



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Tomáše Foltase a soudců Davida Hipšra a Lenky Krupíčkové v právní věci žalobce: **MANNEN FOREST s. r. o.**, se sídlem Nové sady 988/2, Brno, zastoupený JUDr. Ondřejem Bečvářem, advokátem se sídlem Dřevařská 855/12, Brno, proti žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina**, se sídlem Žižkova 1882/57, Jihlava, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 21. 12. 2022, č. j. 30 A 14/2021-119,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I.

[1] Žalovaný rozhodnutím ze dne 16. 12. 2020, č. j. KUJI 117648/2020 (dále též „napadené rozhodnutí“), potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Velké Meziříčí (dále též „správní orgán I. stupně“) ze dne 11. 11. 2020, č. j. DOP/111546/2020-vasu/23213/2020, kterým byl žalobce 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 provozoval vozidlo, které při vysokorychlostním vážení překročilo největší povolenou hmotnost silničního vozidla stanovenou vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.

II.

[2] Žalobce napadl rozhodnutí žalovaného správní žalobou, kterou Krajský soud v Brně (dále též „krajský soud“) rozsudkem ze dne 21. 12. 2022, č. j. 30 A 14/2021-119 (dále též „napadený rozsudek“), zamítl. Krajský soud se ztotožnil s posouzením věci správními

orgány. Jako důvodné neshledal námitky, v nichž stěžovatel poukazoval na neplatnost ověření vysokorychlostní váhy umístěné na silnici II/602 [51,4 km ve směru na Velké Meziříčí (dále též „vysokorychlostní váha“)]. Nepřisvědčil ani námitce, že došlo k zásahu do žalobcových procesních práv tím, že mu správní orgán I. stupně neumožnil seznámit se s podklady pro ověření vysokorychlostní váhy. Krajský soud nepřisvědčil ani tvrzení žalobce, že vysokorychlostní váha nesplňovala předpoklady stanovené opatřením obecné povahy vydaném Českým metrologickým institutem č. 0111-OOP-C010-15, č. j. 0313/009/15/Pos. (dále též „OOP“). Správní orgány se nedopustily ani jiných zásadních vad s vlivem na zákonnost jejich rozhodnutí. Napadený rozsudek krajského soudu (stejně jako všechna dále citovaná rozhodnutí Nejvyššího správního soudu) je v plném znění dostupný na www.nssoud.cz, přičemž zdejší soud na něj na tomto místě pro stručnost odkazuje.

III.

[3] Proti rozsudku krajského soudu podal žalobce (dále jen „stěžovatel“) kasační stížnost z důvodů obsahově podřaditelných pod § 103 odst. 1 písm. a) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále též „s. ř. s.“). Podle stěžovatele nebylo lze na základě údajů pořízených vysokorychlostní váhou zahájit řízení o uložení pokuty. Vysokorychlostní váha neodpovídá požadavkům OOP, protože výsledky jejího vážení nelze použít ani jako podklad pro řízení o přestupku. Podle stěžovatele bylo prokázáno nedodržení podmínek geometrie vozovky podle čl. 3.15.2 písm. b) OOP [*příčný sklon vozovky musí být $\leq 3\%$*] a e) [*hloubka vyjetých kolejí nesmí být větší než 4 mm*], čímž došlo k zániku platnosti ověření vysokorychlostní váhy, neboť ta byla poškozena tak, že ztratila (mohla ztratit) požadované metrologické vlastnosti. Vysokorychlostní váha odporuje čl. 3.15.2 OOP i v tom ohledu, že není umístěna mimo oblast, kde dochází k častému zrychlování nebo zpomalování vážených vozidel. V kasační stížnosti stěžovatel dále polemizoval s dílčími závěry krajského soudu a dovozoval jejich nepřítapdnost. Z uvedených důvodů stěžovatel navrhl, aby Nejvyšší správní soud zrušil napadený rozsudek krajského soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

IV.

[4] Žalovaný podal písemné vyjádření ke kasační stížnosti, ve kterém se plně ztotožnil se závěry krajského soudu. Námitky stěžovatele shledal nedůvodnými. Podle jeho názoru správní orgány i krajský soud postupovaly v souladu s platnými právními předpisy.

V.

[5] Nejvyšší správní soud posoudil kasační stížnost v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů a zkoumal přitom, zda napadené rozhodnutí netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.).

[6] Kasační stížnost není důvodná.

[7] Předmětem soudního přezkumu je rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto odvolání a potvrzeno rozhodnutí správního orgánu I. stupně, kterým byl stěžovatel shledán vinným tím, že dne 9. 9. 2020 provozoval vozidlo, které při vysokorychlostním vážení

pokračování

překročilo největší povolenou hmotnost stanovenou vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Podle správního orgánu I. stupně stěžovatel porušil § 5 odst. 1 písm. c) bod 4., § 5 odst. 1 písm. d) bod 2., § 5 odst. 2 písm. g) a písm. k) předmětné vyhlášky, čímž spáchal přestupek dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Za toto jednání byla stěžovateli uložena pokuta 72 000 Kč. Podle správního orgánu vozidlo 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.

[8] Stěžovatel v kasační stížnosti dovozoval nezákonnost provedeného měření. Podle stěžovatele nebylo lze na základě údajů pořízených vysokorychlostní váhou zahájit řízení o uložení pokuty, resp. postavit na nich rozhodnutí ve věci předmětného přestupku (viz shora provedená rekapitulace kasační stížnosti). Obdobnými kasačními námitkami se Nejvyšší správní soud zabýval v nedávných rozsudcích ze dne 25. 5. 2023, č. j. 9 As 219/2022-36, a ze dne 26. 5. 2023, č. j. 7 As 406/2021-45. S ohledem na skutkové a právní podobnosti označených případů Nejvyšší správní soud neshledal se od označených případů odchýlit a jejich závěry plně přejímá.

[9] Mezi stranami není sporné, že předmětné OOP upravuje všeobecné požadavky pro instalaci vysokorychlostních vah v bodě 3.15.1 takto: „*Váhy musí být instalovány tak, aby byly minimalizovány jakékoliv nepříznivé vlivy místa instalace na správnost měření a s ním spojených údajů. Prostor pro vážení musí být možno udržovat bez jakýchkoliv 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).*“ Na citované ustanovení navazují požadavky na geometrii vozovky zahrnující mj. také maximální povolenou hloubku vyjetých kolejí [4 mm dle bodu 3.15.2 písm. e) OOP], či maximální povolený příčný sklon vozovky [≤ 3 % dle bodu 3.15.2 písm. b) OOP]. Dále se OOP poměrně podrobně věnuje otázce zkoušení správnosti vážení (bod 5.4.6 a násl.). V bodě 6 je upravena problematika prvotního ověřování vah, jehož součástí jsou i funkční zkoušky vážením za jízdy na místě v silničním provozu (bod 6.3). V bodě 7 je pak upravena problematika následného ověření vč. funkční zkoušky vážením za jízdy na místě v silničním provozu (bod 7.3).

[10] Podle OOP tedy musí být splněny předpoklady pro instalaci vah, přičemž po jejich instalaci je stanoveným postupem ověřována správnost vážení prostřednictvím zkoušky přesnosti (bod 5.4). Poté probíhá ověřování správnosti vážení prostřednictvím následného ověření vah, při kterém se podle bodu 7.1 OOP provádí funkční zkoušky vážením za jízdy na místě v silničním provozu a vizuální prohlídka vah (srov. např. bod 9 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 5. 2023, č. j. 7 As 406/2021-45, či bod 18 rozsudku téhož soudu ze dne 25. 5. 2023, č. j. 9 As 219/2022-36).

[11] Předmětné OOP v žádném ze svých ustanovení nepředepisuje přípustnou hloubku kolejí, která by měla platit při provozu vah po jejich instalaci. Stejně tak nepředepisuje ani maximální příčný sklon vozovky, který by měl platit při provozu vah po jejich instalaci. Kontrola geometrie vozovky ve smyslu ověření splnění požadavků dle bodu 3.15.2 písm. b) a e) OOP není ani součástí jakéhokoli následného ověřování vah. Tato kontrola se v souladu s OOP provádí pouze při instalaci vah, jak vyplývá z bodu 5.4.5 OOP. Následně

již dochází pouze k opakovanému ověřování přesnosti vážení, kdy je vizuálně zkontrolována shoda vah se schváleným typem, úplnost a stav funkčních celků vah, shodnost verze software vah se schválenou verzí a dále jsou provedeny zkoušky vážením za jízdy na místě za využití alespoň tří referenčních vozidel. Geometrie vozovky dle čl. 3.15.2 OOP (vč. příčného sklonu vozovky a hloubky vyjetých kolejí) však již ověřována není. Ověřováno je toliko, zda výsledky kontrolních vážení odpovídají skutečnosti (hmotnosti referenčních vozidel). Pokud by tomu tak nebylo, váhy by nezískaly ověření. Právě následným ověřováním přesnosti vážení je zajištěno, že váhy poskytují dostatečně přesné údaje v souladu s požadavky OOP (k uvedeným závěrům srov. bod 10 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 5. 2023, č. j. 7 As 406/2021-45, či bod 19 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 5. 2023, č. j. 9 As 219/2022-36).

[12] Na druhou stranu nelze odhlédnout od toho, že podmiňuje-li OOP instalaci vah určitou kvalitou geometrie vozovky (co do příčného sklonu vozovky, či maximální přípustné hloubky vyjetých kolejí), vyplývá z toho, že rovinnost vážícího místa může mít určitý vliv na výsledky vážení. Lze tudíž legitimně předpokládat, že se tento vliv může projevit i za situace, kdy se rovinnost místa instalace vah změní až v průběhu používání vah, tedy po jejich instalaci. Případný negativní vliv takové změny geometrie vozovky na přesnost vážení by však měl být standardně odhalen při následném ověřování vah. S ohledem na účel vah, jejich umístění a frekvenci následného ověřování nelze samozřejmě vyloučit, že k degradaci povrchu vozovky s negativním vlivem na přesnost vážení může dojít i v mezidobí po provedení následného ověřování s kladným výsledkem. Nastane-li podstatná změna příslušného parametru ve srovnání se situací, kdy bylo provedeno aktuálně platné ověření přesnosti vážení, např. výrazná porucha na vozovce v relevantním úseku (hluboký výmol či jiná degradace), lze takovou okolnost považovat za relevantní indicii pro zpochybnění přesnosti a správnosti vážení. V takovém případě je namíste klást si otázku, zda takto podstatná změna povrchu vozovky není s to zpochybnit i případné dřívější ověření funkce vah (srov. např. bod 20 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 5. 2023, č. j. 9 As 219/2022-36).

[13] Ve vztahu k námitce vyjetých kolejí bylo v posuzovaném případě podle stěžovatelem předloženého znaleckého posudku (posudek vypracovaný Ing. Pavlem Faltysem č. 2666/06/20 ze dne 27. 8. 2020, dále též „znalecký posudek“) zjištěno překročení maximální hloubky vyjetých kolejí o 0,4 mm ve vzdálenosti 25 m za snímači. Hodnota samotného překročení limitu přitom nebyla zcela jednoznačná (znalecký posudek uvádí rozmezí hodnot 4,4 mm – 3,3 mm, správce komunikace uvádí právě limitní 4 mm). Fotodokumentace obsažená ve znaleckém posudku i provedená měření nesvědčí o tom, že by byl stav vozovky z hlediska přípustnosti hloubky vyjetých kolejí při instalaci vah nějak kritický. Lze proto považovat za krajně nepravděpodobné, že by případná nepatrná změna hloubky kolejí (menší než 0,5 mm), nadto na samé hranici stanoveného úseku, způsobila odchylku při vážení v řádech tisíců kg (podle výsledku vážení činilo celkové přetížení vozidla stěžovatele 7 589 kg). Lze dodat, že ověření přesnosti vážení vysokorychlostní váhy bylo v daném případě platné až do 31. 12. 2020. Z uvedených důvodů nemá shora popsaná „indicie“ (hloubka vyjetých kolejí) sama o sobě dostatečnou intenzitu k založení důvodné pochybnosti o přesnosti výsledku vážení. Naopak, pokud chtěl stěžovatel s ohledem na zkoumaný parametr vozovky relevantním způsobem zpochybnit výsledky vážení, bylo namíste důsledně vysvětlit a odborně doložit, zda a případně jakým způsobem mohla hloubka kolejí v rozmezí 4,4 mm - 3,3 mm ve vzdálenosti 25 m za snímači přímo

pokračování

v posuzovaném případě ovlivnit vážení stěžovatelova vozidla. Stěžovatelova argumentace je nicméně založena toliko na obecné polemice spočívající ve tvrzení, že je-li hloubka kolejí v jakémkoliv místě vymezeného úseku v rozporu s požadavky pro instalaci vah stanovenými OOP, má tato skutečnost automaticky negativní (blíže nespecifikovaný) vliv na přesnost výsledku vážení. Stěžovatel však netvrdí, že by zrovna tato skutečnost měla za následek nesprávné zvážení stěžovatelova vozidla. Už vůbec potom předmětnou skutečnost neprokazuje. Soud tudíž neshledává stěžovatelovu argumentaci založenou toliko na obecném zpochybňování přesnosti měření předmětné vysokorychlostní váhy za dostatečně konkrétní, resp. přesvědčivou. Za této situace, tj. za situace, kdy je zpochybnění přesnosti vah do značné míry obecné a neurčité, je nutné vycházet z toho, že váhy byly řádně ověřeny. Právě v průběhu ověřování by se totiž měla projevit případná změna hloubky vyjetých kolejí mající vliv na výsledek vážení (k uvedeným závěrům srov. bod 12 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 5. 2023, č. j. 7 As 406/2021-45.

[14] Nejvyšší správní soud dodává, že krajský soud se důkladně zabýval relevantností předloženého znaleckého posudku, a to i z hlediska provedení měření (vč. umístění měřícího zařízení). Ani kasační soud nepovažuje za přesvědčivé pochybnosti stran vážního místa, které vyjádřil znalec ve výše zmíněném posudku. Lze dodat, že na závěr posudku znalec pouze obecně uvedl, že „[v] dnech 12. 7. a 16. 8. 2020 byly při měření geometrie vozovky, hodnocení místa instalace vážního systému a následné hodnocení výsledku, zjištěny skutečnosti, které nejsou v souladu s Opatřením obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15“. V důsledku této skutečnosti by bylo vhodné vysokorychlostní vážení přerušit a rozhodnout o komplexní rekonstrukci vážního místa a přijmout taková opatření, která vyloučí uvedené pochybnosti a zajistí okamžitý postih řidiče včetně přeložení nákladu před pokračováním v cestě.“ Z citované pasáže plyne, že znalec vyjádřil pochybnosti o správnosti vážení pouze s odkazem na překročení maximální hloubky vyjetých kolejí stanovené v OOP pro instalaci vah. Nijak se však nevypořádal s tím, že váhy při kontrolních váženích v rámci následných ověřování z hlediska přesnosti vážení obstály. V této souvislosti nelze přehlédnout, že znalec relativizoval význam ověření vah s ohledem na to, že neměl k dispozici informace o měření, která v rámci ověřování proběhla. To však neznamená, že nedošlo k jejich řádnému ověření. Vydání potvrzení o ověření stanoveného měřidla Českým metrologickým institutem totiž svědčí o tom, že měření, která byla v rámci procesu ověřování provedena, potvrzovala přesnost vah. Nadto ani sám znalec neučinil kategorický závěr, že by vážení v daném vážném místě bylo nepřesné. Z jeho znaleckého posudku neplyne ani to, jak konkrétně jednotlivé faktory (zahrnující např. i hloubku vyjetých kolejí) ovlivňují fungování vysokorychlostní váhy a její správné vážení. Znalec v tomto směru žádné empiricky podložené závěry nečinil. Omezil se pouze na vágní konstatování, že v pravé koleji ve směru na Velké Meziříčí, 25 m za snímači, byla naměřena hodnota 4,4 mm, která je vyšší než hodnota stanovená v části 3.15.2 písm. e) OOP. Z toho dovodil závěr, že „při hodnocení stavu komunikace v prostoru vážního systému dochází ve způsobu měření a zejména ve zjištěných hodnotách k rozdílným výsledkům na hranici hodnot, které negativně ovlivňují výsledky měření (tj. nerovností vozovky, hloubky vyjíždění kolejí v obrusné vrstvě...)“. Kromě konstatování naměřených hodnot však není tvrzené zjištění o negativním vlivu na výsledky vážení nijak dále podloženo a není rovněž ozřejmena míra jeho dopadu na výsledky vážení ve smyslu míry jejich zkreslení. Krajský soud nadto správně dovodil, že Ing. Pavel Faltys není znalcem v oboru metrologie. K tomu lze odkázat i na rozsudek Nejvyššího správního soudu i ze dne 26. 5. 2023, č. j. 7 As 406/2021-45, podle něhož: „Ing. Pavel Faltys ani není znalcem v oboru metrologie, a nepřísluší mu proto vyjadřovat se k tomu, jak jednotlivé faktory

(zahrnující hloubku vyjížděných kolejí) ovlivňují fungování vysokorychlostní váhy a její správné vážení.“ Závěr krajského soudu vyjádřený v bodě 48 napadeného rozsudku je tudíž v souladu s rozhodovací praxí zdejšího soudu. Pokud pak stěžovatel argumentuje stran vyjetých kolejí odkazem na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 9. 12. 2021, č. j. 62 A 195/2020-104, konstatuje soud, že tento rozsudek byl zrušen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 5. 2023, č. j. 7 As 406/2021-45, přičemž kasační soud se neztotožnil právě s posouzením krajského soudu stran námitky vyjetých kolejí.

[15] Nejvyšší správní soud neshledal nic nezákonného ani na závěrech krajského soudu stran příčného sklonu vozovky. Krajský soud správně uvedl, že nelze souhlasit se způsobem znalcem provedeného měření, který vycházel z nesprávného výkladu OOP, když podle něj limitní hodnota příčného sklonu dopadá na šířku vozovky, nikoliv pouze na jízdní pruh. Znalec, potažmo stěžovatel, mají za to, že při zkoumání příčného sklonu vozovky mají být reflektovány lokální změny příčného sklonu vozovky. Takovému závěru nelze přisvědčit. Limitní hodnota příčného sklonu stanovená v bodu 3.15.2 písm. b) OOP dopadá na šířku jízdního pruhu. Jízdním pruhem je pak dle § 2 písm. t) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu), část vozovky dovolující jízdu vozidel v jednom jízdním proudu za sebou. S krajským soudem lze souhlasit i v tom, že příčný sklon vozovky je neměnnou veličinou, což ostatně vyplývá také ze zákona o pozemních komunikacích ve spojení s vyhláškou Ministerstva dopravy č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Příčný sklon vozovky je dopravně-technickým stavem vozovky, který se nemění bez stavebního zásahu. Nemůže být proto odvislý od lokálních změn v jízdním pruhu v důsledku opotřebení vozovky (srov. bod 24 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 5. 2023, č. j. 9 As 219/2022-36). Nadto je potřeba i na kritérium limitu příčného sklonu vozovky vztáhnout závěr, že tato hodnota je nastavena právě pro okamžik instalace stanoveného měřidla, nikoliv již pro následné ověřování měřidel (viz výše). I v tomto ohledu nelze přehlédnout, že stěžovatel netvrdil konkrétní vliv namítaných nedostatků vysokorychlostní váhy na předmětné vážení. Váhy přitom byly řádně ověřeny, přičemž eventuální nedostatky vysokorychlostní váhy zjištěny nebyly. Nejvyšší správní soud v této souvislosti zdůrazňuje, že kdyby stěžovatel upozornil na zcela konkrétní skutečnosti mající nesporný potenciál negativně ovlivnit výsledek vážení v nyní posuzované věci, bylo by lze tuto okolnost považovat za „indicii“ svědčící o tom, že předmětná vysokorychlostní váha nefunguje správně. To však stěžovatel neučinil. Jeho argumentace byla i v tomto ohledu povětšinou obecná. Řízení o kasační stížnosti je přitom ovládáno zásadou dispoziční. Obsah, rozsah a kvalita kasační stížnosti předurčují obsah, rozsah a kvalitu následného soudního rozhodnutí. Je-li kasační stížnost kuse zdůvodněna, je tak předurčen nejen rozsah přezkumné činnosti soudu, ale i obsah rozsudku soudu. Soud totiž není povinen ani oprávněn domýšlet argumenty za stěžovatele. Takovým postupem by přestal být nestranným rozhodčím sporu, ale přebíral by roli advokáta (srov. rozsudek rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 8. 2010, č. j. 4 As 3/2008-78, a rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 2. 2012, č. j. 1 Afs 57/2011-95, ze dne 22. 4. 2014, č. j. 2 Ads 21/2014-20, ze dne 27. 10. 2010, č. j. 8 As 22/2009-99, ze dne 18. 6. 2008, č. j. 7 Afs 39/2007-46, ze dne 17. 12. 2008, č. j. 7 As 17/2008-60, či usnesení Ústavního soudu ze dne 6. 1. 2020, sp. zn. II. ÚS 875/20 a ze dne 14. 9. 2021, sp. zn. I. ÚS 776/21). Z procesní opatrnosti soud odkazuje i v tomto ohledu na argumentaci krajského soudu, se kterou se plně ztotožňuje.

pokračování

[16] Se stěžovatelem nelze souhlasit ani v tom, že krajský soud neposoudil jeho námitku stran nerovnosti vozovky. Tu totiž krajský soud vypořádal spolu s námitkou příčného sklonu vozovky (srov. body 34 až 42 napadeného rozsudku). Dovodil přitom, že stěžovatel (ani za pomoci znaleckého posudku) „*věrohodně nezpochybnil soulad vlastností vysokorychlostní váhy s OOP.*“ Bylo tak možné vycházet z důkazu vážním listkem, který obsahoval konkrétní údaje o výsledku vážení vč. fotodokumentace (a rovněž z potvrzení o ověření stanoveného měřidla a z karty vozidla). Míra podrobnosti odůvodnění krajského soudu nadto plně odpovídá konkrétnosti, resp. podrobnosti žaloby.

[17] Souhlasit pak nelze ani s navazující stěžovatelovou argumentací, tj. že popsané nedostatky způsobují zánik platnosti předmětného ověření vysokorychlostní váhy. Jak totiž dovodil Nejvyšší správní soud již ve shora označených rozsudcích (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 5. 2023, č. j. 7 As 406/2021-45, a ze dne 25. 5. 2023, č. j. 9 As 219/2022-36) pokud dojde v mezidobí od posledního ověření vah do zvážení příslušného vozidla ke změně geometrie vozovky takovým způsobem, že předmětná změna může ovlivnit přesnost vážení, nelze tuto změnu bagatelizovat. Na druhou stranu dojde-li toliko k nepatrné změně (degradaci), je třeba vycházet z toho, že vysokorychlostní váha byla ověřena, přičemž platí-li ověření, není namístě zpochybňovat kvalitu přesnosti daného vážení. Jinými slovy, pakliže stěžovatel dostatečně konkrétně a přesvědčivě nezpochybní výsledky předmětného vážení, nelze jeho argumentaci ohledně zániku platnosti ověření vysokorychlostní váhy přisvědčit. Popsaná situace přitom odpovídá posuzované věci. Stěžovatel totiž nijak konkrétně nedoložil že by jim tvrzená degradace vozovky měla reálný vliv na výsledek vážení. To nelze dovodit ani ze stěžovatelem označených rozhodnutí (rozhodnutí Krajského orgánu Středočeského kraje ze dne 13. 11. 2018, č. j. 128184/2018/KUSK-DOP/Svo, a rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 30. 9. 2021, č. j. 55 A 1/2020-63). Nadto se obě označená rozhodnutí věnují stavu vozovky v roce 2016, přičemž stěžovatel se dopustil přestupku až ve druhé polovině roku 2019. V dalším ohledu stran tvrzeného zániku platnosti ověření odkazuje soud na rozsudek krajského soudu, který se uvedenou otázkou dostatečně zabýval.

[18] Nejvyšší správní soud plně souhlasí i s vyhodnocením žalobní námitky dovozující porušení 3.15.2 OOP, podle něhož váhy musí být instalovány mimo oblasti, kde by mohlo docházet k častému zrychlování či zpomalování. Krajský soud v tomto ohledu správně vyšel z obsahu spisu, z něhož jednoznačně vyplývá, kde byly váhy umístěny, jakož i to, že vozidlo stěžovatele v okamžiku vážení jelo rychlostí 75 km/h, přičemž z ničeho nevyplývalo, že by brzdilo, že by bylo zpomalováno jiným vozidlem atp. Správně akcentoval i fakt, že k přestupku došlo dne 9. 9. 2020 v 5:43 hodin, tedy brzy ráno, kdy nelze očekávat vysokou frekvenci provozu vozidel na silnici. Takové konkrétní okolnosti výrazně snížily pravděpodobnost, že by správnost zvážení vozidla stěžovatele byla ovlivněna např. vjezdem do přilehlého areálu firem ze silnice (či výjezdem z těchto areálů na silnici), jak obecně tvrdil stěžovatel i v kasační stížnosti. Soud dodává, že i podle judikatury se podmínka umístění vysokorychlostních vah v OOP netýká jakéhokoliv zpomalování; podstatná je pravděpodobnost *častého* zrychlování či zpomalování (vedle judikatury označené krajským soudem srov. i bod 25 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 5. 2023, č. j. 9 As 219/2022-36). Na podkladě stěžovatelovy argumentace, jakož ani na podkladě obsahu spisu však nebylo lze takový jednoznačný závěr učinit.

[19] Nejvyšší správní soud souhlasí i s navazujícími závěry rozsudku krajského soudu. I ty mají oporu v právní úpravě. Krajský soud se nedopustil ani žádných zásadních vad. Přesvědčivě popsal, proč nepovažuje stěžovatelovu argumentaci za důvodnou. Napadený rozsudek krajského soudu tudíž nelze považovat za nepřezkoumatelný, resp. za neúplný. Totéž pak lze konstatovat i ve vztahu k rozhodnutím správních orgánů.

[20] Z uvedených důvodů Nejvyšší správní soud souhlasí s krajským soudem, že v daném případě byly splněny podmínky pro vydání předmětných správních rozhodnutí. Správní orgán I. stupně nepochybil, pokud na základě předmětného měření zahájil řízení o přestupku a návazně vydal rozhodnutí, jímž shledal stěžovatele vinným z výše popsaného přestupku. Obsah spisu poskytuje jednoznačnou oporu pro závěr, že se stěžovatel dopustil předmětného deliktního jednání, přičemž jako nosný podklad mohl sloužit výsledek měření, kterýžto nebyl zpochybněn ani na podkladě stěžovatelovy argumentace.

[21] Souhrnně vzato se tak Nejvyšší správní soud v nyní projednávané věci plně ztotožnil s hodnocením a závěry krajského soudu, které považuje za správné a náležitě vyargumentované. Nemohl proto shledat případnou ani polemiku stěžovatele s jeho argumentací. Rozsudek krajského soudu odpovídá i nosným východiskům judikatury Nejvyššího správního soudu (srov. zejména rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 5. 2023, č. j. 9 As 219/2022-36, a ze dne 26. 5. 2023, č. j. 7 As 406/2021-45). V uvedených rozhodnutích přitom byly řešeny i související aspekty stěžovatelovy argumentace. V podrobnostech proto Nejvyšší správní soud odkazuje vedle rozsudku krajského soudu i na označené rozsudky Nejvyššího správního soudu. Soud dodává, že neshledal v řízení před krajským soudem ani žádné vady, které by vyvolávaly nutnost zrušení rozsudku *ex offio* (srov. např. § 109 s. ř. s.).

[22] Z uvedených důvodů neshledal Nejvyšší správní soud kasační stížnost důvodnou, a proto ji zamítl (§ 110 odst. 1 věta druhá s. ř. s.). Ve věci rozhodl soud na základě oprávnění stanoveného v § 109 odst. 2 s. ř. s. bez jednání.

[23] Soud rozhodl o náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. za použití § 120 s. ř. s. Stěžovatel nebyl v řízení o kasační stížnosti úspěšný, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému, jemuž by jinak právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti příslušelo, soud náhradu nákladů řízení nepřiznal, protože mu v řízení o kasační stížnosti nevznikly žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 13. září 2023

Tomáš Foltas
předseda senátu