



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Lenky Bursíkové a soudců Kryštofa Horna a Jana Peroutky ve věci

žalobkyně: **JANDA s.r.o.**, IČO: 481 54 440
sídlem Fáblovka 406, Pardubice
zastoupena advokátem Mgr. Otakarem Janebou
sídlem U Železné lávky 10, Praha 1

proti
žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 11, Praha 5

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 14. 4. 2022, č. j. 027534/2021/KUSK,

takto:

I. Žaloba se zamítá.

II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

Vymezení věci

1. V této věci se soud zabýval zejména otázkou, zda bylo řádně provedeno vysokorychlostní vážení, na jehož základu byla žalobkyně shledána vinnou z přestupku spočívajícího v překročení nejvyšších povolených hmotností vozidla.

2. Městský úřad Kolín rozhodnutím ze dne 2. 2. 2021, č. j. MUKOLIN/OD 10586/21-kuti (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), shledal žalobkyni vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Jeho skutkovou podstatu naplnila tím, že dne 6. 11. 2020 v 13:48 provozovala na pozemní komunikaci v ulici Ovčárecká v Kolíně-Sendražicích ve směru jízdy na obec Ovčáry motorové vozidlo tovární značky SCANIA, registrační značky X, které spolu s připojeným vozidlem registrační značky X překročilo hodnoty stanovené § 5 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Překročila totiž o 411 kg nejvyšší povolenou hmotnost nápravy č. 2 (namísto nejvyšší povolené hmotnosti 11 500 kg bylo po odpočtu naměřeno 11 911 kg) a o 1 295 kg nejvyšší povolenou hmotnost motorového vozidla (namísto nejvyšší povolené hmotnosti 18 000 kg bylo po odpočtu naměřeno 19 295 kg). Za to městský úřad uložil žalobkyni správní trest – pokutu ve výši 18 000 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.
3. Proti tomuto rozhodnutí se žalobkyně odvolala. Žalovaný její odvolání napadeným rozhodnutím zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.
4. Žalobkyně brojí proti napadenému rozhodnutí žalobou podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“), a domáhá se, aby je soud zrušil.

Obsah žaloby a další vyjádření účastníků

5. Žalobkyně namítá, že je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné. Žalovaný v něm totiž nijak nezareagoval na odvolací námitky, resp. uvedl k nim pouze to, že pokládá její argumentaci za zavádějící a zcela nepodloženou. Žalobkyně v odvolání zpochybňovala zejména výsledek vysokorychlostního měření a samotný systém vysokorychlostního vážení. Nijak totiž nezohledňuje, zda v okamžiku měření nedošlo k akceleraci či deceleraci či jiným manévřům, jež mohou mít na vážení vliv a 11% odchylka je nemůže pokrýt. Žalobkyně prokázala, že s jinými dopravci byla jiná přestupková řízení zastavena, protože váha v Kolíně-Sendražicích v určitém období roku 2016 navzdory platné kalibraci nefungovala správně. Jak vyplývá z posudku společnosti GEMOS CZ spol. s r. o. (dále jen „posudek společnosti GEMOS“) *Posouzení vážního stanoviště* z roku 2016, důvodem vadného vážení tehdy byla skutečnost, že se povrch vozovky obrousil, což je závada, která může nastat kdykoli (povrch vozovky se obrousuje stále a nelze přesně určit okamžik, kdy už stav vozovky začíná mít vliv na správnost měření). Další výtky vůči systému vysokorychlostního vážení i vůči tomuto konkrétnímu měřicímu zařízení vyplývají z posudku Ing. P. F. Konkrétně ke svému případu žalobkyně uvedla, že vozidlo, které její řidič vezl, vešlo podle dodacích listů stavební materiál v celkové váze 22 686,49 kg, který byl rovnoměrně rozložen po celé ploše návěsu, a největší povolená hmotnost soupravy nebyla překročena.
6. Dále žalobkyně k problematice vysokorychlostního vážení upozornila, že dne 16. 9. 2021 provedl Český metrologický institut (dále jen „ČMI“) na podnět jiného dopravce přezkoušení váhy v Kolíně-Sendražicích. Žalobkyně průběh tohoto přezkoušení v žalobě podrobně popsala a upozornila na to, že některé testovací přejezdy, jež vykazovaly vyšší odchylku než 5 %, byly prohlášeny za „nevalidní“, aniž by výrobce, provozovatel nebo zástupce ČMI vysvětlili, podle jakého klíče se rozlišuje validní přejezd od nevalidního. Přesto ČMI vydal osvědčení o přezkoušení měřidla. Městský úřad obstaral vyjádření ČMI ze dne 22. 11. 2021, to se však k námitkám žalobkyně proti přezkoušení konkrétně nevyjádřilo.

Žalobkyně také poukázala na vyjádření soudního znalce Ing. P. F. ze dne 1. 11. 2021, který byl přezkoušen přítomen a podle něhož je měřidlo umístěno nevhodně: v místě, kde řidiči obvykle brzdí. Z uvedeného žalobkyně dovozuje, že vysokorychlostní vážení je do té míry nespolehlivé, že může být využíváno jen jako orientační údaj. Není možné na jeho základě uložit sankci. Správní orgány ale vycházely z toho, že měřidlo v Kolíně-Sendražicích má osvědčení, a proto pokládaly výsledek měření za privilegovaný důkaz. S problematickými aspekty, na něž žalobkyně poukazovala, se nevypořádaly.

7. Žalovaný ve vyjádření k žalobě podotkl, že žalobkyně vesměs opakuje námitky, které již uplatnila v průběhu řízení nebo v odvolání, a tudíž se k nim už správní orgány jednou vyjádřily. Žalovaný připomněl, že výstup z měření považují správní soudy za privilegovaný důkaz (rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 26. 4. 2018, č. j. 30 A 153/2016-76) a pokud jej žalobkyně zpochybňuje, přesouvá se důkazní břemeno na ni (rozsudky NSS ze dne 22. 8. 2013, č. j. 1 As 45/2013-37, bod 24, a ze dne 2. 5. 2013, č. j. 3 As 9/2013-35). Obecně platí, že je povinností žalobkyně při přepravě nákladu zajistit, aby dodržela stanovené hmotnostní limity (rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 14. 3. 2016, č. j. 30 A 8/2014-57), a to ve všech situacích. Žalovaný nesouhlasí s žalobkyní, že by nebylo možné zajistit, aby se náklad na vozidle nepřemisťoval v důsledku akcelerace nebo decelerace (to platí pouze pro kapaliny a ještě za specifických podmínek). Žalobkyně navíc netvrdila, že by v momentě vysokorychlostního vážení právě k akceleraci nebo deceleraci došlo. V daném úseku, který je přehledný a platí zde nejvyšší povolená rychlost 50 km/h, obecně důvody v takovém manévru nejsou a žalobkyně netvrdila, že by došlo k nějaké mimořádné události, která by k nim řidiče přiměla.
8. Dále žalovaný uvedl, že žalobkyně zpochybňuje nejen validitu měření v jejím konkrétním případě, ale i systém vysokorychlostního měření jako takový. Posudek ČMI však prokazuje, že měřidlo mělo požadované metrologické vlastnosti. Oproti tomu důkazy navržené žalobkyní (posudek společnosti GEMOS, posudek Ing. F., rozhodnutí správních orgánů v obdobných věcech) nejsou způsobilé zpochybnit správnost měření prokazujícího žalobkynin přestupek. Popisují totiž stav vážného stanoviště před jeho podstatnou změnou. Nado posudek Ing. F. je pouhým vyjádřením a vztahuje se k období září-listopad 2021.
9. Žalovaný shrnul, že přestupek byl prokázán vážným lístkem, fotografiemi z místa vážení a protokolem. Tvzení žalobkyně nemohou zpochybnit správnost měření. Žalovaný navrhuje zamítnutí žaloby.
10. Žalobkyně v replice zopakovala argumentaci obsaženou v žalobě, zejména zdůraznila, že vysokorychlostní vážení je nepřesné a nemůže být podkladem pro rozhodnutí o přestupku. S tím, že by měl být výsledek takového vážení privilegovaným důkazem, žalobkyně nesouhlasí. Naopak má za to, že správnost měření zpochybnila, a vytýká správním orgánům, že se s jejími námitkami řádně nevypořádaly.
11. Při jednání účastníci setrvali na svých procesních stanoviscích. Žalobkyně odkázala na žalobu a písemné vyjádření. Zdůraznila, že vysokorychlostní vážení je evropským unikátem, v zahraničí (snad s výjimkou části Číny a Etiopie) slouží jen pro orientační měření a předvýběr k nízkorychlostnímu převážení. Žalobkyně si je vědoma povinnosti nepřetěžovat vozidla, při nakládce a vykládce jsou vozidla vážena na certifikovaných vahách a překročení hmotnosti nebylo zjištěno. Popsala zkušenosti z procesu ověření vysokorychlostních vah, který byl v případě nízkorychlostních mostových a přenosných vah transparentní, vozidlo přetíženo nebylo, zatímco z 15 přejezdů vysokorychlostních vah bylo 10 vyhodnoceno jako

nevalidní, aniž by byl tento stav zdůvodněn, neboť software je neveřejný. To není ve správním trestání akceptovatelné. Žalobkyně shrnula, že podle ní je systém chybný a nebyl ověřen, dopravcům není přístup k systému umožněn. Zákon o pozemních komunikacích specifikuje, co je předmětem vysokorychlostního vážení. Kontrolní vážení může zahrnovat měření hmotnosti motorového vozidla nebo jízdní soupravy. Vyhláška č. 104/1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, doplnila, že je možné měřit též rozložení hmotnosti na nápravy nebo skupiny náprav. Nikde na světě se měření nerozděluje na tažné vozidlo a návěs, neboť fyzikálně jde o jen celek. Musela by se uplatňovat nikoliv tolerance 5 %, ale 11 %. Z dokazování vyplývá, že žalovaný, resp. provozovatel vah postupují v rozporu se zákonem. Tahač nelze vytrhnout ze soupravy. Pokud jede tahač bez návěsu, měří se tahač. Pokud jede s návěsem, měří se celá souprava. Závěrem žalobkyně zdůraznila, že systém vysokorychlostního vážení není založen na skutečném vážení, ale na matematickém přepočtu. Celý systém je netransparentní. Žalobkyni nebylo umožněno seznámit se s fungováním softwaru měřidel s odkazem na obchodní tajemství. Žalobkyně nemá reálnou možnost

zpochybnit

správnost vážení konkrétními skutečnostmi, neboť řidič vozidla si nemůže pamatovat okolnosti, které panovaly při vysokorychlostním vážení (např. zda v daném místě a čase brzdil). Systém dává neférovou výhodu správním orgánům ve výběru pokut. Kabinetní tajná politika nesmí být součástí správního trestání.

12. Žalovaný při jednání odkázal na vyjádření k žalobě a judikaturu NSS. K argumentaci vyhláškou č. 104/1997 a námitce nemožnosti vážit zvlášť tahač a návěs uvedl, že jde o nový, a tudíž opožděný žalobní bod.

Zjištění ze správního spisu

13. Ze správního spisu vyplývá, že podle vážního lístku evidenční číslo 6093198 z vysokorychlostního kontrolního vážení provedeného dne 6. 11. 2020 v 13:48 hodin, jehož součástí je fotodokumentace z místa vážení, byla vozidlu žalobkyně tovární značky SCANIA, registrační značky X s připojeným vozidlem registrační značky X v ulici Ovčárecká v Kolíně Sendražicích ve směru jízdy na obec Ovčáry naměřena na váze pro vysokorychlostní vážení CrossWIM 3.0.4 výrobní číslo 190/2017 okamžitá hmotnost připadající na 2. nápravu před odpočtem 13 384 kg, po odpočtu 11% odchylky 11 911 kg, a okamžitá hmotnost motorového vozidla před odpočtem 21 680 kg, po odpočtu 5% odchylky 19 295 kg.
14. 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 190/2017, v Ovčárecké ulici v Kolíně-Sendražicích, vydaného dne 30. 9. 2020. Podle tohoto potvrzení bylo měřidlo ověřeno dne 14. 9. 2020 a mělo požadované metrologické vlastnosti. Doba platnosti byla stanovena vyhláškou č. 345/2002 Sb. a zaniká v případech podle § 7 odst. 2 vyhlášky č. 262/2000 Sb. Podle specifikace v potvrzení nebylo měřidlo 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.
15. Příkazem ze dne 16. 12. 2020, č. j. MUKOLIN/OD 129928/20-kuti, městský úřad žalobkyni uznal vinnou přestupkem podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, jehož skutkovou podstatu měla naplnit jednáním popsáním v bodě 1 tohoto rozsudku, a byla jí uložena pokuta ve výši 18 000 Kč. Žalobkyně proti příkazu podala odpor.

16. Městský úřad pokračoval v řízení a vyzval žalobkyni k seznámení s podklady pro vydání rozhodnutí.
17. Žalobkyně v podání ze dne 27. 1. 2021 uvedla, že její vozidlo přetíženo nebylo. Zpochybnila proto nejen správnost vážení proběhnuvšího dne 6. 11. 2020, ale i celý systém vysokorychlostního vážení jako takový, zejména s výhradami vůči měřicímu 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 zpomalení či úhybného manévru) v prostoru vysokorychlostního vážení a dostatečnost odchylky měření. Poukázala též na to, že s jinými dopravci byla jiná přestupková řízení zastavena, protože váha v Kolíně-Sendražicích v určitém období roku 2016 navzdory platné kalibraci nefungovala správně s ohledem na nerovnost obrusné vrstvy vozovky. Dále poukázala na závěry znaleckého posudku Ing. P. F. k posouzení komunikace č. II/125, ulice Ovčárecká v Kolíně a e-mail od Krajského úřadu Středočeského kraje týkající se měření geometrie vozovky v ulici Ovčárecká.
18. Prvostupňovým rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích. Městský úřad vycházel z vážního lístku, dokladu o výsledcích vysokorychlostních vážení, potvrzení ČMI o ověření stanoveného měřidla výrobní číslo 190/2017 ze dne 30. 9. 2020 a karty vozidel žalobkyně. Tyto podklady

považoval za dostatečné. K námitkám žalobkyně uvedl, že nic nenasvědčuje tomu, že by měřicí zařízení fungovalo špatně. Žalobkyně o tom nepředložila žádný důkaz (např. si nenechala jeho funkčnost sama ověřit od ČMI) a pouhá obecná tvrzení nemohou věrohodnost měření zpochybnit. Z výsledku měření vyplývá, že náklad byl ve vozidle zjevně špatně rozložen. K námitce, že měřicí zařízení může měřit špatně v důsledku nestandardních manévru při přejezdu, uvedl městský úřad, že žalobkyně netvrdila, že by řidič takové manévry skutečně prováděl a nic takového nevyplývá ani z fotografií pořízených při měření. Podle nich řidič nečelil žádné nepředvídané situaci. Vozidlo jeelo konstantní rychlostí, plynule, přímo a nebrzdilo (brzdová světla nesvítili). Stav vozovky na vážném místě je po rekonstrukci bezvadný, což je patrné z fotografií pořízených při vážení a pravidelně to kontroluje Krajská správa údržby silnic (viz protokoly z dnů 30. 10. 2020 a 26. 1. 2021, tj. před a po vážení). Samotné měřicí zařízení typu CROSS WIM, výrobní číslo 190/2017, má potvrzení o ověření ze dne 30. 9. 2020. Výhrady, které žalobkyně vůči vážnému místu v Kolíně-Sendražicích vznesla, se vztahují ke stavu před rekonstrukcí, k níž došlo v době před spácháním přestupku. Proto nejsou pro posuzovanou věc významné, stejně jako znalecký posudek Ing. F., který nemůže zpochybnit výše uvedené důkazy. Úvahy žalobkyně o tom, že stav vážného místa se mohl v mezidobí opět zhoršit, jsou jen nepodložené spekulace.

19. Proti prvostupňovému rozhodnutí se žalobkyně odvolala. V odvolání zopakovala námitky uvedené ve vyjádření ze dne 27. 1. 2021.
20. O odvolání rozhodl žalovaný napadeným rozhodnutím. To je nanejvýš stručné. K námitkám žalobkyně uvedl, že její argumentaci považuje za účelovou, zavádějící a zcela nepodloženou.

Posouzení žaloby

Splnění podmínek řízení

21. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, po vyčerpání opravných prostředků, osobou k tomu oprávněnou a má všechny zákonem požadované formální náležitosti. Proto žalobu věcně projednal. Při přezkumu žalobou napadeného rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který zde byl v době jeho vydání (§ 75 odst. 1 s. ř. s.), a přezkoumal je v mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.).

Napadené rozhodnutí tvoří jeden celek s prvostupňovým rozhodnutím, a proto je přezkoumatelné

22. Žalobkyně namítla, že je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné, protože se žalovaný nevypořádal s jejími odvolacími námitkami.
23. Žalobkyně má pravdu, že žalovaný na její odvolací námitky nereagoval, resp. uvedl k nim jen to, že její argumentaci pokládá za „účelovou, zavádějící a zcela nepodloženou“. Takové odůvodnění není dostatečné. Aby bylo 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 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu). To platí i pro rozhodnutí v odvolacím řízení (§ 93 odst. 1 správního řádu).
24. Nedostatečné odůvodnění napadeného rozhodnutí však ještě samo o sobě nemusí vést k jeho zrušení. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů je nemožnost přezkoumat určité rozhodnutí pro nemožnost zjistit v něm jeho obsah nebo důvody, pro které bylo vydáno. Prvostupňové a napadené rozhodnutí představují z hlediska soudního přezkumu 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). Přestože tedy napadené rozhodnutí požadavkům vyjádřeným v § 68 odst. 3 správního řádu, nedostalo, bylo třeba zkoumat, zda na podstatu žalobkyniny argumentace nezareagoval už městský úřad. Soud shledal, že tomu tak je. Ostatně žalobkyně v odvolání neuvedla žádné námitky, které by neuvedla už ve vyjádření k podkladům pro vydání prvostupňového

rozhodnutí (tj. v podání ze dne 27. 1. 2021). Městský úřad se v prvostupňovém rozhodnutí vyjádřil k možným nestandardním manévřům a s nimi související akcelerací/decelerací (tak, že žalobkyně netvrdila, že by je řidič prováděl, a nejeví se to ani z pořízené fotodokumentace), ke skutečnosti, že s jinými přestupci v jiných obdobích přestupková řízení zastavil (v době spáchání přestupku žalobkyní bylo měřicí zařízení v pořádku), k výhradám z posudku Ing. F. (nehodnotí aktuální stav okolí váhy a není způsobilý zpochybnit výsledky měření), k žalobkyninu tvrzení, že podle dodacích listů vozidlo nejvyšší povolenou hmotnost nepřekročilo (toto nedoložené tvrzení nemůže zpochybnit výsledek měření provedeného ověřeným měřidlem) a k tvrzení, že se povrch vozovky může kdykoli znovu obrousit (v současnosti je podle protokolů Krajské správy a údržby silnic bezvadný). Úvahy správních orgánů tedy přezkoumat lze, jelikož je namístě vycházet z toho, že žalovaný se implicitně ztotožnil s argumentací městského úřadu. Nedostatky v odůvodnění napadeného rozhodnutí lze doplnit z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí. Jestli závěry městského úřadu obstojí, je už otázkou jejich věcného posouzení, k němuž soud přistoupí vzápětí.

Správnost vážení se nepodařilo zpochybnit

25. Žalobkyně dále rozporovala správnost výsledku vysokorychlostního vážení. Nesprávnost dovozovala z toho, že podle jejího tvrzení (nedoloženého ani dodacím listem – pozn. soudu) vozidlo ten den přetíženo nebylo a náklad na něm byl rozložen rovnoměrně. Vysokorychlostní váhy musely podle ní měřit chybně. Rovněž zpochybnila celý systém vysokorychlostního vážení.

Vážní lístek je dostatečným důkazem o spáchání přestupku

26. Podle 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 soudu 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).
27. 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 ČMI jako stanovených měřidel ve smyslu § 3 odst. 3 zákona o metrologii.
28. V právě posuzované věci doložily správní orgány vážní lístek (viz bod 13 tohoto rozsudku) a potvrzení ČMI o ověření měřidla (viz bod 14 tohoto rozsudku). Oproti tomu žalobkyně nenabídla žádné konkrétní tvrzení, které by měření zpochybnilo, natož aby je prokázala. Námitka je nedůvodná.

Posudek Ing. F. z roku 2020 nezpochybňuje systém vysokorychlostního vážení jako takový

29. 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. S odkazem na znalecký posudek Ing. F. z ledna roku 2020 zpochybňovala systém vysokorychlostního vážení jako takový. Žalovaný se podle žalobkyně s předloženými důkazy zpochybňujícími systém vysokorychlostního vážení jako takový řádně nevyrovnal.
30. Žalobkyně ve správním řízení předložila znalecký posudek č. 2661/01/20 ze dne 17. 1. 2020, vypracovaný Ing. P. F., 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. Podle 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 podle 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. Podle 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.

31. Správní orgány se k tomuto posudku vyjádřily. Městský úřad v prvostupňovém rozhodnutí uvedl, že je založen na dokumentaci, která zachycuje stav před rekonstrukcí vážního místa v Kolíně-Sendražicích, k níž došlo před spácháním přestupku. Závěry znalce nejsou způsobilé zpochybnit měření a ostatně nejsou pro správní orgány závazné. Žalovaný se k tomu nevyjádřil vůbec.
32. Hodnocení městského úřadu soud sice hodnotí jako velmi stručné, ale přezkoumatelné. 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. F. je totiž znalcem z oboru stavebnictví, včetně dopravních staveb. To mu dává předpoklady k posouzení stavu pozemní komunikace. Nicméně Ing. F. 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 měření 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).“ Soud stejně jako ve věci řešené v citovaném rozsudku a v něm odkazovaných rozsudcích neshledal, že by znalecký posudek Ing. P. F., 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, pak ani 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.

33. Soud s ohledem na výše uvedené považuje úvahy správních orgánů vyřčené ke znaleckému posudku Ing. F. za dostatečné a správné. Žalobkyně v žalobě ani v řízení před správními orgány nepředestřela žádná konkrétní tvrzení (a nenavrhla důkazy) ohledně stavu pozemní komunikace v ulici Ovčárecká v rozhodném období ani způsobu jízdy vozidel v prostoru souvisejícím s vysokorychlostním vážením, jež by mohla 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. Námitka je nedůvodná.

Námítka proti přezkoušení měřidla nezpochybňuje systém vysokorychlostního vážení jako takový

34. Žalobkyně v žalobě na podporu tvrzení o nespolehlivosti systému vysokorychlostního vážení poukázala též na osvědčení o přezkoušení měřidla, zkušební protokol o přezkoušení stanoveného měřidla č. 6052-PZ-V0001-21 a protokol o měření č. 6052-PZ-V0001-21 ze dne 1. 10. 2021 (samotné přezkoušení proběhlo dne 16. 9. 2021) a na vyjádření Ing. F. k nim ze dne 1. 11. 2021. Tuto námitku nicméně v průběhu správního řízení nevznesla (ačkoli k přezkoušení došlo ještě před vydáním napadeného rozhodnutí). Správním orgánům tedy nelze vytýkat, že se k ní nevyjádřily.
35. Soud uvádí, že ani osvědčení a oba protokoly, jimiž při jednání provedl důkaz, 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 provedeném 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.“
36. K tomu, jak se při přezkoušení rozlišovala validní a nevalidní měření se už soud vyjádřil 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 (to je v právě posuzované věci součástí správního spisu – pozn. soudu), 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 (v posuzované věci bylo měřidlo ověřeno dne 14. 9. 2020, jak to plyne z potvrzení ze dne 30. 9. 2020, srov. bod 2 tohoto rozsudku – pozn. soudu), pak toto potvrzení prokazuje také to, že stanovené měřidlo zaznamenávalo pouze

„korektní průjezdy vozidel“. Jak tedy 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.

37. Žalobkyně k žalobě přiložila vyjádření Ing. F. ze dne 1. 11. 2021, které obsahuje řadu výhrad vůči provedenému přezkoušení (tj. vůči výše uvedeným protokolům). Soud jím při jednání provedl důkaz. Jeho výtky lze rozdělit do několika okruhů. Prvním z nich je to, že není jasné, jakým způsobem váha rozlišuje mezi validním a nevalidním přejezdem. Druhým je údajně problematické umístění váhy v místě pro měření nevhodném (větší počet dopravních pruhů, odbočky a s tím související husté vodorovné dopravní značení). A konečně třetím to, že mělo přezkoušení proběhnout postupem stanoveným již neúčinným opatřením obecné povahy č. 0111-OOP-C010-10, který se liší od postupu obsaženého v účinném opatření obecné povahy č. č. 0111-OOP-C010-15.
38. Žalobkyně k žalobě přiložila i vyjádření ČMI ze dne 22. 11. 2021, které na její návrh ze dne 5. 11. 2021 opatřil městský úřad pro potřeby odvolacího řízení. I jím soud při jednání provedl důkaz. Vyjádření ČMI podrobně reaguje na vyjádření Ing. F. ČMI konstatoval, že oba protokoly mají všechny náležitosti požadované vyhláškou č. 262/2000 Sb., jakož i interními předpisy. Dále ČMI uvedl, že způsob, jakým váha rozlišuje mezi validními a nevalidními přejezdy nezná. Je totiž součástí *know-how* dodavatele měřicího zařízení, a proto i kdyby jej znal, nemohl by jej zveřejnit. Pro potřeby přezkoušení měřidla to ani není podstatné – důležité je, že systém vysokorychlostního vážení dokáže nekorektní (nevalidní) měření vždy rozpoznat a vyřadit, jak se při přezkoušení prokázalo. ČMI při přezkoušení správně postupoval podle opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-10. Na měřidla se totiž uplatňují požadavky, které platily v době, kdy výrobce zařízení uvedl na trh. To platí i při jejich přezkušování (v aktuálně platném opatření jsou stanovené zkoušky náročnější, ale ČMI postupoval podle pravidel stanovených v opatření předchozím). Jestliže ČMI v protokolu výslovně neuvedl všechny aspekty požadované opatřením obecné povahy, neznamená to, že se jimi nezabýval, nýbrž že v tom směru neshledal žádný nedostatek, který by vedl k vyslovení nezpůsobilosti přezkušovaného měřidla. K vhodnosti umístění váhy v konkrétním místě v Ovčárecké ulici se ČMI nevyjádřil, jen konstatoval, že nejde o tak zásadní výtky, aby vylučovaly ověření váhy. Obecně platí, že aktuální instalační podmínky

ověření zařízení nevylučují, jak to plyne z rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 25. 3. 2021, č. j. 67 A 2/2021-43. Umístění váhy na nevhodném místě (tj. tam, kde musí řidiči provádět nestandardní manévry) nemůže vést k chybnému měření, nýbrž pouze ke zvýšení poměru nevalidních přejezdů vůči přejezdům validním.

39. Žalobkyně v žalobě tvrdí, že vyjádření ČMI neposkytuje odpověď na všechny výtky Ing. F. Vadí jí, že ani ČMI nezná způsob, jakým měřidlo odlišuje validní přejezd od nevalidního, a uvádí, že všechny konstrukční a softwarové detaily měřidla ani znát nepotřebuje. Podle žalobkyně ovšem neznalost této podstatné okolnosti vylučuje, aby ČMI vydal platné osvědčení o ověření stanoveného měřidla.
40. Soud má pak za to, že skutečnost, že správním orgánům ani ČMI není znám způsob, jakým měřicí zařízení odliší validní přejezd od nevalidního, nezpochybnuje systém vysokorychlostního vážení. Soud má za dostatečné vysvětlení poskytnuté ČMI, že se jedná o *know-how* výrobce, které s ohledem na své konkurenty nesdílí. Znalost konstrukčních či softwarových detailů fungování měřidla není pro potřeby přestupkového řízení potřebná. Podstatné je, že je prokázáno, že váha je schopna nekorektní (nevalidní) měření vyřadit, a to bezchybně, jak se prokázalo při přezkoušení (srov. body 35 a 36 tohoto rozsudku), což je také důvodem, proč jí ČMI vydal osvědčení o přezkoušení. Námitky žalobkyně týkající se zpochybnění systému vysokorychlostního vážení jako takového nejsou důvodné.

Příliš obecná tvrzení nejsou žalobními body

41. 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 nezákonnost.*“ (viz rozsudek rozšířeného senátu ze dne 20. 12. 2005, č. j. 2 Azs 92/2005-58, č. 835/2006 Sb. NSS). Těmto požadavkům nedostojí 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 § 3 a § 50 odst. 4 správního řádu, která nebyla nad rámec výše vypořádaných žalobních bodů podepřena konkrétními skutečnostmi či argumentací. Námitky jsou formulovány natolik obecně, že soudu neumožňují řádně stanovit rámec jeho přezkumné činnosti (srov. např. usnesení rozšířeného senátu ze dne 20. 3. 2018, č. j. 10 Azs 65/2017-72). Soud se proto těmito námitkami samostatně nezabýval.
42. K námitce, podle které není možno vážit zvlášť tažné vozidlo a jednotlivé návěsy, soud konstatuje, že byla poprvé vznesena až při jednání, a soud se jí proto pro její opožděnost nemohl věcně zabývat.

Závěr a rozhodnutí o náhradě nákladů řízení

43. Žalobkyniny námitky nejsou důvodné. A soud nezjistil žádnou vadu, k níž by byl povinen přihlédnout z úřední povinnosti. Proto žalobu zamítl podle § 78 odst. 7 s. ř. s.
44. Soud neprovedl důkaz 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). Co se týče důkazu vyjádřením zástupce žalobkyně ze dne 5. 11. 2021, žalobkyně při jednání uvedla, že na jeho provedení netrvá.
45. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Nestanoví-li 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. Úspěšný žalovaný náhradu nákladů nepožadoval a podle obsahu spisu mu náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly. Soud mu tedy právo na náhradu nákladů řízení nepřiznal.

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 nejblíže 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 26. září 2023

Lenka Bursíková, v. r.
předsedkyně senátu