



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Milana Procházky a soudců JUDr. Ing. Venduly Sochorové a Mgr. Karla Černína, Ph.D.

žalobce: **MANNEN FOREST s.r.o.**
sídlem Nové sady 988/2, 602 00 Brno
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 rozhodnutí žalovaného ze dne 16. 12. 2020, č. j. KUJI 117648/2020

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému se náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobce byl v přestupkovém řízení rozhodnutím Městského úřadu Velké Meziříčí z 11. 11. 2020 č. j. DOP/111546/2020-vasu/23213/2020 shledán vinným tím, že dne 9. 9. 2020 v 5:43 hod. na silnici II/602, v km 51,4 u Velkého Meziříčí ve směru na Velké Meziříčí (dále „silnice“) provozoval vozidlo (jízdní soupravu motorového vozidla s přípojným vozidlem), které při vysokorychlostním vážení překročilo největší povolenou hmotnost silničního

vozidla stanovou vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Podle městského úřadu žalobce porušil § 5 odst. 1 písm. c) bod 4., § 5 odst. 1 písm. d) bod 2., § 5 odst. 2 písm. g) a písm. k) vyhlášky, čímž spáchal přestupek dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Za toto jednání byla žalobci uložena pokuta 72 000 Kč. Vozidlo žalobce překročilo největší povolenou hmotnost na druhé nápravě o 197 kg, na třetí nápravě o 101 kg, na skupině náprav čísla 2,3 o 298 kg, na skupině náprav čísla 5,6 o 832 kg, na přípojném vozidle o 2 136 kg a největší povolenou hmotnost jízdní soupravy o 7 589 kg.

2. Odvolání žalobce bylo v záhlaví označeným rozhodnutím žalovaného zamítnuto.

II. Obsah žaloby a replik žalobce

3. Žalobce v žalobě namítl, že správní orgány nevysvětlily, proč užily na délku platnosti ověření váhy lhůtu dle § 7 odst. 1 věty první vyhlášky č. 262/2000 Sb. (tj. že se doba platnosti ověření měřidla počítá od začátku kalendářního roku následujícího po roce, v němž bylo ověření měřidla provedeno), nikoli větu druhou (tj. že se doba platnosti ověření měřidla počítá ode dne vydání ověřovacího listu nebo certifikátu); rozhodnutí tak jsou nepřezkoumatelná. Neexistencí právní úpravy týkající se formy listu o ověření vlastností stanovených měřidel a délce lhůty platnosti ověření je porušena zákonnost a legitimní očekávání. V nejasnosti by neměl být žalobce shledán vinným. Pokud by správní orgány aplikovaly § 7 odst. 1 větu druhou vyhlášky č. 262/2000 Sb., doba platnosti ověření váhy by v době měření už uplynula. K tomu odkázal na rozsudky Nejvyššího správního soudu č. j. 4 As 206/2015-39 a č. j. 4 As 188/2018-53 a Krajského soudu v Brně č. j. 30 A 153/2016-76.
4. Silnice v úseku nainstalované váhy nesplňuje požadavky stanovené opatřením obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15 (dále „OOP“) vydaného Českým metrologickým institutem (dále „ČMI“). Žalobce ve správním řízení předložil znalecký posudek č. 2666/06/20 z 27. 8. 2020 o posouzení technického stavu a geometrie (dále „posudek“) vypracovaný Ing. P. F. (dále „znalec“). Správní orgány jej nepovažovaly za znalecký posudek ve smyslu § 56 správního řádu, přestože je opatřen doložkou dle § 127a zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu (dále „o. s. ř.“).
5. Není patrné, v jakém rozsahu žalovaný posudek akceptoval a v jakém nikoli. Část naměřených hodnot uvedených v posudku správní orgány považují za validní (ty, které splňují limity stanovené v OOP) a část považují za nevalidní (ty, které nesplňují limity stanovené v OOP). I tato skutečnost způsobuje nepřezkoumatelnost. Žalovaný zpochybňuje posudek ve vztahu ke způsobu měření příčného sklonu; svoji úvahu však neopírá o OOP. Pokud žalovaný tvrdí, že znalcem předložené měření hodnoty příčného sklonu a vyjetých kolejí není správné, měl by předložit vlastní změřené hodnoty, případně svoji interpretaci opřít o OOP. Ke zpochybnění posudku by mělo být využito buďto odborné vyjádření nebo revizní posudek. Vzhledem k tomu, že správní orgány nevyvrátily závěry posudku, nebyl dostatečně zjištěn skutkový stav věci.
6. Z naměřených hodnot v posudku je patrné, že silnice přesahuje povolený maximální příčný sklon stanovený v bodě 3.15.2 písm. b) OOP (3 %). Měření v posudku bylo provedeno vždy ve středu jízdního pruhu, ve vzdálenosti 1 m od tohoto středu na obě strany (předpokládané stopy náprav projíždějících nákladních vozidel), ve středu vozovky a při krajnici od předpokládané stopy náprav. V OOP není stanoveno, že by maximální limit pro příčný sklon byl uvažován pouze při hodnocení celé šíře vozovky či jednoho

jízdního pruhu, což by umožňovalo lokální výjimky z této limitace. *Ab absurdum* může výklad správních orgánů vést k situaci, že by vozovka v celé své šíři aritmetickým průměrem splňovala stanovené meze příčného sklonu, ale v části styku náprav vozidel s váhou by vykazovala lokální výjimky zkreslující naměřené hodnoty zatížení.

7. Z posudku plyne hloubka vyjetých kolejí 4,4 mm ve vzdálenosti 25 m za snímačem váhy, což je v rozporu s čl. 3.15.2 písm. e) OOP. Touto skutečností se správní orgány nezabývaly. Vozovka přitom musí splňovat požadavky OOP nejen při instalaci vysokorychlostní váhy, ale i poté.
8. Žalobce upozorňoval správní orgány, že váha je umístěna v rozporu s čl. 3.15.2 poslední odstavec OOP, dle 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. V bezprostřední blízkosti váhy jsou umístěny 3 vjezdy/výjezdy do skladů a parkovišť přilehlých společností (např. areál AQUEKO, spol. s.r.o., v jejímž skladu se nachází řada nákladních vozidel; areál AND MOTOR s.r.o., jejímž předmětem podnikání je prodej, výkup a servis nákladních vozidel). Při provozu těchto společností dochází k častému vjíždění a vyjíždění vozidel, které značně ovlivňuje dynamiku jízdy měřených vozidel. Z přilehlých objektů, parkovišť a skladů se pouze nevyjíždí, vozidla do nich i vjíždí, což ovlivňuje rychlost vozidel jedoucích za odbočujícím vozidlem. Argument správního orgánu o absenci dokumentování počtu projíždějících vozidel v posudku je bezpředmětný, neboť podle OOP není podstatný počet projetých vozidel, ale hypotetická možnost časté změny dynamiky jízdy. K rozporu umístění váhy s čl. 3.15.2 poslední odstavec OOP není třeba dokládat posudek, neboť tato skutečnost plyne již z faktického stavu. Fotografie z místa vážení zabírají jen přední část vozidla. Nezabírají dopravní situaci před či za vozidlem. Není z nich patrné, zda měřené vozidlo zrychluje, zpomaluje či jede konstantní rychlostí.
9. Ve smyslu čl. 5.4 OOP mají být vysokorychlostní váhy za účelem zjištění a ověření přesnosti měření zkoušeny za jízdy v silničním provozu. Za tím účelem se dle čl. 5.4.2.1 OOP použijí referenční vozidla. Dle čl. 5.4.6.1 OOP jsou s referenčními vozidly provedeny zkušební jízdy. Výsledky zkušebních jízd nejsou obsahem správního spisu a nejsou obsaženy ani v potvrzení o ověření měřidla. Žalobce žádal městský úřad o předložení dokladu o provedených zkušebních jízdách referenčních vozidel, ale bezúspěšně. Tím byl zkrácen na svém právu seznámit se a vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí ve smyslu § 36 odst. 3 správního řádu.
10. Na základě výše uvedeného žalobce navrhl, aby soud zrušil napadené rozhodnutí žalovaného a rozhodnutí městského úřadu a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného

11. Žalovaný navrhl žalobu zamítnout z následujících důvodů. K ověření měřícího zařízení došlo 6. 3. 2019. Lhůta 1 roku se v souladu s § 7 odst. 1 věta první vyhlášky č. 262/2000 Sb. počítá od začátku následujícího roku, tj. od 1. 1. 2020 a končí 31. 12. 2020. Váha proto v době měření měla platné ověření a výstupy z ní lze užít jako důkaz.
12. 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, budou se sice stále

přesněji modelovat lokální nerovnosti, ale vypovídací hodnota k příčnému sklonu vozovky bude minimální. Příčný sklon se tak neměří v limitně úzkých segmentech vozovky, ale v šířce jízdního pruhu. Znalcem zjištěné údaje nemají vypovídací hodnotu o příčném sklonu komunikace, neboť změřil pouze lokální změny příčného sklonu, jimiž nelze prokázat nesplnění OOP. Znalec pracuje při posouzení souladu umístění váhy s OOP s pouhým odhadem, což se nejvíce projeví při hodnocení intenzity provozu na nejbližších sjezdech a při úvaze o vlivu sjezdu z dálnice D1, který je vzdálen několik stovek metrů. Pohyb vozidel na pozemních komunikacích nemůže být v každém okamžiku plynulý, vždy budou vznikat lokální místa, kde bude docházet ke změnám směru, rychlosti apod. Nelze proto přijmout argument žalobce, že pouhá možnost nelineárního pohybu vozidel vylučuje jejich vážení.

13. Požadavek žalobce, aby mu bylo umožněno být přítomen u zkušebních jízd či že správní orgán nepředložil doklady o zkušební jízdách, je absurdní. Analogicky by mohl pachatel přestupku požadovat být přítomen u kalibrace radaru. V řízení byl doložen certifikát k váze vydaný oprávněnou autorizovanou osobou, což je postačující.

IV. Další vyjádření účastníků řízení

14. V replice z 11. 10. 2021 žalobce setrval na argumentaci obsažené v žalobě. Poukázal na vyjádření ČMI z 21. 12. 2020, dle kterého neexistuje právní předpis stanovící, na která měřidla se při ověřování jejich vlastností vydává ověřovací list či certifikát, a na která nikoliv. ČMI vydává jen potvrzení o ověření měřidla, což je dle žalobce v rozporu se zásadou legality.
15. V podání z 14. 3. 2022 žalobce poukázal na rozsudek zdejšího soudu z 9. 12. 2021, č. j. 62 A 195/2020-104, a zdůraznil, že smyslem příčného sklonu v OOP je limitace sklonu měřeného vozidla tak, aby nedocházelo k náklonu vozidla a přenášení váhy na jednu jeho stranu. Příčný sklon tak je zásadní v místě styku vozidla s vozovkou, kde stejně jako hloubka vyjetých kolejí ovlivňuje náklad. Pro správnost výsledku měření není až tak významný příčný sklon vozovky v celé její šíři.
16. Žalovaný ve vyjádření ze 4. 4. 2022 poznamenal, že rozšiřující argumentace žalobce o nedodržení příčného sklonu vozovky a nevhodném umístění váhy nemohla být zohledněna ve správním řízení. Ohledně těchto námitek nicméně odkázal na odůvodnění žalobcem zmiňovaného rozsudku. Dále citoval ze své kasační stížnosti podané proti rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104, v níž vyložil, proč nelze souhlasit s názorem soudu ohledně hloubky vyjetých kolejí. 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, což ale neodpovídá důkazům. Jestliže je hloubka vyjetých kolejí změřena v intervalu 3,3 – 4,4 mm, nelze za validní hodnotu považovat hodnotu maximální, ale toliko hodnotu střední, která přesně indikuje hloubku kolejí v daném místě. Mohlo se jednat o hodnotu změřenou v místě jednoho zrnka kameniva, přičemž již v příčné vzdálenosti 1-2 mm byla hodnota jiná. Znalec se rozhodl neopodstatněně měřit hloubku v intervalu s přesností na desetiny milimetrů a poté místo střední hodnoty použít hodnotu maximální. Doložené měření správce komunikace prokazuje přiblížení se limitním hodnotám vyjetých kolejí, ale nikoli jejich překročení. Sporné místo s údajně vyšší hodnotou vyjetých kolejí se nachází až 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 zvaženo, proto hodnoty vyjetých kolejí ve vzdálenosti 25 m neměly v nyní projednávané věci vliv na zjištěnou hmotnost vozidla.

17. V podání z 11. 5. 2022 žalobce doplnil, že limit příčného sklonu vozovky je zásadní pro zamezení přesunu těžiště mezi nápravami vozidla (z jedné nápravy na druhou) a pro zajištění objektivitu měření. Naměřené překročení největší povolené hmotnosti na nápravách vozidla žalobce o mj. 101 kg bylo způsobeno nedodržením příčného sklonu vozovky v místech styku náprav vozidla s vozovkou. Limit příčného sklonu přitom musí být splněn v každé části vozovky, zásadně pak v místech styku pneumatik vozidel s komunikací. Nedává smysl připustit lokální výjimky z limitu příčného sklonu v místech styku vozidla s váhou, kde je třeba, aby byl tento limit co nejvíce dodržen. Z provedeného měření Krajské správy a údržby silnice Vysočiny ze dne 5. 6. 2020 vyplývá přesnost měření hloubky vyjetých kolejí na desetiny milimetru. Je proto nesprávný názor žalovaného, že znalec neopodstatněně měřil hloubku vyjetých kolejí v desetinách milimetru.

V. Posouzení věci soudem

18. Žaloba není důvodná.
19. Soud rozhodl o žalobě bez jednání za splnění podmínek plynoucích z § 51 s. ř. s.
20. Stěžejní otázkou v nyní posuzované věci je určit, zda správní orgány řádně prokázaly, že se žalobce dopustil přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích.
21. Podle citovaného ustanovení se právnická či 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 dle § 3 odst. 3 písm. b) zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii (dále „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 „vyhláška č. 345/2002 Sb.“).
22. Z § 9 odst. 1 věty první a druhé zákona o metrologii plyne, že „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. Dle § 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.“
23. Úvodem soud uvádí, že obdobnými námitkami jako uplatnil žalobce v nyní posuzovaném případě se soud zabýval v rozsudku ze dne 9. 12. 2021, č. j. 62 A 195/2020-104. S výjimkou námítky o hloubce vyjetých kolejí byly námitky tehdejšího žalobce shledány nedůvodnými. Na předmětný rozsudek následně soud navázal v rozsudku ze dne 16. 11. 2022 č. j. 31 A 2/2021-79, v němž převzal většinu závěrů vyslovených v rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104, nicméně odchýlil se v něm od dříve citovaného rozsudku při posouzení námítky hloubky vyjetých kolejí. S rozsudkem č. j. 31 A 2/2021-79 se soud plně ztotožňuje a v podrobnostech na něj i v nyní projednávané věci odkazuje.

V. A) Námitka nepřezkoumatelnosti a nezákonnosti ve vztahu k platnosti ověření stanoveného měřidla

24. Žalobce namítal nepřezkoumatelnost a nezákonnost rozhodnutí ohledně posouzení platnosti ověření stanoveného měřidla.
25. Obdobné námitky byly podrobně vypořádány v bodech 21–30 rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104 (resp. v bodě 21 rozsudku č. j. 31 A 2/2021-79) a soud na ně pro stručnost plně odkazuje.
26. Lze toliko shrnout, že aby bylo možné předpokládat, že výsledky vysokorychlostního vážení jsou přesné, je třeba, aby bylo stanovené měřidlo ověřeno. Poté lze předpokládat, že stanovené měřidlo splňuje požadavky stanovené v OOP po celou dobu platnosti ověření. Právní úprava obsažená v § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb. uvádí, že doba platnosti ověření měřidla stanovená zvláštním právním předpisem 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. V rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104 soud akceptoval, že pro příslušný typ stanovených měřidel k vydání ověřovacího listu nedochází. Dovodil proto, že u vysokorychlostních vah platí § 7 odst. 1 věta první vyhlášky č. 262/2000 Sb., podle něhož se doba platnosti počítá od začátku kalendářního roku následujícího po roce, v němž bylo ověření stanoveného měřidla provedeno. K ověření platnosti měřidla došlo 6. 3. 2019. Platnost ověření stanoveného měřidla (vysokorychlostní váhy) tedy byla v nynějším případě až do 31. 12. 2020. Ke spáchání přestupku došlo 9. 9. 2020, tj. v době platnosti ověření. Námitka absence platného ověření vysokorychlostní váhy tak neobstojí.
27. Nepřípadná je i námitka žalobce o nepřezkoumatelnosti závěru správních orgánů ohledně aplikace § 7 odst. 1 větu první vyhlášky č. 262/2000 Sb., nikoli druhé věty téhož ustanovení. Prvostupňový orgán na str. 4 rozhodnutí argumentuje, že vysokorychlostní váhy nepředstavují zařízení s ověřovacím listem. Touto argumentací je *a contrario* vysvětleno, proč se neužije § 7 odst. 1 věta druhá vyhlášky č. 262/2000 Sb. Obdobně se k námitce platnosti stanoveného měřidla vyjádřil rovněž žalovaný na straně 6 až 7 napadeného rozhodnutí.
28. Námitka není důvodná.

V. B) Námitka nesprávného hodnocení znaleckého posudku

29. Žalobce dále namítá, že správní orgány nesprávně zacházely se znaleckým posudkem Ing. P. F. jako s listinným důkazem.
30. Správní orgány dostatečně odůvodnily, proč k některým závěrům posudku (a znalcem naměřeným hodnotám) nepřihlédly (zejména neadekvátní znalcův výklad opatření obecné povahy v podobě měření příčného sklonu po částech) a proč naopak k některým závěrům (hodnotám) posudku přihlédly. Např. ze str. 5 napadeného rozhodnutí plyne, že žalovaný přihlédl ke znalcem uváděnému podélnému sklonu a hloubce vyjetých kolejí. Na str. 5 až 6 rozhodnutí pak žalovaný vysvětluje, proč naopak nepřihlédl k závěrům znalce o umístění

váhy a stavu vozovky. Z napadeného rozhodnutí tak je zřejmé, v jakém rozsahu žalovaný akceptoval posudek (shodně i bod 35 rozsudku soudu č. j. 62 A 195/2020-104 či bod 22 rozsudku č. j. 31 A 2/2021-79) a jak reagoval na odvolací námitky žalobce v tomto směru.

31. Z ustálené judikatury vyplývá, že znalecký posudek není nadán vyšší důkazní silou než jiné důkazy. Ve světle zákonné zásady volného hodnocení důkazů podléhá stejné hodnotící činnosti správních orgánů jako jakýkoli jiný důkaz. *„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.“* (viz usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 1337/2015, nebo obdobně nález Ústavní soudu ze dne 30. 4. 2007, sp. zn. III. ÚS 299/06).
32. Přestože tedy správní orgány označovaly znalecký posudek za listinný důkaz, nemá tato nepřesnost vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí. Znalecký posudek totiž hodnotily ve spojení s ostatními shromážděnými důkazy v souladu se zásadou volného hodnocení důkazů. Jejich úvahy, proč k určitým částem znaleckého posudku nepřihlíděly, obstojí.
33. Námitka není důvodná.

V. C) Námitka o porušení OOP při hodnocení maximálního příčného sklonu vozovky

34. Z posudku podle žalobce plyne, že geometrie vozovky nesplňuje požadavek OOP o maximálním tříprocentním příčném sklonu vozovky [viz bod 3.15.2 písm. b) OOP].
35. 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).*“. Předmětné OOP dále v bodě 3.15.2 označeném jako „*Geometrie vozovky*“ popisuje, 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 (dle bodu 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.
36. Soud ohledně předmětné námitky odkazuje na bod 45 odůvodnění rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104, kde bylo přesvědčivě vysvětleno, proč správní orgány správně nepřihlíděly k posudku kvůli nesprávnému výkladu OOP ze strany znalce. Soud vysvětlil, že limitní hodnota příčného sklonu stanovená v bodu 3.15.2 písm. b) OOP dopadá na šířku jízdního

pruhu. Jízdním pruhem je dle § 2 písm. t) zákona o silničním provozu 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. K poukazu žalobce, že jediný údaj o příčném sklonu vozovky nemusí zohledňovat lokální změny, soud zdůraznil, 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. Jediným smysluplným výkladem termínu „vozovka“ pro účely stanovení limitní hodnoty příčného sklonu tak podle soudu je, že podmínka maximálního dovoleného příčného sklonu dle odst. 3.15.2 písm. b) OOP se týká části vozovky označované jako jízdní pruh. Je-li tedy v napadeném OOP stanovena limitní hodnota pro příčný sklon vozovky, vztahuje se tento údaj k šířce jízdního pruhu.

37. Žalobce se znalcem prosazují jiný výklad OOP, než jaký byl zaujat v rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104. Tím se však znalec vyjadřuje k právnímu posouzení, které mu nepřísluší. Přílehlavě to odhaluje mj. písemné vyjádření znalce z 6. 11. 2020 (č. l. 73 správního spisu) - 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.“ Znalec je ustanovován kvůli svým odborným znalostem, nikoliv pro právní závěry; právní posouzení náleží výhradně správním orgánům a soudu (viz např. nálezy Ústavního soudu z 27. 11. 2019 sp. zn. IV. ÚS 2630/19, bod 28). Pokud tedy jde o právní posouzení, neplatí, že závěry znalce lze zpochybnit pouze jiným odborným posouzením.
38. Neobstojí tak výklad OOP zastávaný žalobcem a znalcem, že při zkoumání hodnot příčného sklonu mají být reflektovány lokální změny hodnoty příčného sklonu v důsledku nerovnoměrného opotřebení vozovky provozem, které se projevuje vyjetými koleji kopírujících stopy zatížení nápravami. Jak ale vysvětlil soud v bodě 46 rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104, znalec tím nepřilehlavě spojuje samostatná (odlišná) právně relevantní kritéria v kritérium jediné. Pokud znalec argumentuje vyjetými koleji, pak jde o samostatné (tj. odlišné) hledisko v bodě 3.15.2 písm. e) v podobě hloubky vyjetých kolejí. Nemůže se tedy jednat o 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), v němž uvádí, že „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).

39. Žalobce patrně 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, v důsledku čehož dochází k ovlivnění či zkreslení naměřené váhy. Takto žalobcem prezentovanému smyslu hlediska příčného sklonu se výkladový závěr rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104 neprotiví. Předmětná silnice má 2 protisměrné jízdní pruhy a střechovitý příčný sklon, který se snižuje od středu vozovky ke krajnici. Výklad soudu o relevanci příčného sklonu ve smyslu celé šíře jízdního pruhu (tj. měreno od středové dělicí čáry vozovky ke krajnici směrem doprava) je v souladu s argumentací žalobce. Výsledkem vždy bude jeden jediný příčný sklon. Oproti tomu přístup znalce značí nemožnost dospět k jedinému výsledku o příčném sklonu, neboť znalec dochází k pluralitě výsledků odvislých od toho, z jakého konkrétního místa v jízdním pruhu do jakého konkrétního místa v jízdním pruhu znalec příčný sklon měřil. Nelze spolehlivě predikovat, kudy přesně vozidlo v jízdním pruhu pojede – zda například levými koly po středové dělicí čáře vozovky, nebo spíše u krajnice (vpravo) jízdního pruhu. Ostatně znalec v posudku na str. 13 hovoří o „*předpokládaných stopách náprav projíždějících vozidel*“, tj. jen v rovině pravděpodobnostní. Také z tohoto důvodu je nutno vycházet z výkladu příčného sklonu jízdního pruhu ve smyslu jeho úplné šířky, tj. úsečky počínající od středové dělicí čáry vozovky až k pravé krajnici.
40. 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, *se dopravně technickým stavem dálnice, silnice nebo místní komunikace 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, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, uvádí v § 1 odst. 1 písm. f) v souvislosti s dopravně technickým stavem pozemní komunikace tzv. neproměnné parametry 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 uvádí, že oproti stavebnímu stavu je dopravně technický stav pozemní komunikace, tedy i příčný sklon vozovky, pevná veličina, jejíž 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). Pokud je příčný sklon komunikace pevnou (neměnnou) veličinou, nemůže být odvislý od lokálních změn v jízdním pruhu v důsledku opotřebení vozovky. Ke shodnému závěru dospěl soud rovněž v rozsudku č. j. 31 A 2/2021-79, body 23-29.
41. Liché jsou i námitky žalobce, že pokud správní orgán tvrdí, že znalcovo měření příčného sklonu, vyjetých kolejí a znalcovo posouzení souladu umístění váhy s požadavky OOP není správné, měl předložit vlastní naměřené hodnoty. Požadavky žalobce v tomto směru nereflktují důkazní standardy vyložené v bodech 55-58 níže tohoto rozsudku. Po dobu platnosti ověření měřidla jsou výsledky vážení vozidel prostřednictvím stanoveného

měřidla (vysokorychlostních vah) nadány domněnkou správnosti. Až zpochybní-li provozovatel vozidla hodnověrně soulad vlastností vysokorychlostní váhy s OOP, je na správním orgánu, aby prokázal, že vysokorychlostní váha požadované metrologické vlastnosti v okamžiku vysokorychlostního vážení měla (obdobně srov. rozsudek č. j. 62 A 195/2020-104, bod 47 či rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 2. 6. 2022, č. j. 55 A 100/2020-58, bod 35). Nezpochybní-li provozovatel vozidla hodnověrným způsobem soulad vlastností vysokorychlostní váhy s OOP, pak je možné vycházet z důkazu vážním lístkem obsahujícím konkrétní údaje o výsledku vážení a fotodokumentaci (viz domněnka správnosti). V takové situaci není povinností správního orgánu zajišťovat vlastní měření vozovky či zjišťovat konkrétní skutečnosti (a zajišťovat důkazy) o souladu umístění váhy s požadavky OOP (kvůli vyvrácení jen hypotetického nesouladu vozovky s požadavky uvedenými v OOP) *Ad absurdum* by touto logikou správní orgán musel v každém přestupkovém řízení z úřední povinnosti ověřovat, zda se např. plynutím času nezměnila geometrie vozovky do stavu rozporného s OOP. V nyní souzené věci žalobce (ani za pomoci znaleckého posudku) věrohodně nezpochybnil soulad vlastností vysokorychlostní váhy s OOP. Bylo tak možné vycházet bez dalšího vycházet z důkazu vážním lístkem, který obsahoval konkrétní údaje o výsledku vážení a fotodokumentaci (a rovněž z potvrzení o ověření stanoveného měřidla a z karty vozidla).

42. Námitka tak není důvodná.

V. D) Námitka nesouladu umístění váhy s požadavkem OOP na instalaci vah mimo oblast častého zrychlování či zpomalování a úseky se změnami počtu dopravních pruhů

43. 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.“*

44. Ani tyto námitky neshledal soud důvodné, přičemž odkazuje od odůvodnění uvedené v bodech 39 až 43 rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104 nebo v bodech 30-36 rozsudku č. j. 31 A 2/2021-79. Z něj vyplývá, že podle posudku byla ve dnech 12.7.2020 a 19.8.2020 provedena kontrola stavu vozovky geometrickým zaměřením příčných a podélných profilů a kontrola plnění požadavků na charakteristiku vozovky (str. 12). 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). Podle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni 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. Při vjezdu na pozemní komunikaci – silnici II/602 – by si řidiči vjíždějících vozidel měli počínat tak, aby nedocházelo ke zpomalení vážených vozidel (či souprav). Existence napojení jednotlivých průmyslových objektů tak 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 vyjíždějícími z přilehlých ploch jakkoli omezena. Pokud jde o nájezd na

silnici II/602 z D1, ten byl opatřen připojovacím pruhem (str. 8 znaleckého posudku), čímž by mohlo docházet k omezení projíždějících vozidel po silnici II/602. Podle § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu však řidič při zařazování z připojovacího pruhu do pruhu průběžného nesmí 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 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. Potřeba změny dynamiky jízdy po silnici II/602 z důvodu vjíždění či vyjíždění vozidel k průmyslovým objektům, jež by nebyla známa předem, tak je podle soudu nepravděpodobná.

45. Odůvodnění rozhodnutí správních orgánů je s výše uvedenými závěry soudu ve shodě. Správní orgán I. stupně na str. 3 rozhodnutí uvádí, že vyjíždějící řidiči z míst ležících mimo pozemní komunikaci musejí dát přednost vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci. Totéž podle něj platí i o přednostech vyznačených dopravními značkami a odbočovacích pruzích na dálniční přivaděč. Argumentace žalobce pomíjí, že OOP nezakazuje instalaci váhy v místě, kde by mohlo docházet k jakémukoli zrychlování či zpomalování. OOP zakazuje instalování váhy v místě, kde by mohlo docházet „k častému“ zrychlování nebo zpomalování (k tomu srov. rozhodnutí správního orgánu I. stupně na str. 3 ohledně relevance hlediska četnosti pohybujících se vozidel přilehlých firem a častého vyjíždění či najíždění vozidel). Žalobcem předložený znalecký posudek se omezuje jen na vágní tvrzení o „rozsáhlém výrobním a skladovém komplexu“ či „rozsáhlé parkovací zóně (Private AREA)“, případně o „skladovém a výrobním areálu (AQUEKO)“. Neuvádí však konkrétní skutečnosti osvětluující skutkový stav existující v době zvážení předmětného vozidla.
46. Námitky žalobce nereflktují podstatu věci. Smyslem OOP (bod 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 vjezdu jiného vozidla do přilehlého areálu (výjezdu jiného vozidla z areálu) či kvůli dálnici, pak by námitky žalobce mohly mít relevanci. Žalobce však netvrdí (ani neprokazuje), že v souzené věci nastaly tyto negativní jevy mající způsobilost ovlivnit správnost měření. Jeho tvrzení a námitky tak v podstatě jsou jen v obecné rovině a směřují prioritně proti samotnému umístění váhy na předmětném místě, aniž by takové umístění váhy mělo v konkrétním případě žalobce negativní vliv na správnost zvážení jeho vozidla, a tedy by se negativně dotklo jeho právní sféry. Argumentaci žalobce nelze přisvědčit „jen“ proto, že obecně, v jiných případech, by mohla být správnost vážení ovlivněna zrychlováním či zpomalováním, aniž by tento negativní jev byl prokázán v souzené věci.
47. K tomu soud odkazuje na správní spis a v něm založené důkazy ohledně vážení, včetně fotografií vozidla žalobce v okamžiku vážení (č. 4-5, 14-15 spisu), a to i fotografií detailů předních i zadních světel vozidla žalobce i fotografií vozidla žalobce vyobrazující určitý prostor i před a za vozidlem žalobce. Z nich plyne, že vozidlo žalobce v okamžiku vážení jelo 9. 9. 2022 rychlostí 75 km/h. Tato rychlost je běžná, tj. nenasvědčuje např. brždění. Je nedůvodná námitka žalobce, že fotografie zabírají jen přední část vozidla. Na str. 5 správního spisu jsou obsaženy i fotografie zadní části vozidla v okamžiku měření (jde o součást vážního lístku), z nichž není patrné, že by se na silnici nacházelo jiné vozidlo, kvůli

kterému by žalobce musel např. brzdít (srov. str. 6 napadeného rozhodnutí, podle něhož lze z fotodokumentace snadno odhalit, zda se v blízkosti váženého vozidla pohybovalo jiné vozidlo, který by mohlo mít vliv na jízdu váženého vozidla). Relevantní je i fakt, že k přestupku došlo dne 9. 9. 2020 v 5:43 hodin. Tato denní doba není obvyklou pracovní dobou, což má dopad mj. na frekvenci provozu vozidel na silnici. Takové konkrétní okolnosti výrazně snížily pravděpodobnost, že by správnost zvážení vozidla žalobce byla ovlivněna např. vjezdem do přilehlého areálu firem ze silnice (či výjezdem z těchto areálů na silnici). Z důkazů neplyne, že by při vážení vozidla reálně nastaly žalobcem zmiňované negativní jevy způsobilé ovlivnit správnost vážení vozidla žalobce (tj. že by vozidlo žalobce muselo v okamžiku vážení či bezprostředně před vážením zpomalovat či zrychlovat). Obdobný přístup zaujal rovněž Krajský soud v Praze v rozsudku ze dne 7. 7. 2022 č. j. 51 A 50/2021-60, nebo ze dne 2. 6. 2022 č. j. 55 A 100/2020-58, resp. Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 4. 6. 2020 č. j. 62 A 16/2019-93.

48. Soud doplňuje, že žalobce dovozuje porušení požadavku uvedeného v bodě 3.15.2 třetí odstavce OOP ze znaleckého posudku Ing. P. F., který však je znalcem z oboru stavebnictví – stavby dopravně inženýrské. Řada závěrů znalce tak je mimo znalcův obor (viz např. úvahy o údajně nesprávném umístění váhy s ohledem na areály a dálnici). Znalcův obor dává předpoklady k posouzení stavu pozemní komunikace. Není-li znalcem v oboru metrologie, nemá oprávnění hodnotit, zda a jak jednotlivé faktory ovlivňují fungování vysokorychlostní váhy a její správné měření. V tomto ohledu tak na jeho závěry nelze nahlížet jako na odborné posouzení (obdobně srov. hodnocení jiného posudku téhož znalce v soudní praxi např. v rozsudku Krajského soudu v Praze č. j. 55 A 100/2020-58, bod 33).

49. Námitka tak není důvodná.

V. E) Námitka hloubky vyjetých kolejích v rozporu s opatřením obecné povahy

50. Žalobce dále namítl, že geometrie vozovky nesplňuje požadavky OOP. Je přesvědčen, že z výsledků měření uvedeného ve znaleckém posudku plyne překročení hodnot hloubky kolejí ve smyslu bodu 3.15.2 písm. e) OOP, tj. že ve vzdálenosti 25 m za snímačem ve směru na Velké Meziříčí byla naměřena hloubka vyjetých kolejí 4 mm – 3,3 mm.

51. Rovněž 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 žalovaného z důvodu, že tehdejší žalobce úspěšně zpochybnil dodržení podmínek vysokorychlostního vážení, jelikož podle doloženého znaleckého posudku bylo ve vzdálenosti 25 m za snímači zatížení naměřena hloubka kolejí 4,4 mm – 3,3 mm. Podle bodu 3.15.2 písm. e) OOP přitom hloubka vyjetých kolejí nesměla být v délce úseku vozovky 50 m před a 25 m za snímači zatížení větší než 4 mm.

52. V nynějším případě nicméně soud považuje za podstatné, že předmětem sporu je hloubka vyjetých kolejí až ve vzdálenosti 25 m za snímačem váhy, přičemž měřené vozidlo žalobce nedosahovalo délky 25 metrů. Z karty vozidla žalobce založené na č.11-12 správního spisu je zřejmé, že délka nákladního automobilu činila 10 901 mm a přípojného vozidla 9 350 mm. Z toho plyne, že v okamžiku, kdy vozidlo žalobce vjelo do kritické hloubky vyjetých kolejí za měřícím zařízením, bylo již zváženo. Ani případné překročení maximální hloubky vyjetých kolejí ve vzdálenosti 25 metrů za snímačem zatížení tak nemohlo nijak znevěrohodnit výsledek vážení. Z těchto důvodů soud ve shodě se závěry vyslovenými v

rozsudku č. j. 31 A 2/2021-79, bod 41, uzavírá, že ani případná hloubka vyjetých kolejí 4,4 mm ve vzdálenosti 25 m za snímačem nemohla mít vliv na zákonnost rozhodnutí správních orgánů.

53. Námitka není důvodná.

V. F) Námitka nedostatečně zjištěného skutkového stavu

54. Žalobce namítal rovněž nedostatečné zjištění skutkového stavu správními orgány.

55. Soud je přesvědčen, že shromážděnými důkazy bylo spolehlivě prokázáno naplnění skutkové podstaty vytýkaného přestupku. Správní orgány závěr o spáchání přestupku žalobcem dovodily z vážního lístku obsahujícího 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 z karty vozidla. Tyto podklady obecně (i v souzené věci) jsou postačující k učinění závěru o tom, zda se žalobce dopustil přestupku dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích. Podle ustálené judikatury správních soudů lze vážný lístek považovat za objektivní a dostatečný důkaz pro závěr, že došlo ke spáchání přestupku. Jak 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 měřicího zařízení, které poskytne dostatečně zřetelnou a komplexní informaci o průběhu měření), a je-li provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud není rozumného a přiměřeného 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 měřicího 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“* (shodně srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu z 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019-30, nebo z 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53, případně Krajského soudu v Praze z 30. 11. 2021, č. j. 54 A 50/2019-59, z 2. 6. 2022, č. j. 55 A 100/2020-58, nebo Krajského soudu v Brně z 4. 6. 2020 č. j. 62 A 16/2019-93, z 9. 12. 2021 č. j. 62 A 195/2020-104, nebo z 8. 7. 2022, č. j. 62 A 145/2020-66).

56. V nynějším případě nevyšly v řízení najevo konkrétní indicie, které by nasvědčovaly nesprávnosti výsledků provedeného měření (žalobce správnost těchto výsledků kvalifikovaně nezpochybnil), proto správní orgány nebyly povinny podnikat k jejich ověření další kroky (obdobně srov. např. rozsudek Krajského soudu v Praze z 7. 7. 2022 č. j. 51 A 50/2021-60, bod 34). Zpochybnit správnost výsledků vysokorychlostního vážení za situace, kdy bylo vážení provedeno ověřeným měřidlem a je k dispozici vážný lístek a fotodokumentace, lze pouze prokázáním pochybení, která mají svůj základ v podmínkách na místě vážení či v provozu (viz rozsudek Krajského soudu v Brně z 4. 6. 2020, č. j. 62 A 16/2019-93). V souzené věci nadto uběhla pouze krátká doba mezi dobou vážení a okamžikem, kdy se žalobce o zahájení správního řízení dozvěděl. Ohledně skutku z 9. 9. 2020 byl příkaz o přestupku doručen do datové schránky žalobce už 16. 9. 2020; nelze tak tvrdit, že správní orgány svojí nečinností podstatně ztížily důkazní situaci žalobce.

57. Správní orgány vycházely mj. z Potvrzení o ověření stanoveného měřidla vydaného 6. 3. 2019 Českým metrologickým institutem („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 EN 45501 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“.

58. Pokud jde o Potvrzení, 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 správního řádu, které svědčí tzv. presumpci správnosti (srov. např. rozsudek Krajského soudu v Brně z 14. 9. 2022 č. j. 31 A 34/2022-73, bod 17-18, z 29. 9. 2021, č. j. 31 A 91/2020-40, bod 30, rozsudek Krajského soudu v Praze č. j. 51 A 50/2021-60, bod 26). Jak vysvětlil již Krajský soud v Praze v rozsudku z 16. 3. 2021, č. j. 43 A 197/2018-39, bod 33, „[c]elá 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.

59. Námitka tak není důvodná.

V. G) Námitka neumožnění seznámit se s podklady pro ověření váhy

60. Žalobce namítl, že mu správním orgánem nebylo umožněno seznámit se s podklady pro ověření stanoveného měřidla, které provedl ČMI (doklad o provedených zkušebních jízdách referenčních vozidel).

61. Ani této námitce soud nepřisvědčil a pro stručnost odkazuje na bod 32 rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104. Z něj plyne, že pokud Potvrzení vydal Český metrologický institut, nebylo povinností prvostupňového správního orgánu – pokud těmito podklady vůbec disponoval – předkládat žalobci podklady související s ověřením měřidla. Tím spíše takovou povinnost prvostupňový správní neměl, pokud žalobce blíže neuvedl, zda a z jakých důvodů zpochybňuje průběh ověření vysokorychlostní váhy (shodně srov. rozsudek NSS ze dne 26. 4. 2013 č. j. 4 As 17/2012-36).

62. Žalobce sice namítá porušení § 36 odst. 3 správního řádu, ale zároveň si je vědom toho, že potvrzení o provedených zkušebních jízdách nemá k dispozici ani správní orgán. Tím v podstatě uznává, že předmětný doklad nemohl být „podkladem rozhodnutí“ ve smyslu § 36 odst. 3 správního řádu. Pokud jej tedy správní orgány žalobce nezpřístupnily, nemohly porušit jeho právo vyplývající z § 36 odst. 3 správního řádu.

63. Nado žalobce v průběhu správního řízení výslovně nepožadoval, aby byly od ČMI vyžádány podklady, na základě kterých ČMI vydal 6. 3. 2019 Potvrzení. Žalobce toliko v odporu tvrdil, že doklady o způsobu ověřování nebyly správním orgánem předloženy. Dále při ústním přestupkovém jednání uváděl, že z protokolu o ověření váhy není patrné, zda ČMI před vydáním potvrzení o ověření váhy přistoupil ke zkušebním jízdám referenčních vozidel a jaké byly naměřeny hodnoty. Konečně v odvolání konstatoval, že

mu doklady o způsobu ověřování nebyly správním orgánem předloženy a není tak známo, jakým způsobem a zdali vůbec je pravidelné ověřování měřících zařízení prováděno. Z těchto písemností však nelze dovodit, že by žalobce výslovně po správním orgánu požadoval, aby předmětné doklady učinil součástí správního spisu.

64. Žalobce sice v žalobě tvrdí, že během ústního projednání přestupku žádal městský úřad o předložení dokladu o provedených zkušebních jízdách referenčních vozidel. Takovému tvrzení však neodpovídá protokol o projednávání přestupku z 9. 11. 2020. Žalobce ve správním řízení nevznese námitku neúplnosti protokolu (dle § 18 odst. 3 správního řádu) a zástupce žalobce podepsal každou stranu protokolu, včetně poslední strany pod text, že „*Osoby přítomné při ústním jednání níže vlastnoručním podpisem stvrzují správnost obsahu protokolu o ústním jednání a údajů v něm obsažených*“. Ostatně ani v odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí nenamítl, že bezúspěšně žádal správní orgán I. stupně o předložení takového dokladu. Není-li zachyceno tvrzené ústní podání účastníka v protokolu o jednání, účastníka tíží břemeno důkazní prokázat, že daný návrh skutečně učinil a jaký byl jeho obsah (viz např. rozsudek Krajského soudu v Praze z 8. 3. 2016 č. j. 46 A 20/2014-88). Ani v soudním řízení žalobce neoznačil důkaz k prokázání svého tvrzení, že městský úřad žádal o předložení dokladu o provedených zkušebních jízdách referenčních vozidel. Nadto soud opakuje, že i pokud by takový návrh vznesl, nebyl by správní orgán předmětné podklady pro své rozhodnutí vyžadovat, nebyla-li platnost či pravost Potvrzení účinně zpochybněna (viz bod 61 výše). Námitka není důvodná.

VI. Závěr a náklady řízení

65. Ze shora uvedených důvodů soud žalobu jako nedůvodnou zamítl (§ 78 odst. 7 s. ř. s.). Na nedůvodnosti žaloby nic nemění ani prvostupňovým rozhodnutím vyjádřený názor, že požadavky uvedené v čl. 3.15 OOP (sklon vozovky, vyjeté koleje, výběr oblasti) je důležitý jen pro schválení typu vah při jejich instalaci (nesprávnost tohoto názoru vysvětlil soud např. v rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104, body 20-21). Správní orgány se totiž zabývaly i otázkou souladu silnice s požadavky uvedenými v čl. 3.15 OOP a názor (omezuující relevanci čl. 3.15 OOP jen na dobu instalace váhy) se tak negativně neprojevil v právní sféře žalobce.
66. Listinami přiloženými k žalobě (resp. replice), které nejsou součástí správního spisu (zejm. sdělení ČMI k žádosti o poskytnutí informací z 21. 12. 2020), soud pro nadbytečnost dokazování neprováděl. Ohledně platnosti ověření stanoveného měřidla totiž vycházel ze závěrů rozsudku č. j. 62 A 195/2020-104, od nichž se nehodlal odchýlit. Provádění dokazování k této otázce tak soud považoval za nadbytečné.
67. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce ve věci úspěch neměl (žaloba byla jako nedůvodná zamítnuta), a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníkovi řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku 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 právních předpisů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 21. prosince 2022

Mgr. Milan Procházka
předseda senátu