



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Tomáše Kocourka, Ph.D., a soudců Mgr. Miroslava Makajeva a Mgr. Lenky Oulíkové ve věci

žalobkyně: **ADPe dopravní s.r.o.**, IČO: 29314526,
se sídlem 2. května 1613, Napajedla,
zastoupená advokátem Mg. Otakarem Janebou,
se sídlem U Železné lávky 568, Praha,

proti

žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**,
se sídlem Zborovská 11, Praha,

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 7. 2020, č. j. 093242/2020/KUSK-DOP/Hav,

takto:

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

Odůvodnění:

Vymezení věci a obsah podání účastníků

1. Žalobou podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), podanou dne 11. 9. 2020, se žalobkyně domáhala zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 7. 2020, č. j. 093242/2020/KUSK-DOP/Hav (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým bylo zamítnuto její odvolání a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Kolín (dále též jen „městský úřad“) ze dne 3. 9. 2019, č. j. MUKOLIN/OD 89325/19-kav (dále též jen „prvostupňové rozhodnutí“). Tímto rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání tří přestupků podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném do 29. 4. 2020 (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), za což jí byla ve společném řízení uložena pokuta ve výši 45 000 Kč a povinnost k náhradě nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.
2. Přestupků se měla žalobkyně dopustit tím, že provozovala na pozemní komunikaci č.

II/125 v Kolíně-Sendražicích, ul. Ovčárecká, ve směru jízdy Ovčáry, motorové vozidlo
tov. zn. TATRA,

reg. zn. X (dále též jen „vozidlo“), které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené v § 37 odst. 1 písm. c) bodu 4 a § 37 odst. 2 písm. c) vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, tj. vozidlo překročilo nejvyšší povolenou hmotnost skupiny náprav č. 3,4 (19 000 kg) a nejvyšší povolenou hmotnost motorového vozidla (32 000 kg), po odečtení toleranční srážky, a to ve třech případech.

3. Žalobkyně v žalobě namítala, že údaje zjištěné vysokorychlostním vážením jsou nesprávné, neboť problematika tohoto typu vážení nebyla ověřena v praxi. Žalobkyně se opakovaně a dlouhodobě snažila, aby správní orgány provedly kontrolní vysokorychlostní vážení vozidla za účasti její i Českého metrologického institutu. I přes zapojení Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA se to nepodařilo. Pokud by žalobkyně obstarala kontrolní vysokorychlostní vážení sama, pak by k tomu správní orgány nepřihlédly, neboť je nutné zajistit i součinnost Českého metrologického ústavu a odpovídající výstupní údaje. Vysokorychlostní váhy sice splňují metrologické podmínky stanovené právními předpisy, při vysokorychlostním vážení se však neberou v úvahu další okolnosti jako např. odchylky ve vodorovnosti vozovky před místem umístění váhy, teplota, vlhkost, prohnutí apod. Stav vozovky na rozdíl od váhy nemá potřebnou certifikaci. Že má povrch vozovky vliv na výsledky vážení, dokládá i to, že byl správní orgán nucen z tohoto důvodu prohlásit všechna měření provedená v druhé polovině roku 2016 za neplatná. Pokud se již v minulosti prokázalo, že se povrch měřicího zařízení opotřebovává, a dochází tak k chybným výsledkům měření, může tato situace nastat kdykoliv a kdekoliv v budoucnu. S těmito námitkami se musí vyrovnat žalovaný, resp. správní orgány, které provádějí vysokorychlostní měření.
4. Správní orgány pak pouze odkazovaly na příslušné prováděcí předpisy a na platnou kalibraci vysokorychlostních vah, aniž by se věci více věnovaly. Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, sice stanoví relevantní chybu měření 11 % pro zatížení na nápravu a 5 % pro celkovou hmotnost vozidla, avšak nikdo vliv výše uvedených faktorů na vysokorychlostní vážení nezkoumal. Z šetření žalobkyně a jejích konzultací se znaleckým ústavem DEKRA naopak vyplynulo, že tento vliv může být vysoký, přičemž hodnoty zjištěné vážením např. při akceleraci či deceleraci mohou být podstatně odlišné. Odchylka ve výši 11 % nemusí tuto chybu absorbovat. V praxi nebylo ověřeno, že měřidla skutečně zjistí a vyřadí nekorektní měření, která by neměla být využita při správních řízeních. Důkazy (ne)provedené ve správním řízení nevyvrátily tvrzení žalobkyně spočívající v možnosti narušení výsledků měření těmito vlivy. Pokud provozovatel vah nedoloží, jakým způsobem vyhodnocuje tzv. neplatná měření, není zajištěna objektivita výsledků měření. Navíc, u problematiky vysokorychlostního vážení došlo k řadě nových zjištění. V této souvislosti žalobkyně odkázala na Posouzení stavu vážního stanoviště ze dne 5. 9. 2016 od společnosti GEMOS CZ s.r.o., jakož i na znalecký posudek č. 2661/01/20 vypracovaný znalcem Ing. Pavlem Faltysem, k posouzení komunikace č. II/125, ul. Ovčárecká v Kolíně. Správní orgány nepřihlédly k žalobkyní tvrzeným skutečnostem a nezjistily dostatečně a správně skutkový stav věci. Obě rozhodnutí správních orgánů spočívají na nesprávném právním posouzení věci, resp. správní orgány došly k nesprávným

skutkovým zjištěním. Žalobkyně navrhla, aby soud napadené rozhodnutí zrušil.

5. Žalovaný ve vyjádření k žalobě ze dne 16. 3. 2021 uvedl, že váhy v době spáchání přestupku, ani později, nevykazovaly žádnou vadu ve své funkčnosti. V roce 2016 nešlo o vadu měřicího zařízení, nýbrž o stavební závadu komunikace způsobenou přetíženými nákladními vozidly. Proto žalovaný stanovil, že přestupky spáchané od 19. 8. 2016 až do 31. 12. 2016 nelze považovat za prokázané. Do vymezeného období roku 2016 přestupky žalobkyně nespádají. Součástí dokumentace je i Potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 9. 5. 2018, tj. certifikát vydaný Českým metrologickým institutem, který deklaruje, že měřidlo má požadované metrologické vlastnosti. Žalovaný odkázal i na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 26. 4. 2018, č. j. 30 A 153/2016-76, podle kterého *„je nositelem stěžejní hodnoty naměřený údaj z certifikovaného a řádně ověřeného měřicího zařízení, přičemž takto zaznamenaný údaj představuje objektivní důkaz o naměřené hodnotě v konkrétní okamžik, který nemůže být vyvrácen subjektivním tvrzením svědků, že vozidlo v daný okamžik žádný náklad nevezlo“*. Tolerovaná odchylka měřidla byla stanovena zákonodárcem pro vyloučení vlivů, kterými žalobkyně argumentuje. Odečet uvedený v ověřovacím listu je prováděn ve prospěch měřeného vozidla a zohledňuje případné odchylky měřidla. Pokud žalobkyně zpochybňovala zjištění správního orgánu, přechází na ni břemeno prokázat svá tvrzení, přičemž žalobkyně nevynaložila žádné úsilí k prokázání jí tvrzených skutečností. Obecné proklamace takovými důkazy nejsou. Smyslem přestupku je ukončit ničení komunikací přetěžovanými nákladními vozidly. Zničené komunikace ohrožují ostatní účastníky silničního provozu a přetížení nákladního vozidla násobně prodlužuje brzdnu dráhu, a ohrožuje tak ostatní účastníky silničního provozu. Ve zbytku žalovaný odkázal na napadené rozhodnutí a příslušnou judikaturu správních soudů (zejména rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 15. 6. 2016, č. j. 10 A 20/2016-40).
6. Žalobkyně v replice ze dne 19. 5. 2021 uvedla, že nezpochybňuje certifikaci předmětných vysokorychlostních vah, nýbrž výsledky vážení, na které mají vliv i další faktory. Tyto faktory nikdo nezkoumal, ačkoli to žalobkyně navrhovala. Žalobkyně učinila ve dnech 11. 7. a 12. 7. 2019 celkem 9 jízd se stejným obsahem zeminy, vysokorychlostní váhy zjistily přetížení pouze ve třech případech. V případě, že bylo měřením zjištěno přetížení vozidla, mělo okamžitě následovat převážení na stabilní certifikované váze, tj. nízkorychlostní kontrolní vážení. Jen tak by byl zjištěn objektivní výsledek vážení. Ke své tvrzené procesní pasivitě naopak poukázala na to, že opakovaně vyzývala správní orgán k provedení kontrolního vážení. Žalobkyně rovněž předložila e-mailovou komunikaci s Českým metrologickým ústavem z roku 2019 a vyjádření zaměstnankyně Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje (dále též jen „KSÚS“), dle kterého byly při měření geometrie vozovky dne 23. 10. 2019 zjištěny hodnoty blížící se hranici způsobilosti vysokorychlostního kontrolního vážení systému a bylo rozhodnuto o komplexní rekonstrukci uvedeného vysokorychlostního vážení místa v roce 2020. To má dosvědčovat, že předmětné váhy v Kolíně vykazovaly nesprávné výsledky vážení s ohledem na stav pozemní komunikace.

Obsah správního spisu

7. Ze správního spisu vyplývají následující, pro věc podstatné, skutečnosti. Dle vážení lístku ev. č. 3456507 z vysokorychlostního kontrolního vážení provedeného dne 11. 7. 2019

v 14:50 hodin, jehož součástí je fotodokumentace z místa vážení, byla vozidlu žalobkyně na pozemní komunikaci č. II/125 v Kolíně-Sendražicích, ul. Ovčárecká, směr z centra, naměřena na váze pro vysokorychlostní kontrolní vážení typu CrossWIM 3.0.4, výrobní číslo 190/2017, na nápravu č. 3 okamžitá hmotnost před odpočtem 12 360 kg, po odpočtu 11 000 kg, na nápravu č. 4 okamžitá hmotnost před odpočtem 11 508 kg, po odpočtu 10 242 kg, na skupinu náprav č. 3 a 4 okamžitá hmotnost před odpočtem 23 868 kg, po odpočtu 21 242 kg. Vážní lístek byl vyhotoven dne 15. 7. 2019 osobou pověřenou KSÚS.

8. Dle vážního lístku ev. č. 3455935 z vysokorychlostního kontrolního vážení provedeného dne 11. 7. 2019 v 13:59 hodin, jehož součástí je fotodokumentace z místa vážení, byla vozidlu žalobkyně na pozemní komunikaci č. II/125 v Kolíně-Sendražicích, ul. Ovčárecká, směr z centra, naměřena na váze pro vysokorychlostní kontrolní vážení typu CrossWIM 3.0.4, výrobní číslo 190/2017, na nápravu č. 3 okamžitá hmotnost před odpočtem 11 887 kg, po odpočtu 10 579 kg, na nápravu č. 4 okamžitá hmotnost před odpočtem 11 490 kg, po odpočtu 10 226 kg, na skupinu náprav č. 3 a 4 okamžitá hmotnost před odpočtem 23 377 kg, po odpočtu 20 805 kg. Vážní lístek byl vyhotoven dne 15. 7. 2019 osobou pověřenou KSÚS.
9. Dle vážního lístku ev. č. 3460504 z vysokorychlostního kontrolního vážení provedeného dne 12. 7. 2019 v 7:56 hodin, jehož součástí je fotodokumentace z místa vážení, byla vozidlu žalobkyně na pozemní komunikaci č. II/125 v Kolíně-Sendražicích, ul. Ovčárecká, směr z centra, naměřena na váze pro vysokorychlostní kontrolní vážení typu CrossWIM 3.0.4, výrobní číslo 190/2017, na nápravu č. 3 okamžitá hmotnost před odpočtem 11 664 kg, po odpočtu 10 380 kg, na nápravu č. 4 okamžitá hmotnost před odpočtem 11 253 kg, po odpočtu 10 015 kg, na skupinu náprav č. 3 a 4 okamžitá hmotnost před odpočtem 22 917 kg, po odpočtu 20 396 kg. Vážní lístek byl vyhotoven dne 15. 7. 2019 osobou pověřenou KSÚS.
10. Městský úřad na základě výše popsaných podkladů předložených KSÚS dospěl k závěru, že žalobkyně je podezřelá ze spáchání přestupků podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích tím, že jako provozovatel motorového vozidla registrační značky 3Z39022 dne 11. 7. 2019 v 13:59 hodin, dne 11. 7. 2019 v 14:50 hodin a dne 12. 7. 2019 v 7:56 hodin provozovala motorové vozidlo na pozemní komunikaci v obci Kolín-Sendražice, ulici Ovčárecká, ve směru jízdy z centra, které při vysokorychlostním vážení překročilo hodnoty stanovené § 5 vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Přílohami úředních záznamů vyhotovených městským úřadem označených jako „Oznámení o podezření z přestupku“ jsou vážní lístky z vysokorychlostních kontrolních vážení, fotodokumentace z místa vážení, pověření KSÚS, předávací protokol KSÚS, doklady o výsledku vysokorychlostních vážení a výpis z karty vozidla. Součástí spisu (přiloženo ke všem třem oznámením o podezření z přestupku) je také potvrzení o ověření stanoveného měřidla Českým metrologickým institutem – váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel výrobce CROSS Zlín, a.s., typu CrossWIM, výrobní číslo 190/2017, v ulici Ovčárecká v Kolíně, které bylo vydáno dne 23. 6. 2018. Příkazem ze dne 18. 7. 2019, č. j. MUKOLIN/OD 72032/19-kav, byla žalobkyně uznána vinnou za spáchání přestupků podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, jejichž skutkovou podstatu měla naplnit ve dnech 11. a 12. 7. 2019 jednáním uvedeným v odstavci

2 tohoto rozsudku, a byla jí uložena pokuta ve výši 45 000 Kč. Proti příkazu podala žalobkyně dne 24. 7. 2019 odpor.

11. Městský úřad pokračoval ve společném řízení o přestupcích. Žalobkyně ve vyjádření ze dne 30. 8. 2019 uvedla, že řidič převážel zeminu, která byla (i vizuální kontrolou) rovnoměrně rozložena na ložné ploše nákladového prostoru. Neshledal, že by vozidlo bylo naloženo větším množstvím zeminy. Žalobkyně zpochybňovala výsledky vážení, neboť se mohlo stát, že řidič v daný okamžik akceleroval nebo překonával nerovnost vozovky. Vozidlo, které je v pohybu, je třeba řádně zvážit tak, aby nemohla být ovlivněna jeho hmotnost, resp. výsledky při brzdění, rozjíždění apod. Ve zbytku argumentovala obdobně jako v žalobě a replice. Žalobkyně zároveň požádala městský úřad, aby vyzval provozovatele vah k doložení podmínek, postupů či hodnot, na základě jakých dojde k vyřazení těchto vozidel, resp. vyřazení nekorektních měření. Pokud by měl takové informace, požádala jej, ať se s nimi vyrovná v odůvodnění rozhodnutí.
12. Městský úřad provedl dne 3. 9. 2019 dokazování mimo ústní jednání (viz protokol č. j. MUKOLIN/OD 74864/19-kav) a téhož dne vydal prvostupňové rozhodnutí č. j. MUKOLIN/OD 89325/19-kav, jímž byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání tří přestupků podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, za což jí byla ve společném řízení uložena pokuta ve výši 45 000 Kč a povinnost k náhradě nákladů řízení ve výši 1 000 Kč. Městský úřad měl spáchání přestupků za spolehlivě prokázané vážnými listy, jejichž součástí je sekvence fotografií měřeného vozidla. K námitkám žalobkyně uvedl, že vysokorychlostní kontrolní vážení bylo provedeno prostřednictvím schváleného typu váhy s platným osvědčením, tudíž zjištěné hodnoty jsou relevantní pro posouzení správním orgánem. Jedná se o zařízení typu CROSSWIM 3.0.4, výrobní číslo 190/2017, u kterého bylo provedeno dne 9. 5. 2018 ověření Českým metrologickým institutem. Při následné certifikaci nebylo zjištěno, že by měřící zařízení trpělo vadou či poruchou, která by se zohledňovala ve výsledcích již provedených měření. Zařízení bylo v době měření v pořádku. Jelikož žalobkyně nepředložila žádné relevantní podklady, které by potvrdily její tvrzení, že vysokorychlostní váhy nebyly správně nastavené a došlo u nich k chybnému vážení, městský úřad nemohl námitky blíže přezkoumat. Uvedl, že vysokorychlostní kontrolní vážení je způsob vážení vozidel za provozu bez nutnosti odklonu a následného zastavení vozidla, který byl uzákoněn. Městský úřad připustil, že skutečnosti jako akcelerace či prudké změny rychlosti mohou mít obecně vliv na kontrolní vysokorychlostní vážení, avšak z tohoto důvodu je nutné splnit veškeré požadavky na jejich instalaci a certifikaci. Z důvodu vyloučení vlivů, které žalobkyně uvedla, se odečítá z navážené hodnoty chyba vážení 11 % (v případě přetížení náprav) a 5 % (v případě přetížení celého vozidla, což je dostatečná rezerva pro rozptýlení malého přetížení. K výtce žalobkyně, že se stejným nákladem se ve dnech 11. – 12. 7. 2019 jelo několikrát, městský úřad uvedl, že řeší pouze ty podněty, které mu byly doručeny, a nehodnotí skutečnosti, o nichž nemá žádné podklady. Městský úřad vyhodnotil důkazy jako dostačující a po jejich vyhodnocení jednotlivě i v jejich vzájemné souvislosti shledal, že ke spáchání předmětných přestupků došlo a byly dostatečně prokázány.
13. Proti rozhodnutí městského úřadu podala žalobkyně odvolání, které žalovaný napadeným rozhodnutím zamítl a rozhodnutí potvrdil. V odůvodnění argumentoval obdobně jako ve

vyjádření k žalobě (viz bod 5 tohoto rozsudku). Rovněž uvedl, že vysokorychlostní kontrolní vážení jako spolehlivý podklad o přestupku aproboval sám zákonodárce v § 38d zákona o pozemních komunikacích, za předpokladu schválení těchto měřidel ve smyslu § 3 odst. 3 zákona

č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve spojení s prováděcími předpisy. Disproporce mezi tvrzením žalobkyně, že vezla ve dnech 11. a 12. 7. 2019 v šesti případech stejný objem zeminy, avšak váhy naměřily přetížení pouze ve třech případech, a údaji zjištěnými při vysokorychlostním kontrolním vážení ze dne 5. 7. 2019, nejsou způsobilé zpochybnit výsledky vysokorychlostního kontrolního vážení. Navíc se jedná toliko o domněnku žalobkyně, aniž by ji doložila listinnými důkazy (nákladovým listem).

Průběh jednání před soudem

14. K jednání soudu dne 2. 6. 2022 se žalovaný bez omluvy nedostavil (omluvu zaslal až dodatečně), soud proto věc projednal v jeho nepřítomnosti v souladu s § 49 odst. 3 s. ř. s. Žalobce při jednání poukázal na výsledky kontrolního měření předmětné váhy, které bylo provedeno dne 16. 9. 2021.
15. Soud neprováděl dokazování navrhovaným napadeným rozhodnutím a dalšími listinami ze spisu, neboť obsahem správního spisu se dokazování neprovádí (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008-117, č. 2383/2011 Sb. NSS; všechna rozhodnutí Nejvyššího správního soudu a krajských soudů jsou dostupná na www.nssoud.cz). Dále soud neprovedl pro nadbytečnost důkazy k návrhu žalobkyně uvedené v replice, tj. e-mailovou komunikací s Českým metrologickým ústavem z roku 2019, neboť soud o snaze žalobkyně popisované v žalobě a v replice nepochybuje, nadto tato okolnost není pro posouzení zákonnosti napadeného rozhodnutí podstatná. Žalobkyně dále předložila vyjádření zaměstnankyně KSÚS ze dne 31. 10. 2019, které mělo prokazovat, že dne 23. 10. 2019 byly při měření geometrie vozovky zjištěny hodnoty blížící se hranici způsobilosti vysokorychlostního kontrolního vážení. Stav komunikace na podzim roku 2019, který žalobkyně tímto důkazem chtěla prokazovat, ovšem není v projednávané věci relevantní, a soud proto takový důkaz pro neúčelnost neprovedl. Navíc, předmětné vyjádření je součástí podkladů znaleckého posudku, ke kterému se soud vyjadřuje v bodě 32 a 33 tohoto rozsudku. Stejně tak soud neprovedl dokazování listinami „*Posouzení stavu vážního stanoviště ze dne 5. 9. 2016 od společnosti GEMOS CZ s.r.o.*“, usnesením Městského úřadu Kolín, odboru dopravy, ze dne 13. 5. 2019 a usnesením Městského úřadu Kolín, odboru dopravy, ze dne 18. 3. 2019, o zastavení řízení, neboť žalobkyně tyto listiny navrhla k prokázání svého tvrzení, že zařízení vysokorychlostních vah vykazovalo nesprávné výsledky v roce 2016. Ani stav komunikace a výsledků vysokorychlostního vážení v roce 2016 není předmětem projednávané věci, a soud tyto listiny pro neúčelnost neprovedl. Rovněž soud neprovedl dokazování navrhovaným výsledkem pracovníka společnosti DEKRA CZ a.s., neboť jeho výsledek by na výsledku projednávané věci nemohl nic změnit (blíže bod 30 rozsudku).
16. Soud při jednání provedl důkaz listinou - znaleckým posudkem č. 2661/01/20 ze dne 17. 1. 2020, vypracovaným Ing. Pavlem Faltysem, znalcem v oboru stavebnictví, odvětví stavby inženýrské a stavby dopravní. Rovněž provedl důkaz zkušebním protokolem a protokolem o měření Českého metrologického institutu, vyjádřením Ing. Faltyse k těmto protokolům a reakcí Českého metrologického institutu na toto vyjádření.

Posouzení věci soudem

17. Soud nejprve ověřil, že žaloba byla podána včas, po vyčerpání řádných opravných prostředků
a že obsahuje všechny formální náležitosti na ni kladené, přičemž shledal, že se jedná o žalobu věcně projednatelnou.
18. V dalším kroku soud přistoupil k přezkumu napadeného rozhodnutí v mezích uplatněných žalobních bodů, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu v době vydání napadeného rozhodnutí (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.). Vady, k nimž by byl povinen přihlédnout z moci úřední, soud neshledal. Po přezkumu napadeného rozhodnutí dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
19. Podstata argumentace žalobkyně spočívala v rozporování správnosti výsledku vážení. Žalobkyně předně v obecné rovině vypočítává řadu faktorů, které by měření potenciálně mohly negativně ovlivnit a jejichž vliv nebyl nikým zkoumán. Jak pak upřesnila v replice, nezpochybňovala, že by snad předmětné vysokorychlostní váhy neměly certifikaci, zpochybňovala výsledky měření těchto vah. Dle žalobkyně nebylo zjištěno, jakým způsobem jsou vyloučena tzv. neplatná měření, resp. ostatní vlivy. Z toho dovozovala, že naměřené hodnoty nebyly správné.
20. Podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích se provozovatel vozidla dopustí přestupku tím, že provozuje vozidlo, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu. Nejvyšší povolená hmotnost u dvojnápravy motorových vozidel po součtu zatížení obou náprav dvojnápravy při jejím dílčím rozvoru, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí podle § 5 odst. 1 písm. c) bodu 4 vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, 19 tun. Největší povolená hmotnost motorového vozidla se čtyřmi a více nápravami je podle § 5 odst. 2 písm. e) citované vyhlášky stanovena na 32 tun.
21. Dle 2.1.3 přílohy vyhlášky č. 345/2002 Sb. jsou váhy s automatickou činností pod písm. c) váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu podle zvláštního právního předpisu s relativní chybou měření menší nebo rovnou $\pm 5 \%$ pro celkovou hmotnost vozidla
 $\pm 11 \%$ pro zatížení na nápravu, u kterých se stanoví lhůta ověření na jeden rok.
22. Podle § 9 odst. 1 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, se ověřením stanoveného měřidla (vysokorychlostní váhy) potvrzuje, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud má měřidlo požadované metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy. Opatření obecné povahy kromě požadovaných metrologických vlastností stanoveného měřidla stanoví i zkoušky při jeho ověřování. Postup při ověřování stanovených měřidel stanoví ministerstvo vyhláškou.
23. Dle § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření, platí, že doba platnosti ověření měřidla stanovená zvláštním právním předpisem (poznámka odkazuje na vyhlášku č. 263/2000 Sb., která byla ovšem zrušena a nahrazena vyhláškou č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu), se počítá od začátku kalendářního roku následujícího po roce, v němž bylo ověření stanoveného měřidla provedeno. Podle bodu 2.1.3 písm. c) přílohy vyhlášky č. 345/2002 Sb. byla pro vysokorychlostní váhy stanovena doba platnosti ověření

1 rok.

24. Soud předně obecně uvádí, že v řízení postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu potřebném pro rozhodnutí (srov. též usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 1. 2014, č. j. 5 As 126/2011-68, publ. pod č. 3014/2014 Sb. NSS). Dle názoru soudu tomuto požadavku správní orgány v projednávané věci dostaly. Podklady, které správní orgány použily ke zjištění skutkového stavu a k prokázání přestupku (zejména vážní lístky a fotodokumentace), plně postačovaly k vydání rozhodnutí o tom, že se žalobkyně dopustila porušení shora citovaného ustanovení zákona. Žalobkyně pak výsledky vysokorychlostního vážení relevantně nezpochybnila.
25. Dle ustálené judikatury správních soudů lze vážní lístek považovat za objektivní a dostatečný důkaz pro závěr, že došlo ke spáchání přestupku. Konkrétněji pak jednotlivé aspekty měření výstižně vyjádřil např. Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 27. 5. 2020, č. j. 30 A 142/2016-102: *„Je-li tedy měření provedeno patřičným úředně schváleným přístrojem, dostatečně zdokumentováno (typicky fotodokumentací či obrazovým záznamem z měřicího zařízení, které poskytne dostatečně zřetelnou a komplexní informaci o průběhu měření), a je-li 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.“* (srov. též např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019 – 30, nebo ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53, nebo také rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 30. 11. 2021, č. j. 54 A 50/2019-59, nebo rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 4. 6. 2020, č. j. 62 A 16/2019-93, a ze dne 9. 12. 2021, č. j. 62 A 195/2020-104).
26. Podle vážných lístků ev. č. 3460504, ev. č. 3456507 a ev. č. 3455935 bylo vysokorychlostní vážení soupravy žalobkyně provedeno celkem třikrát během dní 11. a 12. 7. 2019, a to na pozemní komunikaci č. II/125 v Kolíně-Sendražicích, ul. Ovčárecká, ve směru jízdy z centra. Ve všech třech případech přitom bylo při vážení automatizovaným systémem zjištěno překročení největší povolené hmotnosti skupiny náprav č. 3, 4, po odečtení toleranční srážky, o 1 396 kg, o 2 242 kg, a o 1 805 kg, a nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla, po odečtení toleranční srážky, o 3 296 kg, o 4 864 kg a o 3 320 kg (dle pořadí vážných lístků výše – blíže body 7-9 tohoto rozsudku). Výsledky měření (vážení) provedené vysokorychlostní váhou byly jediným důkazem o překročení hmotnostních limitů vozidla žalobkyně. Ve spise je však rovněž založeno platné ověření stanoveného měřidla.
27. Dle potvrzení Českého metrologického institutu o ověření stanoveného měřidla typu CrossWIM, výrobní číslo 190/2017, ze dne 23. 6. 2018, bylo měřidlo ověřeno dne 9. 5. 2018, přičemž dle výsledku mělo požadované metrologické vlastnosti. Doba platnosti byla stanovena vyhláškou č. 345/2002 Sb. a zaniká v případech dle § 7 odst. 2 vyhlášky č. 262/2000 Sb. Dle specifikace v potvrzení měřidlo nebylo při použití s významem § 3 odst. 3 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, určeno ke stanovení zatížení na nápravu a/nebo skupinu náprav u vozidel, u nichž nelze ve smyslu zvláštního právního předpisu zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla. Z tohoto potvrzení tedy bylo možno logicky usuzovat, že předmětná váha byla způsobilá k vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení všech

silničních motorových vozidel, tedy vyjma těch, která přepravují kapalně, sypké nebo jiné pohyblivé materiály. Soud pouze upřesňuje, že o charakteru nákladu nebylo mezi účastníky řízení sporu; ostatně, nešlo o tekutinu ani o sypký materiál (kamínky nebo semínka ve smyslu § 51e vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích). Předmětný náklad byl dle fotografií nepochybně rozložen na většině ložné plochy a sama žalobkyně uvedla, že řidič převážel zeminu, která byla (i vizuální kontrolou) rovnoměrně rozložena na ložné ploše nákladového prostoru (viz vyjádření ze dne 30. 8. 2019 ve správním spise). Žalobkyně pak ani v průběhu správního řízení, ani řízení před soudem netvrdila, že by snad byl náklad pohyblivý. Podmínka provedení měření ověřeným stanoveným měřidlem tedy byla v projednávaném případě splněna.

28. Z opatření obecné povahy Českého metrologického institutu č. 0111-OOP-C010-15, kterým se stanovují metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla, včetně metod zkoušení pro schválení typu a pro ověřování stanovených měřidel: „váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel za pohybu“, pak vyplývá, že ověřené stanovené měřidlo při měření není negativně ovlivněno mechanickými, klimatickými, elektromagnetickými či jinými rušivými vlivy (odst. 3.10). Podle opatření obecné povahy zařízení automaticky nezaznamená váhu vozidel, která nebyla rozlišena, u nichž nebyla zvážena všechna kola nebo jejichž rychlost byla mimo rozsah pracovních rychlostí vysokorychlostní váhy (odst. 3.3 a odst. 3.4). Ověřené stanovené měřidlo (vysokorychlostní váha) by tedy mělo být bez lidské obsluhy schopno samostatně vyřadit nekorektní měření. Jestliže v nyní posuzované věci vysokorychlostní váha, jako stanovené měřidlo, byla ověřena Českým metrologickým institutem, což je patrné z potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 23. 6. 2018, pak toto potvrzení prokazuje také to, že stanovené měřidlo zaznamenávalo pouze „*korektní průjezdy vozidel*“. Bylo-li vážení provedeno ověřeným stanoveným měřidlem a bylo-li toto vážení řádně zdokumentováno (fotografiemi nebo obrazovým záznamem), představuje takové měření objektivní a dostatečný důkaz o tom, že došlo ke spáchání přestupku (viz např. bod 35 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53). Nekorektní vážení tedy nemají být podle shora uvedeného opatření obecné povahy vůbec zaznamenávána. Za tohoto stavu pak nebylo povinností městského úřadu předkládat žalobkyni podmínky, postupy či hodnoty, na základě kterých docházelo k vyřazení nekorektních měření, jak namítala. Tato žalobní námitka je proto nedůvodná.
29. Dle soudu bylo vážení i řádně zdokumentováno, tedy tak, aby bylo zřetelné, že bylo provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti. Na fotodokumentaci přiložené k vážním lístkům je ve všech třech případech zachyceno vozidlo žalobkyně, na snímcích je vždy uvedeno místo a číslo měření, datum a čas vážení, rychlost, údaje o okamžité hmotnosti připadající na všechny 4 nápravy před odpočtem a po odpočtu toleranční srážky ve výši 11 %. Na vážním lístku jsou tyto informace doplněny o údaje o okamžité hmotnosti spočívající na skupinu náprav po odpočtu, údaje o okamžité hmotnosti vozidla po odpočtu a okamžité hmotnosti jízdní soupravy po odpočtu. Fotografie zachytily vozidlo žalobkyně zepředu i zezadu. Na fotografiích byl zachycen i okolní provoz, přičemž z fotografií rovněž není zřejmé, že by vozidlo žalobkyně nebo okolní vozidla překonávala překážku, prudce by brzdila či by stála (ostatně, to lze vyčíst z indicií na fotografiích – brzdových světél a rychlosti vozidla žalobkyně, která se stabilně pohybovala okolo 41 km/h, 45 km/h a 41 km/h). Žalobkyně pak ani neuváděla žádná konkrétní tvrzení, jakým způsobem a v důsledku jakých okolností měl (mohl) průjezd

vozidla přes vážicí zařízení proběhnout. Vyjma obecného hypotetického tvrzení, že vysokorychlostní váhy mohly zvážit vozidlo žalobkyně nesprávně, a to vlivem okolností jako je akcelerace či brždění, překonávání nerovností vozovky, či jiných okolností, žádné konkrétní pochybnosti o průběhu a výsledku měření neuváděla. V projednávaném případě má soud za to, že vysokorychlostní vážení bylo zaznamenáno tak, aniž by o správnosti měření bylo pochyb. Správní orgány za takové situace nijak nepochybily, když v tomto směru pouze odkázaly na výsledky měření z ověřené vysokorychlostní váhy, neboť těm svědčila domněnka správnosti. Neměly tedy ani důvod, aby provedly kontrolní měření vozidla za účasti žalobce a Českého metrologického institutu, jak navrhovala žalobkyně.

Tyto námitky jsou proto nedůvodné.

30. Žalobkyně se v průběhu přestupkového řízení snažila zpochybnit výsledky měření tvrzením, že na vysokorychlostní vážení může mít vliv řada různých faktorů, přičemž ani zákonem stanovená toleranční odchylka nemusí být po započítání dostatečná. V průběhu přestupkového řízení správnímu orgánu navrhovala, ať si prověří problematiku měření nezávislou institucí či znaleckým institutem. Žalobkyně zároveň uvedla, že z jejího vlastního šetření a konzultací se znaleckým ústavem DEKRA vyplynulo, že vliv různých faktorů na výsledek měření může být vysoký. Soud ovšem ze správního spisu zjistil, že žalobkyně v průběhu správního řízení výstup z údajné komunikace se společností DEKRA vůbec nepředložila (ačkoli konzultaci se společností DEKRA několikrát zmiňovala). Pokud měly správní orgány skutkový stav za dostatečně prokázaný, nelze jim vyčítat, že si za takové situace neověřily výsledky měření znaleckým subjektem. Navíc správní orgány dostatečně vysvětlily, že právě z důvodu vyloučení okolností, které by mohly mít vliv na vážení, se odečítá z navážené hodnoty vozidla toleranční odchylka 11 % (zatížení náprav) a 5 % (zatížení celého vozidla), kterou zákonodárce stanovil (viz str. 9 odst. 1 prvostupňového rozhodnutí a str. 3 poslední odstavec napadeného rozhodnutí). Dle názoru soudu byla taková argumentace správná, neboť dle rozhodné právní úpravy výše uvedené toleranční odchylky samy zohledňovaly možné vlivy při vysokorychlostním vážení. Správní orgány ani nebyly povinny za situace, kdy v řízení nevyplývaly žádné konkrétní indicie, jež by nesprávnosti výsledků vysokorychlostního vážení mohly alespoň nepřímou nasvědčovat, ověřovat hmotnost naměřenou prostřednictvím vysokorychlostních vah jiným způsobem, např. následným nízkorychlostním vážením. Pokud žalobkyně v této souvislosti navrhovala výslech pracovníka společnosti DEKRA CZ a.s. až v řízení před soudem, takový důkaz soud neprovedl, neboť provedení výslechu by s ohledem na právě uvedené nemohlo na závěrech soudu nic změnit. Pro úplnost lze doplnit, že společnost DEKRA CZ a.s. není znaleckým ústavem ani znaleckou kanceláří.
31. Žalobkyně se snažila výsledky měření zpochybnit i tím, že odkázala na narušení vážicího zařízení v roce 2016. Soud však nepřiznal relevanci důkazním návrhům ohledně stavu vážního systému v roce 2016. Žalobkyně na citované listiny odkazovala v souvislosti s tím, že správní orgán musel vzhledem ke stavu předmětné vozovky prohlásit všechna měření provedená v druhé polovině roku 2016 za neplatná, což má signalizovat, že tato situace mohla nastat i později. Z těchto důkazů ovšem neplyne, v jakém stavu byl vážní systém v inkriminované době projednávaných přestupků. V nynější věci navíc není rozporován ani prokazován stav vozovky nebo stav předmětné váhy pro vysokorychlostní vážení vozidel v roce 2016. Navíc, projednávané přestupky žalobkyně byly spáchány tři roky poté, přičemž vysokorychlostní váha na daném místě byla (nově) řádně certifikována na základě Potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 23. 6. 2018. K tomu se ostatně

shodně vyjádřily i správní orgány (viz str. 9 prvostupňového rozhodnutí a str. 4 napadeného rozhodnutí).

32. Žalobkyně na podporu svých žalobních tvrzení předložila i znalecký posudek č. 2661/01/20

ze dne 17. 1. 2020, vypracovaný Ing. Pavlem Faltysem. Z obsahu posudku vyplynulo, že při hodnocení stavu komunikace v prostoru vážního systému dochází ve způsobu měření a zejména ve zjištěných hodnotách k rozdílným výsledkům na hranici hodnot, které negativně ovlivňují výsledky měření (tj. nerovnost vozovky, hloubky vyjíždění kolejí v obrusné vrstvě, lokální poruchy apod.). Znalec v posudku rovněž konstatoval, že výsledky naměřených hodnot přetížení nákladního vozidla nejsou bezprostředně využity pro okamžitý postih řidič a správní řízení s provozovatelem vozidla nemá dostatečný preventivní dopad na osobu, která přetížení zavinila, ani nezamezuje dalšímu poškozování komunikací, a že nebylo zjištěno, že by byla vedena správní řízení za přestupky způsobené netuzemskými vozidly. Dle znalce nebyl předložen žádný doklad o způsobu provádění pravidelného ověřování vysokorychlostního vážního systému přejížděním naložených nákladních vozidel, která by byla následně pro kontrolu převážena na stabilní certifikované váze. Dále nebyl ověřen vliv způsobu jízdy v prostoru souvisejícím s vysokorychlostním vážením a ani vliv naložení vozidel různým materiálem, který není na vozidle stabilní. Dále znalec poukázal na skutečnost, že dne 23. 10. 2019 bylo na základě měření geometrie vozovky a hodnocení výsledků rozhodnuto o komplexní rekonstrukci vážního místa v roce 2020. Závěrem uvedl, že vysokorychlostní váhy by měly být využívány v místě, kde je možné navázat okamžitým převážením na stabilní certifikované váze. Dle znalce slouží osazení tohoto typu vážního systému pouze k výnosům a nemá větší dopad na přetěžování nákladních vozidel, chování řidičů a přepraviců, a v tomto důsledku na poškozování komunikace přetíženými vozidly.

33. Dle názoru soudu závěry posudku rozhodně nelze vnímat tak, že by snad správní orgány v projednávaném případě pochybily, pokud vycházely z řádně certifikovaného měřidla na posuzovaném měřeném úseku komunikace. Předně, posudek k posouzení stavu dané vozovky byl vypracován až v lednu roku 2020. Znalec při vypracování posudku vycházel i z podkladů z předchozích let, žádné se ovšem nevyjadřovaly ke stavu vozovky v červenci roku 2019. V posudku sice bylo uvedeno, že ve zjištěných hodnotách došlo k rozdílným výsledkům na hranici hodnot, které negativně ovlivňují výsledky měření (tj. nerovnost vozovky, hloubky vyjíždění kolejí v obrusné vrstvě, lokálních poruch apod.), znalec ovšem vycházel jednak z poznatků z místního šetření ze dne 30. 10. 2019, jednak z informace, že dne 23. 10. 2019 bylo provedeno měření geometrie vozovky, na základě kterého bylo vážení přerušeno a rozhodnuto o rekonstrukci vážního místa. Pokud se poznatky o možné závadě komunikace vztahovaly až k období podzimu 2019, tedy více než tři měsíce po projednávaných přestupcích žalobkyně, pak dle soudu nevystává

v souvislosti s tímto tvrzením významná pochybnost, že by snad váha fungovala v období spáchání skutku nesprávně. Jinak by tomu mohlo být např. v případě, kdyby se informace o špatném stavu vozovky objevila jen pár dní po naměřených hodnotách, jak tomu bylo ve věci projednávané u zdejšího soudu pod sp. zn. 54 A 10/2019: „*Přiznává-li žalovaný ve vyjádření k žalobě, že váha pouhých 9 dní po spáchání nyní projednávaného skutku fungovala chybně z důvodu závadného stavu vozovky (což je soudu ostatně známo z vlastní rozhodovací činnosti v jiných obdobných věcech), vyvstává v souvislosti s tímto tvrzením významná pochybnost, zda váha správně fungovala*“

práve i v den spáchání skutku.“ (viz rozsudek ze dne 15. 12. 2021, č. j. 54 A 10/2019-52). Projednávaná věc ovšem takovým případem není.

Co se týká polemiky znalce ohledně správního trestání za přestupky spjaté s přetíženými vozidly, pak se znalec vyjadřoval k právním otázkám, což mu nepřísluší. Soud má z výše uvedených důvodů za to, že se žalobkyni nepodařilo prokázat, že by vážení proběhlo za okolností, které vzbuzují pochybnosti o jeho správnosti. Navíc soud dodává, že znalec se v posudku vyjadřuje z podstatné části mimo svou odbornost. Ing. Faltys je totiž znalcem z oboru stavebnictví, a to včetně dopravních staveb. To mu jistě dává předpoklady k posouzení např. stavu pozemní komunikace. Nicméně Ing. Faltys není znalcem v oboru metrologie, a nepřísluší mu proto vyjadřovat se k tomu, jak jednotlivé faktory ovlivňují fungování vysokorychlostní váhy a její správné měření.

34. Žalobkyně na podporu svého tvrzení o nespolehlivosti systému vysokorychlostního vážení předložila výsledky zkušebního protokolu a protokolu o měření ze dne 16. 9. 2021, stejně jako vyjádření Ing. Faltysa a Českého metrologického institutu k nim. Nicméně soud konstatuje, že tyto důkazy významné pochybnosti o funkčnosti systému vysokorychlostního vážení nevyvolávají. Pokud jde o zkušební protokol, soud konstatuje, že všechny hodnoty naměřené vysokorychlostní váhou se pohybovaly v rámci přípustných odchylek. Pokud jde o výsledky protokolu o měření (zkušebním vzorkem bylo jedno vozidlo se šesti nápravami dodané jiným klientem zástupce žalobkyně), z protokolu vyplývá, že k naměření hodnot přesahujících přípustné odchylky došlo pouze u těch průjezdů, které byly danou váhou (resp. jejím softwarem) vyhodnoceny jako nekorektní/neplatné. Ani při kontrolním měření tedy nenastala situace, že by předmětná váha označila jako „korektní“ (tedy takový, se kterým se následně dále pracuje pro účely správního řízení) průjezd vozidla, při jehož vážení byly překročeny přípustné odchylky. Pokud se žalobkyně podivuje nad vysokým počtem „nekorektních“ průjezdů (11 z 16), pak soud konstatuje, že tato skutečnost naznačuje omezenou efektivitu celého systému, nicméně nijak nesvědčí o jeho nepoužitelnosti pro správní řízení – jak již bylo řečeno, nebyl zjištěn jediný případ, kdy by jako „korektní“ bylo vyhodnoceno vážení, při kterém došlo k překročení přípustných odchylek.
35. Lze uzavřít, že nic z toho, co bylo v nyní posuzované věci zjištěno, nemůže vést ke zpochybnění samotného institutu vysokorychlostního vážení. Přitom pokud by se to žalobkyni skutečně podařilo, pak by důkazní břemeno přešlo zpět na správní orgán, který by měl pochybnosti předestřené žalobkyní vyvrátit, popř. by již nemohl vycházet pouze z údajů vysokorychlostního vážení (vážního lístku) (k tomu viz např. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 9. 12. 2021, č. j. 62 A 195/2020-104). V projednávaném případě ovšem žalobkyně v průběhu správního řízení předestřela pouze hypotetická tvrzení a nepředložila jediný důkaz k namítaným okolnostem vážení, které by relevantně zpochybnilly správnost výsledků měření. Za situace, kdy měly správní orgány na základě vážního lístku za dostatečně prokázané, že se žalobkyně dopustila předmětných přestupků, leželo břemeno důkazní na žalobkyni. Soud se tak ztotožnil se závěry správních orgánů o nadbytečnosti dalšího dokazování z toho důvodu, že shromážděné podklady pro vydání rozhodnutí byly dostatečné a na jejich základě bylo možné učinit zjištění ohledně skutkového stavu věci. Proto soud neshledal v postupu správních orgánů porušení zásady materiální pravdy, resp. neshledal, že by dospěly k nesprávným skutkovým závěrům. Tato žalobní námitka je proto nedůvodná.

36. Soud pouze na okraj dodává, že mu nepřísluší hodnotit úvahy žalobkyně o vhodnosti vážení vysokorychlostními váhami v České republice, které se vinuly jako červená nit řízením před správními orgány i soudem. Jedná se o otázku legislativní a je zcela na normotvůrci, zda se rozhodne využívat vysokorychlostní váhy pro vážení vozidel na území České republiky. Žalobkyně je pak v rámci svého podnikání povinna dodržovat příslušné právní předpisy, které na ni dopadají, jakkoli se jí zdají přísné. Smysl takové úpravy výstižně shrnul Krajský soud v Plzni v rozsudku ze dne 3. 12. 2019, č. j. 57 A 53/2019-35: *„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 provádí ke kontrole největší povolené hmotnosti silničního vozidla, největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla a dalších hmotnostních poměrů vozidla. ...“*.
37. Žalobkyni nesvědčí ani příznivější právní úprava ve smyslu čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod. Pokud jde o skutkovou podstatu přestupku dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, obsah zůstal i po novele provedené zákonem č. 227/2019 Sb. stejný, změnilo se pouze označení uvedeného přestupku. Nyní je předmětný přestupek upraven v § 42b odst. 1 písm. u) téhož zákona. V § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, dle kterého lze za uvedený přestupek uložit pokutu do výše 500 000 Kč, se změnilo pouze zmiňované označení přestupku, rozmezí pokuty tedy zůstalo zachováno. Po prostudování změn v relevantní právní úpravě proto lze konstatovat, že nová právní úprava není pro žalobkyni příznivější, neboť jak skutková podstata předmětného přestupku, tak zákonná sazba pokuty zůstaly beze změny.

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

38. Soud shledal námitky žalobkyně nedůvodnými. Žalobu proto zamítl podle § 78 odst. 7 s. ř. s.
39. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobkyně ve věci úspěch neměla, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníkovi řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly.

Poučení :

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

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

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje,

v jakém rozsahu
a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 2. června 2022

Mgr. Tomáš Kocourek, Ph.D., v. r.

předseda senátu