



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Věry Šimůnkové a soudců Mgr. Josefa Straky a Mgr. Karla Ulíka ve věci

žalobce: **M. K.**
bytem X
zastoupený advokátem Mgr. Otakarem Janebou
sídlem U Železné lávky 568/10, 118 00 Praha 1

proti
žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

o **žalobě proti rozhodnutí** žalovaného ze dne 11. 5. 2021, č. j. 058902/2021/KUSK-DOP/Hav,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci a obsah podání účastníků

1. Žalobce se domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí, jímž žalovaný zamítl jeho odvolání a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Kolín (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 2. 2. 2021, č. j. MUKOLIN/OD 10623/21-kuti (dále jen „prvostupňové

rozhodnutí“). Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 162/2020 Sb. (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), kterého se měl dopustit z nedbalosti tím, že dne 6. 11. 2020 v 13:48 hodin řídil na silnici č. X v obci K. – S., ul. O., ve směru jízdy na O. motorové vozidlo, tov. zn. X, které spolu s připojeným vozidlem, reg. zn. X, při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené v § 5 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel (dále jen „vyhláška č. 209/2018 Sb.“). Konkrétně byla překročena nejvyšší povolená hmotnost motorového vozidla o 1 295 kg (nejvyšší povolená hmotnost 18 000 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 19 295 kg) a nejvyšší povolená hmotnost nápravy č. 2 o 411 kg (nejvyšší povolená hmotnost 11 500 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 11 911 kg). Za uvedené jednání byla žalobci uložena pokuta ve výši 5 000 Kč a dále povinnost uhradit náklady správního řízení ve výši 1 000 Kč.

2. Žalobce v žalobě zejména namítá, že výsledky vysokorychlostního kontrolního vážení jsou nesprávné a nespolehlivé. Žalobce připouští, že vysokorychlostní váhy mají atest (osvědčení o kalibraci), nicméně upozorňuje, že v praxi není prověřeno, zda jsou skutečně zjištěna a vyřazena tzv. nekorektní (neplatná) měření, resp. měření pořízená při nekorektním průjezdu způsobeném přílišnou akcelerací či decelerací vozidla, nepovoleným manévrem na měřícím místě, nerovností vozovky, opotřebením obrusné vrstvy apod. Správní orgány přitom v daném případě dostatečně nezjistily skutkový stav, jelikož nijak neprokázaly, jakým způsobem byla případná nekorektní měření vyloučena, ani si za tímto účelem nevyžádaly stanovisko Českého metrologického institutu (dále jen „ČMI“). V této souvislosti žalobce podotýká, že k posouzení akcelerace či decelerace vozidla a dalších vlivů na výsledky vážení dosud nebyla vypracována žádná metodika. Správní orgány se rovněž nijak nevypořádaly s námitkou, že 11% odchylka vážení stanovená výrobcem vah není dostatečná, jak nasvědčují závěry znaleckého ústavu DEKRA CZ a.s. (dále jen „DEKRA“). Žalobce dále namítá, správní orgány dostatečně nepřihlédly k jím tvrzeným skutečnostem, přičemž upozorňuje, že podle dodacích listů byla celková hmotnost převáženého materiálu 22 686,49 kg. Úvahy žalovaného v napadeném rozhodnutí pak žalobce považuje za pouhé hypotetické domněnky a spekulace. Na podporu své argumentace zpochybňující správnost vysokorychlostního kontrolního vážení žalobce odkazuje na podklady předložené správním orgánům v průběhu přestupkového řízení, zejména na *Posouzení stavu vážního stanoviště* ze dne 5. 9. 2016 vypracované společností GEMOS CZ, spol. s r.o. (dále jen „posudek společnosti GEMOS“), znalecký posudek ze dne 17. 1. 2020, č. 2611/01/20, vyhotovený Ing. P. F. pro Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z.s. (dále jen „znalecký posudek Ing. F.“), opatření obecné povahy ČMI ze dne 21. 10. 2016, č. 0111-OOP-C010-15 (dále jen „OOP ČMI“) a fotografie daného vážního stanoviště.
3. Žalobce dále namítá, že vysokorychlostní vážení v České republice je v rámci Evropské unie unikátem, jelikož v jiných zemích tato metoda slouží pouze jako předvýběr pro řádné (nizkorychlostní) kontrolní vážení. Vzhledem k povaze této metody totiž řidič o vážení v daném okamžiku ani neví a jeho výsledky se dovídá až s časovým odstupem, kdy se nemůže včas bránit např. tím, že průjezd vozidla nebyl korektní.
4. Zástupce žalobce dále podotýká, že se i v jiných případech svých klientů u správních orgánů a ČMI neúspěšně domáhal provedení vysokorychlostního kontrolního vážení za účasti dopravců a vlastníka a správce komunikace.

5. Žalovaný s podanou žalobou nesouhlasí a navrhuje její zamítnutí. Ve vyjádření k žalobě s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 22. 8. 2013, č. j. 1 As 45/2013 -37, uvádí, že žalobce v průběhu přestupkového řízení neprokázal, že by provedené měření bylo nesprávné nebo že by předmětné měřidlo nesplňovalo zákonné požadavky. Žalovaný dále zdůrazňuje závěr Krajského soudu v Brně ze dne 26. 4. 2018, č. j. 30 A 153/2016 - 76, podle kterého představuje údaj z certifikovaného a řádně ověřeného měřicího zařízení objektivní důkaz o naměřené hodnotě. Žalovaný rovněž upozorňuje, že v daném případě nic nenasvědčuje tomu, že by přetížené vozidlo měnilo v době měření rychlost.
6. Žalobce v replice k vyjádření žalovaného dále rozvádí svou argumentaci, že vysokorychlostní vážení na předmětných vahách není spolehlivé. Odkazuje přitom na protokoly o přezkoušení předmětných vah ze dne 1. 10. 2021, přičemž zdůrazňuje, že z 15 zkušební přejezdů jich bylo 10 nevalidních. Dále předkládá vyjádření soudního znalce Ing. P. F. ze dne 1. 11. 2021, podle kterého je umístění vysokorychlostního vážního systému v K. – S. „velmi problematické“ a „použití referenčních vozidel k opakovaným průjezdům málo vhodné“.

II. Skutková zjištění ze správního spisu

7. Správní orgán I. stupně pojal na základě oznámení Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje (dále jen „KSÚS“) podezření, že žalobce spáchal přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, který byl zjištěn váhou pro kontrolní vysokorychlostní vážení vozidel, výr. č. 190/2017, typ CrossWIM, výrobce CROSS Zlín, ověřenou dne 30. 9. 2020 ČMI Brno (dále jen „měřidlo“). Přílohou oznámení KSÚS byly tyto podklady:
 - předávací protokol – vážní lístky z vysokorychlostního kontrolního vážení WIM Kolín;
 - vážní lístek, ev. č. 6093198, podle kterého byla po odečtu 11% odchylky překročena nejvyšší povolená hmotnost motorového vozidla o 1 295 kg, tj. o 7,19 %, a nejvyšší povolená hmotnost nápravy č. 2 o 411 kg, tj. o 3,57 %;
 - fotodokumentace z místa vysokorychlostního kontrolního vážení, podle které jela měřená jízdní souprava rychlostí 42 km.h⁻¹;
 - pověření KSÚS k provedení vysokorychlostního kontrolního vážení a prohlášení pověřeného pracovníka BESIP KSÚS o vyhotovení vážního lístku;
 - výpisy z registru silničních vozidel k vozidlům reg. zn. X a reg. zn. X, a to včetně údajů o jejich provozní, přípustné a povolené hmotnosti;
 - *Potvrzení o ověření stanoveného měřidla* vydané dne 30. 9. 2020 ČMI Brno (dále jen „potvrzení ČMI Brno“, podle kterého má měřidlo požadované metrologické vlastnosti a bylo opatřeno úředními značkami; podle specifikace měřidla byla stanovena největší dovolená chyba pro hmotnost vozidla ≤ 5 % a pro zatížení na nápravu a skupinu náprav ≤ 11 %.

8. Dne 7. 1. 2021 vydal správní orgán I. stupně příkaz, č. j. MUKOLIN/OD 2409/21-kuti, jímž uznal žalobce vinným ze spáchání shora specifikovaného přestupku. Proti tomuto příkazu podal žalobce odpor.
9. Správní orgán I. stupně si následně od KSÚS vyžádal protokoly o kontrole vážního místa ze dne 30. 10. 2020, 15. 12. 2020 a 26. 1. 2021, podle kterých „[o]brusná živичná vrstva v jízdním pruhu měřeného úseku je v celé délce a v místech instalovaných piezoelektrických senzorů homogenní, bez spojů a známek poškození. Stavební stav vážního místa pro vysokorychlostního [sic!] vážení vozidel odpovídá po opravě v 09/2020 OOP: 0111-OOP-C010-15.“
10. Žalobce uplatňoval v průběhu přestupkového řízení v zásadě obdobnou argumentaci jako později v žalobě. Na podporu svých tvrzení správnímu orgánu I. stupně mj. předložil:
 - anonymizované usnesení správního orgánu I. stupně ze dne 18. 3. 2019, o zastavení řízení o přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích z důvodu, že použité měřicí zařízení nebylo ověřeno pro vážení vozidel přepravujících břemena, jejichž těžiště může za pohybu vozidla měnit svou polohu (kapalný a sypký materiál);
 - anonymizované usnesení správního orgánu I. stupně ze dne 13. 5. 2019, o zastavení řízení o přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích z důvodu, že použité měřicí zařízení bylo poškozeno tak, že mohlo ztratit některou vlastnost rozhodnou pro jeho ověření;
 - OOP ČMI;
 - posudek společnosti GEMOS;
 - email asistentky ředitele KSÚS adresovaný zástupci žalobce ze dne 31. 10. 2019, podle kterého byly dne 23. 10. 2019 při měření geometrie vozovky zjištěny hodnoty blížící se hranici způsobilosti vysokorychlostního vážícího systému CrossWIM, a proto bylo rozhodnuto o zrušení příprav na jeho kalibraci a ověření;
 - sdělení KSÚS ze dne 18. 6. 2018, č. j. ORLM-0618/2018/0311, týkající se vážení vozidel přepravujících břemena specifických vlastností (např. kapaliny);
 - znalecký posudek Ing. F., podle kterého „ [p]ři posouzení pozemní komunikace č. II/125 ul. Ovčárenská v Kolíně v souvislosti s provozem vysokorychlostního vážícího systému byly zjištěny skutečnosti, které ve svém důsledku ovlivňují objektivitu vážení a následně vydávaných závěrů správních řízení.“
11. Dne 2. 2. 2021 vydal správní orgán I. stupně prvostupňové rozhodnutí s tím, že přestupek žalobce byl zjištěn plně automatickým zařízením typu CrossWIM, které je platně certifikováno a je zcela v souladu OOP ČMI. Správní orgán I. stupně uvedl, že samotné vážení podléhá kontrolnímu programu, který neumožňuje funkčnost měřidla s technickou závadou či nadlimitní chybovostí. K pochybnostem žalobce o funkčnosti měřidla správní orgán I. stupně s odkazem na rozsudek NSS ze dne 21. 11. 2018, č. j. 6 As 110/2018 - 17, uvedl, že nebylo nijak specifikováno, která část měřícího cyklu měla být chybová. K dalším námitkám týkajícím se stavu měřidla a jeho možné chybovosti pak správní orgán I. stupně odkázal na protokoly o kontrole vážního místa a potvrzení ČMI Brno. Správní orgán I. stupně dále shledal, že průjezd jízdní soupravy přes měřidlo nebyl nijak nestandardní, jelikož z fotodokumentace pořízené KSÚS vyplývá, že jízdní souprava se

v místě vážení pohybovala plynule rychlostí 42 km.h⁻¹ bez použití brzdného systému (na návěsu nesvítily brzdová světla), přičemž dopravní situace před měřidlem ani v protisměru nevyvolala žádnou vyhrčenou situaci, na kterou by musel řidič bezprostředně reagovat. Podle správního orgánu I. stupně rovněž neobstojí žalobcová argumentace znaleckým posudkem Ing. F., neboť po jeho vypracování proběhla celková rekonstrukce měřícího místa.

12. Proti prvostupňovému rozhodnutí podal žalobce odvolání.
13. Dne 11. 5. 2021 vydal žalovaný napadené rozhodnutí, jímž žalobcovo odvolání zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil. V odůvodnění se žalovaný zcela ztotožnil se závěry správního orgánu I. stupně. Žalovaný dále uvedl, že podklady předložené žalobcem v průběhu přestupkového řízení se netýkají časového období, kdy byl spáchán přestupek, a proto jsou pro posouzení daného případu zcela bez významu.

III. Průběh jednání a doplňující skutková zjištění

14. Při jednání účastníci setrvali na svých stanoviscích a shrnuli jejich podstatné body. Zástupce žalobce především zdůraznil nedostatky systému vysokorychlostního vážení jako takového, poukázal na vlastní zkušenosti z minulosti, kdy obchodní váhy v provozovnách ukazovaly výrazně jiné hmotnostní údaje než výstupy z vysokorychlostních vážení, o nichž se navíc dopravce dozvídá až zpětně a má omezené možnosti procesní obrany. Žalovaný odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí a obsah spisového materiálu, argumentaci žalobce předestřenou při jednání považoval za nepřipustné rozšíření žaloby po lhůtě k jejímu podání.
15. Soud dále při jednání doplnil dokazování osvědčením o přezkoušení stanoveného měřidla ze dne 1. 10. 2021, č. j. 6052-OP-V0001-21, a k němu připojeným zkušebním protokolem z téhož dne. Z obou listin vyplývá, že dne 16. 9. 2021 došlo k přezkoušení měřícího zařízení situovaného v místě spáchání přestupku (K. – S., ulice O.) s výsledkem, že dané měřidlo splňuje požadavky OOP ČMI.
16. Soud dále při jednání doplnil dokazování vyjádřením Ing. P. F. ze dne 1. 11. 2021, v němž jsou zpochybňován postup ČMI při vydávání osvědčení zmiňovaného v předchozím odstavci, zejména je zdůrazňováno nedodržení požadavků OOP ČMI a je vyslovována pochybnost ohledně umístění předmětného měřícího zařízení.

IV. Posouzení věci soudem

17. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Soud vycházel při přezkumu žalobou napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného [§ 75 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“)], přičemž napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.). Vady, k nimž by bylo nutné přihlídnout z moci úřední, soud neshledal.
18. Podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích „[ř]idič vozidla se dopustí přestupku tím, že řídí vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.“

19. Největší povolená hmotnost je u jednotlivé hnací nápravy 11,50 tuny a u motorových vozidel se dvěma nápravami 18 tun [§ 5 odst. 1 písm. b a odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb.].
20. Váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu představují tzv. stanovené měřidlo ve smyslu § 3 odst. 3 písm. b) zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění zákona č. 183/2017 Sb. (dále jen „zákon o metrologii“) ve spojení s bodem 2.1.3 písm. c) přílohy k vyhlášce č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“).
21. Podle § 9 odst. 1 věty první a druhé zákona o metrologii „[o]věřením stanoveného měřidla se potvrzuje, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud má měřidlo požadované metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy.“ Tímto opatřením obecné povahy je OOP ČMI vydané podle § 14 odst. 1 písm. j) téhož zákona.
22. Podle § 9 odst. 2 věty první zákona o metrologii „[o]věřené stanovené měřidlo opatří Český metrologický institut nebo autorizované metrologické středisko úřední značkou nebo vydá ověřovací list anebo použije obou těchto způsobů.“
23. Doba platnosti ověření váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu je stanovena na 1 rok [srov. bod 2.1.3 písm. c) přílohy k vyhlášce č. 345/2002 Sb. ve spojení s § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření].
24. Jádrem žalobní argumentace jsou pochybnosti žalobce o správnosti výsledků vysokorychlostního kontrolního vážení na vážném stanovišti v K. – S., podle kterých jím řízená jízdní souprava překročila největší zákonem povolenou hmotnost.
25. Soudu je z úřední činnosti (konkrétně z rozsudků Krajského soudu v Praze ze dne 23. 9. 2020, č. j. 51 A 32/2019 - 39, ze dne 16. 3. 2021, č. j. 43 A 197/2018 - 39, ze dne 15. 12. 2021, č. j. 54 A 10/2019 - 52, či ze dne 17. 12. 2021, č. j. 54 A 52/2019 - 52), že v srpnu 2016 proběhlo u daného vážného stanoviště kontrolní měření příčné nerovnosti vozovky, jehož výsledky prokázaly, že stavební stav předmětného úseku pozemní komunikace vykazoval odchylky, které byly v rozporu s tehdy účinným OOP ČMI. V minulosti tak skutečně existovaly důvodné pochybnosti o správnosti výsledků měření provedených na daném vážném stanovišti, což opakovaně vedlo ke zrušení správních rozhodnutí o přestupcích spočívajících v nedodržení povolených hmotnostních limitů.
26. V posuzované věci opřely správní orgány svůj závěr o správnosti provedeného měření zejména o potvrzení ČMI Brno (*Potvrzení o ověření stanoveného měřidla*). Jakkoliv uvedené potvrzení nepředstavuje úřední značku ani ověřovací list ve smyslu § 9 odst. 2 zákona o metrologii, obecně se jedná o dostatečný podklad pro prokázání toho, že předmětné měřidlo bylo řádně ověřeno a mělo požadované metrologické vlastnosti (srov. rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 16. 3. 2021, č. j. 43 A 197/2018 - 39, body 30-34). Mezi účastníky ostatně není sporné, že měřidlo bylo ke dni spáchání přestupku ověřeno ČMI. Nutno podotknout, že potvrzení o ověření stanoveného měřidla je veřejnou listinou ve smyslu § 53 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, které svědčí tzv. presumpce správnosti (srov. rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2008, č. j. 5 Afs 5/2007 - 63). Skutečnost, že určitá listina je listinou veřejnou, však nezabavuje účastníka řízení možnosti vznášet proti tomu, co je v dané listině osvědčeno nebo potvrzeno, konkrétní

námítky, resp. tvrdit a prokazovat opak. Tomu odpovídá povinnost správních orgánů se s relevantními námitkami účastníka řízení přezkoumatelným způsobem vypořádat.

27. Z uvedeného vyplývá, že bylo procesní povinností žalobce dostatečně konkrétně tvrdit a prokázat nesprávnost údajů obsažených v ČMI Brno. Této povinnosti však žalobce nedostál.
28. Žalobce na podporu svého tvrzení, že výsledky vysokorychlostního vážení jsou nesprávné, odkazoval na řadu podkladů předložených v průběhu přestupkového řízení, zejména na posudek společnosti GEMOS, znalecký posudek Ing. F. a rozhodnutí správního orgánu I. stupně v „obdobných“ věcech. Žalobce však zcela opomněl, že v září 2020 – tedy pouhé dva měsíce před provedením měření – proběhla celková rekonstrukce daného vážního stanoviště, načež záhy byly metrologické vlastnosti předmětné měřidla znovu ověřeny ČMI. Správním orgánům je tak třeba dát za pravdu, že žalobcem předložené podklady nejsou pro posuzovanou věc relevantní, jelikož nezohledňují podstatnou změnu stavu daného vážního stanoviště, ke které v mezidobí došlo. Ze stejného důvodu nejsou na posuzovanou věc přenositelné závěry shora citovaných rozsudků Krajského soudu v Praze, které se zabývaly stavem daného vážního stanoviště před provedením rekonstrukce.
29. Neobstojí ani tvrzení žalobce, že se správní orgány nevypořádaly s námitkou týkající se nedostatečnosti stanovené odchylky vážení. Žalobce totiž v průběhu přestupkové řízení ani v rámci řízení před soudem údajné závěry společnosti DEKRA nepředložil, ačkoliv důkazní břemeno ve vztahu k tomuto tvrzení spočívalo na jeho straně (srov. např. žalovaným odkazovaný rozsudek NSS ze dne 22. 8. 2013, č. j. 1 As 45/2013 - 37, bod 24, který se sice skutkově týkal problematiky nastavení měřidel rychlosti, nicméně ve vztahu k otázce přenášení důkazního břemene při zpochybňování provedených důkazů mají tyto závěry obecnou platnost). Zcela tak postačovalo vysvětlení správního orgánu I. stupně, že největší dovolená odchylka (chybovost) byla pevně stanovena ve specifikaci měřidla, které bylo za těchto podmínek řádně ověřeno. Pro úplnost lze podotknout, že společnost DEKRA není znaleckým ústavem, jak tvrdil žalobce v žalobě (viz veřejně dostupný Seznam ústavů kvalifikovaných pro znaleckou činnost vedený Ministerstvem spravedlnosti; veřejně dostupný na [datalot.justice.cz/justice/znust.nsf/\\$\\$Search?OpenForm](https://datalot.justice.cz/justice/znust.nsf/$$Search?OpenForm)).
30. Lichá je rovněž námitka žalobce, podle které se správní orgány nevypořádaly s tvrzením, že dle dodacích listů byla celková hmotnost převáženého materiálu 22 686,49 kg. Předmětné dodací listy totiž žalobce v průběhu přestupkového řízení ani řízení před zdejším soudem nepředložil, a tudíž jeho argumentace zůstala i v tomto ohledu pouze v rovině ničím nepodložených tvrzení. Navíc smyslem dodacích listů je zpravidla potvrdit skutečnost, že zboží bylo předáno či dovozeno odběrateli, nicméně způsob předání či dovozu nesouvisí s tím, zda hmotnost vozidla v okamžiku jeho vážení převyšovala hodnoty stanovené právními předpisy (srov. rozsudek NSS ze dne 12. 6. 2018, č. j. 4 As 188/2018 - 53, odst. 29). Jinak řečeno, dodací list „*toliko deklaruje obchodní vztah mezi (...) (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 nevypovídá 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“ (podle rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 31. 5. 2018, č. j. 30 A 142/2016 - 48, odst. 30).

31. Soud nadto podotýká, že žalobce podstatnou část svých námitek formuloval značně obecně, bez vztahu k posuzované věci. Zejména neuvedl, jaké konkrétní okolnosti mohly mít právě v jeho případě vliv na správnost výsledku měření. Třebaže obsáhle popisoval, kterak praxí nejsou dostatečně zjištěna a vyražena nekorektní měření při přílišné akceleraci či deceleraci vozidla nebo jeho nekorektním manévru na měřicím místě, tak současně netvrdil, že právě on by v inkriminovaném okamžiku (v době vážení jím řízeného vozidla) například nepřiměřeně brzdil či zrychloval, případně činil jiný „nekorektní“ manévr, natož jak konkrétně se tento manévr měl projevit na kvalitě vážení právě jím řízeného vozidla. Stejně tak netvrdil konkrétní vady sklonu či stavu povrchu měřicího místa, na které v době vážení najížděl. Uplatněné žalobní body jsou tak obsahově spíše vyjádřením nesouhlasu s nastavením a fungováním systému vysokorychlostního vážení, soud ovšem postrádá tvrzení příčinné souvislosti mezi těmito vytýkanými nedostatky a konkrétními skutkovými okolnostmi v době vážení žalobcova vozidla. Jak přitom uvedl rozšířený senát NSS v rozsudku ze dne 24. 8. 2010, č. j. 4 As 3/2008 -78, *„míra precizace žalobních bodů do značné míry určuje i to, jaké právní ochrany se žalobci u soudu dostane. Čím je žalobní bod – byť i vyhovující – obecnější, tím obecněji k němu může správní soud přistoupit a posuzovat jej.“* Zmiňoval-li zástupce žalobce při soudním jednání rozdílné výsledky v případě vážení na obchodních vahách v podnikových provozovnách, pak soud konstatuje, že výsledky takových vážení by jistě mohly být relevantní a pokud by se zásadně odlišovaly od výsledků zjištěných systémem vysokorychlostního vážení, byly by přinejmenším způsobilé zpochybnit jeho validitu. V nyní posuzované věci nicméně nebyl žádný záznam z obchodních vah předložen, dokonce ani nebylo tvrzeno, že by žalobcem řízené vozidlo bylo v inkriminovaný den váženo jiným způsobem – tvrzení se týkala toliko vozidel v jiných (blíže nespecifikovaných) případech. Stejně tak ani nebylo tvrzeno, že by žalobcem řízené vozidlo převáželo kapalný nebo sypký materiál, ve vztahu k němuž by nebylo měřicí zařízení certifikováno, v tomto směru bylo opět jen obecně poukazováno na měření prováděná ve vztahu k jiným (od žalobce odlišným) dopravcům.
32. Okolnostmi majícími potenciálně vliv na průběh měření se ostatně zabýval správní orgán I. stupně, který uvedl (viz str. 6 prvostupňového rozhodnutí), že průjezd jízdní soupravy přes měřidlo nebyl nijak nestandardní, neboť jízdní souprava se v místě vážení pohybovala plynule bez použití brzdného systému a řidič nebyl nucen reagovat na neočekávanou situaci vyvolanou ostatními účastníky silničního provozu, k čemuž odkázal na fotodokumentaci založenou ve správním spise (jejíž obsah s tímto závěrem koresponduje). Rovněž připomněl, že v době spáchání přestupku byla obrušná vrstva vozovky v místech instalovaných senzorů homogenní, bez jakýchkoliv známek poškození a zcela v souladu s OOP ČMI, k čemuž odkázal na protokoly o kontrole vážního místa (jejichž obsah s tímto závěrem rovněž koresponduje). Uvedená zjištění poskytují dostatečný podklad pro skutkový závěr, že měření nebylo nijak ovlivněno vnějšími rušivými vlivy (např. akcelerací či decelerací vozidla, nepovoleným manévrem na měřicím místě, nerovností vozovky či opotřebením obrušné vrstvy). Jak přitom bylo uvedeno v předchozím odstavci, žalobce pouze obecně tvrdil, že tyto vlivy mohou být vliv na výsledek měření, vůbec však netvrdil, zda některé byly přítomny právě v době vážení jeho vozidla, ani jak konkrétně se právě na tomto vážení měly projevit. Za této situace zůstávají tvrzení o nepřesnosti měření v důsledku rušivých vnějších vlivů pouze v rovině spekulací.

33. Existenci vlivu na průběh měření žalobcem řízeného vozidla neprokazuje ani vyjádření Ing. P. F. ze dne 1. 11. 2021 připojené k žalobní replice. K obsahu této písemnosti soud předně konstatuje, že byť je vypracována znalcem, tak se nejedná o znalecký posudek, nýbrž toliko písemné stanovisko znalce k určité problematice (nastavení měřicích zařízení), která je navíc mimo znalcův obor (znalec je registrován pro obor stavebnictví-stavby dopravně inženýrské). Již jen z těchto hledisek soud nepovažuje předmětné vyjádření za příliš validní důkaz. Nicméně i kdyby soud od zmiňovaných nedostatků odhlédl a zaměřil se výhradně na obsah předmětného vyjádření, pak musí konstatovat, že v něm nachází minimum odpovědí na otázky odborně skutkové (jež by měl znalec zodpovídat primárně), neboť znalec se pouští spíše do hodnocení otázek právních (jejichž posouzení mu nepřísluší), potažmo obecně systémových (jež se v podstatných bodech neliší od žalobní argumentace). V zásadě jedinou odbornou otázkou, která s daným problémem souvisí (a která se zčásti blíží i oboru znalcovy činnosti), je nevhodnosti situování měřicího zařízení (viz bod 5 tohoto vyjádření), jež se od doby kontrolního vážení žalobcova vozidla nezměnilo. Zde by tedy bylo možno potenciálně uvažovat o možnosti vlivu na výsledek měření v době, kdy daným úsekem pojížděl žalobce a kdy měřicí zařízení provedlo kontrolní zvážení jeho vozidla. Znalec však k nastíněné problematice situování měřicího zařízení kromě popisu okolí místa měření a specifikace některých přílehlých objektů neuvádí nic, z čeho by bylo možno přesvědčivě dovodit, že se nějaké vnější vlivy na výsledku měření skutečně projevují, tím méně ve vztahu k době, kdy došlo ke zvážení vozidla žalobce. Pokud jde o vyjádření znalce ke stavu vozovky a stavu dopravních objektů v jejím okolí (viz část označená jako „závěr“), pak zde se sice znalec nejvíce přibližuje oboru své činnosti, zároveň však popisuje stav k období září – listopad 2021, a nikoliv k období listopadu 2020, kdy se stal inkriminovaný skutek. Jde-li o domněnky znalce ohledně možného chování řidičů v důsledku vizuálního působení zkoumaného místa, pak toto je již zcela mimo obor znalcovy činnosti. Soud tedy shrnuje, že Ing. P. F. ze dne 1. 11. 2021 není nijak způsobilé zpochybnit závěry podkladů shromážděných v průběhu správního řízení.
34. Správnost měření pak nebylo způsobilé zpochybnit ani ničím nepodložené tvrzení žalobce, že v praxi není nijak prověřeno, zda jsou skutečně vyřazována tzv. nekorektní (neplatná) měření. Měření v posuzované věci bylo provedeno ověřeným měřidlem, které mělo požadované metrologické vlastnosti ve smyslu § 9 odst. 1 zákona o metrologii, přičemž svým stavem odpovídalo požadavkům OOP ČMI. Provedené měření přitom bylo řádně zdokumentováno příslušným vážním lístkem, fotografiemi z místa vysokorychlostního kontrolního vážení a protokoly o kontrole vážního místa, což lze obecně považovat za objektivní a dostatečný důkaz o tom, že došlo ke spáchání přestupku (srov. rozsudek NSS ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018 - 53, bod 35). Jestliže za dané situace nevyšly v přestupkovém řízení najevo žádné konkrétní indicie, jež by nasvědčovaly nesprávnosti výsledků provedeného měření (resp. žalobce správnost těchto výsledků kvalifikovaně nezpochybnil), pak nebyly správní orgány povinny podnikat k jejich ověření žádné další kroky, např. si vyžádat stanovisko ČMI, jak požadoval žalobce (srov. rozsudek NSS ze dne 21. 11. 2018, č. j. 6 As 110/2018 - 17, bod 11).
- Ani tato námitka tedy není důvodná.
35. Pokud jde o tvrzení žalobce, že vysokorychlostní vážení v České republice je v rámci Evropské unie unikátem, jelikož v jiných zemích tato metoda slouží pouze jako předvýběr pro nízkorychlostní kontrolní vážení, soud upozorňuje, že tato problematika není uniijním

právem regulována. Je proto pouze na rozhodnutí národního zákonodárce, zda a případně jakým způsobem vztah mezi nízkorychlostním a vysokorychlostním kontrolním vážením vozidel upraví, resp. jaký způsobem stanoví podmínky vzniku přestupkové odpovědnosti za nedodržení hmotnostních limitů motorových vozidel. Skutečnost, že v jiných členských zemích Evropské unie samotné vysokorychlostní vážení nepostačuje jako podklad k zahájení přestupkového řízení a že tamní předpisy podmiňují možnost přestupkového postihu až na základě podrobnějšího vážení nízkorychlostního, nijak neimplikuje vyloučení možnosti předvídané českou právní úpravou.

36. Argumentoval-li zástupce žalobce tím, že se v i jiných případech svých klientů neúspěšně domáhal provedení vysokorychlostního kontrolního vážení za účasti dopravců a vlastníka a správce komunikace, pak soud konstatuje, že tuto skutečnost nezpochybňuje, zároveň zde však postrádá spojitost s nyní posuzovanou věcí.
37. Nad rámec nutného odůvodnění soud připouští, že žalobní argumentace má racionální jádro přinejmenším v tom, že vysokorychlostní vážení je méně přesné než vážení nízkorychlostní, a že skutečně nelze vyloučit systémovou chybovost specifikovanou v žalobě. Jak ovšem bylo uvedeno výše, pro zpochybnění výsledků měření ověřených veřejnou listinou nestačí prokázat, že taková chybovost objektivně může nastat a že v praxi skutečně nastává, ale je třeba především tvrdit (a podle okolností i prokázat), zda tato chybovost nastala i v místě a čase vážení konkrétního vozidla a jak konkrétně (jakými vnějšími či vnitřními vlivy) se projevila na výsledku konkrétního měření, jež se stalo podkladem konkrétního obvinění z přestupku. Právě to však soud postrádá v žalobní argumentaci, která je založena především na tom, proč se dané chyby mohou vyskytovat a jak se projevují u některých dopravců – ovšem bez spojitosti s příběhem žalobce.

V. Závěr a náklady řízení

38. S ohledem na výše uvedené soud podle § 78 odst. 7 s. ř. s. žalobu jako nedůvodnou zamítl (výrok I).
39. O nákladech řízení účastníků soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť nebyl procesně úspěšný. Procesně úspěšnému žalovanému žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly (výrok II).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku 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 nejbližší 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 7. července 2022

JUDr. Věra Šimůnková, v. r.
předsedkyně senátu