



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Mgr. Lenky Oulíkové a soudců Mgr. Miroslava Makajeva a Mgr. Martiny Kotouček Mikoláškové ve věci

žalobkyně: **AUTODOPRAVA CHALUPECKÝ s.r.o.**, IČO 27113752,
sídlem Jarov č. p. 76, Beroun,
zastoupená advokátem Mgr. Otakarem Janebou,
sídlem U Železné lávky 568/10, Praha,

proti

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 1. 2023, č. j. 005140/2023/KUSK-DOP/Hav,

takto:

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

Odůvodnění

Vymezení věci

1. Žalobkyně se žalobou podle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) domáhala zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým žalovaný zamítl její odvolání a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Neratovice (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 2. 8. 2022, č. j. MeÚN/067193/2022 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Prvostupňovým rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání tří přestupků

podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném do 31. 12. 2021 (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“).

2. Žalobkyně se prvního přestupku dopustila tím, že dne 23. 11. 2020 v 10:15 hodin provozovala na pozemní komunikaci č. II/331 v obci Ovčáry, ve směru jízdy na obec Tišice, motorové vozidlo tovární značky VOLVO, tahač návěsů, registrační značky X, které spolu s přípojným vozidlem tovární značky F. X. MEILLER, registrační značky XA, při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené v § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitosti vozidel, ve znění účinném do 31. 12. 2022 (dále jen „vyhláška č. 209/2018 Sb.“), a to největší povolenou hmotnost motorového vozidla o 660 kg (největší povolená hmotnost 18 000 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 18 660 kg), čímž porušila § 43a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění účinném do 22. 5. 2021 (dále jen „zákon o silničním provozu“).
3. Druhého přestupku se dopustila tím, že dne 11. 3. 2021 v 07:44 hodin provozovala na pozemní komunikaci č. II/331 v obci Ovčáry, ve směru jízdy na obec Tišice, motorové vozidlo tovární značky VOLVO, tahač návěsů, registrační značky XB, které spolu s přípojným vozidlem tovární značky LANGENDORF, registrační značky XC, při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené v § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., a to největší povolenou hmotnost motorového vozidla o 1 222 kg (největší povolená hmotnost 18 000 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 11% odchylky 19 222 kg), čímž porušila § 43a odst. 5 zákona o silničním provozu.
4. Třetího přestupku se dopustila tím, že dne 17. 3. 2021 v 07:20 hodin provozovala na pozemní komunikaci č. II/331 v obci Ovčáry, ve směru jízdy na obec Tišice, motorové vozidlo tovární značky VOLVO, tahač návěsů, registrační značky XD, které spolu s přípojným vozidlem tovární značky STAS, registrační značky XE, při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené v § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., a to největší povolenou hmotnost motorového vozidla o 706 kg (největší povolená hmotnost 18 000 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 18 706 kg), čímž porušila § 43a odst. 5 zákona o silničním provozu.

Obsah podání účastníků

5. Žalobkyně v žalobě nejprve zrekapitulovala důvody svého odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí, v nichž zpochybňovala zejména výsledek vysokorychlostního měření a samotný systém vysokorychlostního vážení. Namítala, že k vysokorychlostnímu vážení ze dne 11. 3. 2021 předložila zejména dodací list ze dne 10. 3. 2021 od svého dodavatele Vápenka Čertovy schody a.s., podle kterého činilo množství naloženého nákladu 30 170 kg. Uvedla, že podle výsledku vysokorychlostního vážení souprava žalobkyně vážila 45 890 kg, po odečtu odchylky 43 596 kg. Podle dodacího listu však vážila 45 140 kg. Rozdíl tak činil 750 kg v neprospěch žalobkyně. Žalobkyně současně předložila i potvrzení o ověření měřidla svého dodavatele se závěrem, že má požadované metrologické vlastnosti. K vážení ze dne 17. 3. 2021 žalobkyně doložila dodací list ze dne 17. 3. 2021 od dodavatele České šterkopísky spol. s r.o., podle kterého náklad vážil 30 460 kg, a potvrzení o ověření měřidla od Českého metrologického institutu (dále též jako „ČMI“). K vážení ze dne 23. 11. 2020 doložila dodací list ze dne 23. 11. 2020 od dodavatele České šterkopísky spol. s r.o., podle něhož množství nákladu činilo 30 180 kg. Podle výsledků vysokorychlostního vážení vážila souprava žalobkyně po odpočtu 5% odchylky 42 722 kg, před odpočtem 44 970 kg. Podle dodacího

listu však vážila při odjezdu od dodavatele 45 140 kg. Rozdíl tak činil 170 kg ve prospěch žalobkyně. Z toho žalobkyně dovodila, že vysokorychlostní váhy nejsou v místě měření správně nastaveny a neposkytují správné údaje. Žalobkyně s poukazem na znalecký posudek Ing. Pavla Faltyse k jiné vysokorychlostní váze zpochybnila institut vysokorychlostního vážení jako celek. V odvolání navrhla, aby správní orgán I. stupně seznámil žalobkyni s tím, jakým způsobem se rozlišují validní a nevalidní záznamy měření.

6. Žalobkyně v žalobě reagovala na to, jak se žalovaný v napadeném rozhodnutí vypořádal s jejími námitkami směřujícími proti výsledku měření. Žalovaný uvedl, že přetížení vozidla dne 11. 3. 2021 bylo prokázáno pomocí vysokorychlostního vážení a vážních lístků. Dodací list od dodavatele neobsahuje náležitosti vážního lístku podle vyhlášky č. 104/1997 Sb., proto jej nelze považovat za listinu s důkazní hodnotou. Prokazuje pouze obchodní vztah mezi žalobkyní a dodavatelem. Ničeho nevypovídá o hmotnosti vozidla v době vážení. K tomu žalobkyně uvedla, že vyhláška č. 104/1997 Sb. obsahuje vzory pro vážení kontrolními orgány. Doplnila, že řidič naložil u dodavatele náklad a po převážení celého vozidla odjel v 16:55 hodin. Vysokorychlostní vážení proběhlo dalšího dne v 07:44 hodin. Řidič v mezidobí nenaložil do vozidla jiný náklad. Rozdíl ve váze 750 kg (váha celého vozidla u dodavatele a váha při vysokorychlostním vážení bez odpočtu) svědčí o chybných naměřených hodnotách vysokorychlostního měřidla. K tvrzení žalovaného, podpořenému judikaturou soudů, že je-li měření provedeno schváleným přístrojem, dostatečně zdokumentováno a je-li provedeno za okolností nevzbuzující pochybnosti o jeho správnosti, lze jej považovat za dostatečný, žalobkyně namítla, že přestože vysokorychlostní váhy mohou být provozuschopné a technicky způsobilé, neznamená to, že zaznamenávají správné hodnoty, a to i s ohledem na stav komunikace a způsob jízdy soupravy. K tvrzení žalovaného, že znalecký posudek Ing. Faltyse na věc nedopadal, žalobkyně uvedla, že jím zpochybňovala systém vysokorychlostního vážení jako takový. Žalovaný přitom měl povinnost se s předloženými důkazy vypořádat, což se nestalo. Žalovaný by neměl vycházet pouze ze své obecné praxe či judikatury soudů, ale měl by každý případ hodnotit samostatně a řádně se vypořádat s argumentací.
7. Žalobkyně dále namítla nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí. Žalovaný se podle ní vůbec nevyjádřil k vážením ze dne 17. 3. 2021 a ze dne 23. 11. 2020. Dne 17. 3. 2021 byla na váze u dodavatele naměřena váha vozidla 44 740 kg. Při vysokorychlostním vážení bylo před odpočtem odchylky naměřeno 44 738 kg. To svědčí o tom, že váhy u dodavatele měřily správně. Dne 23. 11. 2020 byla na váze dodavatele navážena hmotnost vozidla 45 180 kg. Při vysokorychlostním vážení bylo naváženo 44 970 kg, po odečtení 5% odchylky 42 722 kg. S těmito rozdíly, ať již ve prospěch nebo neprospěch žalobkyně se žalovaný žádným způsobem nevypořádal. Podle žalobkyně správní orgány nepřihlédly k tvrzeným skutečnostem, neprovedly vlastní šetření a důkazy, neodstranily pochybnosti žalobkyně a nezjistily úplný skutkový stav věci.
8. Žalovaný s žalobou nesouhlasil a navrhl její zamítnutí. Ve vyjádření k žalobě s odkazem na rozsudky Krajského soudu v Praze poukázal na to, že vážní lístek lze považovat za dostatečný důkaz o tom, že ke spáchání přestupku došlo, pokud je měření provedeno úředně schváleným přístrojem, řádně zdokumentováno a je-li provedeno za okolností nevzbuzující pochybnosti o jeho správnosti. Nejvyšší správní soud (dále též „NSS“) v rozsudku ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53, uvedl, že vysokorychlostní měření jako spolehlivý podklad pro rozhodnutí o správním deliktu aproboval sám zákonodárce, a to za předpokladu schválení těchto měřidel ČMI. Z judikatury Krajského soudu v Praze rovněž

plyne, že znalec Ing. Faltys se v posudku vyjadřuje z podstatné části k otázkám mimo svou odbornost. Není totiž znalcem z oboru metrologie a nepřísluší mu vyjadřovat se k tomu, jak jednotlivé faktory ovlivňují fungování vysokorychlostního měření. Konstatování znalce proto nemohou zjištění učiněná měření stanoveným ověřeným měřidlem zpochybnit.

9. Žalovaný dále uvedl, že správní orgán I. stupně se s důkazními návrhy a námitkami žalobkyně podrobně vypořádal na str. 10 až 14 prvostupňového rozhodnutí a žalovaný na str. 2 až 7 napadeného rozhodnutí. K námitce, že se žalovaný nevypořádal s přestupky ze dne 17. 3. 2021 a ze dne 23. 11. 2020, žalovaný poukázal na obsah odvolání. Žalobkyně v odvolání uváděla konkrétní námitky pouze k přestupku ze dne 11. 3. 2021. Zbytek námitek byl obecný a týkal se všech přestupků. Žalovaný se proto výslovně vypořádal pouze s přestupkem ze dne 11. 3. 2021. Zbytek odůvodnění se týká všech přestupků. Pochybnosti žalobkyně o správnosti měření se týkaly jiného vážného zařízení. Taková tvrzení nemohou důvodně zpochybnit správnost měření. Podle dodacích listů šlo o přepravu těžného kameniva, což není sypký materiál, který by podléhal vlivu jízdy. Podle žalobkyní předloženého obecného znaleckého posudku (míněno posudek č. 1/JK/SD/06 Ing. Jaroslava Krejčara – pozn. soudu) se sypké substráty při násypu rozlévají a vytváří plošší násypné hromady. Podle žalovaného přepravované kamenivo není sypký materiál, ale vytváří plošší hromadu, jejíž spojitost ovlivňuje i vlhkost. Posudek konstatuje, že čím drsnější povrch, tím méně je materiál náchylný k posuvu. Přepravované kamenivo má drsnější povrch. Posudek nezohledňuje, že konzistenci významně ovlivňuje i vlhkost sypké směsi. Dále žalovaný poznamenal, že stavební materiál Liapor je lehký sypký materiál kulových zrn. Nedochází u něj k žádnému sesedání nebo dotvarování. Po nasypání na korbu vozidla a setřesení jízdou nedojde při běžné akceleraci nebo deceleraci k žádné změně objemu či přesypání, přestože jde o sypký materiál kulových zrn.
10. Žalobkyně v replice na vyjádření žalovaného uvedla, že znalecký posudek Ing. Faltys lze použít i v projednávané věci. Závěry posudku totiž zpochybňují celý systém vysokorychlostního vážení. Žalobkyně v řízení předložila dodací listy, na kterých byla uvedena hmotnost navážená měřidlem ověřeným ČMI. Tuto skutečnost nevzalý správní orgány v potaz. Pokud jsou váhy ověřeny ČMI, lze výsledky jejich měření považovat za správné. Žalobkyně v řízení poukázala na vyjádření ze dne 7. 12. 2021 týkající se přezkoušení vysokorychlostní váhy v Kolíně – Sendražicích. Chtěla jím zpochybnit systém vysokorychlostního vážení. Váhy v Kolíně totiž podle protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 u 10 z 15 testovacích přejezdů vozidel, u nichž došlo k překročení povolené 5% odchylky, považovaly výsledky za nevalidní. U vozidel, které byly naloženy nákladem o hmotnosti blížící se povolené odchylce 5 %, byla chybovost přes 2 000 kg, a pouze u jednoho přejezdu s odchylkou 3,6 % byla chyba 1 700 kg. Tyto výsledky v podstatě vyvrací, že výsledky vážení mohou být podkladem pro rozhodnutí o přestupku. Doplnila, že pokud se odůvodnění žalovaného k přestupku ze dne 11. 3. 2021 mělo vztahovat i k ostatním přestupkům, měl to žalovaný výslovně uvést. K vyvrácení tvrzení žalovaného ve vyjádření k žalobě, že kamenivo není sypký substrát, žalobkyně předložila CD s videem z nakládky a jízdy vozidla se šterkem a kačirkem. Z něj dle žalobkyně vyplývá, že jde o sypké materiály, které se na ložné ploše „přesypají“.
11. Při jednání soudu dne 29. 6. 2023 účastníci setrvali na svých procesních stanoviscích.
12. Žalobkyně zdůraznila, že systém vysokorychlostního vážení je vadný, je evropským unikátem a nemá žádný význam pro zachování kvality silnic. Dopravci, které zastupuje zástupce žalobkyně, požadují, aby bylo ověřeno, že výsledky vysokorychlostního vážení

jsou správné. Žalobkyně nesouhlasí s tím, že výsledek vysokorychlostního vážení je považován za nezpochybnitelný důkaz, i když předložila ve třech případech doklad o vážení, dle kterého nebylo vozidlo přetíženo, a po průjezdu vysokorychlostní vahou bylo zjištěno přetížení. Zdůraznila, že napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné, neboť žalovaný se zaměřil pouze na údajné přetížení vozidla dne 11. 3. 2021 a k dalším dvěma případům se nevyjádřil. Dále poukázala na to, že v případě jiného dopravce bylo vozidlo zváženo při nakládce i vykládce, přičemž rozdíl na vysokorychlostní váze činil cca 1,5 t. Žalobkyně též upozornila na náklady spojené s kontrolním vážením, které obvinění z přestupku nechtějí vynakládat. Namítla, že při provedeném kontrolním vážení bylo z 15 přejezdů 10 vyhodnoceno systémem jako nevalidní, přičemž v těchto případech byla přípustná odchylka překročena. Zástupce žalobkyně opakovaně žádal správní orgány, aby dopravcům sdělily, na základě čeho jsou přejezdy systémem vyhodnoceny jako nevalidní. Má za to, že dokud nebude přestupcům umožněno se s tím seznámit, nelze vysokorychlostní vážení využívat. Doplnila, že společnost Sihelský zaplatila za možnost účasti na převážení 50 000 Kč a žalovaný nyní v řízení ve věci uvedeného dopravce uvedl, že výsledky vážení nelze vzít do úvahy.

13. Žalovaný zdůraznil, že bylo věcí zákonodárce, zda umožní dynamické vážení. Upozornil, že v případě zvážení nákladu před a po jízdě je zde časová prodleva a může například dojít k namoknutí nákladu. Poukázal na to, že rozdíly ve vážení mezi statickou a dynamickou vahou pokrývá tolerance, která je při dynamickém vážení odčítána.

Podstatná skutková zjištění vycházející z obsahu správního spisu

14. Ze správního spisu vyplývá, že dle vážního lístku evidenční číslo 3154081 z vysokorychlostního kontrolního vážení provedeného dne 23. 11. 2020 v 10:15 hodin, jehož součástí je fotodokumentace z místa vážení, byla vozidlu žalobkyně tovární značky VOLVO registrační značky X na pozemní komunikaci č. II/331 v obci Ovčáry ve směru jízdy na Tišice naměřena na váze pro vysokorychlostní vážení CrossWIM 3.0.4 výrobní číslo 174/2017 okamžitá hmotnost motorového vozidla před odpočtem 20 967 kg, po odpočtu 11% odchylky 18 660 kg.
15. Podle vážního lístku evidenční číslo 3422784 z vysokorychlostního kontrolního vážení provedeného dne 11. 3. 2021 v 07:44 hodin, jehož součástí je fotodokumentace z místa vážení, byla vozidlu žalobkyně tovární značky VOLVO registrační značky XB na pozemní komunikaci č. II/331 v obci Ovčáry ve směru jízdy na Tišice naměřena na váze pro vysokorychlostní vážení CrossWIM 3.0.4 výrobní číslo 174/2017 okamžitá hmotnost motorového vozidla před odpočtem 21 598 kg, po odpočtu 11% odchylky 19 222 kg.
16. Dle vážního lístku evidenční číslo 3435287 z vysokorychlostního kontrolního vážení provedeného dne 17. 3. 2021 v 07:20 hodin, jehož součástí je fotodokumentace z místa vážení, byla vozidlu žalobkyně tovární značky VOLVO registrační značky XD na pozemní komunikaci č. II/331 v obci Ovčáry ve směru jízdy na Tišice naměřena na váze pro vysokorychlostní vážení CrossWIM 3.0.4 výrobní číslo 174/2017 okamžitá hmotnost motorového vozidla před odpočtem 21 019 kg, po odpočtu 11% odchylky 18 706 kg.
17. Správní orgány vycházely též z potvrzení o ověření stanoveného měřidla ČMI – váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel výrobce CROSS Zlín, a.s., typu CrossWIM, výrobní číslo 174/2017, v obci Ovčáry na silnici II/331, vydaného dne 30. 9. 2020. Dle tohoto potvrzení bylo měřidlo ověřeno dne 17. 9. 2020, přičemž dle

výsledku mělo požadované metrologické vlastnosti. Doba platnosti byla stanovena vyhláškou č. 345/2002 Sb. a zaniká v případech dle § 7 odst. 2 vyhlášky č. 262/2000 Sb. Dle specifikace v potvrzení měřidlo nebylo při použití s významem § 3 odst. 3 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, určeno ke stanovení zatížení na nápravu a/nebo skupinu náprav u vozidel, u nichž nelze ve smyslu zvláštního právního předpisu zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla.

18. Příkazem ze dne 9. 11. 2021, č. j. MěÚN/045312/2021, byla žalobkyně uznána vinnou třemi přestupky podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, jehož skutkovou podstatu měla naplnit jednáními uvedenými v odstavcích 2 až 4 tohoto rozsudku, a byla jí uložena pokuta ve výši 18 000 Kč. Žalobkyně proti příkazu podala odpor.
19. Správní orgán I. stupně posléze pokračoval v řízení. Žalobkyně v podání ze dne 7. 12. 2021 uvedla, že z dodacích listů a toho, že dodavatelé žalobkyně disponují ověřenými nízkorychlostními váhami, vyplývá, že vysokorychlostní váhy nejsou nastaveny správně a neposkytují správné informace. Dále zpochybňovala systém vysokorychlostního vážení jako takový, zejména s poukazem na měřicí zařízení v Kolíně – Sendražicích. Namítala, že nebylo zjištěno, zda a jak zařízení vyřadí nekorektní měření, např. vlivem přílišné akcelerace či decelerace, nepovoleného manévru, nerovnosti či opotřebení obrusné vrstvy vozovky. Nebyl ověřen vliv způsobu jízdy (zrychlení či zpomalené či úhybného manévru) v prostoru vysokorychlostního vážení a dostatečnost odchylky měření. K tomu poukázala na usnesení o zastavení řízení ve věci vysokorychlostního kontrolního vážení v Kolíně – Sendražicích z důvodu, že přestupek byl zaznamenán na zařízení, které mohlo ztratit některou vlastnost rozhodnou pro ověření, s ohledem na nerovnost obrusné vrstvy vozovky. Dále poukázala na závěry znaleckého posudku Ing. Pavla Faltýse k posouzení komunikace č. II/125, ulice Ovčárecká v Kolíně, e-mail od Krajského úřadu Středočeského kraje týkající se měření geometrie vozovky v ulici Ovčárecká a protokol o měření č. 6052-PT-V0001-21 provedeném 16. 9. 2021 v Kolíně – Sendražicích. S odkazem na protokol o měření vyjádřila pochybnosti o způsobu, jímž byla podstatná část přejezdů vyhodnocena jako nevalidní. Navrhla, aby byla seznámena se způsobem, jímž jsou v rámci vysokorychlostního vážení rozlišeny validní a nevalidní přejezdy, a aby správní orgán požádal příslušné správní orgány o vysvětlení, případně si vyžádal doklady, které by její pochybnosti vyvrátily. Dále s odkazem na znalecký posudek Ing. Jaroslava Krejčara ze dne 2. 6. 2006, č. 1/JK/SD/06, uvedla, že sypké substráty, které byly do vozidla naloženy, se mohou při běžných provozních podmínkách vlivem působení setrvačných sil přemísťovat a způsobovat změny v zatížení náprav. Vlivem působení setrvačných sil došlo k přemístění nákladu nad tahač, což způsobilo změnu celkového zatížení tahače.
20. Z dodacího listu D201921060 plyne, že dne 23. 11. 2020 dodavatel České štěrkopísky spol. s r.o., závod Křenek, dodal žalobkyni, jako odběrateli, na vozidlo X kamenivo přírodní těžené prané 0/4P o hmotnosti 45 180 kg (brutto), 15 000 Kg (tára), 30 180 kg (netto).
21. Z dodacího listu D211902957 plyne, že dne 17. 3. 2021 dodavatel České štěrkopísky spol. s r.o., závod Křenek, dodal žalobkyni, jako odběrateli, na vozidlo XD kamenivo přírodní těžené prané 0/4P o hmotnosti 44 740 kg (brutto), 14 280 Kg (tára), 30 460 kg (netto).
22. Z dodacího listu č. 5007/2 plyne, že dodavatel Vápenka Čertovy schody a.s., dodal dne 10. 3. 2021 žalobkyni na vozidlo registrační značky XB s vlekem registrační značky X kamenivo 0/16 mm (ručně přepsáno na 8/16) o hmotnosti 30 170 kg, 14 970 kg (tára).

23. Prvostupňovým rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou třemi přestupky podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Správní orgán I. stupně vycházel z vážních listků, dokladů o výsledcích vysokorychlostních vážení, potvrzení ČMI o ověření stanoveného měřidla výrobní číslo 174/2017 ze dne 30. 9. 2020 a karet vozidel žalobkyně. Tyto podklady považoval za dostatečné. Správní orgán I. stupně k dodacím listům uvedl, že zachycují přesnost vážení na desítky kg, kdežto vysokorychlostní váhy na jednotky kg. Žalobkyně z dodacích listů dovozuje, že váha jízdní soupravy nebyla překročena. Předmětem řízení je však přetížení motorového vozidla, tedy taháče jízdní soupravy. Dodací list č. 5007/2 je navíc ze dne 10. 3. 2021, přičemž k vážení došlo až dalšího dne. Nadto se týkal vozidla s návěsem tovární značky STAS s registrační značkou 1SP9356. Při měření však byl zachycen návěs tovární značky LANGENDORF s registrační značkou XC. Dodací list se tedy netýká projednávané věci. K předloženým usnesením Městského úřadu Kolín o zastavení řízení konstatoval, že se netýkají projednávané věci. K usnesení ze dne 18. 3. 2019 uvedl, že v tehdy řešené věci provozovatel doložil, že převážel volně ložená semena řepky, naopak v projednávaných věcech převážela žalobkyně kamenivo. Pokud se jednalo o usnesení ze dne 13. 5. 2019, hmotnost byla zaznamenána na zařízení, které mohlo ztratit některou vlastnost rozhodnou pro ověření měřidla. V projednávané věci však bylo měřidlo ověřené potvrzením o ověření ze dne 30. 9. 2020, a to po rekonstrukci vozovky, která proběhla v září 2020. Znalecký posudek Ing. Faltyse se týkal jiného měřicího zařízení, stejně jako většina dalších žalobkyní předložených listin. Správní orgán I. stupně dále uvedl, že pokud ze znaleckého posudku Ing. Krejčara vyplývá, že se sypké substráty mohou vlivem jízdy přemisťovat, zároveň to znamená, že se přemisťovat nemusí nebo ve zcela nepatrném množství, neboť dle znalce množství přesunutého materiálu závisí na velikosti setrvačné a odstředivé síly při změně rychlosti či směru a konzistenci nákladu. K otázce akcelerace a decelerace uvedl, že ze sekvence fotografií je zřejmé, že jízda byla v místě měření stejnosměrná a plynulá. Brzdová světla nejsou u vozidla rozsvícena. Nedošlo ani k vychýlení soupravy mimo jízdní pruh. Je proto zřejmé, že jízdní souprava projela místem konstantní rychlostí bez výrazné akcelerace, decelerace nebo „nepovoleného manévru“ na měřicím místě. Z fotografií je rovněž vidět povrch vozovky, který je bez nerovností nebo oprav. Fotodokumentace zobrazuje i nákladní prostor vozidla. U přestupků ze dne 11. 3. 2021 a 17. 3. 2021 je nákladový prostor otevřený a podle sekvence fotografií nedošlo k podstatnému přesunu převáženého materiálu. Správní orgán I. stupně konstatoval, že projednávaná věc se netýká převozu kapalin nebo jiného materiálu, u něhož nelze ve smyslu zvláštního předpisu zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla, ale přepravovaným materiálem bylo kamenivo, jak se žalobkyně snaží prokázat dodacími listy. K námitce, kterou žalobkyně zpochybňovala celý systém vysokorychlostního vážení, poukázal na to, že tento systém zakotvil zákonodárce a správní orgán I. stupně není oprávněn posuzovat jeho využívání.
24. Proti prvostupňovému rozhodnutí podala žalobkyně odvolání. V něm uvedla, že vozidla nemohla být přetížena. Ke kontrolnímu vážení ze dne 11. 3. 2021 doložila dodací list ze dne 10. 3. 2021 a potvrzení o ověření měřidla pro dodavatele. Přípojné vozidlo bylo pro jízdu „vypůjčené“ a řidič při příjezdu do lomu nezměnil údaj o registrační značce. To však dle žalobkyně nemá vliv na údaje v dodacím listu. Dále uvedla, že k přepravám ze dne 17. 3. 2021 a 23. 11. 2020 doložila dodací listy a potvrzení o ověření příslušného měřidla. Dle žalobkyně rozdíl v hodnotách naměřených u dodavatelů a při vysokorychlostním vážení svědčí o tom, že vysokorychlostní váhy neposkytují správné údaje. Žalobkyně proto zpochybňovala výsledky vysokorychlostního vážení. Dále namítla, že byt se znalecký

posudek Ing. Pavla Faltyse týkal jiného místa, lze ho použít pro zhodnocení systému vysokorychlostního vážení jako takového. Namítla také, že se správní orgán I. stupně nevypořádal s jejím návrhem, aby byla seznámena, jak jsou při vysokorychlostním vážení členěny přejezdy na validní a nevalidní a jaké konstanty jsou pro vyřazení podstatné, a aby požádal příslušné správní orgány o vysvětlení, případně si vyžádal listiny, které vyvrátí pochybnosti žalobkyně. Dle žalobkyně skutečnosti, které uvedla v odvolání, zpochybňují osvědčení o ověření měřidla. Namítla, že se správní orgán I. stupně nevypořádal se všemi důkazy a porušení právních předpisů jí nebylo jednoznačně prokázáno.

25. O odvolání rozhodl žalovaný napadeným rozhodnutím.

Splnění procesních podmínek a rozsah soudního přezkumu

26. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální požadavky na ni kladené. Jde tedy o žalobu věcně projednatelnou. Soud vycházel při přezkumu napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.), přičemž napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.).

Posouzení žalobních bodů

27. Podle § 68 odst. 3 věty první zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) v odůvodnění se uvedou důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí.
28. Podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích právnická nebo podnikající fyzická osoba se 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. Ve znění účinném do 31. 12. 2020 bylo shodné ustanovení obsaženo v § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích.
29. Podle § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb. hodnoty hmotností vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u motorových vozidel se dvěma nápravami 18,00 t.
30. Žalobkyně namítala nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí. Tvrdila, že se žalovaný vůbec nevyjádřil k vážení ze dne 17. 3. 2021 a ze dne 23. 11. 2020 a nevypořádal se s rozdíly mezi výsledky vážení u dodavatelů žalobkyně a výsledky vysokorychlostních vážení.
31. Žalovaný v napadeném rozhodnutí nejprve reprodukoval obsah odvolání žalobkyně. Uvedl, že žalobkyně namítala, že její vozidla nemohla být přetížena. Správnost vážení ze dne 11. 3. 2021 zpochybňovala dodacím listem č. 5007/2 ze dne 10. 3. 2021. Rozdílnost přípojného vozidla (návěsu) mezi dodacím listem a fotografiemi z vysokorychlostního vážení vysvětlovala tím, že řidič při vjezdu do areálu dodavatele, kde naložil náklad, opomněl provést opravu registrační značky v používaném systému dodavatele. Poukázal na to, že žalobkyně správnost výsledků vysokorychlostního vážení zpochybňovala rozdíly mezi údaji na dodacích listech a údaji na vážních lístcích. K tomu uvedl, že obhajobě žalobkyně nemůže

prisvědčit. Směrodatnými poklady při rozhodování o překročení hmotností byly především naměřené hodnoty a hmotnostní limity vozidla, které projíždělo vážním stanovištěm dne 11. 3. 2021. Tato skutečnost byla doložena především vážním lístkem ev. č. 3422784, dokladem o výsledku vysokorychlostního vážení a fotodokumentací. Tyto podklady postačovaly ke zjištění skutkového stavu věci. Plyne z nich přetížení vozidla VOLVO registrační značky XB a přípojného vozidla LANGENDORF registrační značky XC o 1 222 kg. Není podstatné, které vozidlo vyjízďelo dne 10. 3. 2021 od dodavatele a jestli den před vysokorychlostním vážením došlo k výměně přípojného vozidla a které přípojně vozidlo je na dodacím listě. Žalovaný doplnil, že dodací list č. 5007/2 neobsahuje náležitosti vážního lístku upravené ve vyhlášce č. 104/1997 Sb. Dodací list nelze považovat za listinu s důkazní hodnotou, a proto nelze přihlídnout k němu ani k potvrzení o ověření měřidla vydaného pro dodavatele žalobkyně (Vápenka Čertovy schody a.s.). Dodací list deklaruje toliko obchodní vztah mezi žalobkyní a dodavatelem a předání určitého množství zboží k přepravě. Nevypovídá ničeho o hmotnosti nákladu při vysokorychlostním vážení a neosvědčuje ani to, že vozidlo v době vážení převáželo deklarovaný materiál. Žalovaný s odkazem na judikaturu správních soudů uvedl, že vážní lístek lze považovat za objektivní a dostatečný důkaz pro závěr, že došlo ke spáchání přestupku. Žalovaný ke znaleckému posudku Ing. Faltyse citoval z rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 2. 6. 2022, č. j. 55 A 100/2020-58. Poukázal na to, že soud konstatoval, že závěry posudku nelze vykládat tak, že správní orgány pochybily, pokud vycházely z řádně certifikovaného měřidla. Znalec se vyjadřoval z podstatné části mimo svoji odbornost, neboť je znalcem z oboru stavebnictví, což mu dává předpoklady vyjadřovat se ke stavu komunikace. Není však znalcem z oboru metrologie, a nepřislušelo mu tedy vyjadřovat se k tomu, jak jednotlivé faktory ovlivňují fungování vysokorychlostní váhy. Je na zákonodárci, zda se rozhodne vysokorychlostní váhy používat. Žalovaný doplnil, že posudek se týkal zcela jiného vážního místa a období, a proto na danou věc nedopadá, a to i s přihlédnutím k závěrům citovaného rozsudku. Předkládání nadbytečných listin, které na věc nedopadají, žalovaný hodnotil jako obstrukční jednání. Stejně nahlížel i na písemnosti týkající se řízení vedených Městským úřadem Kolín a znalecký posudek Ing. Krejčara, neboť se nevztahovaly k projednávané věci. Žalovaný uzavřel, že má za prokázané porušení právních předpisů. Správní orgán I. stupně vycházel z dostatečně zjištěného skutkového stavu, který byl náležitě prokázán vážnými doklady a fotodokumentací, a o němž nejsou důvodné pochybnosti.

32. Má-li být rozhodnutí přezkoumatelné, musí z něj být zřejmé, jaký skutkový stav vzal posuzující orgán za rozhodný, jakými úvahami byl veden při hodnocení podkladů pro vydání rozhodnutí a při výkladu právních předpisů a jak se vypořádal s návrhy a námitkami účastníků (§ 68 odst. 3 správního řádu). To platí i pro rozhodnutí v odvolacím řízení (§ 93 odst. 1 správního řádu). Současně je nutné zdůraznit, že nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů musí být vykládána ve svém skutečném smyslu, tj. jako nemožnost přezkoumat určité rozhodnutí pro nemožnost zjistit v něm jeho obsah nebo důvody, pro které bylo vydáno. O nepřezkoumatelnost rozhodnutí nejde, jestliže se správní orgán podstatou námítky řádně zabývá a vysvětlí, proč nepovažuje argumentaci účastníka za správnou, byť výslovně v odůvodnění rozhodnutí nereaguje na všechny myslitelné aspekty a dopustí se toliko dílčího nedostatku odůvodnění. Zrušení rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je vyhrazeno nejzávažnějším vadám rozhodnutí, kdy pro absenci důvodů či pro nesrozumitelnost nelze rozhodnutí meritorně přezkoumat. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů tak má místo zejména tehdy, opomene-li správní orgán či soud na námitku účastníka zcela (tedy i implicitně) reagovat

(srov. např. rozsudky NSS ze dne 17. 1. 2013, č. j. 1 Afs 92/2012-45, ze dne 27. 2. 2019, č. j. 8 Afs 267/2017-38, či ze dne 7. 5. 2019, č. j. 7 As 362/2018-23). Nelze též přehlédnout, že správní orgány nemají povinnost vypořádat se s každou dílčí námitkou, pokud proti tvrzení účastníka řízení postaví právní názor, v jehož konkurenci námitky jako celek neobstojí (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08, a rozsudky NSS ze dne 12. 3. 2015, č. j. 9 As 221/2014-43, nebo ze dne 27. 2. 2019, č. j. 8 Afs 267/2017-38). Je též třeba připomenout, že prvostupňové a napadené rozhodnutí z hlediska soudního přezkumu představují jeden celek (srov. např. rozsudky NSS ze dne 27. 2. 2013, č. j. 6 Ads 134/2012-47, a ze dne 26. 1. 2017, č. j. 7 As 292/2016-29).

33. Soud souhlasí s žalobkyní, že žalovaný se v napadeném rozhodnutí výslovně nevyjádřil k vážení ze dne 17. 3. 2021 a ze dne 23. 11. 2020. Žalovaný však při hodnocení vysokorychlostního vážení ze dne 11. 3. 2021 vyjádřil myšlenku, že podstatné pro rozhodnutí byly především hodnoty, které byly naměřeny certifikovaným měřidlem a zachyceny na vážním lístku v okamžiku, kdy vozidlo projíždělo vážním stanovištěm. Konstatoval, že dodací list deklaruje toliko obchodní vztah mezi žalobkyní a dodavatelem a předání určitého množství zboží dodavatelem k přepravě. Nevypovídá ničeho o hmotnosti nákladu při vysokorychlostním vážení a neosvědčuje ani to, že vozidlo v době vážení převáželo deklarovaný materiál. S odkazem na judikaturu správních soudů uvedl, že vážní lístky lze považovat za objektivní a dostatečný důkaz pro závěr, že došlo ke spáchání přestupku. Současně schválil postup správního orgánu I. stupně, který podle žalovaného vycházel z dostatečně zjištěného skutkového stavu, který byl prokázán vážnými doklady a fotodokumentací, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Přestože se žalovaný výslovně vyjádřil pouze k dodacímu listu č. 5007/2 ze dne 10. 3. 2021, a tedy k přestupku ze dne 11. 3. 2021, jedná se o úvahu, kterou lze vztáhnout ke všem přestupkům. Úvaha žalovaného spočívá v tom, že dodací list od dodavatele ničeho nevypovídá o váze vozidla při vysokorychlostním vážení, která byla zjištěna bez důvodných pochybností vážním lístkem. Nadto se každým přestupkem a všemi předloženými dodacími listy zabýval správní orgán I. stupně. Prvostupňové a napadené rozhodnutí z hlediska soudního přezkumu představují jeden celek. Proto, pokud žalovaný aproboval postup správního orgánu I. stupně, lze nedostatky v odůvodnění napadeného rozhodnutí doplnit z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí. Pokud žalovaný uvedl, že dodací list od dodavatele nevypovídá o váze vozidla při vysokorychlostním vážení, implicitně se tím vyjádřil k rozdílům mezi naměřenými hodnotami v dodacích listech a hodnotami změřenými při vysokorychlostním vážení. Z jeho úvah plyne, že hodnoty na dodacích listech nepovažoval za vypovídající. Nelze též opomenout, že namítanými rozdíly v naměřené hmotnosti jízdních souprav se zabýval již správní orgán I. stupně. V odůvodnění prvostupňového rozhodnutí mimo jiné uvedl, že žalobkyně z dodacích listů dovozuje, že váha jízdní soupravy nebyla překročena. Předmětem řízení však bylo přetížení motorového vozidla, tedy taháče jízdní soupravy. Pokud žalovaný uvedl, že údaje na dodacích listech nevypovídají o hmotnosti během vysokorychlostního vážení a současně se ztotožnil s postupem správního orgánu I. stupně a odůvodněním prvostupňového rozhodnutí, vyplývají z napadeného rozhodnutí úvahy, jimiž byl veden. Rovněž není pravdou, že se žalovaný nevypořádal s důkazy, které žalobkyně předložila ke zpochybnění systému vysokorychlostního vážení, včetně znaleckého posudku Ing. Faltyse. Uvedl, že na projednávanou věc nedopadají, neboť se týkaly jiné věci. Ve vztahu ke znaleckému posudku Ing. Faltyse poukázal na závěry rozsudku Krajského soudu v Praze, z nichž vyplývá, že nejde o znalce z oboru metrologie, ale z oboru stavebnictví, a zdůraznil,

že v nyní posuzované věci se jednalo o odlišné vážní stanoviště na jiné pozemní komunikaci. Napadené rozhodnutí tedy není nepřezkoumatelné. Námitka není důvodná.

34. Dále žalobkyně rozporovala správnost výsledku vysokorychlostního vážení. Nesprávnost dovozovala z rozdílů mezi váhou jízdních souprav po naložení nákladu u svých dodavatelů zaznamenaných na dodacích listech a hodnotami naměřenými při vysokorychlostním vážení. Tvrdila, že pokud se hodnoty naměřené při vysokorychlostním vážení odchylovaly ve prospěch i v neprospěch žalobkyně od hodnot naměřených u dodavatelů na váhách, které byly ověřeny ČMI, musely vysokorychlostní váhy měřit chybně. Dále zpochybňovala celý systém vysokorychlostního vážení.
35. Dle ustálené judikatury správních soudů lze vážní lístek obecně považovat za dostatečný důkaz pro závěr, že došlo ke spáchání přestupku, pokud je měření provedeno patřičným úředně schváleným přístrojem, dostatečně zdokumentováno (typicky fotodokumentací či obrazovým záznamem z měřicího zařízení, které poskytne dostatečně zřetelnou a komplexní informaci o průběhu měření) a je-li provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud není rozumného a přiměřeně pravděpodobného důvodu pro obavu z chyby měření (viz např. rozsudky Krajského soud v Brně ze dne 27. 5. 2020, č. j. 30 A 142/2016-102, a ze dne 4. 6. 2020, č. j. 62 A 16/2019-93, nebo rozsudky NSS ze dne 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019-30, a ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53).
36. Jak zdůraznil NSS v rozsudku ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53, vysokorychlostní kontrolní měření jako spolehlivý podklad pro rozhodnutí o správním deliktu (dnes přestupku) aproboval sám zákonodárce v § 38d zákona o pozemních komunikacích, za předpokladu schválení těchto měřicích zařízení Českým metrologickým institutem jako stanovených měřidel ve smyslu § 3 odst. 3 zákona o metrologii.
37. Podle vážních lístků ev. č. 3154081, 3422784 a 3435287 byla vysokorychlostní vážení vozidel žalobkyně provedena ve dnech 23. 11. 2020, 11. 3. 2021 a 17. 3. 2021, a to na pozemní komunikaci č. II/331 v obci Ovčáry, ve směru jízdy na obec Tišice. Při vážení automatizovaným systémem bylo zjištěno překročení největší povolené hmotnosti motorového vozidla, po odečtení toleranční srážky, o 660 kg dne 23. 11. 2020, o 1 222 kg dne 11. 3. 2021 a o 706 kg dne 17. 3. 2021. Výsledky měření (vážení) provedené vysokorychlostní váhou byly jediným důkazem o překročení hmotnostních limitů vozidla žalobkyně. Ve spise je založeno platné ověření stanoveného měřidla.
38. Dle potvrzení ČMI o ověření stanoveného měřidla typu CrossWIM, výrobní číslo 174/2017, ze dne 30. 9. 2020, bylo měřidlo ověřeno dne 17. 9. 2020, přičemž dle výsledku mělo požadované metrologické vlastnosti. Doba platnosti byla stanovena vyhláškou č. 345/2002 Sb. a zaniká v případech dle § 7 odst. 2 vyhlášky č. 262/2000 Sb. Dle specifikace v potvrzení měřidlo nebylo při použití s významem § 3 odst. 3 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, určeno ke stanovení zatížení na nápravu a/nebo skupinu náprav u vozidel, u nichž nelze ve smyslu zvláštního právního předpisu zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla.
39. Soud souhlasí se správními orgány, že hmotnost nákladu zachycená na dodacích listech nezpochybnila správnost měření. Dodací listy pouze potvrzují převzetí a hmotnost zásluky. Nedokládají hmotnost nákladu připadající na jednotlivé nápravy motorového vozidla ani hmotnost motorového vozidla, nadto samy o sobě neprokazují, že předmětné vozidlo v danou chvíli skutečně převáželo (pouze) náklad naložený dle předloženého dokladu. Není přitom podstatné, zda obsahují náležitosti uvedené v příloze č. 10 vyhlášky č. 104/1997 Sb.

(pokud by tomu tak ovšem bylo, byla by z nich patrná i hmotnost připadající na nápravy a hmotnost motorového vozidla). Z dodacích listů plyne pouze hmotnost naloženého nákladu a hmotnost celé jízdní soupravy po naložení. Žalobkyně se zaměřuje pouze na rozdíly mezi hmotnostmi jízdních souprav na vážních listcích a hmotnostmi jízdních souprav uváděných na dodacích listech, přičemž vůbec nereaguje na to, že byla uznána vinnou za překročení nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla, jak zdůraznil již správní orgán I. stupně. Zejména pak při porovnávání hmotností nebere v potaz aplikaci možných odchylek (chyb vážení) při vážení jízdních souprav. Žalobkyně vychází z hodnot, které byly naváženy u dodavatelů. Vozidla tam byla vážena váhami s neautomatickou činností s třídou přesnosti III – střední, u kterých se předpokládá dovolená chyba měření dle přílohy č. 1 k nařízení vlády č. 121/2016 Sb., o posuzování shody vah s neautomatickou činností při jejich dodávání na trh, která upravuje základní technické požadavky na váhy s neautomatickou činností, které musí splňovat při uvedení na trh. Zcela pomíjí, že při vysokorychlostním vážení se aplikuje pětiprocentní odchylka, která zohledňuje relativní chybu měření a různé proměnné faktory, které se u vah dodavatelů neprojevují (viz potvrzení o ověření stanoveného měřidla a bod 2.3.1 opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15). Hmotnost jízdních souprav žalobkyně při vysokorychlostním vážení byla ve všech případech po odečtení nejvyšší povolené 5% odchylky nižší než navážená hmotnost u dodavatele. Rozdíly v naměřených hodnotách, na něž žalobkyně v žalobě poukazuje, nevybočují z povolené 5% odchylky. Rozdíly mezi hmotnostmi, které se pohybují v rámci povolené odchylky, nemohou správnost vysokorychlostního vážení a jeho použitelnost pro správní řízení zpochybnit. Pokud žalobkyně dovozuje pochybnosti o správnosti měření z toho, že při vysokorychlostním vážení byly naměřené hodnoty v jednom případě nižší a jindy vyšší než hodnoty naměřené u dodavatelů, je třeba připomenout, že pětiprocentní odchylka je stanovena nejen jako záporná (- 5 %), ale rovněž jako kladná (+ 5 %). Může se nejen odečíst, ale i přičíst. Skutečná váha tedy může být nižší i vyšší než naměřená hodnota. Pro účely řízení o přestupku se naměřená hodnota odečítá. Takto nastavený postup ovšem nevzbuzuje pochybnosti o správnosti měření (s přípustnou odchylkou). Soud na okraj poznamenává, že na rozdílu navážených hodnot mohla mít vliv i váha paliva v nádržích vozidel žalobkyně, díky níž se může hmotnost jízdní soupravy a motorového vozidla výrazně lišit. Soud pouze na okraj dodává, že žalobkyně ani nenavrhla žádné důkazy k prokázání svého tvrzení, že došlo k výměně přípojného vozidla a že jízdní souprava při vysokorychlostním vážení dne 11. 3. 2021 převážela právě náklad dle dodacího listu č. 5007/2 ze dne 10. 3. 2021. Žalobní bod, v němž žalobkyně zpochybňovala správnost výsledku vysokorychlostního vážení s ohledem na rozdíly mezi váhou jízdních souprav zaznamenanou na dodacích listech a hodnotami naměřenými při vysokorychlostním vážení, tedy není důvodný.

40. Žalobkyně dále namítala, že byť vysokorychlostní váhy mohou být provozuschopné a technicky způsobilé, neznamená to, že zaznamenávají správné hodnoty, i s ohledem na stav komunikace a způsob jízdy soupravy. Uvedla, že znaleckým posudkem Ing. Faltyse zpochybňovala systém vysokorychlostního vážení jako takový. Žalovaný se podle žalobkyně s předloženými důkazy zpochybňujícími systém vysokorychlostního vážení jako takový řádně nevyrovnal.
41. Žalobkyně ve správním řízení předložila znalecký posudek č. 2661/01/20 ze dne 17. 1. 2020, vypracovaný Ing. Pavlem Faltysem, znalcem z oboru ekonomika, odvětví ceny a odhady nemovitostí, a stavebnictví, odvětví stavby obytné, dopravní a inženýrské, o posouzení komunikace č. II/125, ul. Ovčárecká v Kolíně. Znalec v posudku dospěl k závěru, že při hodnocení stavu komunikace č. II/125 ul. Ovčárecká v Kolíně v prostoru vážního systému

dochází ve způsobu měření a zejména ve zjištěných hodnotách k rozdílným výsledkům na hranici hodnot, které negativně ovlivňují výsledky měření (tj. nerovnost vozovky, hloubky vyjíždění kolejí v ohraněné vrstvě, lokální poruchy apod.). Znalec v závěru posudku rovněž konstatoval, že výsledky naměřených hodnot přetížení nákladního vozidla nejsou bezprostředně využity pro okamžitý postih řidiče a správní řízení s provozovatelem vozidla nemá dostatečný preventivní dopad na osobu, která přetížení zavinila, ani nezamezuje dalšímu poškozování komunikací, a že nebylo zjištěno, že by byla vedena správní řízení za přestupky způsobené jinými než tuzemskými vozidly. Dle znalce nebyl předložen žádný doklad o způsobu provádění pravidelného ověřování vysokorychlostního vážního systému přejížděním naložených nákladních vozidel, která by byla následně pro kontrolu převážena na stabilní certifikované váze, nebyl ověřen vliv způsobu jízdy v prostoru souvisejícím s vysokorychlostním vážením ani vliv naložení vozidel různým materiálem, který není na vozidle stabilní. Uvedl, že dle doložených dokladů je kalibrací ověřována jen funkčnost vlastního vysokorychlostního vážního systému bez ohledu na vnější vlivy, které mohou kvalitu vážení ovlivnit, a nerespektuje tak podmínky, za kterých jsou využívány při mobilním vážení v provozu na běžných komunikacích. Dále znalec poukázal na skutečnost, že dne 23. 10. 2019 bylo na základě měření geometrie vozovky a hodnocení výsledků rozhodnuto o komplexní rekonstrukci vážního místa v roce 2020. Závěrem uvedl, že vysokorychlostní váhy by měly být využívány v místě, kde je možné navázat okamžitým převážením na stabilní certifikované váze. Dle znalce slouží osazení tohoto typu vážního systému pouze k výnosům a nemá větší dopad na přetěžování nákladních vozidel, chování řidičů a přepravců, a v tomto důsledku na poškozování komunikace přetíženými vozidly.

42. Soud se ztotožnil se závěry správních orgánů, že tento posudek se netýkal měřícího zařízení, které bylo pro vysokorychlostní vážení použito v projednávané věci, ani stavu komunikace v místě vysokorychlostního vážení, jehož výsledky byly v této věci použity, a k němuž by byl znalec odborně způsobilý se vyjádřit. Znalecký posudek byl totiž, stejně jako žalobkyní předložené posouzení stavu vážního stanoviště (WIM II/125 Kolín), e-mail asistentky ředitele KSÚS ze dne 31. 10. 2019, zkušební protokol o přezkoušení stanoveného měřidla, váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel typu CrossWIM, výrobní číslo 190/2017, dle § 11a zákona o metrologii č. 6052-PZ-V0001-21, a protokol o měření č. 6052-PT-V0001-21 ze dne 16. 9. 2021, vypracován k vážnému zařízení v komunikaci č. II/125 v Kolíně – Sendražicích. Soud se k tomuto znaleckému posudku podrobně vyjádřil v rozsudku ze dne 27. 1. 2023, č. j. 54 A 82/2019-124, a neshledal důvod se od svých úvah odchýlit. Soud v něm mimo jiné konstatoval, že *„znalec se v posudku vyjadřuje z podstatné části k otázkám mimo svou odbornost. Ing. Faltys je totiž znalcem z oboru stavebnictví, včetně dopravních staveb. To mu dává předpoklady k posouzení stavu pozemní komunikace. Nicméně Ing. Faltys není znalcem v oboru metrologie, a nepřísluší mu proto vyjadřovat se k tomu, jak jednotlivé faktory ovlivňují fungování vysokorychlostní váhy a její správné měření. Konstatování znalce o tom, že nebyl předložen doklad o způsobu provádění pravidelného ověřování vysokorychlostního vážního systému přejížděním naložených nákladních vozidel, která by byla následně pro kontrolu převážena na stabilní certifikované váze, vlivu způsobu jízdy v prostoru souvisejícím s vysokorychlostním vážením či vlivu naložení vozidel různým materiálem, který není na vozidle stabilní (např. kapaliny, sypké hmoty či zvířata), proto nemohou zjištění učiněná měřením stanoveným ověřeným měřidlem se zohledněním přípustné odchylky měření zpochybnit. Co se týká polemiky znalce ohledně správního trestání za přestupky spjaté s přetíženými vozidly, pak se znalec vyjadřoval k právním otázkám, což mu nepřísluší (viz též rozsudky zdejšího soudu ze dne 2. 6. 2022, č. j. 55 A 100/2020-58, či ze dne 7. 7. 2022, č. j. 51*

A 50/2021-60).“ Krajský soud v Praze stejně jako ve věci řešené v citovaném rozsudku a v něm odkazovaných rozsudcích neshledal, že by znalecký posudek Ing. Pavla Faltyse, znalce z oboru ekonomika, odvětví ceny a odhady nemovitostí, a stavebnictví, odvětví stavby obytné, dopravní a inženýrské, byl schopen zpochybnit funkčnost systému vysokorychlostního vážení jako celku. Soudu, stejně jako správním orgánům, nepřísluší hodnotit úvahy žalobkyně o vhodnosti vážení vysokorychlostními váhami v České republice. Jedná se o otázku legislativní a je na normotvůrci, zda se rozhodne využívat vysokorychlostní váhy pro vážení vozidel na území České republiky. Znalec by byl vzhledem ke své odbornosti způsobilý vyjadřovat se ke stavu pozemní komunikace, na který žalobkyně jako na jeden z faktorů, jež mohou ovlivňovat výsledky vážení, v žalobě obecně poukazuje, avšak ke stavu pozemní komunikace č. II/331 v obci Ovčáry se znalecký posudek nevyjadřuje. Soud s ohledem na výše uvedené považuje úvahy správních orgánů vyřčené ke znaleckému posudku Ing. Faltyse za dostatečné a správné. Žalobkyně v žalobě ani v řízení před správními orgány nepředestřela žádná konkrétní tvrzení (a nenavrhla důkazy) ohledně stavu pozemní komunikace č. II/331 v obci Ovčáry v rozhodném období ani způsobu jízdy vozidel v prostoru souvisejícím s vysokorychlostním vážením, jež by mohly zpochybnit výsledky měření. Obecné hypotetické tvrzení o možném vlivu stavu komunikace či způsobu jízdy není způsobilé výsledky vysokorychlostního vážení, které bylo provedeno váhou s platným ověřením a řádně zdokumentováno, relevantně zpochybnit.

43. Žalobkyně v řízení před správními orgány na podporu svého tvrzení o nespolehlivosti systému vysokorychlostního vážení poukázala též na zkušební protokol o přezkoušení stanoveného měřidla č. 6052-PZ-V0001-21 a protokol o měření č. 6052-PZ-V0001-21 ze dne 16. 9. 2021. Správní orgány s odkazy na judikaturu odůvodnily, že za rozhodující považovaly hodnoty naměřené při vysokorychlostních kontrolních váženích, která byla provedena za použití provozuschopného technicky způsobilého zařízení, což bylo doloženo příslušným osvědčením, potvrzením o ověření stanoveného měřidla ze dne 30. 9. 2020. To dokládá, že měřidlo má požadované vlastnosti a je instalováno v souladu s opatřením obecné povahy (aktuálně č. 0111-OOP-C010-15). Vážení byla řádně zdokumentována vážními lístky včetně fotodokumentace. Správní orgán I. stupně, jehož závěry žalovaný aproboval, poukázal na to, že v opatření obecné povahy jsou stanoveny technické a metrologické požadavky a podmínky pro stanovená měřidla, včetně metod zkoušení pro schválení typu a ověřování stanovených měřidel v souladu se zákonem o metrologii. Poukázal na to, že ČMI při schvalování typu měřidla hodnotí, zda má měřidlo požadované technické a metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy, přičemž je podstatné, zda dokáže okamžitě identifikovat nekorektní (nevalidní) měření. Ke stavu komunikace uvedl, že součástí prvotního ověření vážního zařízení je komplexní kontrola geometrických parametrů v rozsahu stanoveném opatřením obecné povahy a při následném ověřování se provádí kontrola zaměřená na hloubky případných vyjetých kolejí. V místě vysokorychlostního vážení není křižovatka, zvýšený počet pruhů, úsek je rovný a přehledný, přičemž fotografie dokumentující průjezdy přes měřicí místo svědčí o tom, že jízdy byly v místě měření plynulé a bez jakéhokoli vychýlení jízdní soupravy. Pokud jde o zkušební protokol a protokol o měření, zdůraznily, že se týkají jiného vážního stanoviště. Správní orgány proto považovaly vážní lístky a potvrzení o ověření stanoveného měřidla za dostatečné k prokázání přestupku.
44. Soud souhlasí se správními orgány, že ani žalobkyně ve správním řízení předložený zkušební protokol o přezkoušení stanoveného měřidla č. 6052-PZ-V0001-21 a protokol o měření č. 6052-PT-V0001-21 ze dne 16. 9. 2021, které se týkaly odlišného vážního místa, nezakládají důvodné pochybnosti o výsledcích vysokorychlostního vážení. Soud již v rozsudku ze dne

27. 1. 2023, č. j. 54 A 82/2019-124, uvedl: „Ani zkušební protokol o přezkoušení stanoveného měřidla, váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel typu CrossWIM, výrobní číslo 190/2017, dle § 11a zákona o metrologii č. 6052-PZ-V0001-21, a protokol o měření č. 6052-PT-V0001-21 ze dne 16. 9. 2021, které soud provedl k důkazu, významné pochybnosti o funkčnosti systému vysokorychlostního vážení nevyvolávají. I v tomto směru soud neshledává důvod odchýlit se od závěrů vyslovených v rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 2. 6. 2022, č. j. 55 A 100/2020-58. Pokud jde o zkušební protokol, všechny hodnoty naměřené vysokorychlostní váhou se pohybovaly v rámci přípustných odchylek. Přezkoušení proběhlo se třemi referenčními vozidly (se dvěma, čtyřmi a pěti nápravami) a s každým vozidlem bylo realizováno deset přejezdů v rychlosti 30 km/h a deset přejezdů v rychlosti 50 km/h. Pokud jde o výsledky protokolu o měření provedené dne 16. 9. 2021 (zkušebním vzorkem bylo jedno vozidlo, resp. jízdní souprava se šesti nápravami, na základě žádosti zákazníka), z protokolu vyplývá, že k naměření hodnot přesahujících přípustné odchylky došlo pouze u těch průjezdů, které byly danou váhou, resp. jejím softwarem, vyhodnoceny jako nekorektní/neplatné. Ani při kontrolním měření tedy nenastala situace, že by předmětná váha označila jako ‚korektní‘ (tedy takový, se kterým se následně dále pracuje pro účely správního řízení) průjezd vozidla, při jehož vážení byly překročeny přípustné odchylky. Pokud se žalobkyně podivuje nad vysokým počtem ‚nekorektních‘ průjezdů (11 z 16), pak soud konstatuje, že tato skutečnost naznačuje omezenou efektivitu celého systému, nicméně nijak nesvědčí o jeho nepoužitelnosti pro správní řízení – jak již bylo řečeno, nebyl zjištěn jediný případ, kdy by jako ‚korektní‘ bylo vyhodnoceno vážení, při kterém došlo k překročení přípustných odchylek.“. Žalobkyně v žalobě nepředestřela argumentaci, na jejímž základě by soud shledal důvod se od svých závěrů odchýlit.
45. Soud souhlasí se správními orgány, že nebylo třeba doplňovat dokazování k podmínkám, za nichž dochází k vyřazení nekorektních měření. Jak uvedl zdejší soud již v rozsudku ze dne 2. 6. 2022, č. j. 55 A 100/2020-58, „z opatření obecné povahy Českého metrologického institutu č. 0111-OOP-C010-15, kterým se stanovují metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla, včetně metod zkoušení pro schválení typu a pro ověřování stanovených měřidel: ‚váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel za pohybu‘, pak vyplývá, že ověřené stanovené měřidlo při měření není negativně ovlivněno mechanickými, klimatickými, elektromagnetickými či jinými rušivými vlivy (odst. 3.10). Podle opatření obecné povahy zařízení automaticky nezaznamená váhu vozidel, která nebyla rozlišena, u nichž nebyla zvážena všechna kola nebo jejichž rychlost byla mimo rozsah pracovních rychlostí vysokorychlostní váhy (odst. 3.3 a odst. 3.4). Ověřené stanovené měřidlo (vysokorychlostní váha) by tedy mělo být bez lidské obsluhy schopno samostatně vyřadit nekorektní měření. Jestliže v nyní posuzované věci vysokorychlostní váha, jako stanovené měřidlo, byla ověřena Českým metrologickým institutem, což je patrné z potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 23. 6. 2018, pak toto potvrzení prokazuje také to, že stanovené měřidlo zaznamenávalo pouze ‚korektní průjezdy vozidel‘. Jak bylo shora uvedeno, ani zkušební protokol o přezkoušení stanoveného měřidla č. 6052-PZ-V0001-21 a protokol o měření č. 6052-PZ-V0001-21 nezpochybnilly funkčnost systému vysokorychlostního vážení jako takového. Za tohoto stavu nebylo povinností správních orgánů vyhovět návrhu žalobkyně, který učinila v průběhu správního řízení, aby byla seznámena se způsobem, jímž dochází k vyřazení nekorektních vážení, resp. jaké konstanty jsou významné pro vyřazení přejezdů jako nevalidních, a doplňovat v tomto ohledu dokazování (žádostí o vyjádření správních orgánů či vyžádáním jiných žalobkyní nespecifikovaných dokladů) či zjišťovat, co bylo příčinou vyhodnocení přejezdů jako ‚nevalidních‘. Z napadeného i prvostupňového rozhodnutí je zřejmé, že další dokazování v tomto ohledu správní orgány vyhodnotily jako nadbytečné. Námitky žalobkyně týkající

se zpochybnění systému vysokorychlostního vážení jako takového a neprovedení navržených důkazů tedy nejsou důvodné. Soud na okraj dodává, že žalobkyně v žalobě nespecifikovala, jaké navržené důkazy měly správní orgány opomenout provést, a soud se tedy nemůže nad rámec výše uvedeného k této námitce blíže vyjádřit.

46. Námitku žalobkyně v bodě IV žaloby, že správní orgány nepřihlédly k tvrzeným skutečnostem, nesprávně a neúplně zjistily skutkový stav věci, neodstranily pochybnosti žalobkyně a nesprávně rozhodly ve věci, soud nepovažuje za řádný samostatný žalobní bod ve smyslu § 71 odst. 1 písm. d) s. ř. s. Podle ustálené judikatury je žalobním bodem konkrétní (tj. ve vztahu k žalobci a k projednávané věci individualizované) skutkové tvrzení doprovázené konkrétní právní argumentací, z nichž plyne, z jakých důvodů považuje žalobce napadené výroky rozhodnutí za nezákonné. „*Líčení skutkových okolností nemůže být toliko typovou charakteristikou určitých ‚obvyklých‘ nezákonností, nýbrž zcela jasně individualizovaným, a tedy od charakteristiky jiných konkrétních skutkových dějů či okolností jednoznačně odlišitelným popisem. Žalobce je povinen vylíčit, jakých konkrétních nezákonných kroků, postupů, úkonů, úvah, hodnocení či závěrů se měl žalovaný vůči němu dopustit v procesu vydání napadeného rozhodnutí či přímo rozhodnutím samotným, a rovněž je povinen ozřejmit svůj právní náhled na to, proč se má jednat o nezákonnosti.*“ (viz usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 20. 12. 2005, č. j. 2 Azs 92/2005-58). Těmto požadavkům obecná námitka žalobkyně, že nebyl zjištěn stav věci, o němž nejsou pochybnosti, a nebylo přihlédnuto ke všemu, co žalobkyně uvedla, která je v podstatě parafrází ustanovení § 3 a § 50 odst. 4 správního řádu, která nebyla nad rámec výše vypořádaných žalobních bodů podepřena konkrétními skutečnostmi či argumentací, nedostojí. Námitky jsou formulovány natolik obecně, že soudu neumožňují řádně stanovit rámec jeho přezkumné činnosti (srov. např. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 20. 3. 2018, č. j. 10 Azs 65/2017-72). Soud se proto těmito námitkami samostatně nezabýval.
47. Žalobkyně v replice ze dne 14. 4. 2023 vyjádřila nesouhlas s tvrzením žalovaného ve vyjádření k žalobě, že kamenivo není sypký substrát. Uvedla, že šterk i kačírek se při přepravě na ložné ploše vozidla „přesypají“, neboť jde o sypký materiál. K tomu navrhla k důkazu videozáznam na CD z nakládky a jízdy vozidla se šterkem a kačírkem. Žalobkyně v této souvislosti nenamítla (a to ani při jednání soudu) nezákonnost napadeného rozhodnutí, ale polemizuje pouze s vyjádřením žalovaného. Uvedené tvrzení nelze považovat za rozhojnění žádné z námitek, které byly uplatněny v žalobě. I pokud tedy žalobkyně uvedeným tvrzením mínila zpochybňovat zákonnost napadeného rozhodnutí, jedná se o novou samostatnou námitku uplatněnou opožděně až po lhůtě k podání žaloby dle § 72 odst. 1 s. ř. s., která uplynula dne 20. 3. 2023. S ohledem na koncentraci řízení upravenou v § 71 odst. 2 s. ř. s. k ní proto soud nemohl přihlížet. Soud dodává, že výše uvedené obecné námitky nesprávně a neúplně zjištěného skutkového stavu a nepřihlédnutí ke všem tvrzeným skutečnostem nepředstavují ani zárodek žalobního bodu, který by bylo možné dále rozvíjet. Opačný přístup by zcela popřel zásadu koncentrace řízení ve správním soudnictví dle § 71 odst. 2 s. ř. s. (srov. přiměřeně např. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 20. 3. 2018, č. j. 10 Azs 65/2017-72, či nedávný rozsudek NSS ze dne 26. 6. 2023, č. j. 8 Afs 111/2022-39). Z těchto důvodů soud neprovedl důkaz žalobkyní předloženým videozáznamem.
48. Soud též neprovedl dokazování napadeným a prvostupňovým rozhodnutím a dalšími listinami, které jsou součástí správního spisu, neboť obsahem správního spisu, z něhož soud

vychází, se dokazování neprovádí (viz např. rozsudek NSS ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008-117, č. 2383/2011 Sb. NSS).

Závěr a rozhodnutí o náhradě nákladů řízení

49. Soud neshledal námitky žalobkyně důvodnými a nezjistil ani žádnou vadu, k níž by byl povinen přihlédnout z úřední povinnosti, a proto žalobu zamítl podle § 78 odst. 7 s. ř. s.
50. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobkyně ve věci úspěch neměla, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovaný náhradu nákladů nepožadoval a dle obsahu spisu mu náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly.

Poučení:

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

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

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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

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

Praha 29. června 2023

Mgr. Lenka Oulíková, v. r.
předsedkyně senátu