



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobkyně: **DS Sihelský s.r.o.**, IČO 25145428
se sídlem č.p. 169, Libštát

zastoupena advokátem Mgr. Otakarem Janebou
se sídlem U Železné lávky 568/10, Praha

proti

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 18. 5. 2023, č. j. 063878/2023/KUSK-DOP/Hav,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 18. 5. 2023, č. j. 063878/2023/KUSK-DOP/Hav, a rozhodnutí Městského úřadu Kolín (dále jen „prvostupňový orgán“) ze dne 23. 8. 2021, č. j. MUKOLIN/OD 78798/21-kuti, se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobkyni na náhradě nákladů řízení částku 11 228 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám jejího zástupce, Mgr. Otakara Janeby, advokáta.

Odůvodnění:

Vymezení věci a obsah podání účastníků

1. Žalobkyně se žalobou podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného (dále jen „napadené rozhodnutí“), který zamítl odvolání žalobkyně a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Kolín (dále jen „městský úřad“) ze dne 23. 8. 2021, č. j. MUKOLIN/OD 78798/21-kuti (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Prvostupňovým rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném do 31. 12. 2023 (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), neboť dne 22. 7. 2021 v 16:26 hod. provozovala na pozemní komunikaci parc. č. 687/63 a 701/8 v kat. území Kolín-Sendražice, ul. Ovčárecká, ve směru jízdy na obec Ovčáry, motorové vozidlo tov. zn. MAN, reg. zn. X, které spolu s přípojným vozidlem reg. zn. Y při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění účinném do 31. 12. 2022 (dále jen „vyhláška č. 209/2018 Sb.“), a to § 5 odst. 2 písm. k) – největší povolenou hmotnost u jízdních souprav, která nesmí překročit 48 tun. Naměřená hmotnost po odpočtu tolerance 5 % byla 48 671 kg, čímž byla povolená hmotnost překročena o 671 kg. Za toto přestupkové jednání uložil městský úřad žalobkyni podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích správní trest pokuty ve výši 9 000 Kč.

2. Žalobkyně v žalobě tvrdila, že vysokorychlostní váhy sice byly provozuschopné a technicky způsobilé, neznamenal to ale, že zaznamenávaly správné hodnoty vážení. Správní orgány se nevypořádaly s důkazy, resp. pochybnostmi, které vznesla žalobkyně v průběhu řízení. Žalobkyně nesouhlasí s žalovaným, že nelze přihlížet jako k důkazům k čestnému prohlášení vystavenému společností INF s.r.o. a dodacímu listu, jelikož se jedná o hodnověrné důkazy týkající se hmotnosti vozidla. Pokud poukazovaly pouze na jeden důkaz a nebraly v úvahu jiné, jedná se o porušení práva na spravedlivý proces. Pokud měly být naměřené hodnoty v rámci odchylek, pak se žalovaný nevypořádal s tím, co jsou tyto přípustné odchylky. Žalobkyně též nesouhlasila s tvrzením žalovaného, že se nebude zabývat námitkami ohledně způsobu provedení přezkoušení stanoveného měřidla dne 16. 9. 2021 a Stanoviska Českého metrologického institutu (dále jen „ČMI“) ze dne 22. 11. 2021. Přezkoušení bylo provedeno v rámci správního řízení u městského úřadu na základě žádosti žalobkyně. Z přezkoušení vyplynulo, že u celkem 10 kontrolovaných vážení z 15 vážení došlo k tzv. nevalidním přejezdům. Přitom se jednalo o soupravu, která nebyla přetížena. Z protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 ze dne 1. 10. 2021 vyplývalo, že u validních přejezdů se čtyři výsledky přejezdů blíží nejvyšší povolené chybě celkové hmotnosti 5 %. U všech nevalidních přejezdů je chybovost přes 5 %, v jednom případě dokonce 7,1 %. Tento důkaz vyvrací skutečnost, že vysokorychlostní vážení může sloužit jako podklad, na základě kterého lze ukládat postihy ve správním řízení. Výsledek je pouze orientační a měl by být přezkoumán nízkorychlostním vážením. Není zřejmé, proč se s tímto správní orgány nevypořádaly. Žalobkyně dále zpochybňovala celý systém vysokorychlostního vážení a předložila vyjádření soudního znalce Ing. P. F. ze dne 1. 11. 2021, který se vyjádřil k přezkoušení měřidla v Kolíně-Sendražicích dne 16. 9. 2021. Žalovaný měl dle žalobkyně požádat příslušné orgány o vysvětlení sporných skutečností, což se nestalo, neboť žalovaný se tímto odmítl zabývat. Všechny výše uvedené skutečnosti zpochybňují důkaz, na který se správní orgány odvolávají, a to osvědčení předmětného měřidla. Pokud nebude vysvětleno, jakým způsobem dochází k vyřazování tzv. nekorektních přejezdů, není možné stanovit, zda je tento systém skutečně použitelný pro správní trestání. Žalobkyni mělo být umožněno seznámit se s požadovanými informacemi a umožnit jí jejich prověření.
3. Žalobkyně z výše uvedených důvodů navrhl, aby soud napadené i prvostupňové rozhodnutí zrušil.
4. Žalovaný se k žalobě nevyjádřil.

Průběh správního řízení a obsah správního spisu

5. Z vážního lístku ev. č. 7610256, jehož součástí je také fotodokumentace, vyplývá, že dne 22. 7. 2021 ve 16:26:25 hodin proběhlo vysokorychlostní vážení na silnici v Kolíně na pozemcích parc. č. 687/63 a 701/8 v kat. území Kolín-Sendražice v ulici Ovčárecká. U vozidla tovární značky MAN s registrační značkou X byla spolu s přípojným vozidlem registrační značky Y naměřena okamžitá celková hmotnost před odpočtem 51 233 kg a po odpočtu 48 671 kg.
6. 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.
7. Městský úřad příkazem ze dne 6. 8. 2021, č. j. MUKOLIN/OD 74183/21-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 odstavci 1 tohoto rozsudku, za což jí byla uložena pokuta ve výši 9 000 Kč. Žalobkyně podala proti příkazu dne 12. 8. 2021 odpor.
8. Městský úřad pokračoval v řízení a oznámil žalobkyni, kdy se může seznámit s podklady obsaženými ve správním spise. Této možnosti žalobkyně nevyužila. Městský úřad poté dne 23. 8. 2021 vydal prvostupňové rozhodnutí s odůvodněním, že z vážního lístku vyplynulo překročení největší povolené hmotnosti jízdní soupravy o 671 kg. 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.
9. Proti prvostupňovému rozhodnutí podala žalobkyně odvolání, v němž vyjádřila přesvědčení, že její vozidlo nemohlo být přetíženo, což doložila dodacím listem, v němž je uvedena hmotnost převáženého nákladu, ze dne 22. 7. 2021 a čestným prohlášením společnosti INF, s.r.o., která je správcem softwaru systému Jampex, které dokládá váhu vozidla při nakládce. Žalobkyně zpochybnila celý systém vysokorychlostního vážení. Údaje zjištěné vysokorychlostním vážením podle ní nebyly správné. Navíc nebylo v praxi zjištěno a ověřeno, zda a z jakých důvodů 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 a navrhla, aby si žalovaný od ČMI vyžádal informaci,

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

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 ze dne 1. 10. 2021 a osvědčení o přezkoušení stanoveného měřidla dne 16. 9. 2021, č. 6052-OP-V0001-21.

10. Městský úřad následně doplnil spisový materiál o stanovisko ČMI ze dne 22. 11. 2021 k přezkoušení vysokorychlostní váhy a 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 považuje za podstatné to, že měřicí systém vyhodnocením podmínek měření, které v reálné provozní situaci přispívají ke zvýšené nejistotě vážení, dokáže nekorektní (nevalidní) měření okamžitě identifikovat a zabránit tak jejich použití v přestupkových řízeních.
11. Žalobkyně v rámci seznámení se s podklady v reakci na stanovisko ČMI uvedla, že neobsahuje vysvětlení rozdílných hodnot naměřených při nízkorychlostním a vysokorychlostním měření vozidla žalobkyně během přezkoušení. 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.
12. 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. Dle potvrzení ČMI o ověření stanoveného měřidla typu CrossWIM, výrobní číslo 190/2017, ze dne 30. 9. 2020, bylo měřidlo ověřeno dne 14. 9. 2020, přičemž mělo požadované metrologické vlastnosti. Doba platnosti je stanovena vyhláškou č. 345/2002 Sb. a počítá se od začátku kalendářního roku následujícího po roce, v němž bylo ověření stanoveného měřidla provedeno (bylo tedy platné i v době spáchání přestupku žalobkyní dne 22. 7. 2021). Podstata námitek žalobkyně spočívala v rozporování správnosti výsledku vážení, jednalo se ale pouze o hypotetické domněnky, aniž by uvedla konkrétní relevantní důkazy nebo skutečnosti, kterými by jednoznačně vyvrátila správnost zjištěných hodnot vážení prokazujících překročení povolených hmotnostních limitů dle § 5 odst. 2 písm. k) vyhlášky č. 209/2018 Sb. Dle žalovaného bylo vysokorychlostní vážení zaznamenáno tak, aniž by o správnosti měření bylo pochyb. Městský úřad za takové situace nijak nepochybil, když v tomto směru pouze odkázal na výsledky měření z ověřené vysokorychlostní váhy, neboť těm svědčila domněnka správnosti. Neměl tedy ani důvod, aby provedl kontrolní měření vozidla za účasti žalobkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

a ČMI, jak navrhovala žalobkyně. Žalobkyní doložené listiny nevypovídají o stavu vozovky v místě vážního systému v době spáchání projednávaného přestupku a z tohoto důvodu jsou irelevantní. Kromě toho, předmětem odvolacího řízení nebylo prokázání stavu vozovky nebo předmětné váhy pro vysokorychlostní vážení vozidel v roce 2016, ale v inkriminovaném období, tj. v červenci 2021. Ani znalecký posudek Ing. P. F. nijak nenasvědčuje tomu, že by městský úřad v projednávaném případě pochybil, pokud vycházel z řádně certifikovaného měřidla na posuzovaném měřeném úseku komunikace. Posudek k posouzení stavu dané vozovky byl vypracován až v lednu roku 2020 a vycházel i z podkladů z předchozích let, žádné se ovšem nevyjadřovaly ke stavu vozovky v červenci 2021. Navíc během roku 2020 (od ledna do září) byla provedena rozsáhlá rekonstrukce úseku silnice na pozemní komunikaci č. 11/125 v obci Kolín, Sendražice, ul. Ovčárecká, kde je umístěno zařízení vysokorychlostního kontrolního vážení. Během této rekonstrukce došlo ke kompletní výměně vozovkového souvrství s důrazem na použití vysokopevnostních materiálů, které zaručují maximální životnost stavby zejména z hlediska vzniku podélných nerovností, a to i v případech opakovaných průjezdů přetěžovaných nákladních vozidel daným úsekem. K argumentaci žalobkyně proto nepřihlédl, jelikož se týká zcela jiného období, než ve kterém došlo ke spáchání přestupku (červenec 2021) a vychází toliko z hypotetických domněnek. Pokud jde o soubor námitek a polemik týkající se způsobu provedení přezkoušení stanoveného měřidla ze dne 16. 9. 2021 a Stanoviska ČMI ze dne 22. 11. 2021, žalovaný se jimi odmítl zabývat, neboť ověření správnosti měřidla vysokorychlostní váhy v Kolíně Sendražice nebylo předmětem tohoto správního řízení, jelikož se uskutečnilo na podnět a žádost žalobkyně (provozovatele), která hradila i jeho náklady. Jedná se tedy o soukromoprávní vztah mezi ní a ČMI, podobně jako je tomu v případě přezkoušení jiných měřících zařízení. Městský úřad tedy vycházel z dostatečně zjištěného skutkového stavu a spáchání přestupku prokázal.

Posouzení věci soudem

13. Soud nejprve ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a že obsahuje všechny formální náležitosti na ni kladené, přičemž shledal, že se jedná o žalobu věcně projednatelnou.
14. V dalším kroku soud přistoupil k přezkumu napadeného rozhodnutí. Přestože tento přezkum zpravidla probíhá v mezích uplatněných žalobních bodů dle skutkového a právního stavu v době vydání napadeného rozhodnutí (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.), v projednávané věci soud z níže uvedených důvodů přihlédl i bez námítky ke změně právní úpravy, která nastala až po vydání napadeného rozhodnutí. Soud rozhodl bez nařízeného ústního jednání v souladu s § 76 odst. 1 s. ř. s.
15. Podstatou sporu je posouzení, zda žalobkyně jako provozovatelka nákladního vozidla spáchala přestupek spočívající v překročení hmotnostních limitů zjištěným vysokorychlostním kontrolním vážením.

Aplikace zásady příkazu retroaktivity ve prospěch obviněného z přestupku

16. Předmětem soudního přezkumu v nyní projednávané věci jsou rozhodnutí správních orgánů, jimiž byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, protože v rozhodnutích blíže specifikovaném místě a čase provozovala vozidlo, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo

hodnoty stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., a to konkrétně § 5 odst. 2 písm. k) – největší povolenou hmotnost u jízdních souprav, která nesmí překročit 48 tun. Naměřená hmotnost po odpočtu tolerance (relativní chyby měření) 5 % byla 48 671 kg, čímž byla povolená hmotnost překročena o 671 kg. Za toto přestupkové jednání uložil městský úřad žalobkyni správní trest pokuty ve výši 9 000 Kč.

17. Podle usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46, platí, že rozhoduje-li krajský soud ve správním soudnictví o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu, kterým bylo rozhodnuto o vině a trestu za správní delikt, v situaci, že zákon, kterého bylo použito, byl po právní moci správního rozhodnutí změněn nebo zrušen, je povinen přihlédnout k zásadě vyjádřené ve větě druhé čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“), podle níž se trestnost činu posoudí a trest ukládá podle právní úpravy, která nabyla účinnosti až poté, kdy byl trestný čin spáchán, je-li to pro pachatele příznivější. Soud je povinen k této okolnosti přihlédnout z moci úřední.
18. V návaznosti na uvedená východiska se soud zabýval tím, zdali po právní moci napadeného rozhodnutí nenabyla účinnosti nová právní úprava, kterou by bylo třeba v případě žalobkyně aplikovat, neboť by pro ni byla příznivější. Přitom shledal, že tomu tak je.
35. Podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.
36. Odpovědnost za vymezený přestupek tedy vzniká v důsledku nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu, které bylo zjištěno kontrolním vážením. Zákon o pozemních komunikacích rozlišuje dvě kategorie kontrolního vážení, a to vysokorychlostní kontrolní vážení a nízkorychlostní kontrolní vážení (§ 38a odst. 2 odkazovaného zákona). V případě žalobkyně provozovaného vozidla bylo překročení nejvýše přípustné hmotnosti zjištěno vysokorychlostním kontrolním vážením, tj. nepřenosnými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu.
37. Nepřenosné vysokorychlostní váhy spadají mezi tzv. stanovená měřidla podle § 3 odst. 3 zákona o metrologii, která Ministerstvo průmyslu a obchodu stanovuje vyhláškou č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“), s ohledem na jejich význam pro stanovování sankcí (správních trestů za přestupek). Podle § 2 této vyhlášky podléhají schvalování typu a ověřování ta měřidla, která jsou uvedena v její příloze. Ve vyhlášce č. 345/2002 Sb., ve znění účinném do 30. 6. 2024, byly vysokorychlostní váhy uvedeny v položce 2.1.3 písm. c) přílohy – viz „váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu podle zvláštního právního předpisu s relativní chybou měření menší nebo rovnou $\pm 5\%$ pro celkovou hmotnost vozidla a $\pm 11\%$ pro zatížení na nápravu“. Od 1. 7. 2024 se v příloze vyhlášky č. 345/2002 Sb. vysokorychlostní váhy uvádějí v položce 3.1.3 písm. d) – viz „váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení vozidel“. Citovaná vyhláška č. 345/2002 Sb. tak nově vysokorychlostní váhy nespecifikuje s pomocí relativní chyby měření.
38. Podle § 9 odst. 1 zákona o metrologii se ověřením stanoveného měřidla potvrzuje, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti. Tento požadavek se považuje za Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

splněný, pokud má měřidlo požadované metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy. Opatření obecné povahy kromě požadovaných metrologických vlastností stanoveného měřidla stanoví i zkoušky při jeho ověřování. Postup při ověřování stanovených měřidel stanoví ministerstvo vyhláškou.

39. Smysl vydávání samostatného opatření obecné povahy ke každému stanovenému měřidlu vyplývá z důvodové zprávy k zákonu č. 481/2008 Sb., kterým byla do § 9 odst. 1 zákona o metrologii doplněna shora citovaná věta druhá, tedy cílem vymezení požadavků na každé stanovené měřidlo v opatření obecné povahy je systematika, přehlednost a požadavky snesené praxí (viz též rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 21. 5. 2024, č. j. 31 A 7/2023-34, bod 18).
40. Metrologické vlastnosti, které musely mít váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu, stanovovalo v době spáchání přestupku opatření obecné povahy ČMI č. 0111-OOP-C010-15, účinné od 21. 10. 2016 (dále jen „OOP č. 0111-OOP-C010-15“). Citované OOP řadilo mezi metrologické požadavky i největší dovolené chyby měřidla, konkrétně největší dovolená chyba pro hmotnost vozidla stanovenou vážením za jízdy byla $\pm 5 \%$ (viz bod 2.3.1). Tato relativní chyba měření v uvedené výši byla rovněž odečtena z naměřených okamžitých hmotností jízdní soupravy ve věci žalobkyně.
41. Nicméně s účinností od 28. 2. 2024, tj. po vydání napadeného rozhodnutí, vydal ČMI opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-24 (dále jen „OOP č. 0111-OOP-C010-24“), kterým OOP č. 0111-OOP-C010-15 zrušil. Nově vydané OOP č. 0111-OOP-C010-24 v bodu 2.4.1 stanovilo, že „[N]ejvětší dovolená chyba pro hmotnost vozidla stanovenou vážením za jízdy v provozu je 7 %“.
42. Jestliže by se nově stanovená relativní chyba měření ve výši 7 % aplikovala v případě žalobkyně, hmotnostní limit by překročen nebyl. Podle vážního lístku založeného ve správním spisu totiž vysokorychlostní váha naměřila celkovou hmotnost před odpočtem ve výši 51 233 kg, a tedy po odečtu relativní chyby měření 7 % by konečná hodnota byla 47 646,7 kg. Tato konečná hodnota pak nepřekračuje hmotnostní limit 48 000 kg (48 tun) určený § 5 odst. 2 písm. k) vyhlášky č. 209/2018 Sb. Za účinnosti OOP č. 0111-OOP-C010-24 by tak žalobkyně vytýkaný přestupek nespáchala.
43. Na základě uvedeného dospěl k závěru, že právní úprava, jež nabyla účinnosti po vydání a právní moci správních rozhodnutí, je pro žalobkyni příznivější. Z toho důvodu soud účastníky řízení seznámil se shora uvedeným předběžným právním názorem a dal jim možnost na něj reagovat. Žalobkyně s aplikací OOP č. 0111-OOP-C010-24 jako příznivější právní úpravy v její věci vyslovila bez dalšího zdůvodnění souhlas. Žalovaný uvedl, že bere předběžný názor soudu na vědomí.
44. Soud se dále zabýval tím, zdali není na překážku, že relativní chyba měření byla změněna opatřením obecné povahy, nikoli právním předpisem. Čl. 40 odst. 6 Listiny totiž hovoří o případné aplikaci pozdějšího *zákona*, jestliže je to pro pachatele příznivější. Obdobně se v § 2 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, uvádí, že odpovědnost za přestupek se posuzuje podle *zákona* účinného v době spáchání přestupku; podle pozdějšího *zákona* se posuzuje jen tehdy, je-li to pro pachatele přestupku příznivější.
45. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 2. 2021, č. j. 8 As 43/2019-40 „*orgán, který posuzuje, zda se použije zásada příkazu retroaktivity ve prospěch pachatele, musí podřadit*

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

konkrétní čin konkrétního pachatele pod všechna relevantní ustanovení upravující přestupek, celkový výsledek posoudit a podle toho rozhodnout, zda je pozdější právní úprava pro pachatele příznivější. Pokud se nová právní úprava stane účinnou až poté, co rozhodnutí správního orgánu předtím nabylo právní moci, musí v řízení o žalobě proti takovému rozhodnutí tuto úvahu v plném rozsahu učinit krajský soud, i pokud bude muset posoudit určitý aspekt, který dřívejší právní úprava nestanovila“.

46. Jak soud výše uvedl, v nynější věci je pro odpovědnost za spáchaný přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích stěžejní, zdali bylo kontrolním vážením zjištěno překročení hodnot stanovených zákonem o silničním provozu. Ten v § 43a odst. 6 ponechává stanovení mj. hodnot hmotností a rozměrů vozidel a jízdních souprav, poměrů hmotností vozidel v jízdní soupravě, rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola a skupiny kol, jejichž nedodržení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, na prováděcí vyhlášce č. 209/2018 Sb.
47. Samo kontrolní vážení (zde vysokorychlostní) pak musí probíhat v souladu s pravidly v § 38a ve spojení s § 38d zákona o pozemních komunikacích. Užitá váha musí splňovat metrologické vlastnosti, které stanovuje opatření obecné povahy vydávané ČMI v souladu s § 9 odst. 1 zákona o metrologii. V době rozhodování soudu účinné OOP č. 0111-OOP-C010-24 mj. zvýšilo největší dovolenou chybu pro hmotnost vozidla stanovenou vážením za jízdy na 7 %, jak bylo výše rozvedeno. Tato odchylka se přitom zohledňuje při výpočtu konečné hmotnosti vozidla, která je rozhodná pro určení, zdali nebyly překročeny limity stanovené ve vyhlášce č. 209/2018 Sb., a v konečném důsledku tedy zda byl či nebyl spáchán přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích.
48. Odečítání odchylky z naměřené hmotnosti, obdobně jako odečítání odchylky u měření rychlosti vozidel, vyplývá ze správní praxe potvrzené judikaturou správních soudů, která je důsledkem skutečnosti, že vážení hmotnosti vozidel za užití vysokorychlostních vah může být ovlivněno různými fyzikálními jevy působícími při samotném vážení. Jelikož váha nemusí zvážit hmotnost váženého vozidla s absolutní přesností, odečítá se relativní chyba měření stanovená opatřením obecné povahy ČMI. Odečítání odchylky je proto postupem souladným se zásadou *in dubio pro reo* (v pochybnostech ve prospěch obviněného). Rozsah odchylky je přitom ve všech případech jednotný a není zjišťován v závislosti na specifických okolnostech každého měření (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 6. 2020, č. j. 5 As 322/2019, bod 15 a judikaturu v něm citovanou; byť se daný rozsudek zabýval odečítáním odchylky při měření rychlosti vozidel, lze jeho závěry vztáhnout i na vážení hmotnosti vozidel při vysokorychlostním vážení, neboť i v daném případě nelze presumovat, že váha hmotnost zváží s absolutní přesností, ostatně proto je také největší dovolená chyba měření opatřením obecné povahy zjevně stanovena).
49. Z posledně uvedeného zároveň vyplývá, že od účinnosti OOP č. 0111-OOP-C010-24 je třeba ve prospěch obviněného z přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích odečítat nově zvýšenou největší povolenou chybu měření právě dle tohoto opatření obecné povahy. To lze dovodit i z § 51c odst. 3. písm. e) vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění účinném od 1. 7. 2024 (dále jen „vyhláška č. 104/1997 Sb.“), dle něhož musí doklad o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení obsahovat zjištěné překročení největší povolené hmotnosti na nápravu a skupinu náprav v kilogramech a procentech podle zvláštního právního předpisu po odečtení

relativní chyby měření stanovené na základě zvláštního právního předpisu a zjištěné překročení největší povolené hmotnosti v kilogramech a procentech podle zvláštního právního předpisu po odečtení relativní chyby měření stanovené na základě zvláštního právního předpisu.

50. Oním zvláštním právním předpisem, na který citované ustanovení odkazuje, je již výše rozebíraná vyhláška č. 345/2002 Sb., která do 30. 6. 2024 určovala, že schválení a ověřování podléhají váhy pro vysokorychlostní vážení *s relativní chybou měření menší nebo rovnou ± 5 % pro celkovou hmotnost vozidla a ± 11 % pro zatížení na nápravu*. Ve znění od 1. 7. 2024 již relativní chybu měření nespecifikuje a ta vyplývá již jen z OOP č. 0111-OOP-C010-24. Nicméně z dané právní úpravy lze dovodit, že ve prospěch obviněného z přestupku je nutné odečíst chybu měření, kterou stanovuje přímo prováděcí opatření obecné povahy, které vydává ČMI na základě § 9 odst. 1 zákona o metrologii, nikoli ověřovací list váhy pro vysokorychlostní vážení užívané v konkrétním případě. Byť tedy ve věci žalobkyně byla užitá vysokorychlostní váha ověřena, že má metrologické vlastnosti podle předchozího OOP č. 0111-OOP-C010-15, dle kterého byla největší dovolená chyba pro hmotnost vozidla 5 %, je třeba vyjít přímo z hodnoty stanovené nově OOP č. 0111-OOP-C010-24.
51. Podle soudu zároveň není podstatné, že relativní chybu měření stanovuje opatření obecné povahy. To je totiž v konkrétním případě vydáváno na základě zmocnění v § 9 odst. 1 zákona o metrologii a v konečném důsledku ovlivňuje, zda vznikne odpovědnost osoby za nyní řešený přestupek. Pro naplnění skutkové podstaty je rozhodující, zda bylo zjištěno překročení stanovených hmotnostních limitů kontrolním vážením. Zjištění překročení stanovených hodnot kontrolním vážením však v sobě obsahuje právě i odečítání největší dovolené chyby měření. Skutková podstata přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích je tak konkretizována opatřením obecné povahy ČMI, které specifikuje základní metrologické a technické požadavky na vysokorychlostní váhy. K obdobnému závěru ve vztahu k nutnosti zohlednit změnu provedenou opatřením obecné povahy ve prospěch obviněného z přestupku dospěl i Nejvyšší správní soud v rozsudcích ze dne 30. 5. 2024, č. j. 1 As 166/2023-31, ze dne 27. 2. 2025, č. j. 7 As 323/2024-28, nebo ze dne 15. 4. 2025, č. j. 8 As 119/2024-46.
52. I v nyní projednávaném případě ČMI vydává opatření obecné povahy podle § 9 odst. 1 zákona o metrologii v důsledku potřeby rychle a pružně reagovat na požadavky snesené praxí. Zároveň zákon jeho vydání předvídá. Proto není na překážku, že relativní chybu měření stanovuje právě toto opatření obecné povahy, a nikoli přímo zákon. V posledně citovaném rozsudku Nejvyšší správní soud odkázal i na nálezy Ústavního soudu ze dne 21. 3. 2023, sp. zn. II. ÚS 103/23, v němž dovodil, že i v případě technické normy, která není obecně závazná (srov. § 4 odst. 1 zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů), se může příkaz retroaktivity ve prospěch vztahovat i na technickou normu, a to za předpokladu, že na ni mimotrestní právní předpis odkazuje tzv. výlučným odkazem, v jehož důsledku se taková norma stává součástí právního předpisu a nabývá obecné normativní závaznosti.
53. Jelikož tedy skutková podstata přestupku může být upřesněna i jinými formami činnosti správních orgánů, dospěl soud k závěru, že pro účely posouzení přestupkového jednání žalobkyně bylo nutné (z pohledu aplikace čl. 40 odst. 6 věty druhé Listiny) nahlížet na skutkovou podstatu vytýkaného přestupku žalobkyně jako na celek, tedy včetně všech

odkazovaných norem a dalších okolností (tj. včetně všech jejích konkretizací). Soud proto musel přihlédnout k nové úpravě představované OOP č. 0111-OOP-C010-24, které sice nabylo účinnosti až po právní moci napadeného rozhodnutí, které ale bylo pro žalobkyni příznivější, neboť postupovalo-li by se dle jeho znění, žalobkyně by přestupek nespáchala (viz výše). Byť tedy správní orgány v tomto ohledu nepostupovaly nezákonně, v návaznosti na čl. 40 odst. 6 Listiny je nutné napadené rozhodnutí zrušit.

Spolehlivost měření

69. Výše uvedené by samo o sobě postačovalo pro zrušení napadeného rozhodnutí. Pakliže by se však jednalo o důvod jediný (žalobní námitky by byly nedůvodné), bylo by lze uvažovat o postupu dle § 60 odst. 7 s. ř. s. a nepřiznat žalobkyni náhradu nákladů řízení, jelikož ke zrušení napadeného rozhodnutí by došlo z důvodu, na nějž žalovaný neměl žádný vliv. Tak tomu v projednávané věci však není, jelikož soud pokládá z níže uvedených důvodů za důvodnou i stěžejní žalobní námitku zpochybňující spolehlivost provedeného vážení.
70. Úvodem soud předesílá, že vypořádání této žalobní námitky vychází ze skutkového a právního stavu, jaký tu byl v době rozhodování žalovaného, a tedy nezohledňuje změny právní úpravy, kterými se soud zabýval výše. Soud neprováděl dokazování přílohami žaloby, neboť žalobkyně toliko opakovaně doložila dokumenty, které již byly součástí správního spisu, jímž se dokazování neprovádí, ale soud z nich vychází (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008-117).
72. Žalobkyně 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 nemusela 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 v protokole o měření č. 6052-PT-V0001-21, a také na výsledky zaznamenané v protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21. Dle žalobkyně nebylo osvětleno, jak docházelo k tzv. nekorektním přejezdům.
73. Soud po seznámení se s protokolem o měření dal žalobkyni za pravdu v tom, že v této věci lze pochybovat o správnosti vysokorychlostního vážení z důvodu možných (systematických) chyb měření. Přitom vycházel ze závěrů rozsudku zdejšího soudu ze dne 10. 11. 2023, č. j. 59 A 19/2023-47, od nichž nemá důvodu se odchýlit ani v projednávaném případě, neboť se zabýval shodnou námitkou téže žalobkyně ohledně přestupku spáchaného podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích na témže místě ve shodném období (dne 11. 9. 2021). Navíc tyto závěry byly následně potvrzeny i kasačním soudem, viz rozsudek ze dne 31. 7. 2025, č. j. 3 As 308/2023-41.
74. Závažné pochybnosti soudu ohledně možné chyby v měření 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 Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

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 5,5 %. Zároveň byla ve všech případech chyba celkové hmotnosti kladná, v rozmezí od 3,6 % do 7,1 %.

75. 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>).
76. Pochybnosti soudu jsou v tomto případě umocněny také tím, že z protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 není zjistitelné, 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 %.
77. 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).
78. Vzhledem k tomu, že pracovní rychlost vysokorychlostních vah v Kolíně-Sendražicích činí 20 km/h až 70 km/h (jak se uvádí 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) 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 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.

79. 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 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 zavdává důvody pro obavy ohledně spolehlivosti přezkoušení a správnosti vážení.
80. Soud si uvědomuje, že v době spáchání přestupku dne 22. 7. 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, tedy 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 22. 7. 2021. Ostatně žalovaný ani netvrdí, že by v mezidobí k nějaké relevantní změně na vozovce či v systému vysokorychlostní váhy došlo.
81. Soud si je zároveň vědom toho, že žalovaný opřel napadené rozhodnutí o závěry rozsudku zdejšího soudu ze dne 2. 6. 2022, č. j. 55 A 100/2020-58, který ve vztahu ke zkušebnímu protokolu o měření č. 6052-PZ-V0001-21 a protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

poznamenal, že tyto důkazy významné pochybnosti o funkčnosti systému vysokorychlostního vážení nevyvolávají. 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. 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. Výše citovaný závěr ovšem nemůže v projednávané věci obstát, jelikož velký počet nevalidních průjezdů jízdní soupravy se šesti nápravami zaznamenaných v protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 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. Navíc z protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 (ani z jiných provedených důkazů) není zjistitelné, proč 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 předpokládalo nekorektnost měření. Proto je namístě se od dříve zastávaného názoru zdejšího soudu odchýlit, což zdejší soud ostatně již učinil v rozsudku ze dne 10. 11. 2023, č. j. 59 A 19/2023-47.

82. S ohledem na výše uvedené soud shledal další důvod pro zrušení napadeného rozhodnutí, a to 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 nemusela být dostatečně spolehlivá při vážení jízdní soupravy se šesti nápravami, pro niž je stanoven váhový limit 48 tun.

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

72. Vzhledem ke změnám právní úpravy po vydání napadeného rozhodnutí, které jsou pro žalobkyni příznivější, a vzhledem k nedostatečně zjištěnému skutkovému stavu, soud napadené i prvostupňové rozhodnutí zrušil podle § 76 odst. 1 písm. b) ve spojení s § 78 odst. 1 a 3 s. ř. s. a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení podle § 78 odst. 4 s. ř. s. V něm je žalovaný v souladu s § 78 odst. 5 s. ř. s. vázán právním názorem soudu vysloveným v tomto rozsudku, tedy bude povinen aplikovat zásadu příkazu retroaktivity ve prospěch obviněného z přestupku. Žalovanému nezbude nic jiného než rozhodnout ve prospěch žalobkyně, a tedy řízení zastavit, neboť z provedených důkazů nelze dospět k závěru, že byl spáchán přestupek. Ke zrušení prvostupňového rozhodnutí soud přistoupil, neboť s ohledem na pro žalobkyni příznivější právní úpravu též nemůže obstát.
73. O nákladech řízení účastníků soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalovaný nebyl v řízení procesně úspěšný, a proto mu náhrada nákladů řízení nenáleží. Co se týče žalobkyně, soud se zabýval tím, zda v projednávané věci nejsou dány důvody zvláštního zřetele hodné, které odůvodňují nepřiznání náhrady nákladů řízení v souladu s § 60 odst. 7 s. ř. s.
74. Jelikož soud žalobě vyhověl pro změnu právní úpravy, která se stala účinnou až po pravomocném ukončení řízení, správním orgánům nelze vytýkat, že ji nijak nezohlednily.

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

Žalobkyně nadto v žalobě ani v následných podáních pozdější příznivější právní úpravou ani neargumentovala a soud k této skutečnosti přihlédl z úřední povinnosti. Tyto okolnosti přitom lze podle judikatury považovat za důvody zvláštního zřetele hodné pro nepřiznání náhrady nákladů řízení (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 10. 2020, č. j. 8 As 196/2018-47). Soud nicméně v projednávané věci shledal i další důvod, proč bylo na místě napadené rozhodnutí zrušit, a to z důvodu nedostatečně zjištěného skutkového stavu dle § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s. Žalobkyně by tedy měla ve výsledku úspěch, i kdyby soud napadené rozhodnutí nezrušil z důvodu nové právní úpravy, která byla pro žalobkyni příznivější, protože jí soud přiznal náhradu nákladů řízení.

75. O náhradě nákladů řízení mezi účastníky rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Odměna advokáta žalobkyně a náhrada hotových výdajů byla stanovena podle § 35 odst. 2 s. ř. s. a podle vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění do 31. 12. 2024. V daném případě se jednalo o odměnu za dva úkony právní služby (převzetí a přípravu zastoupení a sepsí žaloby) a dva režijní paušály, a to ve výši 2 x 3 100 Kč a 2 x 300 Kč [§ 7 bod 5., § 9 odst. 4 písm. d), § 11 odst. 1 písm. a), d), § 13 odst. 4 advokátního tarifu], tedy celkem 6 800 Kč. Soud naopak žalobkyni nepřiznal náhradu nákladů souvisejících s jejími přípisy ze dne 23. 8. 2023 a ze dne 16. 10. 2025, neboť se nejednalo o podání nezbytné k dosažení úspěchu ve věci, a tudíž ani o účelně vynaložený náklad ve smyslu § 60 odst. 1 s. ř. s. Protože je advokát žalobkyně plátcem daně z přidané hodnoty, zvyšují se náklady řízení o částku 1 428 Kč, odpovídající dani, kterou je povinen z odměny za zastupování a z náhrad hotových výdajů odvést podle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty (§ 57 odst. 2 s. ř. s.). Žalobkyni dále přísluší náhrada za zaplacený soudní poplatek za žalobu ve výši 3 000 Kč. Celkem jí tedy vůči žalovanému byla přiznána náhrada nákladů ve výši 11 228 Kč. Náhrada nákladů řízení je splatná ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku (§ 54 odst. 7 s. ř. s.) k rukám zástupce žalobkyně (§ 149 odst. 1 o. s. ř. užitý na základě § 64 s. ř. s.).

Poučení:

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

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

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

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

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

Praha 29. října 2025

Lenka Oulíková v. r.
předsedkyně senátu