



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Ing. Petra Šuránka a soudců Mgr. Marcely Uhříčkové a Mgr. Karla Ulíka ve věci

žalobkyně: **DS Sihelský s.r.o.**, IČO: 25145428
sídlem Libštát 169, 512 03 Libštát
zastoupen advokátem Mgr. Otakarem Janebou
sídlem U Železné lávky 568/10, 118 00 Praha 1

proti
žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

o **žalobě proti rozhodnutí** žalovaného ze dne 22. 5. 2023, č. j. 065668/2023/KUSK-DOP/Hav,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 22. 5. 2023, č. j. 065668/2023/KUSK-DOP/Hav, se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobkyni na náhradě nákladů řízení částku 15 342 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám zástupce žalobkyně Mgr. Otakara Janeby, advokáta.

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.“), podanou dne 8. 6. 2023, domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného (dále jen „napadené rozhodnutí“). Napadeným rozhodnutím bylo zamítnuto odvolání žalobkyně a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Kolín (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 25. 10. 2021, č. j. MUKOLIN/OD 100102/21-kuti (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“).
2. Prvostupňovým rozhodnutím uznal správní orgán I. stupně žalobkyni vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,

Shodu s prvopisem potvrzuje: Mgr. E. M.

ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), kterého se dopustila tím, že dne 11. 9. 2021 ve 14:20 hodin na pozemní komunikaci v obci Kolín, ulici Ovčárecká ve směru jízdy na obec Ovčáry provozovala nákladní motorové vozidlo tovární značky MERCEDES-BENZ, registrační značky X, s návěsem registrační značky X, u nichž bylo vysokorychlostním kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnoty stanovené v § 5 odst. 2 písm. k) vyhlášky č. 209/2018 Sb. o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění účinném do 31. 12. 2022 (dále jen „vyhláška o hmotnostech“), a to překročení nejvyšší povolené hmotnosti jízdní soupravy o 364 kg (nejvyšší povolená hmotnost 48 000 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 48 364 kg). Za spáchání tohoto přestupku uložil správní orgán I. stupně žalobkyni podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích správní trest pokuty ve výši 5 000 Kč.

Obsah žaloby

3. Žalobkyně zpochybňuje výsledek vysokorychlostního vážení ze dne 11. 9. 2021 i samotný systém vysokorychlostního vážení. Uvádí, že přestupek spočívá v překročení největší povolené celkové hmotnosti jízdní soupravy, nikoliv přetížení jednotlivých náprav. Neobstojí proto tvrzení žalovaného, že žalobkyní předložený dodací list (*pozn. soudu: žalobkyně ve správním řízení doložila dodací list ze dne 11. 9. 2021 vydaný společností KAMENOLOMY ČR s.r.o., podle kterého celková váha vozidla, resp. celé jízdní soupravy naměřená váhou v kamenolomu činila 47,84 tun*) nemá důkazní hodnotu, jenž by mohla zpochybnit výsledky vysokorychlostního vážení, neboť váha v kamenolomu s neautomatickou činností nemůže provádět měření zatížení vozidla na nápravu. Žalobkyně má tedy za to, že celkovou hmotnost jízdní soupravy naměřenou při odjezdu z kamenolomu a uvedenou na dodacím listě lze považovat za prokázanou. Tento důkaz potvrzuje, že její vozidlo nebylo přetíženo a vysokorychlostní vážení vykazuje značnou chybovost. Podotýká, že řidič vozidla v přestupkovém řízení vedeném proti jeho osobě uvedl, že v kamenolomu obdržel dodací list s celkovou hmotností vozidla 47,84 tun, jenž vyvrací výsledek vysokorychlostního vážení činící před odpočtem 50 910 kg naměřený stejného dne. Správní orgán I. stupně usnesení o zastavení řízení proti řidiči odůvodnil tím, že dodací list obsahoval nižší hmotnost zásilky, než byla její opravdová hmotnost, a řidič nemohl provést kontrolu hmotnosti zásilky.
4. Dále žalobkyně poukazuje na to, že dle žalovaného bylo vysokorychlostní vážení provedeno úředně schváleným přístrojem, bylo dostatečně zdokumentováno a provedeno za okolností nevzbuzujících pochyby o jeho správnosti, a proto bylo spáchání přestupku dostatečně prokázáno. Žalobkyně však má za to, že vysokorychlostní váhy mohou být provozuschopné a technicky způsobilé, jak tvrdí žalovaný, a přesto nemusí zaznamenávat správné hodnoty vážení s ohledem na stav komunikace a způsob jízdy. Žalovaný se tudíž řádně nevypořádal se všemi odvolacími námitkami a odůvodnění napadeného rozhodnutí zjednodušil pouze na některá vybraná žalobkynina tvrzení. Navíc v napadeném rozhodnutí použil pojem „žalobce“ místo „odvolatel“ a reagoval na námitku, která ve správním řízení nebyla vznesena, protože žalovaný dle názoru žalobkyně převzal část rozhodnutí z jiného případu.
5. Žalovaný rovněž nepřihlédl k žádným žalobkyní uváděným důkazům a tvrzením s odůvodněním, že nevzbuzují významné pochybnosti o funkčnosti systému vysokorychlostního vážení a že navíc všechny hodnoty naměřené vysokorychlostní váhou byly v rámci přípustných odchylek. Žalovaný přitom neobjasnil, co jsou „přípustné odchylky“. Nadto se žalovaný nezabýval námitkami žalobkyně ohledně průběhu přezkoušení použité vysokorychlostní váhy v Kolíně-Sendražicích, které proběhlo dne 16.

9. 2021, a stanoviskem Českého metrologického institutu (dále jen „ČMI“) ze dne 22. 11. 2021. Ačkoliv přezkoušení vysokorychlostní váhy proběhlo v rámci jiného správního řízení vedeného se žalobkyní, tak výsledky přezkoušení byly správním orgánem I. stupně využity v tomto správním řízení, a proto nelze tvrdit, že by ověření správnosti vysokorychlostní váhy nebylo předmětem této věci. Žalobkyně hradila přezkoušení vysokorychlostní váhy proto, aby jej mohla použít ve správním řízení.
6. Průběh přezkoušení ze dne 16. 9. 2021 žalobkyně v žalobě podrobně popisuje a uvádí, že bylo provedeno dodavatelem vysokorychlostní váhy za účasti žalobkyně, pracovníků Krajské správy údržby silnic Středočeského kraje, příspěvkové organizace (dále jen „KSÚS“) a pracovníků ČMI. S odkazem na protokol o měření č. 6052-PT-V0001-21 ze dne 1. 10. 2021 zachycující průběh přezkoušení (dále jen „protokol o měření č. 6052-PT-V0001-21“), žalobkyně upozorňuje na to, že celkem 10 kontrolních vážení bylo označeno jako nevalidní, aniž by bylo vysvětleno proč, jaký předpis upravuje rozčlenění na validní a nevalidní a zda je možné nevztít nevalidní vážení v úvahu při vydání osvědčení o přezkoušení vysokorychlostní váhy. Za nevalidní přitom byla označena měření, která nevyhovovala stanovené největší dovolené chybě ve výši 5 % z celkové hmotnosti vozidla. I přes množství nevalidních vážení ČMI na základě přezkoušení dospěl k závěru, že vysokorychlostní váha splňuje požadavky stanovené opatřením obecné povahy č. 0111-OOP-C010-10 a vydal osvědčení ČMI o přezkoušení stanoveného měřidla typu CrossWIM, výrobní číslo 190/2017, ze dne 1. 10. 2021 (dále jen „osvědčení ČMI o přezkoušení vysokorychlostní váhy ze dne 1. 10. 2021“). Navíc 4 z 5 validních vážení se blížilo největší povolené 5% chybě. Tato skutečnost dle žalobkyně dokazuje, že vysokorychlostní vážení nemůže sloužit jako podklad, na jehož základě je možné ukládat postihy ve správním řízení. K průběhu přezkoušení vysokorychlostní váhy žalobkyně nadto ve správním řízení předložila vyjádření soudního znalce Ing. P. F. ze dne 1. 11. 2021.
7. Žalobkyně má za to, že všechny uvedené pochybnosti měly být ve správním řízení vyvráceny, neboť zpochybňují osvědčení předmětné vysokorychlostní váhy. Žalovaný se jimi však odmítl zabývat. Zároveň se žalobkyně domnívá, že má právo být seznámena s principem vysokorychlostního vážení, tj. na základě čeho systém vyhodnocuje nevalidní vážení (či nekorektní průjezdy) a zda skutečně umí vyřazovat nevalidní vážení, případně zda se jedná o chybu systému.
8. Pochybení obou správních orgánů žalobkyně spatřuje v tom, že nepřihlédly k žalobkyní tvrzeným skutečnostem, neprovedly vlastní šetření ani důkazy vedoucí k odstranění pochybností, nesprávně a neúplně zjistily skutkový stav věci, nesprávně rozhodly ve věci a zejména žalovaný řádně nezduvodnil napadené rozhodnutí.
9. Žalovaný se k žalobě písemně nevyjádřil.

Podstatný obsah správního spisu

10. KSÚS předala správnímu orgánu I. stupně vážný lístek evidenční číslo X z vysokorychlostního kontrolního vážení vozidel v Kolíně-Sendražicích. Z vážního lístku, jehož součástí je také fotodokumentace, vyplývá, že dne 11. 9. 2021 ve 14:20 hodin proběhlo vysokorychlostní vážení na silnici v Kolíně na pozemcích p. č. XA a XB, ulici Ovčárecká ve směru z centra. U vozidla tovární značky MERCEDES-BENZ s registrační značkou X a návěsem registrační značky X byla naměřena okamžitá celková hmotnost před odpočtem 50 910 kg a po odpočtu 48 364 kg.

11. Součástí správního spisu je mj. potvrzení ČMI o ověření stanoveného měřidla typu CrossWIM, výrobní číslo 190/2017, ze dne 30. 9. 2020, podle něhož byla vysokorychlostní váha dne 14. 9. 2020 ověřena v místě Ovčárecká, Kolín, se zjištěním, že má požadované metrologické vlastnosti (dále jen „potvrzení ČMI o vysokorychlostní váze ze dne 30. 9. 2020“), a osvědčení ČMI o přezkoušení vysokorychlostní váhy ze dne 1. 10. 2021, které bylo vydáno na základě výsledků přezkoušení uskutečněného dne 16. 9. 2021.
12. Správní orgán I. stupně příkazem ze dne 6. 10. 2021, č. j. MUKOLIN/OD 93966/21-kuti, uznal žalobkyni vinnou ze spáchání přestupku podle 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, jehož skutkovou podstatu měla naplnit jednáním uvedeným v odst. 2 tohoto rozsudku, za což jí byla uložena pokuta ve výši 5 000 Kč.
13. Žalobkyně podala proti příkazu dne 11. 10. 2021 odpor, čímž došlo ke zrušení příkazu. S odkazem na přílohy namítla, že souprava nebyla přetížena. K odporu přiložila dodací list ze dne 11. 9. 2021 vydaný společností KAMENOLOMY ČR s.r.o., podle něhož bylo na vozidlo registrační značky X s návěsem naloženo 32,23 tun kameniva a váha vozidla dne 11. 9. 2021 v 11:46 hod. činila 47,84 tun. Dále žalobkyně doložila potvrzení ČMI ze dne 11. 11. 2019 o ověření stanoveného měřidla - váhy s neautomatickou činností, třídy přesnosti III, výrobní číslo 40/05, jež byla dne 8. 11. 2019 ověřena v areálu společnosti KAMENOLOMY ČR s.r.o. ve Zdechovicích se zjištěním, že má požadované metrologické vlastnosti (dále jen „potvrzení ČMI o váze v kamenolomu ze dne 11. 11. 2019“).
14. Správní orgán I. stupně pokračoval v řízení a oznámil žalobkyni, kdy se může seznámit s podklady obsaženými ve správním spise. Této možnosti žalobkyně nevyužila. Správní orgán I. stupně poté dne 25. 10. 2021 vydal prvostupňové rozhodnutí s odůvodněním, že z vážního lístku vyplynulo překročení největší povolené hmotnosti jízdní soupravy o 364 kg. V reakci na podaný odpor správní orgán I. stupně uvedl, že pro účely řízení o přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích je rozhodující výsledek vážení ze zařízení, které je k tomuto účelu určeno a ohledně jehož funkčnosti neexistují pochybnosti. Platné je přitom jak potvrzení ČMI o váze v kamenolomu ze dne 11. 11. 2019, tak potvrzení ČMI o vysokorychlostní váze ze dne 30. 9. 2020. Funkčnost vysokorychlostní váhy dokládá též osvědčení ČMI o přezkoušení vysokorychlostní váhy ze dne 1. 10. 2021. Odpovědnost byla zákonem stanovena jako objektivní a absolutní, ze které se provozovatel vozidla nemůže liberovat. Přestupek byl spáchán, neboť žalobkyně provozovala vozidlo, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo právními předpisy stanovené limity, což bylo provedenými listinnými důkazy bezpečně prokázáno.
15. Proti prvostupňovému rozhodnutí podala žalobkyně odvolání, v němž vyjádřila přesvědčení, že její vozidlo nemohlo být přetíženo, což doložila dodacím listem a potvrzením ČMI o váze v kamenolomu ze dne 11. 11. 2019. Namítla, že správní orgán I. stupně se nevypořádal s předloženými důkazy a nevysvětlil, proč pochybuje o funkčnosti váhy v kamenolomu, které má platnou certifikaci. Konstatovala, že na vozidlo bylo naloženo kamenivo v lomu ve Zdechovicích, žádný další náklad během cesty naložen nebyl, ani nedošlo k načerpání pohonné hmoty. Cesta ze Zdechovic do místa vysokorychlostního vážení trvá 30-40 minut. Zboží bylo naloženo ve 13:40 hodin a k vysokorychlostnímu vážení došlo ve 14:20 hodin. Rozdíl ve vahách jízdní soupravy naměřených v kamenolomu a vysokorychlostní vahou činí 3 070 kg, z čehož dle žalobkyně vyplynulo, že vysokorychlostní váha nebyla správně nastavena a neposkytovala správné údaje. Žalobkyně v odvolání též zpochybnila celý systém vysokorychlostního vážení. Údaje zjištěné vysokorychlostním vážením podle ní nebyly správné. Navíc nebylo v praxi zajištěno a

ověřeno, zda a jak vysokorychlostní váhy vyřadí nekorektní vážení (např. vlivem přílišné akcelerace či decelerace, nepovoleného manévru, nerovnosti či opotřebení obrusné vrstvy vozovky). Nebyl ani ověřen vliv způsobu jízdy v prostoru vysokorychlostního vážení a dostatečnost odchylky měření. Žalobkyně poukázala i na to, že s jinými dopravci byla jiná přestupková řízení v roce 2016 zastavena, protože vysokorychlostní váha navzdory platné kalibraci nefungovala správně s ohledem na nerovnost obrusné vrstvy vozovky. Dále odkázala na závěry znaleckého posudku č. 2661/01/20 vypracovaného Ing. P. F. k posouzení komunikace č. II/125 v Kolíně a na e-mail žalovaného týkající se měření geometrie vozovky v ulici Ovčárecká. S ohledem na přiložené listiny měla žalobkyně za to, že systém vysokorychlostního vážení není schopen zajistit objektivní údaje o hmotnosti vozidel. Dále podobně jako v žalobě zpochybnila průběh přezkoušení vysokorychlostní váhy dne 16. 9. 2021 a navrhla, aby si žalovaný od ČMI vyžádal informaci, proč 10 kontrolních vážení bylo označeno jako „nevalidní“. Odkázala i na vyjádření znalce Ing. P. F. k tomuto přezkoušení a konstatovala, že osvědčení vysokorychlostní váhy bylo zpochybněno. K odvolání přiložila i protokol o měření č. 6052-PT-V0001-21 a zkušební protokol o měření č. 6052-PZ-V0001-21 ze dne 1. 10. 2021 o průběhu přezkoušení vysokorychlostní váhy dne 16. 9. 2021 (dále jen „zkušební protokol o měření č. 6052-PZ-V0001-21“).

16. Správní orgán I. stupně následně doplnil spisový materiál o stanovisko ČMI ze dne 22. 11. 2021 k přezkoušení vysokorychlostní váhy a k vyjádření znalce Ing. P. F. ČMI ve svém stanovisku vysvětlil, že při ověřování a přezkušování vysokorychlostních vah vyhodnocuje, zda mají požadované technické a metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15 a zda je daný typ měřidla vhodný pro zamýšlené použití. K provedení přezkoušení nepotřebuje znát veškeré detaily konstrukčního a softwarového řešení výrobce, které jsou součástí jeho *know-how*. Pokud měřidlo vyhoví zkouškám předepsaným opatřením obecné povahy, vydá ČMI certifikát o schválení typu, který umožňuje uvést schválené měřidlo na trh a cestou prvotního ověření do používání. Pro vysokorychlostní váhu v lokalitě Kolín-Sendražice na ulici Ovčárecká byl dne 30. 6. 2011 vydán certifikát o schválení typu č. 0111-CS-C024-11, jehož platnost byla prodloužena do dne 28. 6. 2031 rozhodnutím ze dne 7. 7. 2021, a to na základě revize předmětného certifikátu. Dále ČMI uvedl, že vysokorychlostní měřidla vyhodnocují podmínky, které přispívají ke zvýšené nejistotě vážení, čímž identifikují, které měření je nekorektní, tj. nevalidní, a zabraňují použití nevalidních měření v přestupkových řízeních. Dodal, že u referenčních vozidel s maximálním počtem pěti náprav k nevalidním průjezdům fakticky nedošlo. Konstatoval, že pokud je měřidlo umístěno v úseku, kde dochází k častému zrychlování či zpomalování, tak to může mít vliv na validitu vážení, a proto v těchto oblastech může docházet ke zvýšenému počtu nevalidních měření.
17. Správní orgán I. stupně informoval žalobkyni o doplnění správního spisu a vyrozuměl ji o možnosti seznámit se s poklady. Žalobkyně této možnosti využila a v reakci na stanovisko ČMI uvedla, že toto neobsahuje vysvětlení rozdílných hodnot naměřených při nízkorychlostním a vysokorychlostním měření vozidla žalobkyně během přezkoušení ze dne 16. 9. 2021. Měla za to, že systém vysokorychlostního vážení by měl být transparentní, a to včetně *know-how* výrobce vysokorychlostních měřidel, tak, aby byly rozptýleny všechny pochybnosti ohledně validních a nevalidních měření. Přiložila nové vyjádření znalce Ing. P. F. ze dne 5. 12. 2021.
18. Následně správní orgán I. stupně předložil věc žalovanému, který napadeným rozhodnutím rozhodl o odvolání žalobkyně.

19. Žalovaný v napadeném rozhodnutí konstatoval, že rozhodující jsou hodnoty naměřené v místě kontrolního vážení a uvedené na vážním lístku, nikoliv údaje z místa nakládky na dodacím listě. Dodací list pouze deklaruje obchodní vztah mezi dodavatelem a odběratelem a potvrzuje, že zboží bylo předáno či dovezeno. Vážní lístek z vysokorychlostního měření naproti tomu představuje objektivní a dostatečný důkaz pro závěr, že došlo ke spáchání přestupku, je-li měření provedeno úředně schváleným přístrojem, zdokumentováno a provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti. Zatímco váha v kamenolomu ve Zdechovicích je váhou s neautomatickou činností, která nemůže provádět měření zatížení vozidel na nápravu nebo skupinu náprav a nemá stanoveny největší dovolené chyby, a tedy není určena pro vysokorychlostní kontrolní vážení, váha typu CrossWIM tyto možnosti má. Řidič vozidla se z přestupku může vyvinut, provozovatel nikoli.
20. Žalobkyně dle názoru žalovaného pouze v obecné rovině uvedla řadu faktorů, které mohou potenciálně ovlivnit správnost výsledků vysokorychlostního vážení, ale nepředložila konkrétní důkazy či skutečnosti, kterými by jednoznačně vyvrátila správnost zjištěných hodnot. K otázce nevalidních vážení žalovaný s odkazem na body 3.3, 3.4 a 3.10 opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15 uvedl, že váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení vozidel za pohybu automaticky nezaznamenávají váhu vozidel, která nebyla rozlišena, u nichž nebyla zvážena všechna kola nebo jejichž rychlost byla mimo rozsah pracovních rychlostí vysokorychlostní váhy. Ověřená vysokorychlostní váha je tedy schopná samostatně vyřadit nekorektní, resp. nevalidní vážení. Nebylo přitom povinností správního orgánu I. stupně dokládat žalobkyni podmínky, postupy či hodnoty, na jejichž základě došlo k vyřazení nekorektních měření. V případě žalobkyně bylo vysokorychlostní vážení zdokumentováno způsobem nevzbuzujícím pochybnosti o jeho správnosti.
21. K dalším odvolacím námitkám žalovaný konstatoval, že stav vozovky v roce 2016, v jehož důsledku byla zastavena některá přestupková řízení, byl pro věc irelevantní. Doložené listiny totiž nic nevypovídaly o stavu vozovky v době spáchání projednávaného přestupku. Rovněž znalecký posudek Ing. P. F. neposuzoval stav okolí vysokorychlostní váhy v rozhodném období, nýbrž vycházel ze stavu vozovky v roce 2019 (přitom v lednu až září 2020 proběhla rozsáhlá rekonstrukce silnice). K protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21, zkušebnímu protokolu o měření č. 6052-PZ-V0001-21, vyjádření Ing. P. F. a stanovisku ČMI k přezkoušení žalovaný uvedl, že nevzbuzují významné pochybnosti o funkčnosti systému vysokorychlostního vážení. Souborem námitek a polemik žalobkyně ohledně přezkoušení se žalovaný odmítl zabývat, neboť ověření správnosti vysokorychlostní váhy nebylo předmětem správního řízení, jelikož se uskutečnilo na podnět žalobkyně, která hradila i jeho náklady. Jednalo se tedy o soukromoprávní vztah mezi ní a ČMI. Následně se žalovaný zabýval výší uložené pokuty. Závěrem uzavřel, že prvostupňové rozhodnutí nebylo v rozporu s právními předpisy. Správní orgán I. stupně vycházel z dostatečně zjištěného skutkového stavu a spáchání přestupku prokázal.

Splnění procesních podmínek a rozsah soudního přezkumu

22. Soud nejprve ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Šlo tedy o žalobu věcně projednatelnou.
23. Při přezkumu napadeného rozhodnutí soud vycházel 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 byl vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.).

Průběh jednání před soudem

24. Žalobkyně při jednání setrvala na žalobě. Její zástupce poukázal na to, že systém vysokorychlostního vážení používaný v České republice nemá jinde v Evropě obdoby. Dále zdůraznil, že v den přezkoušení vysokorychlostní váhy v Kolíně (16. 9. 2021) proběhlo na místě také testování váhy vozidlem žalobkyně, během něhož bylo 10 z 15 přejezdů vyhodnoceno jako „nevalidní“. U všech nevalidních přejezdů činila odchylka více než 5 %. Systém vysokorychlostních vah údajně umí vyhodnotit, že přejezd nebyl v pořádku. Proč však přejezd nebyl v pořádku za situace, kdy vozidlo jelo konstantní rychlostí, řidič nedělal žádné nepovolené manévry a vozidlo ve skutečnosti nebylo přetíženo, zástupci není zřejmé. Ve 4 ze zbývajících 5 případů pak sice šlo o validní výsledek vážení, avšak blížící se limitní 5% odchylce. Zástupce žalobkyně opakovaně správní orgány žádal, aby mu bylo vysvětleno, jak systém vysokorychlostních vah funguje. Tomu nebylo vyhověno s odůvodněním, že se jedná o *know-how* dodavatele a že dle judikatury v zásadě postačuje, pokud má vysokorychlostní váha platné osvědčení. Dle zástupce žalobkyně však existují závažné pochybnosti o tom, zda systém vysokorychlostního vážení funguje správně a spolehlivě, čemuž podle něj nasvědčuje i to, že dle výsledků vážení v kamenolomu nebylo vozidlo žalobkyně v den vysokorychlostního vážení přetíženo.
25. Žalovaný při jednání konstatoval, že žalobní výtky jsou podobné jako odvolací námítky, se kterými se podrobně vypořádal již v napadeném rozhodnutí. Proto žalovaný odkázal na napadené rozhodnutí a navrhl, aby soud žalobu zamítl jako nedůvodnou.
26. Soud neprováděl dokazování správním spisem ani prvostupňovým či napadeným rozhodnutím, jak navrhovala žalobkyně. Seznámení se s obsahem správního spisu (jehož součástí byla obě správní rozhodnutí) totiž není dle konstantní judikatury dokazováním ve smyslu § 52 s. ř. s. a lze je uskutečnit i mimo jednání (rozsudek ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008-117, č. 2383/2011 Sb. NSS). Jiné důkazní návrhy účastníci nevnesli.

Posouzení věci krajským soudem

A) K nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí a dalším namítaným procesním vadám

27. Soud se předně zabýval výtkami směřujícími vůči nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí, neboť zpravidla pouze přezkoumatelné rozhodnutí lze podrobit soudnímu přezkumu. V tomto kontextu lze připomenout, že nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů musí být vykládána „jako nemožnost přezkoumat určité rozhodnutí pro nemožnost zjistit v něm jeho obsah nebo důvody, pro které bylo vydáno“ (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 2. 2008, č. j. 7 Afs 212/2006-74, č. 1566/2008 Sb. NSS). 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. Správní orgány nemají povinnost vypořádat se s každou dílčí námitkou, pokud proti tvrzení účastníka řízení postaví právní názor poskytující dostatečnou oporu výroku rozhodnutí, v jehož konkurenci námítky jako celek neobstojí (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08, a rozsudky Nejvyššího správního soudu 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).

28. Soud k obecně vznesené žalobní výtce, že se žalovaný nevypořádal se všemi odvolacími námitkami a nepřihlédl k žádným důkazům, podotýká, že není povinen za žalobkyni domýšlet žalobní body. Proto soud se stejnou mírou obecnosti nejprve uvádí, že se žalovaný v napadeném rozhodnutí vypořádal s odvolacími námitkami (popř. zdůvodnil, proč se jim blíže nevěnoval) a vysvětlil, proč nepřihlédl k navrhovaným důkazům. Taktéž v napadeném rozhodnutí vysvětlil, proč nepřihlédl k hodnotám uvedeným na dodacím listě. Žalovaný s odkazem na judikaturu správních soudů zdůvodnil, že pro účely zjištění a prokázání přestupku byly relevantní údaje zjištěné během kontrolního vysokorychlostního vážení zachycené na vážním lístku. Současně jasně a srozumitelně vysvětlil, že za určující považoval to, že vysokorychlostní váha měla v době spáchání přestupku platnou certifikaci, vozidlo provozované žalobkyní bylo zachyceno na fotografiích během kontrolního vážení a samotné vážení proběhlo způsobem nevzbuzujícím dle žalovaného pochybnosti o jeho správnosti.
29. Soud nicméně souhlasí se žalobkyní v tom, že se žalovaný s nevhodným konstatováním odmítl zabývat odvolací námitkou týkající se způsobu přezkoušení vysokorychlostní váhy ze dne 16. 9. 2021. Žalovaný totiž na straně 10 napadeného rozhodnutí konstatoval, že ověření správnosti měřidla nebylo předmětem řízení o přestupku žalobkyně. Tomuto názoru soud nepřisvědčuje, jelikož správnost měření vysokorychlostní váhy (resp. absence důvodu pro obavu z chyby měření) byla jedním z předpokladů pro přijetí závěru o tom, že žalobkyně spáchala přestupek, a také správní orgán I. stupně z výsledků přezkoušení vycházel. Žalovaný se však – navzdory svému nesprávnému konstatování – zabýval pochybami žalobkyně ohledně systému vysokorychlostního vážení (byť nedostatečně, jak bude vysvětleno níže), čímž nepřímo vypořádal i její námitky vznesené k průběhu přezkoušení vysokorychlostní váhy. Žalobkyně přezkoušení především vytýkala, že během něj došlo k nevalidním měřením, a žalovaný se na stranách 5 a 6 napadeného rozhodnutí zabýval tím, jak se zjišťují a vyřazují nekorektní, resp. nevalidní měření. Uvedl, že z opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15 vyplývá, že ověřená stanovená vysokorychlostní měřidla při měření nejsou ovlivněna mechanickými, klimatickými, elektromagnetickými či jinými rušivými vlivy a současně automaticky nezaznamenávají váhu vozidel, která nebyla rozlišena, nebo u nichž nebyla zvážena všechna kola, nebo jejichž rychlost byla mimo rozsah pracovních rychlostí vysokorychlostní váhy. Stanovené měřidlo by tedy mělo být schopno bez lidské obsluhy samostatně vyřadit tato nevalidní měření. Zdůraznil, že potvrzení ČMI o vysokorychlostní váze ze dne 14. 9. 2020 mj. prokazuje, že vysokorychlostní váha zaznamenává pouze korektní neboli validní průjezdy vozidel. Tím žalobkyni vysvětlil, proč podle něj byla některá měření během přezkoušení dne 16. 9. 2021 vyhodnocena jako nevalidní, a zodpověděl její otázku, který předpis (resp. správní akt) tuto problematiku upravuje.
30. Pokud žalobkyně ve vztahu k přezkoušení vysokorychlostní váhy v odvolacím řízení dále namítala, že u čtyř z pěti validních přejezdů se naměřená hmotnost vozidel blížila největší povolené chybě, pak i na tuto námitku žalovaný reagoval. V napadeném rozhodnutí totiž podotkl, že hodnoty naměřené při přezkoušení vysokorychlostní váhou byly v rámci přípustných odchylek, čímž myslel nejvyšší povolené zákonné odchylky ve výši 5 % a 11 %. Správní orgán I. stupně navíc před předáním spisu žalovanému opatřil stanovisko ČMI ze dne 22. 11. 2021, v němž se ČMI vyjádřil k přezkoušení konanému 16. 9. 2021 a též vysvětlil rozčlenění na validní a nevalidní měření.

31. Žalovaný nadto v napadeném rozhodnutí uzavřel, že protokol o měření č. 6052-PT-V0001-21, zkušební protokol o měření č. 6052-PZ-V0001-21, vyjádření Ing. P. F. a stanovisko ČMI k přezkoušení v něm nevzbuzují významné pochybnosti o funkčnosti systému vysokorychlostního vážení. Dodal, že závěry napadeného rozhodnutí korespondují se závěry rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 2. 6. 2022, č. j. 55 A 100/2020-58, ve kterém zástupce žalobkyně vznesl totožný soubor námitek. S ohledem na shora uvedené tak soud konstatuje, že žalovaný se k pochybnostem žalobkyně ohledně přezkoušení vysokorychlostní váhy vyjádřil přezkoumatelně (což ovšem ještě neznamená, že věc posoudil dostatečně a správně).
32. Nedůvodná je pak i výtku, že žalovaný žalobkyni v napadeném rozhodnutí označil za „žalobce“, a nikoli za „odvolatele“ a že zdůvodnil, proč neprovedl kontrolní měření, přestože ho žalobkyně nenavrhovala. Zjevná chyba v psaní (na straně 7 napadeného rozhodnutí) ani vypořádání důkazního návrhu, který nebyl uplatněn, za daných okolností nemá žádný vliv na přezkoumatelnost či zákonnost napadeného rozhodnutí, z něhož je patrné, že jinak se žalovaný odvoláním individuálně zabýval a na nosné odvolací námítky reagoval.
33. Pochybení správních orgánů soud nespatřuje ani v tom, že neprovedly vlastní šetření, jak jim žalobkyně v závěru žaloby vytýká. V situaci, kdy ohledně výsledků vysokorychlostního vážení nevznikly správním orgánům žádné zásadní pochybnosti a kdy ostatně ani žalobkyně místní šetření nenavrhl, nebylo provedení takového důkazu namístě.
34. Protože je napadené rozhodnutí přezkoumatelné a žalobkyní namítaná procesní pochybení neměla vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí, zabýval se soud dále věcí samou.

B) K věci samé

35. Soud zdůrazňuje, že posuzovaná věc se týká přestupkového řízení, které je ovládáno zásadou materiální pravdy a zásadou vyšetřovací. V takovém typu řízení má správní orgán povinnost postupovat tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou dány důvodné pochybnosti [§ 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“)], a musí i bez návrhu zjistit všechny rozhodné skutečnosti svědčící ve prospěch i neprospěch toho, kdo má být usvědčen z přestupku a komu má být uložena povinnost vykonat sankci (§ 50 odst. 3 správního řádu). Současně musí respektovat zásadu presumpce neviny. V přestupkovém řízení je správní orgán povinen prokázat obviněnému vinu a obstatat dostatek důkazů, ze kterých vina vyplývá a které vyvrací případné pochybnosti. Pokud pochybnosti přetrvávají, musí rozhodnout ve prospěch obviněného (§ 69 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů), a tedy přestupkové řízení zastavit (srov. § 86 téhož zákona nebo také usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 5. 2017, č. j. 10 As 24/2015-71, č. 3577/2017 Sb. NSS).
36. Žalobkyně byla uznána vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Tohoto přestupku se dopustí právnická nebo podnikající fyzická osoba 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.
37. Podle souvisejícího § 38d odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, zjistí-li se při vysokorychlostním kontrolním vážení nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu, vystaví vlastník pozemní komunikace nebo

kraj, zajišťuje-li vážení podle § 38a odst. 4 písm. a), nebo jimi pověřená osoba zajišťující vysokorychlostní kontrolní vážení vážní lístek, který doručí obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu bylo vysokorychlostní kontrolní vážení provedeno. Podle § 38d odst. 3 téhož zákona pak obecní úřad obce s rozšířenou působností vystaví na základě vážního lístku doklad, který doručí provozovateli vozidla a jeho řidiči spolu s oznámením o zahájení řízení o přestupku.

38. Ze samotné dikce § 38d odst. 3 a § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích je patrné, že z hlediska spáchání předmětného přestupku je rozhodující nedodržení hodnot zjištěných při kontrolním vážení a uvedených na vážním lístku. To bylo potvrzeno Nejvyšším správním soudem, který v rozsudku ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53, dospěl k závěru, že vysokorychlostní kontrolní měření jako spolehlivý podklad pro rozhodnutí o správním deliktu aproboval sám zákonodárce v § 38d zákona o pozemních komunikacích.
39. Dle ustálené judikatury správních soudů lze vážní lístek považovat za objektivní a dostatečný důkaz pro závěr, že došlo ke spáchání přestupku, je-li měření (i) provedeno patřičným úředně schváleným zařízením, (ii) dostatečně zdokumentováno (např. fotodokumentací poskytující komplexní informaci o průběhu měření) a (iii) **pokud bylo provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud není rozumného a přiměřeně pravděpodobného důvodu pro obavy z chyby měření** (viz 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, rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 2. 6. 2022, č. j. 55 A 100/2020-58, nebo rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 3. 2020, č. j. 3 As 59/2018-32, a ze dne 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019-30).
40. Soud předně konstatuje, že vážení vozidla žalobkyně s návěsem bylo v této věci dostatečně zdokumentováno, neboť součástí správního spisu je fotodokumentace zachycující vozidlo provozované žalobkyní s jasně viditelnou registrační značkou projíždějící místem vysokorychlostního kontrolního vážení. Snímky obsahují mimo jiné místo, datum a čas vážení, číslo měření a okamžitou hmotnost připadající na všechny nápravy před a po odečtení toleranční odchylky ve výši 5 %. Fotografie zachytily vozidlo žalobkyně zepředu i zezadu včetně okolního provozu, přičemž v daný okamžik se v jeho okolí nenacházela žádná další vozidla či jiné překážky. Ze snímků lze vyčíst, že šlo o přímou jízdu. Fotografie nenasvědčují tomu, že by v prostoru vysokorychlostní váhy nastala jakákoli vyhrocená dopravní situace, která by vyžadovala prudké zrychlení, brždění či zastavení vozidla (to lze částečně vyvodit i z toho, že nebyla rozsvícena brzdová světla). Žalobkyně přitom vyjma hypotetického tvrzení, že vysokorychlostní váha mohla zvážit vozidlo nesprávně vlivem zrychlení, brždění, překonání nerovností vozovky či jiných okolností, neuvedla ve správním řízení ani v řízení před soudem žádná konkrétní tvrzení, jakým způsobem či v důsledku jakých okolností měla vysokorychlostní váha v daný okamžik nesprávně zvážit její vozidlo. Až potud tedy soudu nevznikly žádné pochybnosti o správnosti provedeného měření (vážení).
41. Co se týče použité vysokorychlostní váhy v Kolíně-Sendražicích, z potvrzení ČMI o vysokorychlostní váze ze dne 30. 9. 2020 plyne, že byla ověřena dne 14. 9. 2020 a měla požadované metrologické vlastnosti. V době spáchání přestupku (tj. dne 11. 9. 2021) bylo toto potvrzení (osvědčení) platné, a proto z něj bylo možné usuzovat, že váha byla způsobilá k vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení silničních motorových vozidel.

42. Žalobkyně nicméně ve správním a následně i v soudním řízení poukazovala na to, že vysokorychlostní váha, byť byla úředně schválená a disponovala osvědčením o požadovaných metrologických vlastnostech, přesto nemusí být spolehlivá a podávající relevantní výsledky, které by bylo možné použít v řízení o správním deliktu. V tomto ohledu poukazovala na výsledky přezkoušení vysokorychlostní váhy v Kolíně-Sendražicích, které proběhlo 16. 9. 2021, jež byly zaznamenány ve zkušebním protokolu o měření č. 6052-PZ-V0001-21, a také na výsledky zaznamenané v protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21. Soud po důkladném seznámení se s oběma protokoly dal žalobkyni za pravdu v tom, že v této věci lze pochybovat o správnosti vysokorychlostního vážení z důvodu možných (systematických) chyb měření.
43. Ze zkušebního protokolu o měření č. 6052-PZ-V0001-21 plyne, že přezkoušení vysokorychlostní váhy v Kolíně-Sendražicích 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. Všechny naměřené hodnoty se pohybovaly v rámci přípustných odchylek. U přejezdů referenčním vozidlem se dvěma nápravami o celkové hmotnosti 11 120 kg se chyba celkové váhy (odchylka) pohybovala v rozmezí od -0,2 % do 1,8 % při rychlosti 30 km/h a v rozmezí od -2,2 % do 1,5 % při rychlosti 50 km/h. V případě přejezdů referenčním vozidlem se čtyřmi nápravami o celkové hmotnosti 30 280 kg se naměřená celková hmotnost pohybovala v odchylce v rozmezí od 1,1 % do 3,8 % při rychlosti 30 km/h a v rozmezí od -1,1 % do 3,4 % při rychlosti 50 km/h. V případě přejezdů referenčním vozidlem s pěti nápravami o celkové hmotnosti 42 540 kg se naměřená celková hmotnost pohybovala v odchylce v rozmezí od 3,1 % do 4,8 % při rychlosti 30 km/h a v rozmezí od 0,8 % do 4,6 % při rychlosti 50 km/h.
44. Ze shora uvedeného lze vysledovat určitý „trend“ spočívající v tom, že čím více náprav vážené vozidlo má, tím více má vysokorychlostní váha tendenci nadhodnocovat jeho celkovou hmotnost (a také zatížení jednotlivých náprav). V případě vozidla se dvěma nápravami lze vidět, že odchylky jsou v zásadě vyvážené v tom smyslu, že někdy se chyba vážení pohybuje v záporných a někdy v kladných hodnotách a nikdy se neblíží limitní hranici odchylky. U vozidla s pěti nápravami se naopak odchylka celkové hmotnosti vozidla pohybuje pouze v kladných hodnotách (dochází tedy vždy k nadhodnocení celkové hmotnosti) a také při vážení jednotlivých náprav dochází většinou k jejich nadhodnocení (jen v několika případech byla odchylka záporná). Zároveň se často odchylka celkové hmotnosti vozidla blíží limitní hodnotě 5 %. Obecně je též patrné, že chybovost váhy je rovnoměrněji rozdělená při rychlosti 50 km/h, při nižší rychlosti opět tenduje k nadhodnocování.
45. Navzdory shora uvedenému však soudu ve vztahu k přezkoušení nevznikly nepřekonatelné pochybnosti o tom, že by použitá vysokorychlostní váha nebyla správně nastavená a že by poskytovala nesprávné výsledky měření ohledně referenčních vozidel se dvěma, čtyřmi či pěti nápravami (resp. ohledně vážení vozidel do pěti náprav). Jakkoliv zde určité pochybnosti byly dány v případě vážení vozidel s větším počtem náprav (zejména pěti), neboť odchylky výsledků vážení naznačují přítomnost tzv. systematické chyby, všechna vážení zaznamenaná ve zkušebním protokolu o měření č. 6052-PZ-V0001-21 (na jehož základě bylo vydáno osvědčení ČMI o přezkoušení vysokorychlostní váhy ze dne 1. 10. 2021) byla ještě v rámci přípustných odchylek, a pokud to protokol nezamlčuje, všechna vážení byla vyhodnocena jako validní. Za této situace soud nedospěl k závěru, že by na základě zkušebního protokolu o měření č. 6052-PZ-V0001-21 nemohlo být pro

vysokorychlostní váhu v Kolíně-Sendražicích vydáno osvědčení o jejích požadovaných metrologických vlastnostech. Vozidla do pěti náprav, která byla pro účely přezkoušení váhy zvolena jako referenční, váha zvažila ještě spolehlivě a chyba měření odpovídala zákonné odchylce. Ke zpochybnění výsledků zaznamenaných ve zkušebním protokolu o měření č. 6052-PZ-V0001-21 ohledně vážení vozidel do pěti náprav (resp. ke zpochybnění spolehlivosti vážení vozidel do pěti náprav) by žalobkyně musela předestřít další argumentaci a důkazy, což v této věci neučinila (protokol o měření č. 6052-PT-V0001-21 se týká měření při použití jízdní soupravy se šesti nápravami – k tomu viz dále).

46. Závažné pochybnosti soudu ohledně možné chyby v měření však souvisí s protokolem o měření č. 6052-PT-V0001-21. V něm jsou zaznamenány výsledky měření na předmětné vysokorychlostní váze na základě žádosti zákazníka v případě použití jediného druhu referenčního vozidla – **jízdní soupravy se šesti nápravami** o celkové hmotnosti 46 840 kg. V tomto protokolu jsou tedy zaznamenány výsledky měření jízdní soupravy, pro níž je stanoven váhový limit 48 tun [viz § 5 odst. 2 písm. k) vyhlášky o hmotnostech], přičemž k tomuto měření došlo ve stejný den, jako proběhlo přezkoušení vysokorychlostní váhy (tj. 16. 9. 2021), a to nad rámec předmětného přezkoušení. Obsah protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 je relevantní pro tuto věc, neboť vozidlo provozované žalobkyní bylo rovněž jízdní soupravou o šesti nápravách, pro niž byl stanoven zákonný váhový limit 48 tun. Z protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 přitom plyne, že z celkem 16 přejezdů (žalobkyně chybně uvádí 15 přejezdů) bylo 11 vyhodnoceno váhou jako „nevalidní“ a pouze 5 jich bylo vyhodnoceno jako „validní“. Ve všech případech s výjimkou jednoho přitom vysokorychlostní váha nadhodnotila zatížení jednotlivé nápravy (jednalo se celkem o 96 hodnot), neboť pouze v jednom případě činila chyba měření nápravy -3,7 %; jinak se chyby měření pohybovaly v rozmezí od 0,2 % do 15,5 %. Zároveň byla ve všech případech chyba celkové hmotnosti kladná, v rozmezí od 3,6 % do 7,1 %.
47. Z protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 tak plyne, že v případě užití jízdní soupravy se šesti nápravami vysokorychlostní váha v Kolíně-Sendražicích vždy nadhodnotila celkovou hmotnost jízdní soupravy a v drtivé většině případů také nadhodnotila zatížení jednotlivé nápravy, což soud vede ke značným obavám ohledně správnosti měření této vysokorychlostní váhy v případě větších jízdních souprav. Hodnoty uvedené v protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 naznačují přítomnost systematické chyby (a nikoli náhodné chyby), tedy takové, která zkresluje výsledek měření způsobem, který vede k hodnotám, které jsou buď trvale vyšší, nebo trvale nižší, než je správná hodnota (zde jde tedy o hodnoty trvale vyšší). Příčinou takové systematické chyby, ohledně jejíž přítomnosti v případě vážení jízdních souprav se šesti nápravami vznikly soudu zásadní obavy, přitom často bývá použita metoda měření či použitý měřicí přístroj (srov. např. NOVÁK, J. *Základní teorie chyb a zpracování fyzikálních měření*, kapitola 1.1 *Druhy chyb*, dostupné na: <http://webfyzika.fsv.cvut.cz/PDF/teoriechyb.pdf>).
48. Pochybnosti soudu jsou v tomto případě umocněny také tím, že z protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 skutečně není zjištělné, z jakého důvodu byly vyřazeny „nevalidní“ výsledky měření. Z protokolu se podává, že 5 přejezdů referenčního vozidla vyhodnotila sama váha jako „validní“ a zbylých 11 jako „nevalidní“. Nevalidní přitom byly ty, u nichž chyba celkové hmotnosti převyšovala 5 %, validní pak byly ty s chybou celkové hmotnosti v rozmezí od 3,6 % do 4,8 %.
49. Z opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15 plyne, že vysokorychlostní váhy, které mají požadované metrologické vlastnosti, musí automaticky zablokovat vydání výsledku

měření, nebo hodnotu naměřené skutečné rychlosti vozidla indikovat či vytisknout a současně indikovat či vytisknout zřetelné upozornění, že měření je mimo rozsah pracovních rychlostí vah (bod 2.1.2). Dále takové váhy nesmí indikovat, zaznamenávat nebo tisknout hmotnost vozidla, pokud nebyla zvážena všechna kola vozidla nebo vozidlo nebylo rozlišeno (bod 3.3) a nesmí indikovat, zaznamenávat nebo tisknout hmotnost nebo hodnoty zatížení na nápravu, resp. skupinu náprav pro jakékoliv vozidlo, které se pohybovalo přes snímač zatížení rychlostí mimo specifikovaný rozsah pracovních rychlostí bez připojení jasného varovného hlášení, že tyto výsledky nejsou verifikovány (bod 3.4).

50. Vzhledem k tomu, že pracovní rychlost vysokorychlostních vah v Kolíně-Sendražicích činí 20 km/h až 70 km/h (jak se uvádí ve zkušebním protokolu o měření č. 6052-PZ-V0001-21 i v protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21) a zaznamenaná rychlost referenčního vozidla dle protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 byla ve všech 16 případech v tomto rozmezí (mezi 28 km/h a 49 km/h), považuje soud za vyloučené, že by nevalidní výsledky spočívaly v tom, že vozidlo nejelo pracovní rychlostí. Lze se přitom domnívat, že vážení proběhlo v souladu s čl. 5.4.6.2 opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15, podle něhož má být udržována pokud možno konstantní rychlost vozidla. Zároveň z protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 nevyplývá, že by důvod nevalidních výsledků spočíval v tom, že vozidlo nebylo rozlišeno, neboť pak by patrně nebylo ani zváženo (a naopak, bylo-li zváženo, pak jistě bylo rozlišeno). Z protokolu ani nevyplývá, že by nebyla zvážena všechna kola (nebylo to v něm zaznamenáno). Protokol o měření č. 6052-PT-V0001-21 tak nesvědčí o tom, že by byl dán některý z důvodů pro varovné hlášení či jiné chybové hlášení (či nevalidní záznam) ve smyslu výše citovaného opatření obecné povahy, pročez soudu (stejně jako žalobkyni) vůbec není zřejmé, z jakého důvodu byly výsledky nevalidní. Pokud by k takovému vyřazení mělo dojít z důvodu nestandardních manévru řidiče, lze předpokládat, že by to bylo v protokolu uvedeno. Odkaz žalovaného (uvedený v napadeném rozhodnutí) na body 3.3 a 3.4 opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15 doprovázený konstatováním, že ověřené měřidlo by mělo být schopno bez lidské obsluhy samostatně vyřadit nekorektní měření, proto soud nijak nepřesvědčuje o tom, že tomu tak skutečně je, resp. že měření při zkoušce dne 16. 9. 2021 byla vyhodnocena jako „nevalidní“ z důvodů uvedených v bodech 3.3 a 3.4 citovaného opatření obecné povahy.
51. Na základě protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 se lze domnívat, že k vyřazení 11 výsledků měření jako nevalidních došlo proto, že chyba celkové hmotnosti v daném případě přesáhla zákonnou odchylku 5 %, popř. ve třech případech i zákonnou odchylku pro zatížení náprav ve výši 11 %. Z jakého důvodu se tak stalo, však soudu není zřejmé, když vysokorychlostní váha „neznala“ správnou hmotnost referenčního vozidla (46 840 kg) a jeho náprav. V tomto ohledu přitom soud sdílí pochybnosti žalobkyně, která poukazuje na to, že dodavatel vysokorychlostních vah měl při přezkoušení k dispozici data z mostové váhy i z nízkorychlostní váhy, které byly podle ní zaznamenány ještě předtím, než proběhlo přezkoušení na vysokorychlostní váze. Proběhlo-li přezkoušení skutečně tímto způsobem, kdy nejprve proběhlo zvážení vozidla na mostové a nízkorychlostní váze a teprve poté na vysokorychlostní váze, není pro soud v tomto konkrétním případě ani dostatečně přesvědčivá argumentace správních orgánů (ale i zdejšího soudu v jiných věcech) o tom, že konkrétní způsob vyřazování nevalidních vážení je *know-how* dodavatele, které není třeba znát. Jakkoli je pravdou, že z protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 plyne, že systém vysokorychlostních vah nikdy neoznačil za „validní“ takový výsledek, který z důvodu překročení stanovených odchylek ve skutečnosti byl „nevalidní“, vzbuzuje takové zjištění

ve skutečnosti více otázek než odpovědí a zavádá důvody pro obavy ohledně spolehlivosti přezkoušení a správnosti vážení.

52. Soud si uvědomuje, že v době spáchání přestupku dne 11. 9. 2021 vysokorychlostní váha měla platné osvědčení a že k jejímu přezkoušení a současně i k vážení jízdní soupravy se šesti nápravami došlo až po spáchání přestupku dne 16. 9. 2021. Právě tato časová blízkost kontrolního ověření vysokorychlostní váhy a zvážení jízdní soupravy provozované žalobkyní však umožňuje soudu zabývat se tím, zda v době spáchání přestupku byla váha spolehlivá, či zda s ní mohly být spojeny obavy z chyb měření. Lze totiž rozumně předpokládat, že nebyla-li vysokorychlostní váha spolehlivá ve vážení jízdních souprav se šesti nápravami dne 16. 9. 2021, pak s největší pravděpodobností nebyla spolehlivá ani dne 11. 9. 2021.
53. Žalovaný opřel napadené rozhodnutí o závěry rozsudku ze dne 2. 6. 2022, č. j. 55 A 100/2020-58, v jehož odst. 34 zdejší soud ve vztahu ke zkušebnímu protokolu o měření č. 6052-PZ-V0001-21 a protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 poznamenal, že: *„tyto důkazy významné pochybnosti o funkčnosti systému vysokorychlostního vážení nevyvolávají. Pokud jde o zkušební protokol, soud konstatuje, že všechny hodnoty naměřené vysokorychlostní váhou se pohybovaly v rámci přípustných odchylek. Pokud jde o výsledky protokolu o měření (zkušebním vzorkem bylo jedno vozidlo se šesti nápravami dodané jiným klientem zástupce žalobkyně), 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.“* Shodný závěr zdejší soud vyslovil také v odst. 53 rozsudku ze dne 27. 1. 2023, č. j. 54 A 82/2019-34, v odst. 35 rozsudku ze dne 26. 9. 2023, č. j. 43 A 36/2022-59, či v odst. 44 rozsudku ze dne 29. 6. 2023, č. j. 41 A 11/2023-60.
54. Soud však v této věci naznal, že výše citovaný závěr nemůže v části týkající se protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 následovat, jelikož velký počet nevalidních průjezdů jízdní soupravy se šesti nápravami doprovázený zjištěním, že vysokorychlostní váha v Kolíně-Sendražicích má tendenci v případě většího počtu náprav nadhodnocovat celkovou hmotnost vozidla, nesvědčí pouze o neefektivitě systému, ale o možné nespolehlivosti vážení při užití jízdní soupravy se šesti nápravami. Jak soud vysvětlil výše, nelze ustát na tvrzení, že vysokorychlostní váha nikdy neoznačila za validní (korektní) průjezd, při jehož vážení byly překročeny přípustné odchylky, pokud není z protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 (ani z jiných provedených důkazů) zjistitelné, proč vlastně vysokorychlostní váha k nevalidnímu výsledku došla v situaci, kdy podle všeho nenastal žádný z případů, u něhož opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15 předpokládá nekorektnost měření. Shora citovaný závěr vyslovený zdejším soudem v jiných věcech příliš bagatelizuje problém, na který žalobkyně poukazovala již ve správním řízení, a proto není bez dalších skutkových zjištění v této věci akceptovatelný a je namístě se od něj nyní odchýlit. Sluší se nicméně poznamenat, že zdejší soud neměl ve shora zmiňovaných věcech důvod zabývat se výsledky zaznamenanými v protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 tak detailně jako v této věci, neboť pro něj

v zásadě nebyly relevantní. Ve věcech sp. zn. 55 A 100/2020, 54 A 82/2019, 43 A 36/2022 i 41 A 11/2023 totiž přestupek nebyl spáchán jízdní soupravou se šesti nápravami, ani v nich nebyla dána blízká časová souvislost mezi měřením uskutečněným 16. 9. 2021 a spácháním přestupku, jako tomu bylo v této věci.

55. Pokud pak jde o dodací list ze dne 11. 9. 2021 vydaný společností KAMENOLOMY ČR s.r.o., nejví se jako podstatné, zda obsahuje náležitosti uvedené v příloze č. 10 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Přestupek spočíval v přetížení celého vozidla, tedy jízdní soupravy jako celku, nikoliv v přetížení jednotlivých náprav. V takovém případě není rozhodující, zda váha v kamenolomu dokázala změřit zatížení vozidla na nápravu, jak je uvedeno v napadeném rozhodnutí. Váha v kamenolomu by měla být schopná zvážit celkovou hmotnost vozidla stejně jako vysokorychlostní váha v Kolíně-Sendražicích. Dodací list ze dne 11. 9. 2021 přesto není sám o sobě dostatečně způsobilý zpochybnit správnost výsledku vysokorychlostního vážení. Jak správně uvedl žalovaný v napadeném rozhodnutí, dodací list deklaruje pouze převzetí, dovezení a případně hmotnost zásilky, nicméně neprokazuje, že vozidlo v okamžiku vysokorychlostního vážení skutečně převáželo pouze náklad uvedený v dodacím listu. Dodací list sice byl vydán 11. 9. 2021 ve 13:40 hodin, vozidlo žalobkyně ale bylo podle něj v kamenolomu zváženo již v 11:46 hodin, zatímco vysokorychlostní vážení v Kolíně proběhlo stejného dne ve 14:20 hodin. Ačkoliv žalobkyně ve správním řízení tvrdila, že po naložení kameniva již žádný další náklad nenakládala ani nečerpala pohonné hmoty, k tomuto tvrzení žádný důkaz nenavrhla. Není tedy vyloučeno, že v době mezi zvážením vozidla v kamenolomu a na silnici vysokorychlostní váhou (tj. během téměř tří hodin) mohlo dojít vedle kameniva k naložení nového či doplnění dalšího nákladu, nebo i výměně návěsu, jehož registrační značka není v dodacím listu zaznamenána, za jiný. V kombinaci s výše uvedenými zjištěními z časově blízkého průběhu kontrolního ověření váhy však dodací list pochybnosti ohledně správnosti měření vysokorychlostní váhou dále zvyšuje (byť osamocený by správnost výsledků měření neměl sílu zpochybnit).
56. S ohledem na výše uvedené soud shledal důvod pro zrušení napadeného rozhodnutí dle § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s., neboť skutkový stav, který vzal žalovaný za základ napadeného rozhodnutí, nemá oporu ve spise, resp. vyžaduje zásadní doplnění. Protokol o měření č. 6052-PT-V0001-21, jenž je součástí správního spisu, totiž indikuje, že vysokorychlostní váha v Kolíně-Sendražicích nemusí být dostatečně spolehlivá při vážení jízdní soupravy se šesti nápravami, pro niž je stanoven váhový limit 48 tun. Je proto třeba, aby se žalovaný blíže zabýval otázkou, zda byla užitá vysokorychlostní váha dne 11. 9. 2021, kdy bylo vozidlo žalobkyně zváženo, způsobilá k vážení tohoto typu vozidla, a aby vyvrátil (popř. potvrdil) obavy z chyb měření, na něž poukázala žalobkyně ve správním řízení a jimž se soud výše věnoval. Za tímto účelem si žalovaný může například vyžádat doplňující vysvětlení k výsledkům zaznamenaným v protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 od výrobce vysokorychlostní váhy či od ČMI nebo provést výslechy osob, které se kontrolního ověření dne 16. 9. 2021 účastnily. Z pohledu veřejného práva je myslitelné, aby žalovaný po výrobci vysokorychlostní váhy v případě zásadních pochybností ohledně její funkčnosti požadoval i odborné vysvětlení ohledně mechanismu identifikace nevalidních výsledků (byť by je výrobce třeba i oprávněně považoval za předmět svého obchodního tajemství), neboť výsledky měření vysokorychlostní váhy jsou stěžejní pro shledání viny či nevinu obviněného v situaci, kdy zákonodárce na výsledku měření založil skutkovou podstatu přestupku. Nepodaří-li se žalovanému přesvědčivě rozptýlit pochybnosti ohledně spolehlivosti a funkčnosti vysokorychlostní váhy při měření jízdní soupravy se šesti

nápravami (třeba i proto, že se z hlediska soukromoprávního vztahu mezi výrobcem vysokorychlostní váhy a státem, resp. správními orgány ukáže, že po výrobcu nelze vysvětlení mechanismu identifikace nevalidních výsledků oprávněně požadovat a jiný vhodný důkazní prostředek nebude k rozptýlení pochybností postačovat), pak mu nezbyde nic jiného než rozhodnout ve prospěch žalobkyně, a tedy řízení zastavit, neboť z vážního lístku v takovém případě nebude možné vycházet jako ze spolehlivého důkazu o tom, že byl spáchán přestupek.

Závěr a náklady řízení

57. Soud ze shora uvedeného důvodu zrušil napadené rozhodnutí a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení (§ 78 odst. 1 a 4 s. ř. s.). V něm bude žalovaný vázán právním názorem tohoto soudu (§ 78 odst. 5 s. ř. s.) a bude následovat instrukce uvedené v předešlém odstavci.
58. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalovaný nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť ve věci neměl úspěch. Úspěšné žalobkyni soud přiznal právo na náhradu nákladů řízení v celkové výši 15 342 Kč. Tuto částku tvoří náhrada zaplaceného soudního poplatku ve výši 3 000 Kč, odměna advokáta za tři úkony právní služby po 3 100 Kč (příprava a převzetí zastoupení, žaloba a účast na jednání před soudem, jehož délka nepřesáhla dvě hodiny) podle § 7 bodu 5, § 9 odst. 4 písm. d) a § 11 odst. 1 písm. a), d) a g) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „advokátní tarif“) a náhrada hotových výdajů v paušální výši 300 Kč za každý z těchto tří úkonů právní služby podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu. Jelikož zástupce žalobkyně doložil, že je plátcem daně z přidané hodnoty, zvyšuje se jeho odměna o náhradu za tuto daň ve výši 2 142 Kč. Náhradu nákladů řízení je žalovaný povinen zaplatit žalobkyni do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku, a to dle § 149 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, užitého na základě § 64 s. ř. s., k rukám jejího zástupce.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) 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 je 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 10. listopadu 2023

Mgr. Ing. Petr Šuránek, v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje: Mgr. E. M.