na to, je-li řidič obeznámen s místem, kde dochází k vysokorychlostnímu vážení (odst. 1). Zjistí-li se při vysokorychlostním kontrolním vážení překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem, vystaví vlastník pozemní komunikace nebo kraj, zajišťuje-li vážení podle § 38a odst. 4 písm. a), nebo jimi pověřená osoba zajišťující vysokorychlostní kontrolní vážení vážní lístek, který doručí obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu bylo vysokorychlostní kontrolní vážení provedeno (odst. 2). Obecní úřad obce s rozšířenou působností vystaví na základě vážního lístku doklad, který doručí provozovateli vozidla spolu s oznámením o zahájení řízení o správním deliktu a jeho řidiči spolu s oznámením o zahájení řízení o přestupku (odst. 3).

11. Podle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu.
12. Největší povolené (limitní) hmotnosti silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy určuje § 37 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 341/2014 Sb.“). Podle jeho odstavce 2 písm. a) platí, že největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit u motorových vozidel se dvěma nápravami 18,00 t.
13. Podle ustanovení § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích jde-li o správní delikt podle § 42b odst. 1 s) a u), činí výměra pokuty 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla dle zvláštních právních předpisů. Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč. V případě, že je porušeno více mezních hodnot, je bráno na zřetel pouze nejvyšší přetížení.
14. Z obsahu správního spisu vyplynuly pro věc následující rozhodné skutečnosti. Rozhodnutím správního orgánu I. stupně ze dne 25. 5. 2016, č. j. DOP/18856/2016 /2464/2016-troja, byla žalobci uložena pokuta ve výši 18 000 Kč za spáchání správního deliktu dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, jehož se žalobce měl jako provozovatel motorového vozidla tovární značky Volvo, registrační značky x, s přípojným vozidlem Menci, registrační značky x, dopustit tím, že dne 15. 4. 2016 v 4.14.43 hod. na silnici II. třídy číslo 602, v km 51,4 u Velkého Meziříčí, ve směru jízdy na Jihlavu, provozoval uvedené vozidlo, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem; konkrétně překročilo v § 37 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 341/2014 Sb. stanovenou největší povolenou hmotnost na druhé nápravě o 709 kg (po odečtu tolerance 11 %); a dále v § 37 odst. 2 písm. a) téže vyhlášky stanovenou největší povolenou hmotnost motorového vozidla o 1 054 kg (po odečtu tolerance 11 %). Současně byla citovaným rozhodnutím žalobci uložena povinnost uhradit náklady správního řízení ve výši 1 000 Kč.
15. Správní orgán I. stupně v odůvodnění vydaného rozhodnutí shrnul dosavadní průběh správního řízení, včetně předchozího příkazního řízení, popsal skutkové okolnosti dané věci a uvedl, že argumenty předložené žalobcem v rámci podaného odporu a při provádění dokazování mimo ústní jednání nezpochybnil závěr o naplnění skutkové podstaty správního deliktu dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích. Správní orgán I. stupně konstatoval, že skutkové okolnosti byly dostatečně zdokumentovány, a to především vážným listkem o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení s evidenčním číslem 2488126, jakož i připojenou fotodokumentací z místa provedení vysokorychlostního vážení. V daném případě bylo vysokorychlostní vážení provedeno měřicím přístrojem CROSSWIM 1.0.1.0, výrobního čísla 122015, který byl dne 25. 9. 2015 řádně ověřen Českým metrologickým institutem. Při vážení rovněž byla uplatněna tolerance pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel v souladu s vyhláškou č. 345/2002 Sb. Správní orgán byl dále přesvědčen, že byt' žalobce předložil dodací list na převážený náklad, jímž měla být v daném případě tekutá syrovátka v množství 17 000 litrů, z povahy věci nelze zpětně prokázat, jaký náklad byl skutečně převážen, v jakém množství, ani jeho případné rozložení v okamžiku vysokorychlostního kontrolního vážení. V této souvislosti správní orgán I. stupně doplnil, že je vždy na provozovateli vozidla, aby převážený náklad zajistil takovým způsobem, aby nedocházelo k přetížení. Dále poukázal na skutečnost, že odbočka na dálnici je od místa vysokorychlostního vážení vzdálena 256 metrů, a proto měl za nepravděpodobné, že by řidič vozidla v místě vážení z důvodu odbočování brzdil. Správní orgán I. stupně tak uzavřel, že se žalobce dopustil vytýkaného správního deliktu, neboť

provozoval vozidlo, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem, kterým je vyhláška č. 341/2014 Sb.

16. Žalobce se proti tomuto rozhodnutí bránil odvoláním, v němž namítal, že nebylo doloženo, kdo konkrétně vážení provozoval, jakým způsobem bylo při vážení postupováno, aby byla zjištěna reálná hmotnost vozidla bez ovlivnění jiným silovým působením či druhem nákladu, a dále poukazoval na skutečnost, že ve věci nebylo nařízeno ústní jednání. Závěr o přetížení motorového vozidla byl dle názoru žalobce mylný, neboť hmotnost taháče nelze stanovit prostým součtem s nápravovým zatížením na přední nápravě taháče. Žalobce dále namítal, že mezi podklady správního řízení chyběl důkaz, že v daném případě nebyla zahrnuta tolerance 3 % na znečištění vozidla, a dále důkaz o tom, že se vozidlo v okamžiku vážení pohybovalo rovnoměrnou rychlostí. Dle žalobce přitom bylo nade vší pochybnost prokázáno, že vozidlo bylo naloženo pouze 17 000 kg nákladu, a proto nemohlo být v žádném případě přetíženo. U tekutých nákladů pak dle žalobce zejména platí, že jsou značně ovlivňovány silami vzniklými při pohybu nákladu, a nelze je tedy vážit způsobem, o který se v posuzované věci pokusil neznámý subjekt na silnici u Velkého Meziříčí.
17. Žalovaný rozhodnutím ze dne 29. 6. 2016, č. j. KUJI 52245/2016 ODSH 813/2016 - SI/Odv, odvolání žalobce jako nedůvodné zamítl. V odůvodnění napadeného rozhodnutí zdůraznil, že zákon o pozemních komunikacích zavedl institut vysokorychlostního kontrolního vážení jako jednu z možností kontrolního vážení, správní orgán I. stupně je tedy povinen tyto správní delikty projednávat. Z principu samotného vážení je dle žalovaného zřejmé, že jediným dokladem o porušení právního předpisu bude právě doklad o provedeném vysokorychlostním vážení. K odvolacím námitkám žalovaný uvedl, že vážení provedlo město Velké Meziříčí, což je zřejmé z vážního lístku založeného ve správním spisu. S odkazem na ustanovení § 49 odst. 1 správního řádu dále žalovaný konstatoval, že v daném případě nebylo konání ústního jednání nezbytné, kdy správní orgán I. stupně provedl dokazování mimo ústní jednání, o čemž byl žalobce vyrozuměn, a mohl se tak k danému vyjádřit. Dále žalovaný zopakoval, že vysokorychlostní kontrolní vážení bylo provedeno váhou, která byla řádně ověřena Českým metrologickým institutem. Toleranci 3 % na znečištění vozidla lze dle žalovaného uplatnit pouze v případě výrazného znečištění, v posuzovaném případě byla tedy uplatněna pouze tolerance 11 % pro zatížení na nápravu. K další argumentaci žalobce žalovaný odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015 - 27, dostupný na www.nssoud.cz, kdy přesvědčen, že správní orgány nejsou povinny hledat zdůvodnění, proč a z jakého důvodu došlo k přetížení žalobcem provozovaného vozidla, a to celkovému, případně na jednotlivé nápravy.
18. V podané žalobě směřující proti tomuto rozhodnutí žalobce především namítal, že správní orgány nepostupovaly tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Žalobce sice připustil, že měření bylo provedeno homologovanou vysokorychlostní váhou, nicméně za situace, kdy žalobce v rámci správního řízení předložil důkaz (dodací list) a dále tvrdil, že v době nájezdu na váhu vozidlo brzdilo, měly správní orgány v souladu se zásadou *in dubio pro reo* řízení o správním deliktu zastavit, nebo doplnit dokazování (znaleckými posudky a výsledkem řidiče vozidla).
19. Krajský soud v této souvislosti nejprve připomíná, že právní úprava s účinností od 1. 1. 2010 začlenila soubor ustanovení týkajících se vážení motorových vozidel (§ 38a až § 38d zákona o pozemních komunikacích) v rámci ochrany pozemních komunikací. Je přitom zřejmé a odůvodnitelné, proč zákonodárce trvá na tom, aby jízdní soupravy pozemní komunikace nepřetěžovaly. Dochází-li k překračování hmotnostních limitů provozovaných vozidel, mohou být v důsledku toho způsobeny závažné následky jak v podobě dopravních nehod, tak poškození

konkrétních pozemních komunikací, apod. Kontrolní vážení se přitom dle zákona o pozemních komunikacích provádí dvěma způsoby, vysokorychlostním a nízkorychlostním. Při obou dochází ke kontrole největší povolené hmotnosti silničního vozidla, největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla a dalších hmotnostních poměrů vozidla. Vysokorychlostní kontrolní vážení se realizuje zpravidla automatizovaným systémem, kdy přímo ve vozovce je umístěna váha a na vhodném místě kamera snímající registrační značku vozidla. Váhu vozidlo přejede bez povšimnutí, či zpomalení. Jedná se o místo na vozovce, které se neliší povrchem, není sníženo ani zvýšeno. Řidič tedy vůbec nemusí být obeznámen s místem vážení, nemusí být dopředu nijak upozorňován ani instruován, jak má vysokorychlostní váhu přejet.

20. U vysokorychlostního i nízkorychlostního vážení musí používané váhy splňovat metrologické podmínky stanovené právními předpisy. Jedná se především o podmínku metrologické návaznosti, tedy nejvyšší možné přesnosti měření s ohledem na prostředí, ve kterém váhy v praxi fungují. Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“), v položce 2.1.3 své přílohy určuje u vah pro vysokorychlostní i nízkorychlostní vážení lhůtu k ověření na jeden rok. Existence ověření se prokazuje ověřovacím listem nebo úřední značkou vydanými Českým metrologickým institutem nebo autorizovaným metrologickým střediskem. Odchylka přesnosti - relativní chyba měření - činí dle uvedené vyhlášky u vysokorychlostního vážení 5 % pro celkovou hmotnost vozidla a 11 % při měření zatížení nápravy.
21. Krajský soud dále v návaznosti na výše uvedené uvádí, že vysokorychlostní kontrolní vážení je vhodné připodobnit k měření okamžité rychlosti motorových vozidel. V případě vysokorychlostního kontrolního vážení (obdobně jako v případě měření okamžité rychlosti), je-li měření provedeno patřičným úředně schváleným přístrojem, dostatečně zdokumentováno (typicky fotodokumentací či obrazovým záznamem z měřícího zařízení, jenž poskytne dostatečně zřetelnou a komplexní informaci o průběhu měření), a provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud není rozumného a přiměřeně pravděpodobného důvodu pro obavu z nějaké chyby měření, lze takový důkaz zásadně považovat za dostatečný k prokázání toho, že došlo ke spáchání správního deliktu. Nositelem stěžejní hodnoty je v takových případech údaj z certifikovaného a řádně ověřeného měřícího zařízení. Pouze takto zaznamenaný údaj představuje objektivní důkaz o naměřené hodnotě (rychlosti či hmotnosti vozidla) v konkrétní okamžik přesně zaznamenaný na fotografiích či obrazovém záznamu, a tento by tedy nemohl být zvrácen subjektivní výpovědí vyslechnutého svědka (zde navrhovaného řidiče vozidla).
22. V nyní posuzovaném případě ze správního spisu vyplynulo, že vysokorychlostní kontrolní vážení bylo provedeno prostřednictvím měřidla firmy Cross Zlín, zařízení CROSSWIM 1.0.1.0, výrobního čísla 122015. Obsahem správního spisu je rovněž Potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 26. 10. 2015, vydané Českým metrologickým institutem, dle kterého bylo dne 25. 9. 2015 provedeno ověření předmětného měřidla pro vysokorychlostní kontrolní vážení, přičemž doba platnosti tohoto ověření je vyhláškou č. 345/2002 Sb., stanovena na jeden rok (tj. do 26. 9. 2016). Ve výroku o výsledku provedeného ověření bylo konstatováno, že „*měřidlo má požadované metrologické vlastnosti a v souladu s § 9 odst. 2 zákona č. 505/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a § 6 vyhlášky č. 262/2000 Sb., v platném znění, bylo opatřeno úředními značkami*“. V souladu s vyhláškou č. 345/2002 Sb. byla při vysokorychlostním kontrolním vážení silničních vozidel za pohybu v posuzované věci aplikována tolerance (relevantní chyba měření) 11 % pro zatížení na nápravu.
23. Z dokladu o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení vozidla provozovaného žalobcem (vážního lístku) ze dne 15. 4. 2016, ev. číslo 2488126, je dále zřejmé, že okamžitá hmotnost

připadající na nápravu č. 2 činila 12 209 kg (po odečtu tolerance 11 %), kdy největší povolená hmotnost na nápravu tak byla překročena o 709 kg, a okamžitá hmotnost motorového vozidla činila 19 057 kg (po odečtu tolerance 11 %), kdy největší povolená hmotnost vozidla tak byla překročena o 1 054 kg, čímž vozidlo překročilo hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem (vyhláškou č. 341/2014 Sb.).

24. Dle krajského soudu doklad o vážení ze dne 15. 4. 2016 nezavdává nejmenší pochybnost o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení a je z něj zřejmé, že v případě dvou z kontrolovaných veličin došlo k překročení hmotnostních limitů. Krajský soud se přitom zcela ztotožňuje se závěry správních orgánů v tom smyslu, že vysokorychlostní kontrolní vážení je technickým úkonem, kdy nositelem stěžejní hodnoty je v tomto případě údaj osvědčeného (certifikovaného) měřicího zařízení. Tímto způsobem naměřená hmotnost představuje objektivní důkaz o hmotnosti váženého vozidla v konkrétní okamžik, přesně zaznamenaný na fotografiích z místa vysokorychlostního kontrolního vážení.
25. Ve shodě se závěry žalovaného proto zdejší soud konstatuje, že přesnost měření byla doložena dokladem - Potvrzením o ověření stanoveného měřidla ze dne 26. 10. 2015 - prokazujícím, že vážení bylo provedeno na váze, jež je opatřena ověřovacím listem vystaveným příslušnou autoritou, konkrétně Českým metrologickým institutem. Stejně tak skutečnost, že vysokorychlostní váha byla umístěna v souladu s bodem 3.15.2 Opatření obecné povahy ČMI ze dne 29. 11. 2010, č. 0111-OOP-C010-10 (dále jen „Opatření“), na něž v podané žalobě žalobce odkazoval, vyplývá ze samotného Potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 26. 10. 2015. Aby totiž předmětná vysokorychlostní váha mohla být ověřena jako stanovené měřidlo, musela být umístěna v souladu s Opatřením, tj. mimo oblast, kde by mohlo docházet k častému zrychlování nebo zpomalování, a mimo oblast, kde dochází ke změnám počtu dopravních pruhů. Ověření měřidla tak potvrzuje, že stanovené měřidlo má veškeré požadované metrologické vlastnosti.
26. Žalobce již v průběhu správního řízení předkládal svá tvrzení, jimiž se pokoušel zpochybnit závěr správních orgánů o spáchání předmětného správního deliktu. Konkrétně se jednalo o předložení dodacího listu ze dne 15. 4. 2016 o předání nákladu 17 000 kg tekuté syrovátky a dále tvrzení spočívající v tom, že v okamžiku nájezdu soupravy na vysokorychlostní váhu řidič brzdil a tekutý náklad mohl svou hybností výsledek měření ovlivnit.
27. Již žalovaný ovšem v napadeném rozhodnutí k argumentaci žalobce, že výsledek vysokorychlostního měření mohl být ovlivněn hybností tekutého nákladu, kterým měla být v souzeném případě dle žalobcem předloženého Osvědčení o jakosti a dodacího listu LACRUM Velké meziříčí, s.r.o. ze dne 15. 4. 2016 zahuštěná syrovátka, správně konstatoval, že zákon o pozemních komunikacích, ani jiný právní předpis nestanoví v případě povinnosti dodržovat největší povolené hmotnosti silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy pro vozidla převážející kapalný, sypký či jiný náklad žádnou výjimku. Ustanovení § 38a odst. 6 zákona o pozemních komunikacích, ve spojení s § 37 vyhlášky č. 341/2014 Sb., představují legislativní rámec, který upravuje a ukládá, že provozovatel vozidla má nejen povinnost dodržovat hmotnostní limity celkové hmotnosti jízdní soupravy a vozidla, ale také hmotnostní limity na nápravu a skupinu náprav. Provozovatel vozidla (jízdní soupravy) přitom je povinen jednat a postupovat s náležitou a odbornou péčí, a tedy činit vše, aby dodržení stanovených hmotnostních limitů zajistil, a zabránil tak jejich překročení. Je přitom na žalobci, jaké prostředky k zajištění výše uvedených povinností zvolí. Ve skutkově obdobné věci pak v souvislosti s přepravou sypkého nákladu Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015 - 27, dostupném na www.nssoud.cz, konstatoval, že „není povinností správních orgánů

stěžovateli doporučovat, jakým způsobem má porušení právních předpisů předcházet. Stanovením hmotnostních limitů je chráněn veřejný zájem a je zcela na provozovateli, jak zajistí, že hmotnostní maxima nepřekročí“.

28. Krajský soud zároveň k výše uvedenému doplňuje, že podniká-li žalobce v oboru přepravy tekutých materiálů, je povinen při přepravě těchto materiálů činit vše, aby dodržení stanovených hmotnostních limitů zajistil, a zabránil tak jejich překročení. Při běžném jízdním provozu působí na jakýkoli náklad enormní síly. V případě tekutých materiálů lze přitom předpokládat jejich zvýšený pohyb či přelévání s ohledem na síly, jež na něj působí během přepravy (např. v zatáčkách, při brzdění, zrychlování, při vyhybacích manévrech nebo též z důvodu špatného stavu vozovky). Není-li žalobce schopen dodržení těchto limitů zajistit jinak (např. prostřednictvím rozložení převáženého nákladu do jednotlivých komor cisterny), nezbyvá mu, než přizpůsobit množství naloženého nákladu. Už ze samotného stanovení hmotnostních limitů v předmětné právní úpravě je ostatně zřejmé, že zákonodárce upřednostňuje častější dopravu méně naložených vozidel před dopravou vozidel přetížených, a to ať již přetížených celkově, na nápravu nebo v případě nedovoleného poměru váhy tažného a připojného vozidla.
29. Pokud žalobce v této souvislosti také namítal, že řidič vozidla byl nucen snížit rychlost, neboť za vysokorychlostní váhou se nachází odbočka na dálnici, kam vozidlo žalobce odbočovalo, krajský soud se i v případě této námítky ztotožnil se správnými orgány, že snížení rychlosti v souvislosti s odbočováním na dálniční přípojku, jež je od místa vysokorychlostního kontrolního vážení vzdálená více než dvě stě metrů, nemohlo vysokorychlostní vážení ovlivnit. K takto žalobcem uplatněné argumentaci krajský soud opětovně zdůrazňuje, že vysokorychlostní váha byla ověřena Českým metrologickým institutem, a to též z hlediska geometrie vozovky a umístění váhy ve vhodné oblasti. Žalobce přitom nepředložil žádná relevantní tvrzení, jež by mohla být způsobila závěr o přesnosti měření ovlivnit.
30. Závěry správních orgánů obou stupňů pak nemohlo zvrátit ani žalobcovo tvrzení zpochybňující výsledky měření (vážení) na základě údajů o hmotnosti nákladu dle předloženého dodacího listu. Žalobce se domníval, že údaj o hmotnosti nákladu naloženého na předmětném vozidle v hodnotě 17 000 kg uvedený na Osvědčení jakosti a dodacím listu LACRUM Velké Meziříčí ze dne 15. 4. 2016, resp. disproporce mezi tímto údajem a údaji zjištěnými při vysokorychlostním kontrolním vážením, jsou způsobitelné zpochybnit výsledky vysokorychlostního kontrolního vážení. Žalobcem předkládaný doklad - Osvědčení jakosti a dodací list LACRUM Velké Meziříčí ze dne 15. 4. 2016 ovšem toliko deklaruje obchodní vztah mezi společností LACRUM Velké Meziříčí, s.r.o. (dodavatelem) a žalobcem (přepravcem), podle kterého dodavatel předal k přepravě zahuštěnou syrovátku v množství 17 000 l v jakosti popsané v dodacím listu. Dodací list nic nevyovídá o hmotnosti nákladu připadající na jednotlivé nápravy motorového vozidla ani o hmotnosti motorového vozidla samotného; a zároveň ani neosvědčuje skutečnost, že předmětné vozidlo provozované žalobcem v danou chvíli skutečně převáželo náklad naložený dle předloženého dodacího listu. Důkazní hodnotu, která by mohla zpochybnit výsledky vysokorychlostního kontrolního vážení provedeného zákonem předpokládaným způsobem a prostřednictvím osvědčeného stanoveného měřidla, předložený dodací list nemá.
31. V souhrnu tak skutečnosti, ze kterých vycházely správní orgány, tvoří logický a uzavřený řetězec důkazů, které dokládají, že žalobce předmětný správní delikt spáchal. Za takové situace nebylo nutno shromažďovat další důkazní prostředky k detailnějšímu prověřování průběhu vážení. Správní orgány proto neporušily povinnost zjistit skutkový stav tak, aby o něm nebyly důvodné pochybnosti (§ 3 správního řádu), neboť se žádné skutečné pochybnosti o průběhu a výsledku vysokorychlostního kontrolního měření nevyskytly. Z pohledu výše uvedeného by spojitý důkazní řetězec nemohla narušit ani případná svědecká výpověď, neboť ta by se mohla (z výše uvedených důvodů) týkat jen skutečností pro posouzení věci bezvýznamných.

32. Tytéž závěry je pak možno vztáhnout také k důkazům znaleckými posudky, které správní orgány neprováděly. Znalecký posudek je jedním z možných důkazů, ke kterým správní orgány přistupují za situace, kdy rozhodnutí závisí na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají, a jestliže odborné posouzení skutečností nelze opatřit od jiného správního orgánu (§ 56 správního řádu). Citované ustanovení výslovně nestanoví, v jakých případech je nezbytné či vhodné nechat znalecký posudek zpracovat. Z povahy věci nicméně vyplývá, že se bude jednat mj. o situace, kdy bude mít správní orgán oprávněné pochybnosti o průběhu skutkového děje, přičemž hodnocení konkrétních pochybností nelze provést bez potřebných odborných znalostí (srovnej rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 1. 2013, č. j. 9 As 17/2012 - 21, dostupný na www.nssoud.cz).
33. Za situace, kdy v daném případě správní orgány neměly o skutkovém stavu (průběhu a podmínkách vážení) pochybnosti, neboť skutkové závěry vyvozené z řádně provedených důkazů se navzájem shodovaly, nebylo nutné, aby přistoupily k zadávání vypracování znaleckých posudků (či odborných vyjádření), když ani žalobce sám na podporu svých tvrzení žádné relevantní důkazy nepředložil. V posuzovaném případě bylo vysokorychlostní kontrolní vážení náležitě provedeno, úředně schváleným a ověřeným měřidlem, za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti a bylo také zdokumentováno (dokladem o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení ze dne 15. 4. 2016, ev. číslo 2488126 a přiloženou fotodokumentací). Relevantně nebyl zpochybněn průběh ani výsledek vysokorychlostního kontrolního vážení žalobcem provozovaného vozidla. V projednávané věci proto není pochyb o tom, že v případě žalobce došlo ke spáchání vytýkaného správního deliktu dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích.

V. Závěr a náklady řízení

34. Krajský soud tak na základě všech výše uvedených skutečností neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
35. Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s., podle kterého žalobce, který neměl ve věci úspěch, nemá vůči žalovanému právo na náhradu nákladů řízení před soudem a žalovanému žádné náklady řízení nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly. Krajský soud proto rozhodl tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. 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 právních předpisů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 31. května 2018

Mgr. Milan Procházka
předseda senátu