



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

žalobce: **J. K.**
bytem x
zastoupený advokátem Mgr. Otakarem Janebou
sídlem U Železné lávky 568/10, Praha 1

proti
žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 11, Praha 5
o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 6. 2. 2023, č. j. 038573/2021/KUSK,

takto:

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

Odůvodnění:

Vymezení věci

1. Žalobce se žalobou podle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“), domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Kolín (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 8. 2. 2021, č. j. MUKOLIN/OD 12532/21-kav (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným z přestupku podle § 42a odst. 4 písm. e) zákona č.

Shodu s prvopisem potvrzuje: L. K. U.

13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 183/2017 Sb. (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), kterého se měl

dopustit z nedbalosti tím, že dne 9. 7. 2018 v 10:45 hodin řídil na silnici č. II/125 v obci Kolín-Sendražice v ulici Ovčárecká, ve směru jízdy na Ovčáry, motorové vozidlo tov. Zn X, reg. zn. XA které spolu s přípojným vozidlem reg. zn. XB, při vysokorychlostním vážení překročilo hodnoty stanovené v § 37 odst. 1 písm. b) a § 37 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška o schvalování technické způsobilosti“). Konkrétně byla překročena nejvyšší povolená hmotnost motorového vozidla o 2 688 kg (největší povolená hmotnost 18 000 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 20 688 kg) a nejvyšší povolená hmotnost nápravy č. 2 o 1 989 kg (největší povolená hmotnost 11 500 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 13 489 kg). Za uvedeného protiprávního jednání byla žalobci uložena pokuta ve výši 6 000 Kč a podle § 95 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), ve spojení s § 79 odst. 5 správního řádu a § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb., kterou se stanoví paušální částka nákladů řízení, uložena povinnost náhrady nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.

Splnění procesních podmínek a rozsah soudního přezkumu

2. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a splňuje všechny formální požadavky na ni kladené. Jde tedy o žalobu projednatelnou.
3. Soud vycházel při přezkumu žalobou napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.), přihlížej v souladu se závěry usnesení rozšířeného senátu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013 - 46, č. 3528/2017 Sb. NSS, k zásadě vyjádřené ve větě druhé čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod, vyhlášené pod č. 2/1993 Sb. (dále jen „Listina“). Napadené rozhodnutí soud přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.). Vady, k nimž by byl povinen přihlédnout z moci úřední, soud neshledal.

Skutková zjištění vycházející z obsahu správního spisu

4. Správní orgán I. stupně pojal na základě vlastního šetření podezření, že žalobce spáchal přestupek, kterého se dopustil podle § 42a odst. 4 písm. e) zákona o pozemních komunikacích, který byl zjištěn váhou pro kontrolní vysokorychlostní vážení vozidel, výr. č. 190/2017, typ CrossWIM, výrobce CROSS Zlín, ověřenou dne 23. 6. 2018 Českým metrologickým institutem (dále jen „ČMI“) s ověřením platným do dne 31. 12. 2019 (dále jen „měřidlo“) tím, že dne 9. 7. 2018 v 10:45 hodin v obci Kolín-Sendražice, ul. Ovčárecká, řídil motorové vozidlo tovární značky X, registrační značky X, které spolu s přípojným vozidlem registrační značky X, při vysokorychlostním vážení překročilo hodnoty stanovené § 37 vyhlášky o schvalování technické způsobilosti. Jednalo se o jízdní soupravu o pěti nápravách. Přílohu úředního záznamu tvoří písemné vysvětlení přestupku provozovatelem vozidla, vážní lístek z vysokorychlostního kontrolního vážení (dále jen „kontrolní vážení“) provedeného dne 9. 7. 2018, vyhotovený dne 29. 8. 2018, doklad o výsledku kontrolního vážení, fotodokumentace z místa vysokorychlostního kontrolního vážení, pověření Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje (dále jen „KSÚS“) k provádění kontrolního vážení a potvrzení o ověření stanoveného měřidla.

5. Dne 7. 11. 2018 vydal správní orgán I. stupně rozhodnutí, jímž uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku podle § 42a odst. 4 písm. e) zákona o pozemních komunikacích. Žalobce se proti tomuto rozhodnutí odvolal. Žalovaný jeho odvolání zamítl rozhodnutím ze dne 17. 4. 2019 a rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil.
6. Zdejší soud rozsudkem ze dne 29. 9. 2020, č. j. 44 A 31/2019 - 31, zrušil rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 4. 2019, jakož i rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 7. 11. 2018 pro nepřezkoumatelnost spočívající v nedostatku důvodů rozhodnutí a dále proto, že skutkový stav, který vzal správní orgán za základ napadeného rozhodnutí, nemá oporu ve spise. Soud uložil správnímu orgánu I. stupně, aby vyhodnotil, zda právní úprava, která nabyla účinnosti 1. 10. 2018, je jako celek pro žalobce příznivější a podle výsledku této úvahy dále provedl ve věci dokazování. Dále mu uložil, pokud ve věci přestupku znovu rozhodne, aby podřadil jednání žalobce pod skutkovou podstatu přestupku a ve výrokové části uvedl, jaké ustanovení zákona, nikoli jen podzákonného předpisu, žalobce porušil, a aby při tom rovněž zvažil, zda kvalifikace § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu, je zcela přiléhavá. V této souvislosti se měl podrobněji zabývat otázkou zavinění žalobce a pečlivě vypořádat veškeré námitky, které žalobce vznesl.
7. Správní orgán I. stupně přípisem ze dne 18. 1. 2021 žalobce vyzval ke sdělení informací o přepravě, a to doložení relevantního dokladu z nakládky zboží s datem a časem nakládky, který bude obsahovat, jak byl náklad naložen – rozložen i s uvedenými hmotnostmi na jednotlivé nápravy, resp. skupinu náprav. Dále žalobce vyzval k doložení podkladů, ve kterých bude uvedeno, z čeho dřevotřísková drť pocházela, v jaké velikosti byla tato dřevotřísková drť, jakým způsobem byla dřevotříska rozdrcena, jaké procento nákladu (dřevotřísky) bylo mokré (i s uvedením hmotnosti). Žalobce ve vyjádření k této výzvě ze dne 27. 1. 2021 uvedl, že jízdu uskutečnil na pokyn svého zaměstnavatele, u kterého pracoval v době kontroly, nyní zde již delší dobu nepracuje. Veškerou dostupnou dokumentaci již předložil, další podklady i s ohledem na časový odstup již k dispozici nemá. Žalobce následně uplatnil obdobnou argumentaci jako později v žalobě. Na podporu svých tvrzení správnímu orgánu I. stupně mj. předložil:
 - dodací list a vážní lístek – výdejka ze dne 9. 7. 2018;
 - anonymizované usnesení správního orgánu I. stupně ze dne 18. 3. 2019 o zastavení řízení o přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích z důvodu, že použité měřicí zařízení nebylo ověřeno pro vážení vozidel přepravujících břemena, jejichž těžiště může za pohybu vozidla měnit svou polohu (tj. kapalný a sypký materiál);
 - anonymizované usnesení správního orgánu I. stupně ze dne 13. 5. 2019 o zastavení řízení o přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích z důvodu, že použité měřicí zařízení bylo poškozeno tak, že mohlo ztratit některou vlastnost rozhodnou pro jeho ověření;
 - opatření obecné povahy Českého metrologického institutu ze dne 21. 10. 2016, č. 0111-OOP-C010-15 (dále jen „OOP ČMI“);
 - *Posouzení stavu vážního stanoviště* ze dne 5. 9. 2016 vypracované společností GEMOS CZ, spol. s r.o;
 - e-mail asistentky ředitele Krajské správy údržby silnic Středočeského kraje (dále jen „KSÚS“) adresovaný zástupci žalobce ze dne 31. 10. 2019, podle kterého byly dne 23. 10. 2019 při měření geometrie vozovky zjištěny hodnoty blížíící se hranici

způsobivosti vysokorychlostního vážicího systému CrossWIM, a proto bylo rozhodnuto o zrušení příprav na jeho kalibraci a ověření;

- sdělení KSÚS ze dne 18. 6. 2018, č. j. ORLM-0618/2018/0311, týkající se vážení vozidel přepravujících břemena specifických vlastností (např. kapaliny);
- znalecký posudek ze dne 17. 1. 2020, č. 2611/01/20, vyhotovený Ing. Pavlem Faltysem pro Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z.s. (dále jen „znalecký posudek Ing. Faltyse“), podle kterého „[p]ři posouzení pozemní komunikace č. II/125 ul. Ovčárecká v Kolíně v souvislosti s provozem vysokorychlostního vážicího systému byly zjištěny skutečnosti, které ve svém důsledku ovlivňují objektivitu vážení a následně vydávaných závěrů správních řízení.“

8. Dne 8. 2. 2021 vydal správní orgán I. stupně prvostupňové rozhodnutí. V něm konstatoval, že pozdější právní úprava není pro žalobce příznivější, a že se proto ve věci aplikuje právní úprava účinná v době spáchání přestupku. K námitkám uvedl, že žalobce předložil pouze dodací list s uvedenou váhou nákladu 28 540 kg a tvrdil, že tuto hmotnost nepřekročil. Správní orgán I. stupně však žalobci vytýká překročení povolené hmotnosti na nápravě č. 2 a překročení povolené hmotnosti motorového vozidla. Dodací list jen s tímto údajem je tedy irelevantní. Převzal-li žalobce náklad bez dokladu o jeho celkové hmotnosti a rozložení na jednotlivé nápravy, přebíral tím odpovědnost za možné přetížení. U jízdních souprav bývá nejčastěji postižováno přetížení právě druhé nápravy taháče, která je přetížena vlivem chybného rozmístění nákladu. Žalobce uvedl, že nakládka probíhala čelním nakladačem a že do každého pole na návěsu byly nasypány dvě „lžíce“. Toto tvrzení prokazuje chybné rozložení nákladu, neboť hmotnosti na nápravu č. 2 jsou jiné než na ostatní nápravy. Pouhá vizuální kontrola nákladu by odhalila, že náklad je chybně rozložen, tedy nikoli rovnoměrně, o čemž svědčí rozdílné hmotnosti na nápravě č. 2. Pokud se žalobce domníval, že náklad je takto rozložen správně a že nemůže porušit hmotnostní limity na nápravy, dopustil se přestupku z nevědomé nedbalosti. Správní orgán I. stupně dále konstatoval, že mokrá dřevotříska nemá vlastnosti sypkého materiálu. V případě, jímž žalobce argumentoval, se převáželo volně ložené semeno řepky, které naopak povahu sypkého materiálu má.
9. Správní orgán I. stupně dále dodal, že přestupek žalobce byl zjištěn plně automatickým zařízením typu CrossWIM, které je platně certifikováno a je zcela v souladu OOP ČMI. Správní orgán I. stupně uvedl, že samotné vážení podléhá kontrolnímu programu, který neumožňuje funkčnost měřidla s technickou závadou či nadlimitní chybovostí. K pochybnostem žalobce o funkčnosti měřidla správní orgán I. stupně s odkazem na rozsudek NSS ze dne 21. 11. 2018, č. j. 6 As 110/2018 - 17, uvedl, že nebylo nijak specifikováno, která část měřicího cyklu měla být chybová. K dalším námitkám týkajícím se stavu měřidla a jeho možné chybovosti pak správní orgán I. stupně odkázal na protokoly o kontrole vážicího místa a potvrzení ČMI. Správní orgán I. stupně dále shledal, že průjezd jízdní soupravy přes měřidlo nebyl nijak nestandardní, jelikož z fotodokumentace pořízené KSÚS vyplývá, že jízdní souprava se v místě vážení pohybovala plynulou rychlostí bez použití brzdného systému (na návěsu nesvítily brzdová světla), přičemž dopravní situace před měřidlem ani v protisměru nevyvolala žádnou vyhrčenou situaci, na kterou by musel řidič bezprostředně reagovat. Podle správního orgánu I. stupně rovněž neobstojí žalobcova argumentace znaleckým posudkem Ing. Faltyse, neboť po jeho vypracování proběhla celková rekonstrukce měřicího místa.

10. Proti prvostupňovému rozhodnutí podal žalobce odvolání, o němž rozhodl žalovaný rozhodnutím ze dne 1. 7. 2021 tak, že jej změnil ve výrokové části a ve zbytku jej potvrdil. Změna výrokové části spočívala především v záměně ustanovení, podle kterého se měl žalobce dopustit přestupku [namísto § 42a odst. 4 písm. e) zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném v době spáchání přestupku odkázal žalovaný na § 42a odst. 4 písm. c) téhož zákona ve znění účinném od 1. 10. 2018]. Žalovaný se ztotožnil se správním orgánem I. stupně v závěru, že pozdější právní úprava není pro žalobce příznivější, a že je tudíž zapotřebí na věc aplikovat právní úpravu účinnou v době spáchání přestupku. Ke změně výrokové části a k poukazu na pozdější znění zákona přistoupil žalovaný toliko z důvodu *lepší srozumitelnosti* rozhodnutí.
11. Rozsudkem ze dne 13. 10. 2022, č. j. 43 A 64/2021 - 42, zdejší soud rozhodnutí žalovaného ze dne 1. 7. 2021 zrušil. Ztotožnil se se závěrem, že pozdější právní úprava není pro žalobce příznivější, a že ji proto v daném případě není možné aplikovat. Zároveň však označil za zcela nepochopitelný krok žalovaného, který změnil výrok prvostupňového rozhodnutí tak, že jak z hlediska podřazení žalobcova jednání pod příslušnou právní normu, tak při určení výše trestu odkázal na pozdější právní úpravu účinnou v době svého rozhodování. Zatímco žalovaný tento postup odůvodnil lepší srozumitelností rozhodnutí, soud dospěl naopak k závěru, že žalovaný své rozhodnutí zatížil vadou nepřezkoumatelnosti z důvodu jeho nesrozumitelnosti.
12. Dne 6. 2. 2023 vydal žalovaný napadené rozhodnutí, kterým prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

Obsah žaloby, vyjádření žalovaného a replika žalobce

13. Žalobce namítá, že se jako zaměstnanec při převozu nákladu nedopustil žádného pochybení. Převážel dřevotřískovou drť, která byla uvnitř zčásti navlhla. Nebylo možné zjistit, do jaké míry je drť navlhla ani převážet nápravy po naložení. Žalobce mohl náklad zkontrolovat jen vizuálně, a nemohl tak vědět, že svým jednáním poruší zájem chráněný zákonem [srov. § 15 odst. 3 písm. b) zákona o odpovědnosti za přestupky].
14. Žalobce odkázal na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 29. 9. 2020, č. j. 44 A 31/2019 - 31, jímž soud zrušil rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 7. 11. 2018 i rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 4. 2019, a vrátil žalovanému věc k dalšímu řízení. Žalobce má za to, že žalovaný postupoval příliš formálně, nevypořádal se s jeho námitkami a neřídil se závazným právním názorem soudu. O formálním postupu správního orgánu I. stupně svědčí to, že v novém rozhodnutí aplikoval nesprávnou právní úpravu z původního rozhodnutí.
15. Žalobce tvrdí, že vozidlo splňovalo technické podmínky podle § 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Žalovaný citoval § 43a odst. 1 zákona o silničním provozu, který se však týká jiného přestupku, než z kterého byl žalobce obviněn. Žalobce má za to, že dřevotřískovou drť je možné považovat za sypký materiál. Žalovaný neprokázal, že se jednalo o konzistentní náklad, který ztratil povahu sypkého materiálu.
16. Žalobce v žalobě dále namítá, že výsledky vysokorychlostního kontrolního vážení jsou nesprávné a nespolehlivé. Žalobce připouští, že vysokorychlostní váhy mají atest (osvědčení o kalibraci), nicméně upozorňuje, že v praxi není prověřeno, zda jsou skutečně zjištěna a vyřazena tzv. nekorektní (neplatná) měření, resp. měření pořizovaná při nekorektním průjezdu způsobeném přílišnou akcelerací či decelerací vozidla, nepovoleným manévrem na

měřícím místě, nerovností vozovky, opotřebením obrusné vrstvy apod. Správní orgány přitom v daném případě dostatečně nezjistily skutkový stav, jelikož nijak neprokázaly, jakým způsobem byla případná nekorektní měření vyloučena, ani si za tímto účelem nevyžádaly stanovisko ČMI. V této souvislosti žalobce podotýká, že k posouzení akcelerace či decelerace vozidla a dalších vlivů na výsledky vážení dosud nebyla vypracována žádná metodika. Správní orgány se rovněž nijak nevypořádaly s námitkou, že 11% odchylka vážení stanovená výrobcem vah není dostatečná, jak nasvědčují závěry společnosti DEKRA CZ a.s. (dále jen „DEKRA“).

17. Žalobce dále namítá, že správní orgány dostatečně nepřihlédly k jím tvrzeným skutečnostem, přičemž upozorňuje, že podle dodacích listů byla celková hmotnost převáženého nákladu 28 540 kg. Úvahy žalovaného v napadeném rozhodnutí pak žalobce považuje za pouhé hypotetické domněnky a spekulace. Na podporu své argumentace zpochybňující správnost vysokorychlostního kontrolního vážení žalobce odkazuje na podklady předložené správním orgánům v průběhu přestupkového řízení, zejména na posudek společnosti GEMOS, znalecký posudek Ing. Faltys, OOP ČMI a fotografie daného vážního stanoviště.
18. Žalobce dále namítá, že vysokorychlostní vážení v České republice je v rámci Evropské unie unikátem, jelikož v jiných zemích tato metoda slouží pouze jako předvýběr pro řádné (nízkorychlostní) kontrolní vážení. Vzhledem k povaze této metody totiž řidič o vážení v daném okamžiku ani neví a jeho výsledky se dovídá až s časovým odstupem, kdy se nemůže včas bránit např. tím, že průjezd vozidla nebyl korektní. Zástupce žalobce dále podotýká, že se i v jiných případech svých klientů u správních orgánů a ČMI neúspěšně domáhal provedení vysokorychlostního kontrolního vážení za účasti dopravců a vlastníka a správce komunikace.
19. Žalobce v žalobě dále poukazuje na další případy, kdy v obdobných věcech jeho zástupce zastupoval jiné klienty. Skutečnosti zjištěné v těchto řízeních podle zástupce žalobce potvrzují nedostatky vysokorychlostního vážení, pro které nemohou být naměřené hodnoty použity jako důkaz ve správním řízení. Konkrétně zmiňuje přezkoušení vážení měřidla v Kolíně-Sendražicích, které se z podnětu jednoho z dopravců uskutečnilo dne 16. 9. 2021. K replice přikládá jednak zkušební protokol o přezkoušení stanoveného měřidla ze dne 1. 10. 2021, č. 6052-PZ-V0001-21 (dále jen „zkušební protokol“), jednak protokol o měření č. 6052-PT-V0001-21 z téhož dne (dále jen „protokol o měření“). Z těchto protokolů ČMI vyplývají dle žalobce vážné pochyby o tom, zda měřidlo funguje správně.
20. Žalovaný ve vyjádření k žalobě uvedl, že žalobce přednesl nové námitky, se kterými se žalovaný nemohl v napadeném rozhodnutí vypořádat. Dále žalovaný poukázal na řadu rozhodnutí správních soudů, podle nichž lze vážní lístek obecně považovat za dostatečný důkaz pro učinění závěru, že došlo ke spáchání přestupku, pokud je měření provedeno patřičným úředně schváleným přístrojem, pokud je dostatečně zdokumentováno a je-li měření provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti. Žalovaný rovněž podotkl, že Ing. Faltys není znalcem v oboru metrologie, a nepřísluší mu proto vyjadřovat se k tomu, jak jednotlivé faktory ovlivňují fungování vysokorychlostní váhy a její správné měření. K otázce, zda měl náklad, který žalobce vzl, povahu sypkého materiálu, žalovaný podotkl, že sám žalobce tvrdil, že drcená dřevotřísková drť byla částečně vlhká. V této souvislosti pak žalovaný vyslovil úvahu, že i malé dítě na pískovišti ví, že ze suchého písku bábovičku neudělá, kdežto písek vlhký je ideální stavební materiál. Žalobce si musel

být vědom rovněž toho, že hmotnost suchého a vlhkého nákladu je rozdílná o váhu kapaliny v nákladu obsažené. To prokazuje jeho nedbalostní jednání.

21. V replice k vyjádření žalovaného žalobce setrval na uplatněných žalobních bodech a vyjádřil přesvědčení, že předložil důkazy, které najisto vzbuzují pochybnosti o správnosti vysokorychlostního kontrolního vážení.
22. V doplnění ze dne 22. 8. 2024 žalobce uvedl, že u měřidla stejného typu na jiné komunikaci (dálnici D2) byl dne 12.10. 2023 proveden metrologický dozor a bylo mu odňato ověření. Odkázal též na rozsudek zdejšího soudu ze dne 10. 11. 2023, č. j. 59 A 19/2023-47, který shledal riziko systematických chyb měření.

Jednání dne 17. 9. 2024

23. Při jednání soudu účastníci setrvali na svých procesních stanoviscích. Žalobce zkritizoval systém vysokorychlostního vážení jakožto celoevropský unikát a neověřený experiment. Popsal průběh přezkoušení vah v Sendražicích, kterého se zúčastnil, s tím, že mu nebylo umožněno přezkoumat postup vysokorychlostního vážení. Odmítl to jako „kabinetní politiku“. Zrekapituloval též argumentaci z posledního písemného podání (viz výše).
24. Žalovaný uvedl, že měřidlo na dálnici D2 pozbylo ověření jen na cca 2 měsíce a následně znovu úspěšně měřilo. V nynějším případě uznal, že v minulosti byly před váhou vyjeté koleje, veškerá měření ze sporného období však správní orgány vyloučily. Projednávaný případ se však týká jiného časového období, k přestupku došlo jen několik dní po úspěšné kalibraci měřidla. Proti rozsudku ve věci sp. zn. 59 A 19/2023 podal kasační stížnost, o které NSS doposud nerozhodl.
25. Při jednání soud provedl k důkazu osvědčení o přezkumu měřidla ze dne 16. 9. 2021, ze kterého vyplývá, že posuzovaná měřidla uvedeného dne splňovalo požadavky stanovené pro ověření stanoveného měřidla. Ze souvisejícího zkušebního protokolu a protokolu o měření, s jejichž obsahem jsou obě strany seznámeny, jak při provádění těchto důkazů výslovně uvedly, nevyplývají pochybnosti o vážení vozidel s pěti nápravami jako v posuzovaném případě (viz dále body 50 a násl. tohoto rozsudku).
26. Další dokazování soud neprováděl, protože nebylo pro posouzení věci relevantní. Ohledně vyjádření ČMI ze dne 22. 11. 2021 sám žalobce uvedl, že na námitky ohledně výše uvedeného přezkoušení nereaguje, navíc zhusta jde o námitky týkající se šestinápravových vozidel. Ve vyjádření Ing. Faltyse se tento znalec z oboru stavebnictví včetně dopravních staveb vyjadřuje mimo svůj obor. Jistě má odborné předpoklady k posouzení např. stavu pozemní komunikace, není nicméně znalcem v oboru metrologie, a nepřísluší mu proto vyjadřovat se k tomu, jak jednotlivé faktory ovlivňují fungování vysokorychlostní váhy a její správné měření. Korespondenci advokátní kanceláře se správním orgánem I. stupně se týká jiného účastníka a jiného přestupku. A konečně nerelevantní jsou i důkazní návrhy týkající se úplně jiného měřidla na dálnici D2 a problémů s jeho ověřením ve zcela nesouvisejícím časovém období.
27. Zbytek důkazních návrhů je součástí správního spisu, kterým se dokazování ve správním soudnictví neprovádí a soud z něj bez dalšího vychází.

Posouzení žalobních bodů

28. Jádrem žalobní argumentace jsou pochybnosti žalobce o správnosti výsledků vysokorychlostního kontrolního vážení na vážném stanovišti v Kolíně - Sendražicích, podle

kterých jím řízená jízdní souprava překročila nejvyšší zákonem povolenou hmotnost, a skutečnost, že správní orgány nesprávně posoudily vliv povahy nákladu na jeho odpovědnost za přestupek. Současně má žalobce za to, že správní orgány se neřídily závazným právním názorem soudu plynoucím z rozsudku ze dne 29. 9. 2020.

29. Zdejší soud již v rozsudku ze dne 13. 10. 2022, č. j. 43 A 64/2021 - 42, vyložil, že se v nyní projednávané věci uplatní právní úprava účinná v době spáchání přestupku, neboť právní úprava zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném od 1. 10. 2018 není pro žalobce příznivější.
30. Podle § 42a odst. 4 písm. e) zákona o pozemních komunikacích se řidič vozidla dopustí přestupku tím, že vozidlo překročí při vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.
31. Největší povolená hmotnost je u jednotlivé hnací nápravy 11,50 tuny a u motorových vozidel se dvěma nápravami 18 tun [§ 37 odst. 1 písm. b) a § 37 odst. 2 písm. a) vyhlášky o schvalování technické způsobilosti].
32. Váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu představují tzv. stanovené měřidlo ve smyslu § 3 odst. 3 písm. b) zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění zákona č. 183/2017 Sb. (dále jen „zákon o metrologii“), ve spojení s bodem 2.1.3 písm. c) přílohy k vyhlášce č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění vyhlášky č. 120/2015 Sb. (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“).
33. Podle § 9 odst. 1 věty první a druhé zákona o metrologii se ověřením stanoveného měřidla potvrzuje, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud má měřidlo požadované metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy. Tímto opatřením obecné povahy je OOP ČMI vydané podle § 14 odst. 1 písm. j) téhož zákona.
34. Podle § 9 odst. 2 věty první zákona o metrologii opatří ověřené stanovené měřidlo ČMI nebo autorizované metrologické středisko úřední značkou nebo vydá ověřovací list anebo použije obou těchto způsobů.
35. Doba platnosti ověření váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu je stanovena na 1 rok [srov. bod 2.1.3 písm. c) přílohy k vyhlášce č. 345/2002 Sb. ve spojení s § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření].
36. Soud předně obecně uvádí, že v řízení postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu potřebném pro rozhodnutí (srov. též usnesení rozšířeného senátu ze dne 14. 1. 2014, č. j. 5 As 126/2011 - 68, č. 3014/2014 Sb. NSS, a usnesení rozšířeného senátu ze dne 2. 5. 2017, č. j. 10 As 24/2015 - 71, č. 3577/2017 Sb. NSS, týkající se povinností správního orgánu při zjišťování skutkového stavu v řízení o přestupku). Dle názoru soudu tomuto požadavku správní orgány v projednávané věci dostály. Podklady, které správní orgány použily ke zjištění skutkového stavu a k prokázání přestupku (zejména vážní lístek a fotodokumentace), plně postačovaly k vydání rozhodnutí o tom, že se žalobce dopustil porušení shora citovaného ustanovení zákona. Žalobce pak výsledky vysokorychlostního vážení relevantně nezpochybnil.
37. Dle ustálené judikatury správních soudů lze vážní lístek zpravidla považovat za objektivní a dostatečný důkaz pro závěr, že došlo ke spáchání přestupku. Konkrétněji pak jednotlivé

aspekty měření výstižně vyjádřil např. Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 27. 5. 2020, č. j. 30 A 142/2016 - 102: „Je-li tedy měření provedeno patřičným úředně schváleným přístrojem, dostatečně zdokumentováno (typicky fotodokumentací či obrazovým záznamem z měřicího zařízení, které poskytne dostatečně zřetelnou a komplexní informaci o průběhu měření), a je-li provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud není rozumného a přiměřeně pravděpodobného důvodu pro obavu z nějaké chyby měření, lze takový důkaz zásadně považovat za dostatečný k prokázání toho, že došlo ke spáchání správního deliktu.“ (srov. též např. rozsudek NSS ze dne 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019 - 30, nebo ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018 - 53, či rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 30. 11. 2021, č. j. 54 A 50/2019 - 59, nebo rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 4. 6. 2020, č. j. 62 A 16/2019 - 93, a ze dne 9. 12. 2021, č. j. 62 A 195/2020 - 104).

38. Podle vážního lístku ev. č. 1426370 bylo vysokorychlostní vážení soupravy žalobce provedeno dne 9. 7. 2018, a to na pozemní komunikaci č. II/125 v Kolíně-Sendražicích, ul. Ovčárecká, ve směru jízdy z centra. Při vážení automatizovaným systémem bylo zjištěno překročení největší povolené hmotnosti motorového vozidla o 2 688 kg, tj. o 14,93 %, a nejvyšší povolené hmotnost nápravy č. 2 o 1 989 kg, tj. o 17,3 %. Výsledky měření (vážení) provedené vysokorychlostní váhou byly jediným důkazem o překročení hmotnostních limitů vozidla žalobce. Ve spise je však rovněž založeno platné ověření stanoveného měřidla.
39. Dle potvrzení ČMI o ověření stanoveného měřidla typu CrossWIM, výrobní číslo 190/2017, ze dne 23. 6. 2018, bylo měřidlo ověřeno dne 9. 5. 2018, tj. krátce před tím, než byl přestupek spáchán (9. 7. 2018), přičemž dle výsledku 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. Dle specifikace v potvrzení měřidlo nebylo při použití s významem § 3 odst. 3 zákona 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. Z tohoto potvrzení tedy bylo možno usuzovat, že váha byla způsobilá k vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení všech silničních motorových vozidel, tedy vyjma těch, která přepravují kapalné, sypké nebo jiné pohyblivé materiály.
40. V daném případě žalobce v průběhu přestupkového řízení tvrdil, že převážel zčásti navlhlou dřevotřískovou drť (štěpku), která byla i vizuální kontrolou rovnoměrně rozložena na ložné ploše nákladového prostoru. Žalobce pak v průběhu správního řízení netvrdil, že by snad byl náklad pohyblivý, obecnou námitku v tomto smyslu uplatnil až v závěru projednávané žaloby.
41. Správní orgán I. stupně dospěl k závěru, že žalobce neprokázal, že přepravoval sypký materiál, jehož pohybu nemohl zabránit během přepravy. Současně konstatoval, že mokrá štěpka nemá povahu sypkého materiálu. Žalovaný se v tomto názoru se správním orgánem I. stupně ztotožnil. Rovněž soud souhlasí se správními orgány, že náklad mokré štěpky se skutečně nechová jako sypký materiál. Nejde totiž o tekutinu ani o sypký materiál jakým mohou být kamínky či semínka, která by se mohla při přepravě vlivem působení setrvačných sil a vibrací volně pohybovat v ložném prostoru vozidla (srov. přiměřeně § 51e vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, *ve znění účinném od 1. 10. 2018*). Žalobce konzistentně tvrdí, že štěpka byla navlhlá, z čehož správní orgány vyšly, mohla se chovat tedy spíše jako zemina, tj. nikoliv jako sypký materiál, u něhož by hrozila změna rozložení v průběhu jízdy (srov. rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 2. 6. 2022, č. j. 55 A 100/2020 - 58). Soud souhlasí se žalovaným i v tom, že žalobce

nijak nespécifikoval, jak velké kusy štěpky převážel, zda celý náklad představoval stejnorodou směs drobných kousků či několikacentimetrové kusy. Žalobce nenabídl žádné věrohodné vysvětlení toho, proč by jím převážená mokrá štěpka měla představovat sypký materiál a navzdory své povaze se chovat jako např. zrní či drobné kamínky. Za této situace tedy správní orgány postupovaly správně, jestliže navlhlou štěpku nehodnotily jako sypký materiál. Podmínka provedení měření ověřeným stanoveným měřidlem tedy byla v projednávaném případě splněna.

42. Soud dále konstatuje, že správní orgány se zabývaly také otázkou zavinění žalobce, jak jim soud uložil v rozsudku ze dne 29. 9. 2020 (srov. zejména stranu 4 prvostupňového rozhodnutí). Správní orgán I. stupně přihlédl k dodacímu listu, podle kterého měl náklad vážit 28 540 kg. Shledal, že tato listina na odpovědnosti žalobce za daný přestupek nic nemění. S tímto závěrem se soud ztotožnil. Dodací list obsahuje váhu nákladu s váhou celé soupravy. Výdejka s vážním lístkem při předání zboží na cílovém místě svědčí o tom, že váha nákladu byla dokonce nadhodnocena. Žalobce se tedy nemůže bránit tím, že provozovatel vozidla, jeho zaměstnavatel, mu prezentoval údaje záměrně podhodnocené. Je také pravdou, že správní orgány nevytýkaly žalobci váhu samotného nákladu, nýbrž váhu motorového vozidla a přetížení nápravy č. 2. Žalobce si byl už při nakládce vědom toho, že štěpka je přinejmenším zčásti vlhká, a přesto bez přiměřeného důvodu spoléhal na to, že váha nákladu, motorového vozidla či jednotlivých náprav nebude převyšovat povolené limity. Pakliže žalobce jakožto řidič z povolení, který musí mít povědomí o povinnosti dodržovat váhové limity, i přes výše uvedené vyjel na silnici, aniž by podnikl jakoukoliv aktivitu k tomu, aby vyloučil přetížení vozidla nákladem, počínal si nedbale. Vysvětlení, že na místě nakládky nebylo možné zkontrolovat váhu vozidla, se jeví jako nepravděpodobné. To, že vztahy mezi odesílatelem a příjemcem byly uspořádány tak, že odběratel by se spokojil s dodáním převáženého materiálu bez přesného určení množství, je stěží uvěřitelná.
43. K polemice žalobce o přesnosti vysokorychlostního vážení soud uvádí následující. Z OOP ČMI, 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*, vyplývá, že ověřené stanovené měřidlo při měření není negativně ovlivněno mechanickými, klimatickými, elektromagnetickými či jinými rušivými vlivy (odst. 3.10). Podle OOP ČMI 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. Bylo-li vážení provedeno ověřeným stanoveným měřidlem a bylo-li toto vážení řádně zdokumentováno (fotografiemi nebo obrazovým záznamem), představuje takové měření zpravidla objektivní a dostatečný důkaz o tom, že došlo ke spáchání přestupku (viz např. rozsudek NSS ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018 - 53, bod 35). Nekorektní vážení tedy nemají být podle shora uvedeného OOP ČMI vůbec zaznamenávána.
44. Dle soudu bylo vážení v nyní projednávané věci řádně zdokumentováno, tedy tak, aby bylo zřetelné, že bylo provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti. Na fotodokumentaci přiložené k vážnímu lístku je zachyceno vozidlo, které řídil žalobce, na snímcích je vždy uvedeno místo a číslo měření, datum a čas vážení, rychlost, údaje o okamžité hmotnosti připadající na všech 5 náprav před odpočtem a po odpočtu toleranční srážky ve výši 11 %. Na vážním lístku jsou tyto informace doplněny o údaje o okamžité

hmotnosti připadající na skupinu náprav po odpočtu, údaje o okamžité hmotnosti vozidla po odpočtu a okamžité hmotnosti jízdní soupravy po odpočtu. Fotografie zachytily vozidlo zepředu i zezadu. Na fotografiích byl zachycen i okolní provoz, přičemž z fotografií rovněž není zřejmé, že by vozidlo nebo okolní vozidla překonávala překážku, prudce by brzdila či by stála (ostatně, to lze vyčíst z indicií na fotografiích – brzdových světel a rychlosti vozidla, která byla 44 km/h). Žalobce pak ani neuváděl žádná konkrétní tvrzení, jakým způsobem a v důsledku jakých okolností měl (mohl) průjezd vozidla přes vážicí zařízení proběhnout. Vyjma obecného hypotetického tvrzení, že vysokorychlostní váhy mohly zvážit vozidlo nesprávně, a to vlivem okolností jako je akcelerace či brždění, překonávání nerovností vozovky, či jiných okolností, žádné konkrétní pochybnosti o průběhu a výsledku měření neuváděl. V projednávaném případě má soud za to, že vysokorychlostní vážení bylo zaznamenáno tak, aniž by o správnosti měření byl pochyb. Správní orgány za takové situace nijak nepochybily, pokud v tomto směru pouze odkázaly na výsledky měření z ověřené vysokorychlostní váhy, neboť těm svědčila domněnka správnosti.

45. Žalobce se v průběhu přestupkového řízení snažil zpochybnit výsledky měření tvrzením, že na vysokorychlostní vážení může mít vliv řada různých faktorů, přičemž ani zákonem stanovená toleranční odchylka nemusí být po započítání dostatečná. V průběhu přestupkového řízení správnímu orgánu I. stupně navrhoval, ať prověří problematiku měření nezávislou institucí či znaleckým institutem. Žalobce zároveň uvedl, že z jeho vlastního šetření a konzultací se společností DEKRA vyplynulo, že vliv různých faktorů na výsledek měření může být vysoký. Soud ovšem ze správního spisu zjistil, že žalobce v průběhu správního řízení výstup z údajné komunikace se společností DEKRA vůbec nepředložil (ačkoli konzultaci se společností DEKRA několikrát zmiňoval). Pokud měly správní orgány skutkový stav za dostatečně prokazaný, nelze jim vyčítat, že si za takové situace neověřily výsledky měření znaleckým subjektem. Navíc správní orgány dostatečně vysvětlily, že právě z důvodu vyloučení okolností, které by mohly mít vliv na vážení, se odečítá z navážené hodnoty vozidla toleranční odchylka 11 % (zatížení náprav) a 5 % (zatížení celého vozidla), kterou zákonodárce stanovil (viz str. 5 prvostupňového rozhodnutí a str. 4 napadeného rozhodnutí). Dle názoru soudu byla taková argumentace správná, neboť dle rozhodné právní úpravy výše uvedené toleranční odchylky samy zohledňovaly možné vlivy při vysokorychlostním vážení. Správní orgány ani nebyly povinny za situace, kdy v řízení nevyplynuly žádné konkrétní indicie, jež by nesprávnosti výsledků vysokorychlostního vážení mohly alespoň nepřímo nasvědčovat, ověřovat hmotnost naměřenou prostřednictvím vysokorychlostních vah jiným způsobem, např. následným nízkorychlostním vážením.
46. Žalobce se snažil výsledky měření zpochybnit i tím, že odkázal na narušení vážního zařízení v roce 2016. Soud však nepovažoval stav vážního systému v roce 2016 za relevantní a dokazování v tomto ohledu neprováděl. Žalobce na citované listiny odkazoval v souvislosti s tím, že správní orgán musel vzhledem ke stavu vozovky prohlásit všechna měření provedená v druhé polovině roku 2016 za neplatná, což má signalizovat, že tato situace mohla nastat i později. Z těchto důkazů ovšem neplyne, v jakém stavu byl vážný systém v době spáchání nyní projednávaného přestupku (tj. 9. 7. 2018). V nynější věci navíc není rozporován ani prokazován stav vozovky nebo stav váhy pro vysokorychlostní vážení vozidel v roce 2016. Navíc, projednávaný přestupek žalobce spáchal dva roky poté, přičemž vysokorychlostní váha na daném místě byla (nově) řádně certifikována na základě Potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 23. 6. 2018.

47. Žalobce na podporu svých žalobních tvrzení předložil i znalecký posudek Ing. Faltys. Z obsahu posudku vyplynulo, že při hodnocení stavu komunikace v prostoru vážního systému dochází ve způsobu měření a zejména ve zjištěných hodnotách k rozdílným výsledkům na hranici hodnot, které negativně ovlivňují výsledky měření (tj. nerovnost vozovky, hloubky vyjždění kolejí v ohrubné vrstvě, lokální poruchy apod.). Znalec v 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 cizozemskými vozidly. Dle znalce nebyl předložen žádný doklad o způsobu provádění pravidelného ověřování vysokorychlostního vážního systému přejížděním naložených nákladních vozidel, která by byla následně pro kontrolu převážena na stabilní certifikované váze. Dále nebyl ověřen vliv způsobu jízdy v prostoru souvisejícím s vysokorychlostním vážením a ani vliv naložení vozidel různým materiálem, který není na vozidle stabilní. Dále znalec poukázal na skutečnost, že dne 23. 10. 2019 bylo na základě měření geometrie vozovky a hodnocení výsledků rozhodnuto o komplexní rekonstrukci vážního místa v roce 2020. Závěrem uvedl, že vysokorychlostní váhy by měly být využívány v místě, kde je možné navázat okamžitým převážením na stabilní certifikované váze. Dle znalce slouží osazení tohoto typu vážního systému pouze k výnosům a nemá větší dopad na přetěžování nákladních vozidel, chování řidičů a přepravečů, a v tomto důsledku na poškozování komunikace přetíženými vozidly.
48. Dle názoru soudu závěry posudku rozhodně nelze vnímat tak, že by snad správní orgány v projednávaném případě pochybily, pokud vycházely z řádně certifikovaného měřidla na posuzovaném měřeném úseku komunikace. Předně, posudek k posouzení stavu dané vozovky byl vypracován až v lednu roku 2020. Znalec při vypracování posudku vycházel i z podkladů z předchozích let, žádné se ovšem nevyjadřovaly ke stavu vozovky v červenci roku 2018. V posudku sice bylo uvedeno, že ve zjištěných hodnotách došlo k rozdílným výsledkům na hranici hodnot, které negativně ovlivňují výsledky měření (tj. nerovnost vozovky, hloubky vyježdění kolejí v ohrubné vrstvě, lokálních poruch apod.), znalec ovšem vycházel jednak z poznatků z místního šetření ze dne 30. 10. 2019, jednak z informace, že dne 23. 10. 2019 bylo provedeno měření geometrie vozovky, na základě kterého bylo vážení přerušeno a rozhodnuto o rekonstrukci vážního místa. Pokud se poznatky o možné závadě komunikace vztahovaly až k období podzimu 2019, tedy více než rok po projednávaném přestupku žalobce, pak dle soudu nevyvstává v souvislosti s tímto tvrzením významná pochybnost, že by snad váha fungovala v období spáchání skutku nesprávně. Jinak by tomu mohlo být např. v případě, že by se informace o špatném stavu vozovky objevila jen pár dní po naměřených hodnotách, jak tomu bylo ve věci projednávané u zdejšího soudu pod sp. zn. 54 A 10/2019: *„Přiznává-li žalovaný ve vyjádření k žalobě, že váha pouhých 9 dní po spáchání nyní projednávaného skutku fungovala chybně z důvodu závadného stavu vozovky (což je soudu ostatně známo z vlastní rozhodovací činnosti v jiných obdobných věcech), vyvstává v souvislosti s tímto tvrzením významná pochybnost, zda váha správně fungovala právě i v den spáchání skutku.“* (viz rozsudek ze dne 15. 12. 2021, č. j. 54 A 10/2019 – 52). Projednávaná věc ovšem takovým případem není. Co se týká polemiky znalce ohledně správního trestání za přestupky spjaté s přetíženými vozidly, pak se znalec vyjadřoval k právním otázkám, což mu nepřísluší. Soud navíc dodává, že znalec se v posudku vyjadřuje z podstatné části mimo svou odbornost. Ing. Faltys je totiž znalcem z oboru stavebnictví, a to včetně dopravních staveb. To mu jistě dává předpoklady k posouzení např. stavu pozemní komunikace.

Nicméně Ing. Faltys není znalcem v oboru metrologie, a nepřísluší mu proto vyjadřovat se k tomu, jak jednotlivé faktory ovlivňují fungování vysokorychlostní váhy a její správné měření.

49. Soud konstatuje, že žalobcem předložené výsledky zkušebního protokolu a protokolu o měření ze dne 16. 9. 2021 pochybnosti o funkčnosti systému vysokorychlostního vážení *v případě vozidel do pěti náprav* rovněž nevyvolávají.
50. Ze zkušebního protokolu vyplývá, že dne 16. 9. 2021 (tj. více než 3 roky po spáchání přestupku) proběhlo se třemi referenčními vozidly (se dvěma, čtyřmi a pěti nápravami) přezkoušení vysokorychlostní váhy v Kolíně-Sendražicích, přičemž 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, byť lze ze zkušebního protokolu 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). Větší pochybnosti vyplývají z protokolu o měření. Z něho se podává, že v případě vozidel se šesti nápravami vysokorychlostní váha vykazuje větší nepřesnosti. To ovšem není pro nyní projednávanou věc podstatné právě z toho důvodu, že žalobcem řízené vozidlo mělo pět náprav.
51. Lze uzavřít, že nic z toho, co bylo v nyní posuzované věci zjištěno, nemůže vést ke zpochybnění spolehlivosti vysokorychlostního vážení (alespoň v případě vozidel o maximálně pěti nápravách). Přitom pokud by se to žalobci skutečně podařilo, pak by správní orgán mohl pochybnosti předestřené žalobcem vyvrátit, popř. by již nemohl vycházet pouze z údajů vysokorychlostního vážení (k tomu viz např. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 9. 12. 2021, č. j. 62 A 195/2020 - 104). V projednávaném případě ovšem žalobce v průběhu správního řízení předestřel pouze hypotetická tvrzení a nepředložil jediný důkaz k namítaným okolnostem vážení, které by relevantně zpochybnilly správnost výsledků měření. Za situace, kdy měly správní orgány na základě vážního lístku za dostatečně prokazané, že se žalobce přestupku dopustil, bylo na žalobci, aby tyto závěry věrohodně a konkrétně zpochybnil. Soud se tak ztotožnil se závěry správních orgánů o nadbytečnosti dalšího dokazování z toho důvodu, že shromážděné podklady pro vydání rozhodnutí byly dostatečné a na jejich základě bylo možné učinit zjištění ohledně skutkového stavu věci. Proto soud neshledal v postupu správních orgánů porušení zásady materiální pravdy, resp. neshledal, že by dospěly k nesprávným skutkovým závěrům. Tato žalobní námitka je proto nedůvodná.
52. Soud pouze na okraj dodává, že mu nepřísluší hodnotit úvahy žalobce o vhodnosti vážení vysokorychlostními váhami v České republice, které se vinuly jako červená nit řízením před správními orgány i soudem. Jedná se o otázku legislativní a je zcela na normotvůrci, zda se rozhodne využívat vysokorychlostní váhy pro vážení vozidel na území České republiky. Žalobce je pak v rámci své činnosti povinen dodržovat příslušné právní předpisy, které na něj dopadají, jakkoli se mu zdají přísné. Smysl takové úpravy výstižně shrnul Krajský soud v Plzni v rozsudku ze dne 3. 12. 2019, č. j. 57 A 53/2019 - 35 : *„Je přitom zřejmé a odůvodnitelné, proč zákonodárce trvá na tom, aby jízdní soupravy pozemní komunikace nepřetěžovaly. Dochází-li k překračování hmotnostních limitů provozovaných vozidel, mohou být v důsledku toho způsobeny závažné následky jak v podobě dopravních nehod, tak poškození konkrétních pozemních komunikací, apod. Kontrolní vážení se provádí ke kontrole největší povolené hmotnosti silničního vozidla, největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla a dalších hmotnostních poměrů vozidla. ...“*.

Závěr a rozhodnutí o náhradě nákladů řízení

53. S ohledem na výše uvedené soud podle § 78 odst. 7 s. ř. s. žalobu jako nedůvodnou zamítl (výrok I).
54. O nákladech řízení účastníků soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť nebyl procesně úspěšný. Procesně úspěšnému žalovanému žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly (výrok II).

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 17. září 2024

Lenka Bursíková v. r.
předsedkyně senátu