



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Jaroslavy Skoumalové a soudců Mgr. Petra Sedláka, Ph.D. a JUDr. Radka Malenovského ve věci

žalobce: **BÍTEŠSKÁ DOPRAVNÍ SPOLEČNOST, spol. s r.o.**, IČ 46962816
sídlem Vlkovská 334, 595 01 Velká Bíteš
zastoupený advokátem JUDr. Ondřejem Bečvářem
sídlem Dřevařská 855/12, 602 00 Brno

proti
žalovanému: **Krajský úřad kraje Vysočina**
sídlem Žižkova 57, 587 33 Jihlava

o žalobě proti rozhodnutím žalovaného ze dne 6. 11. 2020 č. j. KUJI 106043/2020, sp. zn. ODSH 1629/2020-Ma/Odv, ze dne 12. 11. 2020 č. j. KUJI 106553/2020, ODSH 1630/2020-Ma/Odv, ze dne 26. 11. 2020 č. j. KUJI 111202/2020, sp. zn. 1902/2020-Ma/Odv

takto:

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

Odůvodnění:

- I. Předmět řízení

1. Rozhodnutím Městského úřadu Velké Meziříčí (dále „MÚ“) z 21. 9. 2020 č. j. DOP/86422/2020-troja/1308/2020 bylo rozhodnuto, že žalobce je vinen tím, že 10. 2. 2020 na silnici číslo II/602, v km 51,4 u Velkého Meziříčí ve směru na Jihlavu provozoval vozidlo, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel (dále „vyhláška“), když byla překročena největší povolená hmotnost silničního vozidla. Bylo rozhodnuto, že žalobce porušil § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky, čímž spáchal přestupek dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a proto byl žalobci uložen správní trest pokuty 18 000 Kč. Rozhodnutím žalovaného z 6. 11. 2020 č. j. KUJI 106043/2020, sp. zn. ODSH 1629/2020-Ma/Odv (dále „*první napadené rozhodnutí*“) bylo odvolání žalobce dle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jako „SŘ“) zamítnuto.
2. Rozhodnutím MÚ z 11. 9. 2020 č. j. DOP/82698/2020-juran/1834/2020 bylo rozhodnuto, že žalobce je vinen tím, že 2. 3. 2020 na silnici číslo II/602, v km 51,4 u Velkého Meziříčí ve směru na Velké Meziříčí provozoval vozidlo, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích stanovené vyhláškou, když byla překročena největší povolená hmotnost silničního vozidla. Bylo rozhodnuto, že žalobce porušil § 5 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. a) vyhlášky, čímž spáchal přestupek dle § 42b odst. písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., a byl mu uložen správní trest pokuty 9 000 Kč. Rozhodnutím žalovaného ze dne 12. 11. 2020 č. j. KUJI 106553/2020, sp. zn. ODSH 1630/2020-Ma/Odv (dále „*druhé napadené rozhodnutí*“) bylo odvolání žalobce zamítnuto.
3. Rozhodnutím MÚ z 8. 10. 2020 č. j. DOP/97981/2020-juran/15363/2020 bylo rozhodnuto, že žalobce je vinen tím, že 13. 7. 2020 na silnici číslo II/602, v km 51,4 u Velkého Meziříčí ve směru na Jihlavu provozoval vozidlo, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích stanovené vyhláškou, když byla překročena největší povolená hmotnost silničního vozidla. Bylo rozhodnuto, že žalobce porušil § 5 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. a) vyhlášky, čímž spáchal přestupek (§ 42b odst. písm. s) zákona č. 13/1997 Sb.), a proto byl žalobci uložen správní trest pokuty 27 000 Kč. Rozhodnutím žalovaného z 26. 11. 2020 č. j. KUJI 111202/2020, sp. zn. ODSH 1902/2020-Ma/Odv (dále jako „*třetí napadené rozhodnutí*“) bylo odvolání žalobce zamítnuto.

II. Obsah žaloby

4. Žalobce namítl v žalobě následující. Správní orgány ověření vysokorychlostní váhy a dobu platnosti ověření opřely o listinný důkaz v podobě Potvrzení o ověření stanoveného měřidla, které není zachyceno v právních předpisech ani v OOP, a proto se rozhodnutí opírají o listinu, jejíž povaha a podoba nemá oporu v právní úpravě.
5. Stran výlučně třetího napadeného rozhodnutí žalobce namítl následující. Doba platnosti ověření měřidla je stanovena vyhláškou č. 345/2002 Sb. – dle seznamu pod bodem 2.1.3 písm. c) je stanovena doba platnosti ověření na jeden rok. Naposledy byla váha ověřena 6. 3. 2019 a platnost ověření je uvedena do 31. 12. 2020, přičemž žalobce se měl dopustit přestupku 13. 7. 2020. Z vyhlášky č. 345/2002, č. 26/2000 ani ze zákona č. 505/1990 Sb. není patrné, pro která měřidla se (ne)vystavuje ověřovací list nebo certifikát, tedy jakým způsobem se u měřidla bude počítat doba platnosti ověření měřidla. Tudíž z těchto předpisů nevyplývá jednoznačný závěr, že se na počítání doby délky platnosti věření WIM

užije věta první či druhá § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb. Třetí napadené rozhodnutí bylo vydáno na podkladě výsledků vážení WIM bez platného ověření.

6. Žalobce upozorňoval prvostupňový orgán na rozdíl mezi naměřenými hodnotami, které vzal správní orgán jako podklad pro řízení, a hodnotami zjištěnými žalobcem. Pak bylo zkoumáno, zda vysokorychlostní váha splňuje zákonné náležitosti měřidla a zda jsou splněny metrologické a technické požadavky na měřidlo dle opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-5 vydaného Českým metrologickým institutem (dále jako „OOP“). Prvostupňový orgán si vyžádal stanovisko majetkového správce silnice, zda úseky vozovky silnice v délce 50 m před a 25 m za snímači zatížení splňují požadavky geometrie dle čl. 3.15.2 OOP. Majetkový správce silnice předložil stanovisko vyjadřující shodu silnice s požadavky OOP. Žalobce předložil prvostupňovému orgánu znalecký posudek č. 2666/06/20 znalce v oboru stavebnictví Ing. Pavla Faltyse (dále „znalecký posudek“) s doložkou dle § 127a zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád (dále „o. s. ř.“), za účelem posouzení souladu technického stavu a geometrie silnice II/602 s bodem 3.15.2 a 3.15.3 OOP, přičemž ze znaleckého posudku plyne, že geometrie vozovky nesplňuje požadavky OOP. Z výsledků měření plyne, že : 1) ve směru na Jihlavu překročení hodnot příčného sklonu před a za snímači (zjištěné hodnoty vyšší než 3 %, opakovaně hodnoty převyšující 4 %); 2) ve směru na Velké Meziříčí překročení hodnot příčného sklonu před a za snímači (polovina naměřených hodnot přesahuje povolený maximální příčný sklon); 3) překročení hodnot hloubky kolejí (ve vzdálenosti 25 m za snímačem ve směru na Velké Meziříčí byla naměřena hloubka vyjetých kolejí 4,4 mm); 4) umístění WIM v rozporu s požadavky stanovenými podle 3.15.2 OOP; 5) nesplnění požadavků na stav vozovky stanovené bodem 3.15.3 OOP. Žalobce prokázal, že u vysokorychlostní váhy nejsou splněny požadavky technického stavu a geometrie vozovky stanovené OOP, protože výsledky kontrolního vážení nejsou platným dokladem o překročení hodnot.
7. Žalobce namítl, že znalecký posudek nebyl správními orgány hodnocen jako znalecký posudek ve smyslu § 56 SŘ a přistoupily k němu jen jako k důkazu listinou. Rozhodnutí správních orgánů jsou nepřezkoumatelná, neboť se nevypořádaly s důkazem znaleckým posudkem ani s jeho přijetím jako důkazem listinou a z důvodu řádného nevypřádání se s žalobcem vznesenými námitkami. Žalovaný se vyjadřuje ke znalce zjištěným hodnotám příčného sklonu s tím, že „v několika případech se jedná o hodnoty hraniční, nicméně stále v intencích OOP“, což je v rozporu se závěrem znalce a jím naměřenými hodnotami. Pokud je skutečnost vymezena odborným dokumentem, lze ji zpochybnit jiným odborným posouzením, nikoli laickým a nepodloženým tvrzením. Pokud nebyly správním orgánům zřejmé důvody způsobu měření znalce (a jeho závěry), měly přistoupit k doplnění dokazování výsledkem znalce či zpracováním revizního znaleckého posudku a nebyly oprávněny to nahradit vlastními domněnkami a závěry. Též ve vztahu k hodnocení umístění WIM v souladu s požadavky ustanovené 3.15.2 OOP, kde byl též znalce zjištěn rozpor (znalcovo zjištění o umístění váhy v místě, kde dochází k častému zrychlování a zpomalování), správní orgány přistoupily k vlastním úvahám, přičemž žalobci není zřejmé, na základě jakých kritérií hodnotily významnost či nevýznamnost přilehlých společností a z jakého důvodu nemá vliv na dynamiku jízdy vozidla připojení k nejvytíženější komunikace v České republice, když vzdálenost od WIM k přiváděcí dálnice D1 (cca 200 m) je při cestovní rychlosti 80 km/h ujeta cca za 11 vteřin. Znalce byly zaznamenány na několika místech poruchy vozovky, což je relevantní stran bodu 3.15.3 OOP.

8. Ohledně výlučně 1. a 2. napadeného rozhodnutí žalobce dále namítá, že žalobce žádal prvostupňový orgán o možnost být přítomen přeměrování vozovky (a to z důvodu zachování jeho práva vyjádřit se k důkazu, když svou přítomností by žalobce získal poznatky, podněty, seznámil by se s okolnostmi pro vydání stanoviska správce silnice, které bylo důkazem); avšak žádost byla žalovaným zamítána. Došlo tak k porušení procesních práv žalobce analogicky odvozených z § 54 SŘ.

III. Vyjádření žalovaného

9. Žalovaný navrhl žalobu zamítnout zejména z následujících důvodů. Námitka žalobce o neplatnosti certifikátu je nesprávná. K ověření měřicího zařízení došlo 6. 3. 2019, lhůta 1 roku (dle § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb.) se počítá od začátku následujícího roku, tedy od 1. 1. 2020 a končí tak 31. 12. 2020. Tudíž vysokorychlostní váha má platné ověření a výstupy z ní lze použít jako důkaz. Žalovaný se v odůvodnění napadeného rozhodnutí zabýval znaleckým posudkem předloženým žalobcem. Žalovaný nesouhlasí s názorem znalce, že lokální příčný sklon, resp. jeho dodržení je též nutné, aby bylo dodrženo OOP. Příčný sklon vozovky je v daném místě střechovitý a určuje se v celé šířce jízdního pruhu. Dvouprocentní sklon tak znamená, že na 1 metr šířky vozovky dojde k poklesu o 2 cm. Obecně tak lze příčný sklon definovat jako podíl změny výšky k délce. Pokud se bude zkracovat délka (šířka) úseku, na němž dochází ke změně výšky, bude se sice stále přesněji modelovat lokální nerovnosti, ale vypovídací hodnota k příčnému sklonu vozovky bude minimální. Znalec postupoval tímto kritizovaným způsobem, změřil lokální změny příčného sklonu. Znalcem zjištěné údaje nemají vypovídací hodnotu o příčném sklonu komunikace a nelze jimi prokázat nesplnění podmínek OOP. Znalec se sice zaměřil na umístění vysokorychlostní váhy, tj. její polohu vzhledem ke křižovatkám, sjezdům a intenzitě dopravy na nich a zabýval se vizuálním stavem komunikace; avšak hodnocení stavebního stavu je v posudku vizuální, kdy jsou zadokumentovány jen lokální praskliny krytu, které jsou zality zálivkou. S ohledem na změřené hodnoty je zjevné, že stavební stav silnice je velice dobrý, vyjeté koleje do max. 4 mm uživatel ani nezaznamenává. Z žalobcem předloženého posudku vyplynulo, že vozovka v místě vysokorychlostní váhy splňuje podmínky stanovené pro instalaci vah. Předmětem sporu může být jediná hodnota vyjetých kolejí ve vzdálenosti 25 m za váhou, kdy dle posudku byla změřena hodnota 4,4 – 3,3 mm. Znalec z tohoto výsledku dovodil nesplnění podmínek OOP. To však neodpovídá provedeným důkazům. Jestliže je hloubka vyjetých kolejí změřena v intervalu 3,3 – 4,4 mm, nelze za validní hodnotu považovat hodnotu maximální, ale střední, která přesně indikuje hloubku kolejí v daném místě. Znalec se rozhodl neopodstatněně měřit hloubku v intervalu s přesností na desetiny milimetrů a poté místo střední hodnoty použít hodnotu maximální, což je účelové a v rozporu s postupem zpracování dat z měření. Vozovka je tvořena stmelenými živičnými vrstvami obalovaného kameniva, jehož zrnitost je řádově v milimetrech, nikoli v desetinách milimetru. Z tohoto pohledu je nemožné považovat maximální změřenou hodnotu 4,4 mm za hodnotu vyjetých kolejí, neboť se mohlo jednat o hodnotu změřenou v místě jednoho zrnka kameniva, přičemž již v příčné vzdálenosti 1-2 mm byla hodnota jiná. Sporné místo s údajně vyšší hodnotou vyjetých kolejí se nachází ve vzdálenosti 25 m za váhou. Zvážené vozidlo není dlouhé 25 m, proto validita měření nemůže být ovlivněna hodnotou vyjetých kolejí ve vzdálenosti 25 m za váhou. Při vjetí 1. nápravy na toto místo bylo už celé vozidlo zváženo, proto hodnoty vyjetých kolejí ve vzdálenosti 25 m neměly vliv na zjištěnou hmotnost vozidla.

IV. Replika žalobce

10. Žalobce v replice setrval na žalobních námitkách a uvedl zejména následující. Opatření obecné povahy stanoví podmínku dodržení příčného sklonu menšího či rovnajícího se 3 % v celém hodnoceném úseku vozovky. Požadavky na geometrii vozovky jsou v OOP stanoveny za účelem zajištění stavu vozovky, aby vysokorychlostní váha měřila/vážila správně. Smyslem příčného sklonu vozovky v OOP je limitace sklonu vozidla, tak, aby nedocházelo k náklonu vozidla a přenášení váhy na jeho stranu, důsledkem čehož dochází k ovlivnění nebo zkreslení naměřených hodnot. Příčný sklon je tedy zásadní v místě styku vozidla s vozovkou. Proto není významný příčný sklon vozidla v celé její šíři, tj. průměr příčného sklonu a správně bylo znalcem přistoupeno k měření v místech způsobilých ovlivnění měření. Měření hloubky kolejí bylo se stejnou přesností – tj. na desetiny milimetru – provedeno i u žalovaným akceptovaného měření Krajské správy a údržby silnic Vysočiny. Podle bodu 3.15.2 písm. e) OOP není rozhodující, zda je limit překročen o jednotky hodnoty či jeho desetiny. Vyjetá kolej nemusí být stejná a její hloubka se může v šířce vyjeté koleje lišit. Žalobce nesouhlasí s argumentem žalovaného odůvodňující naměřenou hloubku kolejí 4,4 mm složením vozovky (stmelenými živičnými vrstvami obalovaného kamenina). V případě, že vlastník pozemní komunikace zajišťuje vysokorychlostní kontrolní vážení, měl by vozovku této své aktivitě přizpůsobit a zvolit zrnitost tak, aby nebyly ohroženy hodnoty stanovené v OOP. Žalobce odkázal na rozsudek zdejšího soudu z 9. 12. 2021 č. j. 62 A 195/2020-104 v tom smyslu, že v něm bylo v obdobné věci ohledně stejného místa vozovky zjištěno, že podmínka dle 3.15.2 písm. e) OOP nebyla splněna. Žalovaný nepřiléhavě bagatelizuje místo zjištěného překročení hloubky kolejí (25 m), když podmínky geometrie vozovky jsou stanoveny v bodu 3.15.2 OOP a není na žalovaném si vybírat, které z nich (ne)mohou ovlivňovat validitu měření.

V. Posouzení věci krajským soudem

11. Soud na základě včas podané žaloby přezkoumal rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 věta první zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní - dále jako „s. ř. s.“) i řízení předcházející jeho vydání. Soud vycházel ze skutkového a právního stavu v době rozhodování správních orgánů (§ 75 odst. 1 s. ř. s.).
12. Podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu. 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 (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.“). Podle § 9 odst. 1 věty první a druhé zákona o metrologii „ověřením 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 vydané Českým metrologickým institutem dle § 14 odst. 1 písm. j) téhož zákona, tj. OOP č. 0111-OOP-C010-5. Podle § 9 odst. 2 věty první zákona o metrologii „ověřené stanovené měřidlo opatří Český metrologický institut nebo autorizované metrologické středisko úřední značkou nebo vydá ověřovací list anebo použije obou těchto způsobů.“.

13. V řízení postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu potřebném pro rozhodnutí. Tomuto požadavku správní orgány dostaly. Správní orgány závěr o spáchání přestupku žalobcem dovodily z vážných listků obsahujících konkrétní údaje o výsledku vážení a fotodokumentaci, dále z dokladů o výsledcích vysokorychlostního kontrolního vážení obsahujících totožné údaje, z potvrzení o ověření stanoveného měřidla a karty vozidla. Tyto podklady tu jsou postačující k učinění závěru o tom, zda se žalobce dopustil přestupku dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, a to i dle ustálené judikatury správních soudů, dle níž lze vážní lístek považovat za objektivní a dostatečný důkaz pro závěr, že došlo ke spáchání přestupku. Konkrétněji jednotlivé aspekty měření výstižně vyjádřil např. Krajský soud v Brně v rozsudku z 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 měřícího 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. 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...“* (srov. též např. rozsudek Nejvyššího správního soudu – dále jako „NSS“ - z 24. 3. 2021 č. j. 2 As 299/2019 – 30, z 12. 7. 2018 č. j. 4 As 188/2018–53, rozsudek Krajského soudu v Praze z 30. 11. 2021 č. j. 54 A 50/2019–59 či z 2. 6. 2022 č. j. 55 A 100/2020–58, bod 25., rozsudek Krajského soudu v Brně z 4. 6. 2020 č. j. 62 A 16/2019–93, bod 15. a 20., z 9. 12. 2021 č. j. 62 A 195/2020–104 či z 8. 7. 2022 č. j. 62 A 145/2020–66, bod 23.).
14. Jestliže nevyšly v řízení najevo konkrétní indicie, jež by nasvědčovaly nesprávnosti výsledků provedeného měření (žalobce správnost těchto výsledků kvalifikovaně nezpochybnil), nebyly správní orgány povinny podnikat k jejich ověření již další kroky (srov. např. rozsudek Krajského soudu v Praze z 7. 7. 2022 č. j. 51 A 50/2021–60, bod 34.; metodologicky obdobně srov. i např. rozsudek NSS z 29. 8. 2019 č. j. 1 As 447/2018 – 46, bod 55.). Tu lze odkázat i na rozsudek Krajského soudu v Brně z 4. 6. 2020 č. j. 62 A 16/2019–93 ve smyslu, že zpochybnit správnost výsledků vysokorychlostního vážení za situace, kdy bylo váženo ověřeným měřidlem a je k dispozici vážní lístek a fotodokumentace, lze pouze prokázáním pochybení, která mají svůj základ v podmínkách na místě vážení či v provozu vozidla. V souzené věci nadto proběhla krátká doba mezi dobou vážení a okamžikem, kdy se žalobce dozvěděl o správním řízení. Ohledně skutku z 10. 2. 2020 správní orgán vydal 12. 2. 2020 příkaz o přestupku, který byl 13. 2. 2020 doručen do datové schránky žalobce (srov. již odpor z 17. 2. 2020 proti příkazu). Ohledně skutku z 2. 3. 2020 správní orgán vydal 5. 3. 2020 příkaz o přestupku, který byl 9. 3. 2020 doručen do datové schránky žalobce (srov. již odpor z 16. 3. 2020 proti příkazu). Ohledně skutku z 13. 7. 2020 správní orgán vydal 30. 7. 2020 příkaz o přestupku, který byl 4. 8. 2020 doručen do datové schránky žalobce (srov. již odpor z 10. 8. 2020 proti příkazu). Nelze tak kupříkladu tvrdit, že správní orgány dlouhou nečinností (ponecháním uplynutí dlouhé doby mezi vážením a správním řízením) podstatně ztížily žalobci důkazní situaci apod.

15. Správní orgány vyšly mj. z Potvrzení o ověření stanoveného měřidla vydaného 6. 3. 2019 Českým metrologickým institutem (dále i jako „*potvrzení*“). V potvrzení je uvedeno zejména následující. Vlastník měřidla je Kraj Vysočina. Ověření bylo provedeno 6. 3. 2019 („*datum umístění úřední značky – počátek doby platnosti ověření*“), místo provedení bylo II/602 Jihlavská, Velké Meziříčí, ověření provedl ČMI. Při ověření byly použity etalony: „*Přenosné váhy pro vážení vozidel třídy přesnosti III podle ČSN EN 45501 (séριοvé číslo 5349, 5350). Váhy mostové pro vážení silničních vozidel třídy přesnosti III podle ČSN EN45501 e = 20 kg*“. Výrok potvrzení o výsledku zní: „*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. Doba platnosti ověření je stanovena vyhláškou č. 345/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Platnost ověření zaniká v případech uvedených v § 7 odst. 2 vyhlášky č. 262/2000 Sb. v platném znění*“.
16. Pokud jde o Potvrzení o ověření stanoveného měřidla vydaného Českým metrologickým institutem (zde ze dne 6. 3. 2019), jedná se o dostatečný podklad pro prokázání toho, že měřidlo bylo řádně ověřeno a mělo požadované metrologické vlastnosti; potvrzení o ověření stanoveného měřidla je veřejnou listinou ve smyslu § 53 odst. 3 SŘ, které svědčí tzv. presumce správnosti (srov. např. rozsudek Krajského soudu v Brně z 14. 9. 2022 č. j. 31 A 34/2022-73, bod 17. a 18., z 29. 9. 2021 č. j. 31 A 91/2020-40, bod 30., rozsudek Krajského soudu v Praze z 7. 7. 2022 č. j. 51 A 50/2021-60, bod 26. či z 16. 3. 2021 č. j. 43 A 197/2018 - 39, body 30. – 34.; k tomu srov. i rozsudek Krajského soudu v Brně z 26. 5. 2021 č. j. 65 A 2/2021-46, bod 23.). Jak vysvětlil již Krajský soud v Praze v rozsudku z 16. 3. 2021 č. j. 43 A 197/2018 - 39, bod 33., „*Celá řada rozsudků správních soudů však bez dalšího vychází ze skutečnosti, že potvrzení o ověření stanoveného měřidla je důkazem o tom, že použité měřidlo bylo řádně ověřeno (srov. např. rozsudky NSS ze dne 29. 8. 2019, č. j. 1 As 447/2018 – 46, bod 55, ze dne 21. 11. 2018, č. j. 6 As 110/2018 – 17, bod 11, ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018 – 53, bod 31, ze dne 27. 3. 2020, č. j. 3 As 59/2018 – 32).*“. K tomu blíže srov. též bod V. A) tohoto rozsudku a rozsudek zdejšího soudu z 9. 12. 2021 č. j. 62 A 195/2020-104, bod 21. až 30.
17. Z ústavního principu **rovnosti** (čl. 1 a čl. 37 odst. 3 Listiny, čl. 96 odst. 1 Ústavy) a právní jistoty (čl. 1 odst. 1 Ústavy), plyne požadavek na shodný výklad zákona ve srovnatelných případech, tedy princip předvídatelnosti rozhodování, který znamená, že účastníci právních vztahů mohou legitimně očekávat, že státní orgány budou ve skutkově a právně srovnatelných případech rozhodovat – v celkovém vyznění – stejně (viz např. nález Ústavního soudu ze dne 17. 5. 2019 sp. zn. II. ÚS 1966/18, bod 14. a 15., rozsudek NSS z 22. 2. 2021 č. j. 6 As 366/2020 – 24, bod 17.).
18. Obdobnými námitkami (jako uplatnil žalobce v souzené věci) se zabýval i Krajský soud v Brně v rozsudku z 9. 12. 2021 č. j. **62 A 195/2020-104** a (s výjimkou jediné námítky, tj. hloubky vyjetých kolejí) je shledal nedůvodnými. Soud na citovaný rozsudek souhlasně odkazuje a až nejdinou výjimku (námitka hloubky vyjetých kolejí) **neshledává důvod se od něj odchýlit**. Citovaný rozsudek zdejšího soudu je účastníkům znám. Žalovaným tehdy byl stejný žalovaný jako v souzené věci, nynější advokát zastupoval tehdejšího žalobce a samotný žalobce v souzené věci na uvedený rozsudek (mj. v replice) odkázal. K námitkám žalobce soud uvádí následující.

V. A) Námitka o absenci opory v právních předpisech pro vydávání Potvrzení o ověření stanoveného měřidla Českým metrologickým institutem a námitka o uplynutí platnosti ověření měřidla

19. Žalobce namítl, že „Potvrzení o ověření stanoveného měřidla“ vydané Českým metrologickým institutem (dále též jako „ČMI“) není zachyceno v právních předpisech ani v OOP, a proto se rozhodnutí opírají o listinu, jejíž povaha a podoba nemá oporu v právní úpravě. Tato námitka se týkala všech tří napadených rozhodnutí.
20. Dále žalobce namítl výlučně stran 3. napadeného rozhodnutí, že doba platnosti ověření měřidla je stanovena jen na 1 rok a pokud se 3. skutek udál 13. 7. 2020 a měřidlo bylo ověřeno 6. 3. 2019, pak se 3. skutek stal již v době uplynutí platnosti ověření měřidla. Třetí napadené rozhodnutí tak bylo dle žalobce vydáno na podkladě výsledků vážení bez platného ověření.
21. Tyto námitky jsou nedůvodné a soud pro stručnost odkazuje na bod 21. až 30. rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104, tj. zejména: „21. Z potvrzení Českého metrologického institutu o ověření stanoveného měřidla ze dne 6.3.2019 plyne, že váha pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel na silnici II/602 Jihlavská, Velké Meziříčí byla téhož dne ověřena, měla požadované metrologické vlastnosti a byla opatřena úředními značkami. K měření (zvážení) soupravy žalobce tak došlo po více než roce od ověření stanoveného měřidla. 22. Podle § 9 odst. 1 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, se ověřením stanoveného měřidla 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. Podle § 11a odst. 1 zákona o metrologii je uživatel stanoveného měřidla povinen na žádost osoby, která může být dotčena jeho nesprávným měřením, požádat o přezkoušení stanoveného měřidla. Podle § 11a odst. 3 zákona o metrologii se stanovené měřidlo považuje za vyhovující, pokud má při přezkoušení metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy. Opatření obecné povahy kromě požadovaných metrologických vlastností stanoveného měřidla stanoví i zkoušky při přezkoušení, pokud jsou odlišné od zkoušek při ověřování. 23. V nyní posuzované věci OOP nestanoví zvláštní zkoušky při přezkoušení. Pro přezkoušení stanoveného měřidla (vysokorychlostní váhy) se tedy postupuje podle pravidel stanovených OOP pro ověřování. 24. Aby bylo možno předpokládat, že výsledky vysokorychlostního vážení jsou přesné, je třeba, aby bylo stanovené měřidlo ověřeno. Zároveň platí, že stanovené měřidlo musí splňovat požadavky stanovené v OOP po celou dobu platnosti ověření. Nyní účinná právní úprava obsažená v § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb. stanoví, že doba platnosti ověření měřidla stanovená zvláštním právním předpisem (poznámka pod čarou odkazuje na vyhlášku č. 263/2000 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. U stanovených měřidel a certifikovaných referenčních materiálů, pro něž se vystavuje ověřovací list nebo certifikát, se doba platnosti počítá ode dne vydání ověřovacího listu nebo certifikátu. Vyhláška č. 263/2000 Sb. byla zrušena a nahrazena vyhláškou č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu. Podle bodu 2.1.3 písm. c) přílohy vyhlášky č. 345/2002 Sb. byla pro vysokorychlostní váhy stanovena doba platnosti ověření 1 rok. 25. Z vyjádření Českého metrologického institutu ze dne 21.12.2020, č.j. CMI-7795/2020/0311, mimo jiné plyne, že podle zavedené praxe se ověřovací list u vysokorychlostních vah nevystavuje; na požádání lze vystavit o provedeném měření „potvrzení o ověření stanoveného měřidla“. Teprve připravovaná právní úprava metrologie předpokládá pregnantní vymezení stanovených měřidel, u kterých je v rámci jejich ověření vydán ověřovací list. Český metrologický institut ve sdělení dále uvedl: „...zvolený způsob (nevýdávání

ověřovacího listu u WIM zohlednil jak technické specifikace a výsledky zkoušek při schvalování typu těchto měřidel (zvláště pak prokázané parametry dlouhodobé stability metrologických vlastností používaných snímačů), tak praktické aspekty při jejich používání v provozních podmínkách. Jinými slovy technické a metrologické parametry prokazované a prokázané v rámci procesů schvalování typu jednotlivých typů WIM zde umožňují systémově postupovat způsobem, kdy je ověření měřidla deklarováno „pouze“ umístěním úřední značky (a nevýdává se ověřovací list), přičemž uživatel měřidel pak může logistiku zabezpečování následného ověřování do určité míry přizpůsobovat možnostem a kapacitám dopravní infrastruktury v dané oblasti. S ohledem na praktické aspekty a limity zajišťovaných podmínek při realizace ověřování se navíc požadavky na ověřování těchto stanovených měřidel ze strany jejich uživatelů (provozovatelů) v posledních letech již standardně koncentrují do období III. (popř. II.) čtvrtletí roku...“... 27... § 7 odst. 1 vyhláška č. 262/2000 Sb. stanoví jednoznačné pravidlo: není-li ověřovací list vydán, počítá se doba platnosti od začátku následujícího kalendářního roku... 28. Z vyjádření Českého metrologického institutu přitom neplyne, že by k vydávání ověřovacího listu pro příslušný typ stanovených měřidel docházelo na základě svévole; naopak, Český metrologický institut uvedl, že z důvodu stability metrologických vlastností postačí ověření měřidla pouze umístěním úřední značky. Důvěryhodnost takového východiska není ničím zpochybněna. 29. Nebyl-li tedy vydán ověřovací list, pak doba platnosti ověření stanoveného měřidla se počítá od začátku kalendářního roku následujícího po roce, v němž bylo ověření stanoveného měřidla provedeno. Samotná délka doby platnosti pak byla upravena v příloze vyhlášky č. 345/2002 Sb. Platnost ověření stanoveného měřidla (vysokorychlostní váhy) tedy byla až do 31.12.2020. 30. Zdejší soud tak nepřisvědčil námitce žalobce o vzájemné rozpornosti právní úpravy doby platnosti stanoveného měřidla. To, že v odůvodnění správních soudů, na které odkazuje žalobce, byl uveden odlišný způsob určení doby platnosti stanoveného měřidla, podle zdejšího soudu není určující; zdejší soud v rozsudku č.j. 30 A 153/2016-76 ze dne 26.4.2018 ani Nejvyšší správní soud v navazujícím rozsudku č.j. 4 As 188/2018-53 ze dne 12.7.2018 se totiž nezabývaly otázkou plynutí doby platnosti ověření vysokorychlostní váhy a vzájemného vztahu vyhlášek č. 262/2000 Sb. a č. 345/2002 Sb. Pravidlo podávané z vyhlášky č. 262/2000 Sb. ohledně počátku (jednoroční) doby platnosti (tj. od začátku následujícího kalendářního roku) přitom nevyvrací ani odkaz žalobce na rozsudky zdejšího soudu č.j. 30 A 142/2016-48 ze dne 31.5.2018 a č.j. 30 A 142/2016-102 ze dne 27.5.2020; v nich soud sice uvedl, že tamním spisem procházelo potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 26.10.2015, vydané Českým metrologickým institutem, dle kterého bylo dne 25.9.2015 provedeno ověření 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“), k závěru o konci jednoroční doby (tj. ke dni „26.9.2016“) však není v uvedených rozsudcích uvedena žádná argumentace, jež by se týkala pravidla vyplývajícího z § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb., především však v tamní věci nebylo podle obsahu uvedených (v téže věci postupně vydaných) rozsudků sporu o to, zda jednoroční doba platnosti ověření uplynula ke dni 26.9.2016 či až ke dni 31.12.2016 (k vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení vozidla došlo v tamní věci dne 15.4.2016).“.

V. B) Námitka o nesprávném hodnocení znaleckého posudku jen jako listinného důkazu

22. Správní orgány sice skutečně nesprávně zacházely se znaleckým posudkem Ing. Pavla Faltyse z 17. 8. 2020 jen jako s prostým listinným důkazem, ale toto pochybení k závěru o nezákonnosti napadených rozhodnutí soud nevede. Správní orgány dostatečně odůvodnily, proč k některým závěrům znaleckého posudku nepřihlédly (zejména srov. neadekvátní znalcův výklad opatření obecné povahy v podobě měření příčného sklonu po částech) a

proč naopak k některým závěrům znaleckého posudku přihlédly (až na jednu výjimku – 4,4 mm - přihlédly k měření hloubky vyjetých kolejí provedenému znalcem). Už proto do práv žalobce správní orgány nezasáhly a napadená rozhodnutí tak nejsou ani nepřezkoumatelná ve smyslu údajného nevypořádání se s námitkami žalobce opřenými o znaleckých posudek (jak dovodil i zdejší soud v bodě 35. odůvodnění rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104). Z ustálené judikatury vyplývá, že znalecký posudek není nadán žádnou vyšší důkazní silou. Ve světle zákonné zásady volného hodnocení důkazů podléhá stejné hodnotící činnosti jako jakýkoli jiný důkaz. Tu soud odkazuje i např. na nález Ústavní soudu z 30. 4. 2007 sp. zn. III. ÚS 299/06 či usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 1337/2015: „*Znalecký posudek je nutno hodnotit stejně pečlivě, jako každý jiný důkaz, ani on nepožívá žádné větší důkazní síly a musí být podrobován všestranné prověrce nejen právní korektnosti, ale též věcné správnosti. Hodnotit je třeba celý proces utváření znaleckého důkazu, včetně přípravy znaleckého zkoumání, opatřování podkladů pro znalce, průběh znaleckého zkoumání, věrohodnost teoretických východisek, jimiž znalec odůvodňuje své závěry, spolehlivost metod použitých znalcem a způsob vyvozování závěrů znalce.*“. Soud odkazuje i na bod 26. odůvodnění tohoto rozsudku.

V. C) Námitka o porušení OOP co do hlediska maximálního příčného sklonu vozovky

23. Nedůvodná je i námitka žalobce, že ze znaleckého posudku znalce Ing. Pavla Faltyse plyne, že geometrie vozovky nesplňuje OOP Českého metrologického institutu co do požadavku, že příčný sklon vozovky musí být roven či menší než 3 procenta (viz bod 3.15.2 písm. b) OOP).
24. Citované OOP v bodě 3.15. označeném jako „*Instalace vah*“ uvádí pod názvem „*Všeobecně*“ (bod 3.15.1) následující: „*Váhy musí být instalovány tak, aby byly minimalizovány jakékoli nepříznivé vlivy místa instalace na správnost měření a s ním spojených údajů. Prostor pro vážení musí být možno udržovat bez jakýchkoli nánosů látek, které by mohly ovlivnit přesnost váhy. Dostatečně detailně musí být stanoveny všechny požadavky na podmínky instalace vah, které mohou mít vliv na operaci vážení (např. rovinnost měřicího místa, geometrie vozovky).*“. Citované OOP v bodě 3.15.2 označeném jako „*Geometrie vozovky*“ uvádí, že úsek vozovky v délce 50 m před a 25 m za snímači zatížení (poznámka soudu: za snímačem vysokorychlostní váhy) musí splňovat následující požadavky: a) podélný sklon vozovky musí být menší nebo roven 1 % a konstantní; b) příčný sklon vozovky musí být menší nebo roven 3 %; c) poloměr zakřivení podélné osy vozovky musí být větší nebo roven 1 000 m; d) vozovka musí být bez nerovností způsobujících lokální změnu sklonu; e) hloubka vyjetých kolejí nesmí být větší než 4 mm. Další podmínkou (v bodě 3.15.2 OOP) je instalace váhy mimo oblasti, kde by mohlo docházet k častému zrychlování nebo zpomalování, a nesmí být instalována v úsecích, kde dochází ke změnám dopravních pruhů. V bodě 3.15.3 „*Charakteristika vozovky*“ OOP stanoví mj. požadavek, aby snímače zatížení byly instalovány v homogenních vrstvách s povrchem bez poškození a aby vozovka byla po celé délce snímačů zatížení homogenní napříč každým dopravním pruhem a bez spojů, který by tvořily spoje kameniva.
25. Tu soud odkazuje např. na bod 45. odůvodnění rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104, kde soud přesvědčivě vysvětlil, proč nepřihlédl ke znaleckému posudku kvůli nesprávnému **výkladu OOP** ze strany znalce: „*45. Limitní hodnota příčného sklonu stanovená v bodu 3.15.2 písm. b) OOP dopadá na šířku jízdního pruhu. Jízdním pruhem dle § 2 písm. t) zákona o silničním*

provozu je část vozovky dovolující jízdu vozidel v jednom jízdním proudu za sebou. Ze žalobcem předloženého znaleckého posudku vyplývá, že „...měření bylo prováděno v úseku 60 m před a 30 m za snímači zařízení, vždy po 5 m délky a v každém profilu vždy ve středu jízdního pruhu, dále ve vzdálenosti 1,0 m od tohoto středu na obě strany (předpokládané stopy náprav projíždějících nákladních vozidel), ve středu vozovky a při krajnici (0,88 – 0,89 m) od předpokládané stopy náprav. Celkem tedy bylo provedeno v každém příčném profilu 5 měření, ze kterých pak byla vypočtena hloubka vyjetých kolejí a příčný [s]klon vozovky v daném profilu...” (str. 13). Pro účely posouzení souladu zjištěných hodnot s limitními hodnotami je podstatný úsek 50 m před a 25 m za snímači zatížení, a to ve směru na Velké Meziříčí. Z popisu metodiky měření plyne, že příčný sklon vozovky nebyl zjišťován v rámci šíře jízdního pruhu. Zdejší soud rozumí úvaze žalobce, že jediný údaj o příčném sklonu vozovky nemusí zohledňovat lokální změny, který přitom můžou mít vliv na přesnost měření. Tu je však třeba podle zdejšího soudu zohlednit, že OOP stanoví soubor kvantitativních limitů (zejména bod 3.15.2) a kvalitativních limitů (zejména bod 3.15.3), které ve svém souhrnu mají garantovat přesnost měření. Výskyt lokálních změn, které by mohly mít vliv na přesnost měření, by se tak měl projevit tím, že nebudou splněny limity dalších kritérií stanovených v OOP – typicky právě překročení hodnot pro hloubku kolejí či podmínek charakteristiky vozovky. Ostatně podmínka v bodu 3.15.2 písm. d) OOP stanoví, že vozovka musí být bez nerovností způsobujících lokální změnu sklonu. Tuto podmínku chápe zdejší soud jako „pojistku“ právě proti výskytu lokálních nerovností, které se sice neprojeví nesplněním dílčích kritérií stanovených v OOP, ale zároveň již natolik mění charakter vozovky, že lze uvažovat o možné chybě při měření. Z fotografií procházejících správním spisem (v žalobcem předloženém znaleckém posudku) není patrná přítomnost takovýchto výrazných lokálních změn (kupříkladu výtluků) a ani ze žalobcem předloženého znaleckého posudku prima vista neplyne, že by na úseku 50 m před a 25 m za snímači byly dramatické výchyly (nejvýše 4,03 %) v lokálním příčném sklonu. Rovněž soud odkazuje na rozsudek zdejšího soudu z 26. 5. 2021 č. j. 65 A 2/2021-46, bod 17., ve věci stejných účastníků, v řízení o návrhu na zrušení citovaného OOP: „...Podle části 3.3 napadeného OOP nesmí vysokorychlostní váhy „...indikovat, zaznamenávat nebo tisknout hmotnost vozidla, pokud nebyla zvážena všechna kola vozidla nebo vozidlo nebylo rozlišeno...“. Jsou-li vysokorychlostní váhy určeny pro indikování (mimo jiné) zatížení jednotlivých náprav (odst. 3.5.1 napadeného OOP), a zároveň nesmí být zaznamenáno měření, při kterém nejsou zvážena všechna kola vozidla, pak je zřejmé, že jediný smysluplný výklad termínu „vozovka“ pro účely stanovení limitní hodnoty příčného sklonu je, že podmínka maximálního dovoleného příčného sklonu dle odst. 3.15.2 písm. b) napadeného OOP se týká části vozovky označované jako jízdní pruh. Jízdním pruhem podle § 2 písm. t) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, je část vozovky dovolující jízdu vozidel v jednom jízdním proudu za sebou. Je-li tedy v napadeném OOP stanovena limitní hodnota pro příčný sklon vozovky, je zcela zřejmé, že se tento údaj vztahuje k šíři jízdního pruhu.“.

26. Žalobce se znalcem prosazuje jiný **výklad** OOP než byl proveden v rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104 (a č. j. 65 A 2/2021-46, bod 17.). Důsledně vzato se znalec v posudku vyjadřuje k právnímu posouzení. Přílehavě to odhaluje mj. písemné vyjádření znalce z 6. 11. 2020 - viz např. jeho text ohledně výkladu OOP: „V části b) pak stanovuje, že příčný sklon vozovky musí být menší nebo rovně 3 % v celém hodnoceném úseku vozovky. Není zde stanoveno, že hodnota je uvažována pouze při hodnocení celé šíře jízdního pruhu, bez ohledu na lokální změny hodnoty příčného sklonu v důsledku nerovnoměrného opotřebení vozovky provozem.“. Nicméně znalec je ustanovován kvůli svým odborným znalostem, nikoliv proto, aby činil právní závěry, přičemž právní posouzení náleží výhradně správním

orgánům a soudu [viz i např. nálezy Ústavního soudu z 27. 11. 2019 sp. zn. IV.ÚS 2630/19, bod 28., usnesení Ústavního soudu z 18. 12. 2019 sp. zn. III.ÚS 3774/19, bod 12., stanovisko Nejvyššího soudu z 23. 12. 1980 sp. zn. Pls 3/80, písm. b) o Právním posouzení skutečného stavu věci a znalecký posudek či stanovisko kolegia Nejvyššího soudu z 10. 5. 1981 sp. zn. Cpj 228/81, bod I.5.a), nebo komentář k § 127 o. s. ř. na ASPI od Jaromíra Jirsy či Petra Lavického]. Tímto jsou vypořádány jako nedůvodné i námitky žalobce, že pokud je skutečnost vymezena odborným dokumentem, lze ji zpochybnit jiným odborným posouzením, nikoli laickým a nepodloženým tvrzením správních orgánů apod.

27. Znalec (mj. ve vyjádření z 6. 11. 2020 – č. l. 36 soudního spisu) prosazuje výklad OOP, aby při zkoumání hodnot příčného sklonu byly reflektovány lokální změny hodnoty příčného sklonu v důsledku nerovnoměrného opotřebení vozovky provozem, které se projevuje vyjížděním kolejí, které kopírují stopy zatížení nápravami s tím, že vyjíždění kolejí má vliv i na příčný sklon vozovky. Jak ale vysvětlil i rozsudek Krajského soudu v Brně č. j. 62 A 195/2020-104 (bod 46.), znalec tím nepřiléhavě spojuje samostatná (odlišná) právně relevantní kritéria v kritérium jediné. Pokud znalec argumentuje vyježděnými kolejemi, pak jde o samostatné (tj. odlišné) hledisko v bodě 3.15.2 písm. e) v podobě hloubky vyjetých kolejí – tedy *a contrario* kritérium uvedené v OOP v bodě 3.15.2 písm. b) jakožto příčný sklon vozovky. Pokud znalec argumentuje nutností zohlednění (při zkoumání příčného sklonu vozovky) lokálních změn v jízdním pruhu, pak i na to OOP pamatuje samostatným (tj. odlišným) hlediskem – viz bod 3.15.2 písm. d): „*vozovka musí být bez nerovností způsobujících lokální změnu sklonu*“ (k tomu dále srov. samostatné podmínky charakteristiky vozovky v bodě 3.15.3 OOP, a to zejména podmínku, aby snímače váhy byly instalovány v homogenních vrstvách s povrchem bez poškození, a podmínku, že vozovka musí být po celé délce snímačů homogenní napříč každým dopravním pruhem a bez spojů, které by tvořily spoje kameniva).
28. Žalobce vychází z premisy, že smyslem hlediska příčného sklonu vozovky v OOP je limitace sklonu vozidla tak, aby nedocházelo k náklonu vozidla a přenášení váhy na jednu jeho stranu, důsledkem čehož dochází k ovlivnění či zkreslení naměřené váhy (viz např. bod 2. repliky žalobce). Takto žalobcem prezentovanému smyslu hlediska příčného sklonu se výkladový závěr rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104 neprotiví. Předmětná vozovka má dva protisměrné jízdní pruhy a střežovitý příčný sklon, který se tak snižuje od středu vozovky ke krajnici (srov. např. vyjádření znalce z 6. 11. 2020 a vyjádření žalovaného k žalobě). V souladu i s žalobcem prosazovaným smyslem je výklad soudu o relevanci příčného sklonu ve smyslu celé šíře jízdního pruhu - tj. měřeno od středové dělicí čáry vozovky ke krajnici směrem doprava. Výsledkem pak vždy bude jeden jediný příčný sklon, zatímco přístup znalce značí nemožnost dospět k jedinému výsledku o příčném sklonu (znalec dochází k pluralitě výsledků příčného sklonu, odvislých vždy zrovna od toho, od jakého konkrétního místa v jízdním pruhu do jakého konkrétního místa v jízdním pruhu se znalec rozhodl měřit příčný sklon). Nelze spolehlivě dopředu predikovat, kudy přesně vozidlo v jízdním pruhu pojede – zda například levými koly po středové dělicí čáře vozovky (zejména když v protisměru nepojede vozidlo) a nebo spíše u krajnice (vpravo) jízdního pruhu. Ostatně i samotný znalec v posudku (str. 13) píše jen v rovině pravděpodobnostní o „*předpokládaných stopách náprav projíždějících vozidel*“. Rovněž proto je správný výklad příčného sklonu jízdního pruhu ve smyslu jeho úplné šířky, tj. úsečka počínající od středové dělicí čáry vozovky až k pravé krajnici.

29. Stejný výklad plyne i ze srovnání s jinými částmi právního řádu. Pojem „*příčný sklon*“ není užíván jen v OOP. Kupříkladu dle § 26 odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích: „*Dopravně technickým stavem dálnice, silnice nebo místní komunikace se rozumí jejich technické znaky (příčné uspořádání, příčný a podélný sklon, šířka a druh vozovky, směrové a výškové oblouky) a začlenění pozemní komunikace do terénu (rozhled, nadmořská výška).*“. Vyhláška č. 104/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, píše v § 1 odst. 1 písm. f) v souvislosti s dopravně technickým stavem pozemní komunikace o tzv. neproměnných parametrech vlastností určujících dopravně technický stav komunikace, které se nemění bez stavebního zásahu (směrové a výškové vedení, šířkové uspořádání, konstrukce vozovky, křížení a objekty). Komentářová literatura tak přiléhavě uvádí, že oproti stavebnímu stavu je dopravně technický stav pozemní komunikace – tj. i příčný sklon vozovky - pevná veličina a že veškeré dopravně technické parametry jsou dány již při vzniku pozemní komunikace (viz Košinárová, B.: *Zákon o pozemních komunikacích, Komentář*, 1. vydání, C. H. Beck, Praha, 2021, s. 260 – 268 a nebo Černínová, M., Černín, K. a Tichý, M.: *Zákon o pozemních komunikacích, Komentář*, Praha, 2015, C. H. Beck, komentář k § 26). Pokud je mj. příčný sklon komunikace (vozovky) pevná (neměnná) veličina, nemůže být odvislý od např. lokálních změn v jízdním pruhu v důsledku opotřebení vozovky, pro kterýžto výklad pléduje znalec i žalobce.

V. D) Námitka o nesouladu umístění vysokorychlostní váhy s požadavkem OOP o instalaci vah mimo oblast častého zrychlování či zpomalování a úseky, kde dochází ke změnám počtu dopravních pruhů

30. Žalobce namítl nesoulad umístění vysokorychlostní váhy i s požadavkem OOP v bodě 3.15.2 třetí odstavce, podle kterého „*váhy musí být instalovány mimo oblasti, kde by mohlo docházet k častému zrychlování nebo zpomalování a nesmí být instalovány v úsecích, kde dochází ke změnám počtu dopravních pruhů.*“. Namítl i nesoulad s požadavky OOP ohledně charakteristiky vozovky v bodě 3.15.3 OOP.
31. Rovněž tyto námitky jsou nedůvodné již z důvodů uvedených v bodě 39. až 43. rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104: „39. Ze žalobcem předloženého znaleckého posudku plyne, že ve dnech 12.7.2020 a 19.8.2020 byla provedena kontrola stavu vozovky geometrickým zaměřením příčných a podélných profilů a kontrola plnění požadavků na charakteristiku vozovky (str. 12). To, že se v okolí vysokorychlostní váhy vyskytují vjezdy k průmyslovým objektům, je zřejmé nejen z fotodokumentace obsažené v žalobcem předloženém znaleckém posudku, nýbrž také z listiny „DOSIP Servis s.r.o., LOKALITA A)“ procházející správním spisem. Z fotodokumentace (str. 6, 7 a 8) obsažené ve znaleckém posudku je dále zřejmé napojení silnice III. třídy (482 – 522 m od vysokorychlostní váhy) a napojení na D1 (310 – 393 m, 240 – 260 m a 117 – 186 m od vysokorychlostní váhy). 40. Podle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Podle § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci nebo organizovanému útvaru chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po pozemní komunikaci. To platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace nebo ze stezky pro cyklisty nebo z obytné nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci. 41. Při vjezdu na pozemní komunikaci – tu konkrétně na silnici II/602 – by si řidiči vjíždějících vozidel měli počínat tak, aby nedocházelo ke zpomalení vážených vozidel (či

souprav). Podle zdejšího soudu tak existence napojení jednotlivých průmyslových objektů sama o sobě nemá vliv na dynamiku jízdy projíždějících vozidel po silnici II/602, neboť projíždějící vozidla, která jsou následně vážena, mají přednost v jízdě a nesmí být jinými vozidly vyjíždějími z přilehlých ploch jakkoli omezena. 42. Pokud jde o nájezd na silnici II/602 z D1, ten byl opatřen připojovacím pruhem (str. 8 znaleckého posudku), a tedy mohlo by docházet k omezení projíždějících vozidel po silnici II/602; podle § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu nesmí řidič při zařazování z připojovacího pruhu do pruhu průběžného ohrozit řidiče jedoucí v průběžném pruhu, zatímco při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci dle § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu nesmí dojít ani k omezení projíždějících řidičů. Vzhledem ke vzdálenosti tohoto připojení přesahující 100 metrů však zdejší soud nemá za to, že by toto připojení mohlo mít na dynamiku jízdy po silnici II/602 takový vliv, aby podmínky podle OOP nebyly dodrženy; z dokazování fotozáběry z místa měření (www.mapy.cz) vyplynulo, že jde o rovný úsek a že v místě vážení je přehledným a dostatečně s předstihem patrným způsobem rychlost omezena na 70 km/h, přičemž úsek, v němž je rychlost takto omezena, začíná (končí) před koncem připojovacího a začátkem odbočovacího pruhu na nájezd (sjezd) na (z) D1, připojení míst ležících mimo silnici II/602 v blízkosti místa vážení je přitom rovněž přehledné a tudíž potřeba změny dynamiky jízdy po silnici II/602 z důvodu vjíždění či vyjíždění vozidel k průmyslovým objektům, jež by nebyla známa předem (před úsekem, v němž je rychlost omezena), nepravděpodobná.“

32. Žalobce namítl při soudním jednání, že rozsudek č. j. 62 A 195/2020-104 se zabýval jen výjezdy do areálů nacházejících se v blízkosti váhy a nezabýval se vjezdem (odbočováním) do areálů ze silnice, na níž je umístěna váha, přičemž při vjezdu do areálů musí vozidlo zpomalit. Žalobce však důsledně nereflektuje již to, že OOP nezakazuje instalaci váhy v místě, kde by mohlo docházet k jakémukoli zrychlování či zpomalování; OOP „jen“ zakazuje instalování v místě, kde by mohlo docházet „k častému“ zrychlování nebo zpomalování. Přílehlavě tak zdůrazňuje např. rozhodnutí prvostupňového orgánu z 11. 9. 2020 (str. 5), že právně relevantní je jen „časté“ vyjíždění nebo najíždění vozidel. Žalobcem předložený znalecký posudek se omezuje jen na vágní tvrzení o „rozsáhlém výrobním a skladovém komplexu“ či „rozsáhlé parkovací zóně (Private AREA)“ a nebo „skladovém a výrobním areálu (AQUEKO)“, aniž by uvedl konkrétní skutečnosti osvětlující např. míru užívání těchto areálů (srov. hledisko „časté“ zrychlování či zpomalování). Lze přitom odkázat i na rozhodnutí prvostupňového orgánu z 11. 9. 2020, že firma AQUEKO se zabývá stavbou a údržbou rybníků, která svou činnost neprovádí na uvedeném místě.
33. Hlavně však žalobce takovými námitkami nereflektuje podstatu věci a smysl OOP. Smyslem OOP (bodu 3.15.2 třetí odstavce) je vyloučit, aby kvůli častému zrychlování či zpomalování byla ovlivněna správnost měření. Pokud by tedy v konkrétním případě skutečně došlo ke zvážení vozidla ve chvíli, kdy by toto vozidlo zpomalovalo (zrychlovalo) kvůli výjezdu či vjezdu do přilehlého areálu či kvůli dálnici, pak by námitky žalobce mohly mít relevanci. Žalobce však ani netvrdí (tím méně prokazuje), že v souzené věci (tj. u 3 skutků) nastaly tyto negativní jevy mající způsobit ovlivnit správnost měření. Jeho tvrzení a námitky tak v podstatě jsou jen v obecné, hypotetické rovině a směřují prioritně proti samotnému umístění váhy na předmětném místě, aniž by takové event. nesprávné umístění váhy mělo v konkrétním případě žalobce negativní vliv na správnost zvážení jeho vozidel a tedy by se negativně dotklo jeho právní sféry. Takto koncipované žalobě nelze přiznat důvodnost. Bylo by nepřiléhavé (dokonce až formalistické) vyhovět žalobě „jen“ proto, že obecně, v jiných případech, by mohla být správnost vážení ovlivněna zrychlováním či zpomalováním, aniž by byl tento negativní jev prokázán v souzené věci.

Důsledně vzato je žaloba v této části koncipována na ochranu výlučně veřejného zájmu, neboť požaduje zrušit rozhodnutí správního orgánu „jen“ kvůli umístění váhy v rozporu s OOP, aniž by však bylo prokázáno, že se takové event. nesprávné umístění váhy přímo dotklo (veřejných) subjektivních práv žalobce.

34. Soud odkazuje na správní spisy a v nich přiložené důkazy ohledně vážení, včetně fotografií vozidel žalobce v okamžiku vážení, a to i fotografií detailů předních i zadních světel vozidel žalobce i fotografií vozidel žalobce vyobrazujících i prostor před a za vozidlem žalobce. Z nich plyne, že vozidlo žalobce v okamžiku vážení jelo dne 10. 2. 2020 rychlostí 62 km/hm, 13. 7. 2020 rychlostí 59 km/h a 2. 3. 2020 rychlostí 83 km/h. Na fotografiích světel vozidel žalobce nesvítí brzdová světla. Na žádné z fotografií vozidel žalobce v okamžiku vážení se před vozidlem žalobce nenachází vozidlo, kvůli kterému by žalobce musel brzdít. Tudíž důkazy byla dokonce vyloučena eventualita, že by při vážení vozidla nastaly negativní jevy - o kterých žalobce jen v obecné, hypotetické rovině píše - způsobilé ovlivnit správnost vážení vozidel žalobce. Vozidla žalobce nemusela v okamžiku vážení (či bezprostředně před vážením) zpomalovat či zrychlovat apod.
35. Lze odkázat např. na metodologicky obdobný rozsudek Krajského soudu v Praze z 7. 7. 2022 č. j. 51 A 50/2021-60: „31. 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... 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... netvrdil konkrétní vady sklonu či stavu povrchu měřicího místa, na které v době vážení najížděl... postrádá tvrzení příčinné souvislosti mezi těmito vytýkanými nedostatky a konkrétními skutkovými okolnostmi v době vážení žalobcova vozidla... 32... 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)... Uvedená zjištění poskytují dostatečný podklad pro skutkový závěr, že měření nebylo nijak ovlivněno vnějšími rušivými vlivy (např. akcelerací či decelerací vozidla, nepovoleným manévrem na měřícím místě, nerovností vozovky či opotřebením obrušné vrstvy)... 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... 37... 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.“. Srov. i rozsudek Krajského soudu v Praze z 2. 6. 2022 č. j. 55 A 100/2020-58, bod 29.: „...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 indicí na fotografiích – brzdových světel 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.“ (obdobně srov. i rozsudek Krajského soudu v Brně z 4. 6. 2020 č. j. 62 A 16/2019-93, zejména bod 15., 20., 30.).

36. K tomu soud dodává, žalobce dovozuje porušení požadavku uvedeného v bodě 3.15.2 třetí odstavce OOP ze znaleckého posudku Ing. Pavla Faltyse, který však je znalcem z oboru stavebnictví – stavby dopravně inženýrské a řada závěrů znalce tak je mimo znalcův obor (viz např. úvahy znalce o možném chování řidičů v důsledku vizuálního působení zkoumaného místa či i údajně nesprávné umístění váhy s ohledem na areály a dálnici). Znalcův obor mu dává předpoklady k posouzení např. stavu pozemní komunikace. Nicméně není znalcem v oboru metrologie, a pokud se tak vyjadřuje se k tomu, zda a jak jednotlivé faktory ovlivňují fungování vysokorychlostní váhy a její správné měření, pak to nelze kvalifikovat jako odborné posouzení (obdobně srov. hodnocení jiného posudku téhož znalce v soudní praxi např. v rozsudku Krajského soudu v Praze z 2. 6. 2022 č. j. 55 A 100/2020 - 58, bod 33. či z 7. 7. 2022 č. j. 51 A 50/2021-60, bod 33.).

V. E) Námitka žalobce o nesplnění požadavku OOP na charakteristiku vozovky

37. Žalobce namítl, že znalec dospěl k závěru o nesouladu s požadavky opatření obecné povahy ohledně charakteristiky vozovky v bodě 3.15.3 OOP v tom smyslu, že vozovka v místě instalace snímačů váhy nesplňuje požadavek, že „*snímače zatížení musí být instalovány v homogenních vrstvách s povrchem bez poškození*“ a že „*vozovka musí být po celé délce snímačů zatížení homogenní napříč každým dopravním pruhem bez spojů, které by tvořily spoje kameniva*“ (srov. i vyjádření znalce z 6. 11. 2020).
38. Rovněž s touto námitkou jakožto nedůvodnou se vypořádal soud v rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104 a soud na citovaný rozsudek odkazuje: „43. Z fotodokumentace obsažené ve znaleckém posudku i z jejího textu je také patrné, že se „...ve vzdálenosti cca 70 – 2 m od osazených senzorů se na konstrukci objevují poruchy obrusné vrstvy, které jsou zalévány pravděpodobně živичnou spárovací hmotou...“ (str. 8 znaleckého posudku). Z fotodokumentace podle zdejšího soudu neplyne, že by povrch vozovky byl zásadně narušen (str. 10 znaleckého posudku) tak, aby docházelo ke změně dynamiky jízdy vozidel; naopak i ve znaleckém posudku je uvedeno, že poruchy obrusné vrstvy byly zapraveny. Podle fotografií prostoru snímačů zatížení (str. 11 a 12) nebyl povrch vozovky bezprostředně na snímačích narušen vůbec. Požadavek na homogenitu povrchu vozovky přitom stanoví OOP pouze pro prostor snímačů (bod 3.15.3), a žalobní námitka zpochybňující stav povrchu vozovky proto rovněž není důvodná.“.

V.F) Námitka o hloubce vyjetých kolejích v rozporu s opatřením obecné povahy

39. Žalobce namítl, že geometrie vozovky nesplňuje požadavky OOP, když z výsledků měření uvedeného ve znaleckém posudku plyne mj. překročení hodnot hloubky kolejí ve smyslu bodu 3.15.2 písm. e) OOP. Totiž ze znaleckého posudku Ing. Pavla Faltyse plyne, že ve vzdálenosti 25 m za snímačem ve směru na Velké Meziříčí byla naměřena hloubka vyjetých kolejí 4 mm – 3,3 mm.
40. Rovněž s touto námitkou se soud zabýval v řízení pod sp. zn. 62 A 195/2020. Tehdy (jiný) žalobce namítl též hloubku vyjetých kolejích v rozporu s OOP na silnici číslo II/602, v km

51,4 u Velkého Meziříčí ve směru na Velké Meziříčí. Soud rozsudkem č. j. 62 A 195/2020-104 zrušil rozhodnutí stejného žalovaného a věc mu vrátil. To z důvodu, že tehdejší žalobce úspěšně zpochybnil dodržení podmínek vysokorychlostního vážení v tom smyslu, že znalec dospěl při měření k závěru o překročení povolené hloubky kolejí - 25 m za snímači zatížení byla naměřena hloubka kolejí 4,4 mm – 3,3 mm, přičemž dle bodu 3.15.2 písm. e) OOP hloubka vyjetých kolejí nesměla být v délce úseku vozovky 50 m před a 25 m za snímači zatížení větší než 4 mm.

41. Ve věci sp. zn. 62 A 195/2020 však šlo však jen o jízdní pruh vozovky směr na Velké Meziříčí, a proto se tato skutečnost v souzené věci týká jen jednoho napadeného rozhodnutí, a to rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 11. 2020 ohledně skutku z 2. 3. 2020. Hlavně však šlo o hloubku vyjetých kolejí až ve vzdálenosti 25 m za snímačem váhy, přičemž žádné z vozidel žalobce neměřilo 25 metrů – byly dlouhé přibližně 20 metrů (srov. ve správních spisech obsažené technické průkazy vozidel žalobce zahrnující i délku vozidel a náprav – nákladní automobil tahač návěsů 6 000 mm, 5 995 mm a 6 000 mm a návěsy 13 860 mm, 14 000 mm a 14 040 mm). Z toho plyne, že když vozidla žalobce vjela do kritické hloubky vyjetých kolejí, tak již byla zvážena. Tudíž příp. překročení maximální hloubky vyjetých kolejí nemohlo ani v případě druhého přestupku spáchaného na vozovce ve směru Velké Meziříčí znevěrohodnit výsledky vážení. Z těchto důvodů soud shledává důvod pro odchýlení se od rozsudku zdejšího soudu č. j. 62 A 195/2020-104, bod 46. až 48. Soudu však není známo, jak dlouhé vozidlo bylo ve věci 62 A 195/2020 zváženo; pokud by bylo dlouhé 25 m a více, pak by v souzené věci ani o skutečnou odchylku od rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104 nešlo pro podstatné skutkové odlišnosti.

V.G) Námitka o nemožnosti žalobce být přítomen přeměrování vozovky

42. Pokud jde o správní řízení, v němž bylo vydáno první napadené rozhodnutí, soud zjistil následující skutečnosti. Žalovaný prvně (rozhodnutím z 5. 5. 2020 č. j. KUJI 42901/2020 ODSH 534/2020 Ma/Odv) zrušil prvostupňové rozhodnutí a uložil prvostupňovému orgánu, aby si vyžádal stanovisko majetkového správce silnice II/602, zda úseky vozovky silnice II/602 v délce 50 m před a 25 m za snímači vysokorychlostní váhy splňují požadavky dle čl. 3.15.2 OOP. Žalobce požádal prvostupňový orgán o provedení důkazů za přítomnosti žalobce, tj. o dání příležitosti být přítomen úkonům (provedeným Krajskou správou a údržby silnic Vysočiny) při získávání údajů, zda úseky vozovky splňují požadavky geometrie dle čl. 3.15.2 OOP. Prvostupňový orgán této žádosti nevyhověl. Krajská správa a údržba silnic Vysočiny doručila prvostupňovému orgánu sdělení o výsledku měření silnice (provedeného dne 18. 5. 2020) s tím, že v úseku 50 m před a 25 m za měřícím místem byly ve směru Jihlava zjištěny nerovnosti/vyjeté koleje do 2,5 mm a ve směru Velké Meziříčí do 4 mm a zjištěné nerovnosti nemohou způsobovat lokální změnu sklonu (toto sdělení Krajská správa a údržba silnic Vysočiny upřesnila dopisem z 5. 6. 2020 s tím, že měření bylo provedeno jejími pracovníky a byly zjištěny nerovnosti asfaltobetonového povrchu silnice II/602 v prostoru vysokorychlostních vah, a to 50 m před a 25 m za bránou, v obou směrech, přičemž v jízdním pruhu byly provedeny vždy 2 měření po vzdálenosti přibližně 5 m a pro měření byla použita standardní 2 m kovová lať a kovový klín k měření nerovností).

43. Pokud jde o správní řízení, v němž bylo vydáno druhé napadené rozhodnutí, soud zjistil obdobné skutečnosti. Tedy žalovaný prvně (rozhodnutím z 5. 5. 2020 č. j. KUJI 43112/2020 ODSH 584/2020 Ma/Odv) zrušil prvostupňové rozhodnutí a uložil prvostupňovému orgánu, aby si vyžádal stanovisko majetkového správce silnice ke stejné otázce. Prvostupňový orgán 12. 5. 2020 požádal Krajskou správu a údržbu silnic Vysočiny, příspěvkovou organizaci dle § 50 odst. 3 SŘ o podání zprávy, 1) zda vozovka na silnici II/602, km 51,4 (u vysokorychlostních vah Velké Meziříčí) má 50 m před a 25 metrů za vyjeté koleje, 2) jaká je hloubka vyjetých kolejí v mm a zda mohou nějaké nerovnosti způsobovat lokální změnu sklonu. Žalobce 12. 5. 2020 požádal prvostupňový orgán o umožnění být přítomen při takovém měření prováděném Krajskou správu a údržbu silnic Vysočiny. Prvostupňový orgán 14. 5. 2020 doručil odpověď žalobci, že důkaz ohledáním dle § 54 SŘ neprovádí, tedy je žádost bezpředmětná. Žalobce se obrátil na Krajskou správu a údržbu silnic Vysočiny 22. 5. 2020 s žádostí o umožnění přítomnosti při měření, která odpověděla žalobci (1. 6. 2020), že jej nemůže přizvat k měření, měření proběhlo 18. 5. 2020.
44. Žalobce ohledně 1. a 2. napadeného rozhodnutí (a jím předcházejících prvostupňových rozhodnutí) namítl, že žádal prvostupňový orgán o možnost být přítomen přeměřování vozovky, a to z důvodu zachování jeho práva vyjádřit se k důkazu, když svou přítomností by žalobce získal poznatky, podněty, seznámil se s okolnostmi pro vydání stanoviska, získal by informace a podklady pro jeho vyjádření k následně předloženému důkazu; avšak žádost byla žalobci zamítna. Podle žalobce došlo k porušení jeho procesních práv analogicky odvozených z § 54 SŘ, když mu byla znemožněna přítomnost při provádění příslušných úkonů měření vozovky, které byly následným podkladem pro vydání stanoviska (Krajské správy a údržby silnic Vysočiny) ke stavu vozovky.
45. Tato námitka žalobce (směřující jen proti prvnímu a druhému rozhodnutí žalovaného, tj. ohledně skutku z 10. 2. 2020 a 2. 3. 2020) - že žalobce neměl ve dvou správních řízeních možnost být přítomen přeměřování vozovky - je nedůvodná. Jednalo se „jen“ o měření hloubky vyjetých kolejí vozovky ze strany Krajské správy a údržby silnic Vysočina. Samotný žalobce předložil ke stejné skutečnosti – tedy zjištění hloubky vyjetých kolejí na stejném úseku vozovky – již před správním orgánem 1. stupně vlastní znalecký posudek (od Ing. Pavla Faltyse), jehož hodnoty přitom až na jedinou výjimku byly shodné s měřením Krajské správy v tom smyslu, že znamenaly zjištění o splnění podmínky o maximální hloubce vyjetých kolejí (do 4 mm včetně). A právě i z tohoto znaleckého posudku předloženého žalobcem správní orgány vycházely i stran hloubky vyjetých kolejí. Neumožnění účasti žalobce při měření hloubky vyjetých kolejí provedeného Krajskou správou a údržbou silnic Vysočina tak nebylo žalobci na újmu. Navíc soud odkazuje na odůvodnění v 1. a 2. napadeném rozhodnutí, že měření muselo probíhat za běžného silničního provozu; i z tohoto důvodu nebylo v možnostech prvostupňového orgánu zajistit účast žalobce při měření – viz zájem na bezpečnosti provozu a ochraně zdraví a života, včetně pracovníků (členů) žalobce.

VI. Závěr a náklady řízení

46. Z uvedených důvodů soud žalobu jako **nedůvodnou** zamítl (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).
47. Pro nadbytečnost neprováděl důkaz navržený žalobcem (v replice k vyjádření žalovaného) v podobě výsledku znalce, neboť jeho provedení by na výroku tohoto rozsudku nemohlo nic změnit. Žalobce výslech znalce navrhoval hlavně k objasnění jím zvoleného způsobu

měření příčného sklonu, odůvodnění zaznamenání příčného sklonu v jednotlivých částech vozovky. Jak však plyne i z rozsudku zdejšího soudu č. j. 62 A 195/2020-104, znalec si neadekvátně vyložil OOP; opatření obecné povahy není založeno na měření příčného sklonu vozovky po částech (zohledňujícím i lokální změny), nýbrž právně relevantní je zjišťování příčného sklonu v rámci šíře jízdního pruhu. Přitom zde šlo o výklad opatření obecné povahy, tj. o právní posouzení ze strany znalce. Soud není vázán právním posouzením provedeným znalcem.

48. Výrok (II.) je odůvodněn § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce neměl ve věci úspěch, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému náklady řízení nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. 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 zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 16. listopadu 2022

JUDr. Jaroslava Skoumalová v. r.
předsedkyně senátu