



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Milana Procházky a soudců Mgr. Karla Černína, Ph.D., a Mgr. Jana Čížka ve věci

žalobce: T.N.

zastoupeného advokátem JUDr. Pavlem Holubem
sídlem Kopečná 940/14, 602 00 Brno

proti

žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
sídlem Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 11. 2024, č. j. JMK 156001/2024

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Účastníci řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. V souzené věci jde o přestupek nedodržení maximální hmotnosti motorového vozidla, zjištěný při vysokorychlostním vážení.

2. Žalobce byl jako provozovatel motorového vozidla Mercedes-Benz, reg. zn. X, a přípojného nemotorového vozidla FAYMONVILLE, reg. zn. X, potrestán Městským úřadem Židlochovice (dále jen „městský úřad“) za přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Ten spočíval v tom, že žalobce dne 20. 11. 2021 na dálnici D2 provozoval motorové vozidlo s připojeným vozidlem, a tato vozidla přesáhla celkovou povolenou hmotnost (48 000 kg) o 41 215 kg. Za to žalobci uložil městský úřad rozhodnutím ze dne 25. 1. 2022, č. j. MZi-700092/2021-8, pokutu 378 000 Kč (dále jen „rozhodnutí o přestupku“).
3. K odvolání žalobce žalovaný změnil rozhodnutí o přestupku tak, že snížil celkové přetížení (hmotnost, o kterou provozované vozidlo překročilo maximální povolenou hmotnost po odečtení odchylky) z 41 215 kg na 39 337 kg. Důvodem k tomu bylo, že v mezidobí došlo ke změně výše toleranční srážky – čísla, které se odečítá z reálně naměřené hmotnosti – z 5 % na 7 %. Proto žalovaný rozhodnutím označeným v záhlaví potvrdil vinu žalobce, ale snížil uloženou pokutu na 360 000 Kč (dále též „odvolací rozhodnutí“ nebo „napadené rozhodnutí“). Proti němu brojí žalobce u Krajského soudu v Brně žalobou podanou dne 6. 12. 2024.

II. Argumentace žalobce

4. Žalobce navrhuje napadené rozhodnutí zrušit, neboť je nezákonné. Žalobce už v řízení před správními orgány namítal, že vážení bylo chybné. Až po vydání napadeného rozhodnutí se dozvěděl, že stavba vah nebyla ke dni spáchání přestupku řádně zkolaudována, tudíž nebylo vydáno veřejnoprávní povolení k jejich provozu. Toto rozhodnutí mělo být dle informací žalobce vydáno až měsíc po dni spáchání přestupku. Ohledně absence kolaudačního rozhodnutí nemá žalobce konkrétní informace, nicméně se je pokusí zajistit. Zároveň žádá po soudu, aby to ověřil u Dopravního a energetického stavebního úřadu a u Ministerstva dopravy. Pokud nebyly váhy řádně zkolaudovány jako dopravní stavba, nemohly poskytnout kvalifikovaný výstup z měření.
5. Následující námitky žalobce uplatnil ve správním řízení a žalovaný se s nimi nevypořádal dostatečně.
6. Váhy Spelwim vážily chybně a vážní lístek obsahoval vnitřně rozporné hodnoty. Z vážního lístku nejsou zřejmé hodnoty, které měly mít jednotlivé nápravy před odečtením tolerance 11 % a nikde z něj nevyplývá údaj 93 911 kg, tedy celková naměřená hmotnost (údaj obsahuje až doklad o výsledku vysokorychlostního vážení). Součet hmotností všech náprav je 83 582 kg. Totéž platí pro součet náprav 1 – 4, kdy tento údaj je nižší o 2021 kg než údaj na vážním lístku. Váhy musely být chybné a zjevně ztratily metrologické vlastnosti právě s ohledem na tyto chybné údaje. Žalovaný mylně vycházel z jejich ověření ze dne 5. 11. 2021.
7. Žalobce namítal, že je-li tolerance (chybovost) 11 % na jednotlivou nápravu, nemůže být chybovost pro celou jízdní soupravu pouze 5 %. Při dílčích nepřesnostech až 11 % na každou nápravu by se tyto nepřesnosti musely násobit, což při devíti nápravách dává nepřesnost 155,8 %.
8. Ve spise chyběl certifikát o schválení vah ČMI a žalovaný si vystačil s tím, že certifikát existuje. Žalobce tak nemohl ověřit, že váhy byly kalibrovány pro danou rychlost jízdní soupravy (cca 89 km/h).

9. V té souvislosti se žalovaný nevypořádal s případným přesunem těžiště vozidla během jízdy, protože vycházel ze součtu hmotností na jednotlivé nápravy. Tím si ale protiřečí s vypořádáním námitky o chybnosti výpočtu celkové hmotnosti v kontextu hodnot na jednotlivé nápravy.
10. Dále je podle žalobce nesprávné, pokud žalovaný založil své rozhodnutí na tom, že jsou podklady pro vydání rozhodnutí „nezpochybnitelné“. Přitom do spisu nezaložil ani videozáznam či certifikát vah. Žalobce rozumí tomu, že ve správním spise nemůže být originál potvrzení o ověření vah – musí však být zřejmé, jak se jeho kopie do spisu dostala.
11. Dále se žalovaný vůbec nevyjádřil k námitkám žalobce, které se týkaly technických parametrů a údajů vah. Žalovaný pouze obecně uvedl, že kdyby je váhy nesplňovaly, ČMI by nevydal potvrzení. To je ale podle žalobce nedostatečné. Konkrétně šlo o následující údaje:
 - a) podle potvrzení byly váhy opatřeny úředními značkami – ze spisu ale nevyplývá, jakými značkami a kde měly být umístěny,
 - b) směr vážení je podle potvrzení jednosměrný – ze spisu ale nevyplývá, že byly váhy umístěny správným směrem,
 - c) z potvrzení o vahách není zřejmý údaj o geometrii vozovky, o jejím podélném a příčném sklonu, jak vyžaduje čl. 3.15.2 opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15 ze dne 6. 10. 2012,
 - d) z potvrzení o vahách nevyplývá, jaké vozidlo bylo v rámci ověření vah váženo, tj. jaká byla referenční vozidla – zkoušky přesnosti vah nebyly provedeny podle čl. 5.4 opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15 ze dne 6. 10. 2012,
 - e) na vahách musí být uvedena maximální přejížděcí rychlost, o čemž ve správním spise není zmínka – žalobce už ve správním řízení namítal, že bylo měření nepřesné kvůli vysoké rychlosti vozidla,
 - f) v potvrzení o vahách chybí záznamy zkoušek vah pro mechanické vlivy, náhodné vibrace, rázy a klimatické výkyvy,
 - g) váhy měří při konstantní rychlosti, ale žalobcův řidič uváděl, že v době měření intenzivně brzdil.
12. Závěrem žalobce navrhuje, aby soud v případě, že neshledá důvodnost žaloby, alespoň upustil od uložení trestu.

III. Argumentace žalovaného

13. Žalovaný navrhuje podanou žalobu zamítnout a odkazuje na odůvodnění napadeného rozhodnutí. Na svém procesním stanovisku setrval po celou dobu řízení před soudem.

IV. Řízení před krajským soudem

14. Ve věci proběhlo dne 18. 12. 2025 na žádost žalobce ústní jednání podle § 49 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“). Obě strany při něm setrvaly na svých stanoviscích.
15. Nad rámec správního spisu žalobce v žalobě navrhoval, aby soud provedl dokazování dotazem na Dopravní a energetický stavební úřad a Ministerstvo dopravy, aby tyto orgány

poskytly informace ke kolaudačnímu rozhodnutí vah a jejich provozu. Na základě toho pak žalobce navrhol, aby soud dokazoval kolaudačním rozhodnutím ke stavbě vah a případně dalšími rozhodnutími o jejich provozu.

16. V průběhu soudního řízení nicméně žalobce sám doložil soudu důkazy, které se mají týkat kolaudace vah (viz č. l. 49–71 a 75 soudního spisu). Soud jimi provedl dokazování na jednání. Šlo o následující listiny (jejich vyhodnocení provede soud níže):
- odpověď Dopravního a energetického stavebního úřadu ze dne 22. 1. 2025,
 - žádosti na Ministerstvo dopravy ze dne 10. 12. 2024, 31. 1. 2025 a 5. 12. 2025 (urgence),
 - odpověď Ministerstva dopravy ze dne 6. 1. 2025,
 - stavební povolení č. j. 116/2016-910-IPK/8 ze dne 20. 4. 2016,
 - rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 11. 4. 2018, č. j. 148/2018-910-IPK/3,
 - rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 18. 12. 2019, č. j. 1082/2019-910-IPK/3, a
 - odpověď Ministerstva dopravy ze dne 11. 12. 2025.
17. Žalobcův zástupce k dotazu soudu vysvětlil, že žalobce během správního řízení nevznnesl námitku týkající se kolaudace vysokorychlostní váhy, protože o tom nic nevěděl. Teprve po skončení správního řízení se z obchodních kruhů dozvěděl, že tato konkrétní váha byla údajně kolaudována až po datu, kdy změřila žalobcovo vozidlo. Jednalo se však o neověřenou informaci, proto žalobce po podání žaloby pátral dále. Jelikož se mu kolaudační rozhodnutí nepodařilo získat, navrhl na jednání soudu, aby soud sám provedené dokazování doplnil dotazem na Ministerstvo dopravy, Dopravní a energetický stavební úřad, Ředitelství silnic a dálnic a Městský úřad Židlochovice a vyžádal si od nich kolaudační rozhodnutí k vysokorychlostní váze a další listiny specifikované v žalobcově žádosti o informace ze dne 31. 1. 2025. Soud to shledal nadbytečným, jak níže vysvětlí.

V. Posouzení věci krajským soudem

18. Žaloba **není důvodná.**

Právní úprava a judikatura

19. Podstata řešeného přestupku tkví v přetížení jízdní soupravy zjištěném při vysokorychlostním vážení. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel stanoví v § 5 maximální možné hmotnosti, přičemž podle § 5 odst. 2 písm. k) citované vyhlášky je maximální povolená hmotnost jízdní soupravy 48 tun.
20. Vysokorychlostní vážení je legitimní způsob měření hmotnosti vozidel dle bodu 3.1.3 písm. d) přílohy k vyhlášce Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu.
21. Konkrétní způsob měření a ověřování vah má na starosti Český metrologický institut (dále jen „ČMI“), který pro tyto účely vydává opatření obecné povahy, k jejichž vydávání je zmocněn § 14 odst. 1 písm. j) zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii. Pro nynější kauzu je důležité, že v opatřeních obecné povahy upravuje ČMI tolerance chybovosti – tedy jaké číslo se od skutečně naměřené rychlosti odečítá, aby tím byla pokryta možná chybovost či nepřesnost vah. Opatřením obecné povahy č. j. 0111-OOP-C0010-15, byla tato tolerance

stanovena 11 % na nápravu a 5 % pro hmotnost celé soupravy. V průběhu odvolacího řízení však ČMI vydal nové opatření obecné povahy č. j. 0111-OOP-C010-24, kterým s účinností od 28. 2. 2024 tuto toleranci zvýšil na 15 % u jednotlivé nápravy a 7 % u celé soupravy.

22. Přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí 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.
23. Za zmíněný přestupek lze pachatele podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích potrestat pokutou až do výše 500 000 Kč. Její konkrétní výměra pak vychází z toho, o kolik přestupce povolenou váhu překročil – podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích činí výměra pokuty 9 000 Kč za každou započatou tunu přetížení.
24. Vysokorychlostním vážením, jeho prokazováním a zpochybňováním dokladů o něm se správní soudy zabývaly už mnohokrát. Za všechny lze citovat rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2025, č. j. 3 As 308/2023-41, podle kterého *vážní lístek vystavený dle § 38d odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, je možné považovat za objektivní a spolehlivý důkaz o spáchání přestupku dle § 42b odst. 1 písm. u) tohoto zákona, pokud měření bylo (i) provedeno úředně schváleným zařízením, (ii) dostatečně zdokumentováno a (iii) provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud není rozumného důvodu pro obavy z chyb měření.*

Skutková zjištění

25. Soud nejprve stručně nastíní skutkový stav, jak vyplynul z napadeného rozhodnutí a ze správního spisu (v němž soud ověřoval skutečnosti, které byly podle žalobce sporné), a to jen v rozsahu potřebném pro následné právní posouzení věci.
26. Ve správním spise je založen vážní lístek z vysokorychlostního vážení ze dne 20. 11. 2021, ze kterého vyplývá, že váhy SPELWIM, č. SX-20-022, zvážily žalobcem provozované vozidlo v čase 15:11 hod na dálnici D2 v km 8.3 ve směru na Brno, přičemž byla zjištěna hmotnost jednotlivých náprav a celková hmotnost jízdní soupravy 89 215 kg. Největší povolená hmotnost je přitom 48 000 kg. Žalobce tak překročil maximální povolenou hmotnost o 41 215 kg. Na konci vážního lístku je poté informace, že byla použita tolerance 5 % pro celkovou hmotnost vozidla. Přílohou vážního lístku jsou 4 fotografie žalobcova vozidla s informací, že se pohybovalo rychlostí 89,2 km/h.
27. Dále je ve spise potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 12. 11. 2021, vydané ČMI. V něm se píše, že dne 5. 11. 2021 proběhlo ověření daných vah SPELWIM, přičemž podle výsledku váhy mají požadované metrologické vlastnosti. V potvrzení se uvádí, že největší dovolená chybovost pro hmotnost celého vozidla je do 5 %, směr vážení jednosměrný.
28. Podle dokladu o vysokorychlostním vážení ze dne 29. 11. 2021, který vystavil městský úřad, bylo žalobcem provozovanému vozidlu naměřena hmotnost 93 911 kg, a při toleranci 5 % činila celková naměřená hmotnost 89 215 kg. Při povolené hmotnosti 48 000 kg šlo o celkové přetížení o 41 215 kg. I součástí tohoto dokladu byly fotografie z místa vážení.
29. Rozhodnutím o přestupku byl tedy žalobce potrestán za celkové překročení povolené hmotnosti o 41 215 kg, za což obdržel pokutu 378 000 Kč. Proti tomu podal žalobce odvolání, které bylo částečně úspěšné. Žalovaný totiž v odvolacím řízení zjistil, že

po vydání rozhodnutí o přestupku došlo s účinností od 28. 2. 2024 ke zvýšení toleranční srážky opatřením obecné povahy ČMI s účinností od 28. 2. 2024. Nově se od okamžité hmotnosti na jednotlivé nápravy odečítá 15 % namísto 11 %, a u okamžité hmotnosti celé soupravy se odečítá 7 % namísto původních 5 %, které použil městský úřad. Proto z naměřené hmotnosti 93 911 kg musel žalovaný odečíst 7 % toleranci, čímž se dostal na výslednou naměřenou hmotnost 87 337 kg, namísto původních 89 215 kg. Žalobce tak nově překročil povolenou hmotnost na celou soupravu o 39 337 kg. Proto žalovaný snížil uloženou pokutu na 360 000 Kč.

Napadené rozhodnutí je přezkoumatelné

30. Nejprve se soud musel zabývat námitkou nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí. Její příčinou může být buď nesrozumitelnost, nebo nedostatek důvodů. V obou případech však platí, že je potřeba s tímto institutem zacházet obezřetně a vyhradit jeho užití pouze těm případům, kdy vady odůvodnění reálně brání soudu v tom, aby napadené rozhodnutí přezkoumal (ve vztahu k soudním rozhodnutím srov. k nesrozumitelnosti rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 4. 2013, č. j. 6 Ads 17/2013-25, bod [19], k nedostatku důvodů pak usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 12. 2017, č. j. 2 As 196/2016-123, č. 3668/2018 Sb. NSS, body [29] - [30]). Zejména je nutno zdůraznit, že správní orgán, stejně jako soud, není povinen vyvracet jednotlivě každou dílčí námitku, pokud své rozhodnutí jako celek logicky a přesvědčivě odůvodní (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 12. února 2009 sp. zn. III. ÚS 989/08, N 26/52 SbNU 247). Rozhodnutí obou stupňů přitom tvoří jediný celek a navzájem se doplňují (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 2. 2013, č. j. 6 Ads 134/2012-47).
31. Žalobce přímo nenamítal nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, ale stěžoval si na to, že se žalovaný dostatečně nevypořádal s jeho odvolacími důvody, s některými se neměl vypořádat vůbec. Pokud by se žalovaný skutečně opomněl vypořádat s odvolacími námitkami, trpělo by napadené rozhodnutí vadou nepřezkoumatelnosti. V duchu výše citovaného ale nejde o jakoukoliv odvolací námitku. Postačí, když žalovaný vypořádá klíčové body odvolací argumentace, a nemusí při tom reagovat na každou větu.
32. Výtku, že se s odvolacími důvody žalovaný vypořádal nedostatečně, není důvodná. Námitky týkající se samotného vážení (body 6-10 tohoto rozsudku) vznesl žalobce už v odvolání a žalovaný na ně odpovídá na stranách 5 až 8 napadeného rozhodnutí. Možná jde někdy o vypořádání stručné, nicméně napadené rozhodnutí jej obsahuje. Zároveň žalobce zpochybnil váhy jako takové a zda jejich kvality odpovídají příslušné technické normě (bod 11 tohoto rozsudku), například že není potvrzeno, zda byly váhy umístěny ve správném směru, že nekorespondují s různými údaji v příslušné technické normě č. 0111-OOP-C010-15. Na tyto námitky reagoval žalovaný na stranách 9 a 10 napadeného rozhodnutí, a není tedy pravda, že by je ignoroval. Ano, pro své odůvodnění často využil obecné závěry odkazem na právní normy či judikaturu. Jak ukáže krajský soud níže, bylo takové odůvodnění přiměřené a dostatečné. Úlohou žalovaného není prošetřovat jakékoliv, třeba i nemožné či vysoce nepravděpodobné skutkové verze, ani podrobně vyvracet různé nepodložené domněnky.

Žalobce se přestupku dopustil

33. Žalobce vznesl řadu námitek, proč nelze věřit provedenému vážení. V jádru je ale věc skutečně velmi jednoduchá. Žalobce odpovídá za to, že jím provozované vozidlo překročilo

při vážení za jízdy maximální dovolenou hmotnost, a to velmi významně – o 39 tun. Změřená hmotnost se blíží dokonce dvojnásobku maximální povolené hmotnosti. Žalobcovy námitky připomínají svým pojetím „kobercový nálet“, který se snaží zpochybnit jakýkoliv údaj z měření. Žádná z jeho námitek ovšem není důvodná a krajský soud nyní vysvětlí proč.

34. Pokud jde o jednotlivé námitky stran měření, krajský soud musí zdůraznit výše citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 3 As 308/2023-41. Z něj vyplývají základní pravidla, kdy je vážní lístek dostatečným objektivním a spolehlivým důkazem o přestupku: Bylo-li měření

1. provedeno úředně schváleným zařízením,

2. dostatečně zdokumentováno, a

3. provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud není rozumného důvodu pro obavy z chyb měření.

35. Všechny tyto tři podmínky byly v tomto řízení splněny, ačkoliv se žalobce snaží tvrdit opak. Použité váhy SPELWIM byly ověřeny ČMI pouhých pár dnů (5. 11. 2021) před zvážením žalobcova vozidla (20. 11. 2021). Z potvrzení vyplývá, že váhy mají požadované metrologické vlastnosti dle příslušných norem. Žalobcův přestupek byl řádně zdokumentován, protože součástí vážního lístku jsou čtyři fotografie jím provozovaného vozidla. Na nich je vidět nejen samotné vozidlo, jeho registrační značka, náklad, ale též okolní provoz. O tom, že provozovatelem vozidla byl žalobce, nebylo žádných pochyb. A konečně ze správního spisu nevyplynuly žádné pochybnosti o správnosti měření. Za takové pochybnosti přitom nelze označit pouhé domněnky žalobce o tom, že by váhy mohly měřit špatně. Pro ilustraci, jaké kvality by takové pochybnosti měly dosahovat, lze odkázat na citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 3 As 308/2023-41. Stěžovatel se v té věci dovolával toho, že v jiném řízení bylo prokázáno, že čím více náprav daný typ váhy změří, tím větší mají chybovost. Ovšem to vycházelo z odborného kontrolního měření těchto konkrétních vah, umístěných v Kolíně. Soudy dospěly k závěru, že za této situace lze skutečně o výsledku měření, provedeného těmito vahami, pochybovat. V nynější věci ale žalobce nic podobně konkrétního netvrdí.
36. Proto byly splněny všechny tři podmínky a vážní lístek je spolehlivým důkazem o žalobcově přestupku. K jednotlivým námitkám se krajský soud s ohledem na jejich obecnost vyjádří jen stručně.
37. Za svůj stěžejní argument žalobce považuje to, že váhy údajně nebyly zkolaudovány jako stavba. Podle jeho informací mělo ke kolaudaci dojít až měsíc po zvážení, a tím pádem neměly váhy veřejnoprávní povolení pro svůj provoz.
38. K tomu je třeba v první řadě říci, že správní orgány splnily svou povinnost a opatřily si v daném případě takovou sadu důkazů, z nichž bylo možno učinit jednoznačný závěr o žalobcově vině. Neměly přitom žádné rozumné důvody k pochybnostem o správnosti a úplnosti svých skutkových zjištění, protože žalobce své tvrzení o chybějící kolaudaci vah vznesl poprvé až v žalobě. Již jen z tohoto důvodu nemohl být žalobce s touto námitkou úspěšný, neboť správní orgány nikterak nepochybily a žalobce se snaží přenést těžiště dokazování do soudního řízení, což je v rozporu s principem subsidiarity správního soudnictví.

39. Dokonce ani kdyby soud na tuto hru přistoupil, nemohl by dát žalobci za pravdu. Žalobce sice může v přestupkové věci uplatnit některé argumenty skutkového charakteru až ve fázi řízení soudního, ale soud je oprávněn se v takovém případě ptát po důvodech, které jej k tomu vedly, a zohlednit je při hodnocení věrohodnosti jeho tvrzení (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 5. 2017, č. j. 10 As 24/2015-71, č. 3577/2017 Sb. NSS, body 43-49). A tu nelze přehlížet, že žalobce sice v žalobě tvrdí, že se o pozdní kolaudaci dozvěděl až po vydání napadeného rozhodnutí, vůbec však neuvádí, jak nebo odkud tuto informaci získal. Také při jednání soudu zůstalo jeho tvrzení značně neurčité a na úrovni lidového rčení „jedna paní povídala“, což snižuje věrohodnost této informace. O svém tvrzení nadto původně nenabídl jediný důkaz, místo toho požadoval po soudu, aby si důkazy, ověřující jeho ničím nepodložená podezření, obstaral sám.
40. Krajský soud v tomto ohledu žalobci nevyhověl a nedotazoval se Dopravního a energetického stavebního úřadu, Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic ani Městského úřadu Židlochovice na datum kolaudace vah. Stejně tak nepovažoval soud za potřebné opatřit si kolaudační rozhodnutí ke stavbě vah ani jiná rozhodnutí související s jejich provozem. Podle krajského soudu by šlo o důkazy nadbytečné [srov. nález Ústavního soudu ze dne 24. 2. 2004, sp. zn. I. ÚS 733/01 (N 26/32 SbNU 239)], a to z více důvodů.
41. V první řadě, jak už bylo řečeno, žalobce vůbec nenabídl soudu dostatečná a uvěřitelná tvrzení, která by bylo potřeba těmito důkazy ověřovat. Jeho podezření naprosto nepodporují důkazy dostupné ve správním spisu. Z fotografií je zřejmé, že po vozovce v místech, kde jsou váhy umístěny, projížděla vozidla (včetně toho žalobcova) a nikde na fotografiích nejsou patrné žádné trvající stavební práce. Váhy také měly platné ověření ČMI. S jistotou lze proto předpokládat, že váhy byly dokončené, provozuschopné a měly i potřebná úřední povolení.
42. Druhý důvod pak spočívá v tom, že nynější kauza se netýká stavebního práva, ale důležitá je jen odpověď na otázku, zda lze důvěřovat vysokorychlostnímu měření vah. Jinými slovy, kolaudační povolení pouze formálně potvrzuje, že stavba byla provedena v souladu se stavebním povolením a lze ji z pohledu stavebního práva užívat. Pro posouzení toho, zda může výsledek měření posloužit jako spolehlivý důkaz o žalobcově vině, postačí vědět, zda byly váhy fakticky dokončeny a schopny provozu. Mnohem podstatnější a více vypovídající pro posouzení přestupku je tudíž odborné posouzení vah a jejich certifikace, kterou má na starost ČMI. Pokud ten potvrdil, že váhy měří správně, pak lze důvodně předpokládat, že byly provozuschopné a výstupy z jejich měření jsou vypovídající. Certifikace vah byla v řízení řádně podložena příslušnou autoritou a nebyla ničím zpochybněna, kromě dalších žalobcových spekulací, jimž se bude soud věnovat níže. Ani prokázaná absence kolaudačního rozhodnutí (byť by jej třeba váhy z hlediska stavebních předpisů skutečně potřebovaly) by tudíž nemohla ovlivnit právní posouzení věci, pokud by se k ní nepojily další pochybnosti (např. že váhy nebyly v době měření z konstrukčního hlediska fyzicky dokončeny). Takové pochybnosti však soud nepojal, protože mu k tomu žalobce nenabídl žádné dobré důvody.
43. Tímto závěrem neotřásl ani provedené důkazy. Ze stavebního povolení ze dne 20. 4. 2016, č. j. 116/2016-910-IPK/8, vyplývá, že došlo k povolení stavby označené jako „modernizace D2“, přičemž součástí byl i stavební objekt označený jako WIM (což znamená *weigh-in-motion*, tj. automatizovaný systém vážení vozidel za jízdy). Stavba vah tedy evidentně byla

součástí modernizace dálnice. Rozhodnutím Ministerstva dopravy ze dne 11. 4. 2018 byla platnost stavebního povolení prodloužena a stavba měla být nově dokončena do 31. 12. 2021. A rozhodnutím Ministerstva dopravy ze dne 18. 12. 2019, č. j. 1082/2019-910-IPK/3, byla povolena změna stavby před dokončením – šlo o doplnění přejezdů středního dělicího pásu, nahrazení sloupů pro osazení kamer v objektu dynamické váhy dvojitým portálem, který má vést přes celou šířku dálnice. Změna stavby před dokončením se tedy netýká samotné váhy umístěné ve vozovce, ale jen změny sloupu, na kterém mají viset kamery nad váhou. Kdy došlo ke kolaudaci stavby nebo k jejímu uvedení do provozu, není z důkazů zřejmé. Odpověď Dopravního a energetického inspektorátu ze dne 22. 1. 2025 v tomto směru nic nepřináší, protože tento orgán odpověděl, že listiny z let 2020-2021 (tedy z doby před svým založením) nemá k dispozici. Také Ministerstvo dopravy v odpovědi ze dne 11. 12. 2015 sdělilo, že vysokorychlostní vážení má v gesci Ředitelství silnic a dálnic a samo ministerstvo žádné doklady ke kolaudaci vah nemá.

44. Se žalobcem tak nelze souhlasit v tom, že by tyto důkazy snad prokazovaly, že váhy nebyly ke dni spáchání přestupku řádně dokončeny a nebyl povolen jejich provoz. To žalobce dovozuje jen z okamžiku, který byl stanoven jako lhůta pro dokončení stavby označené jako „modernizace D2“. Stavba jako celek ale mohla být dokončena a uvedena do provozu (ať již řádného, či zkušebního) i dříve, než uplynula lhůta pro její dokončení. A také samotné váhy mohly být dokončeny a uvedeny spolu s příslušným úsekem dálnice do provozu dříve, než se tak stalo u stavby jako celku. Podstatné je, že z listin týkajících se modernizace D2 nikterak nevyplývá, že by výstavba vysokorychlostní váhy byla nějakým způsobem zdržena nebo že by snad byla v době měření teprve rozestavěna. A nenavědčují tomu ani ostatní důkazy. Jak už soud uvedl výše, podle fotografií probíhal na dálnici běžný dopravní provoz a podle potvrzení ČMI byly váhy v době měření plně provozuschopné.
45. Pokud jde o další námitky, vážný lístek skutečně neobsahuje naměřenou celkovou hmotnost 93 911 kg. Nicméně to má vcelku jednoduché vysvětlení. Vážný lístek namísto toho uvádí celkovou hmotnost vozidla 89 215 kg, přičemž pod touto hodnotou je napsáno, že byla použita 5 % tolerance. Vážný lístek proto obsahuje už redukované hmotnosti po odečtení tolerance. Jednoduchou trojčlenkou, kdy 89 215 kg je 95 % naměřené hmotnosti, by žalobce zjistil, že 100 % naměřené hmotnosti (tedy skutečně naměřená hodnota) je 93 910,52 kg, zaokrouhleno je to 93 911 kg. Tuto hodnotu obsahuje až úřední záznam o přijatém oznámení ze dne 29. 11. 2021 a doklad o výsledku vysokorychlostního vážení, vystavený městským úřadem. Ovšem podle § 51c odst. 3 vyhlášky č. 104/1997 Sb., má doklad o výsledku vysokorychlostního vážení obsahovat pouze výsledek měření okamžité hmotnosti na nápravu a celého vozidla [písm. d)] a zjištěné překročení největší povolené hmotnosti po odečtení relativní chyby měření [písm. e)]. Údaj, na který poukazuje žalobce, tak nepatří mezi povinné informace, jež má uvedený doklad obsahovat a úplně postačuje, že se žalobce dozvěděl zváženou hmotnost svého vozidla před započtením odchylky z úředního záznamu městského úřadu.
46. S ohledem na výše uvedené žalobce namítá, že měřidlo ztratilo metrologické vlastnosti. Jde ovšem o pouhou spekulaci, která není ničím podložena. Měřidlo bylo kontrolováno několik dní před dotyčným měřením a ztráta vlastností v tak krátkém čase je vysoce nepravděpodobná, takřka nerealná.
47. Žalobce dále přednáší „matematickou“ námitku, když uvádí, že je-li tolerance chybovosti 11 % pro každou nápravu, pak u devíti náprav je nutné tyto nepřesnosti násobit devítkou,

což dává nepřesnost 155,8 % a nikoliv 5 % pro celé vozidlo. A zároveň součet hmotností jednotlivých náprav vychází na 83 582 kg, tedy o 5 633 kg nižší, než kolik jako celkovou hmotnost uvedl žalovaný. Tato námitka je zcela obecná a byla by použitelná pro jakékoliv vysokorychlostní vážení, protože způsob výpočtu odchylek je pro všechny případy stejný.

48. Žalobce tu nemá pravdu hned ze dvou důvodů. Ten první je právní. Odečítanou toleranci stanoví ČMI v opatření obecné povahy, k jejichž vydávání je zmocněn § 14 odst. 1 písm. j) zákona o metrologii. Krajský soud výše uvedl, jak byla tato tolerance stanovena a v jakých opatřeních obecné povahy. Hodnota tolerance je tak dána právním předpisem.
49. Již jen tento právní důvod by stačil k závěru, že žalobcova námitka je nedůvodná. Žalobce však nemá pravdu ani ve faktické rovině. Zřejmě se mylně domnívá, že celková váha vozidla se určuje součtem hmotností, jež váhy změřily u jednotlivých náprav. Je tomu ale přesně naopak. Vyšší tolerance na nápravách je dána tím, že jde o náročnější měření, než je měření celého vozidla. Váhy musí určit počet náprav a následně rozložení celkové hmotnosti vozidla na jednotlivé nápravy. Tento výpočet má vyšší potenciál chybovosti. U hmotnosti celého vozidla je tolerance nižší, protože pro váhy jde o jednodušší „úkon“ než změřit hmotnost na konkrétní nápravě. Násobení tolerancí pro jednotlivé nápravy by bylo nesmyslné. Svědčí o tom i fakt, že žalobci samotnému vyšla při násobení tolerancí na nápravu absurdně vysoká souhrnná tolerance, přesahující 100 %, která by vysokorychlostní vážení zcela diskvalifikovala. Chyba krytá tolerancí u jedné nápravy zkrátka z matematického hlediska neovlivňuje přesnost měření u náprav ostatních, natožpak měření celého vozidla.
50. Zároveň není nic zvláštního na tom, že součet jednotlivých náprav dává nižší číslo, než kolik je celková hmotnost vozidla. U jednotlivých náprav totiž došlo k odečtu tolerance ve výši 11 % z jejich naměřené hmotnosti. Proto součet těchto čísel logicky nemůže dávat stejné číslo jako údaj o celkové hmotnosti, u které došlo ke snížení jen o 5 %, resp. následně o 7 %.
51. Žalobce též namítá, že žalovaný na jednu stranu tvrdí, že celkové přetížení nelze počítat součtem hmotností na jednotlivé nápravy, na stranu druhou uvádí, že případný přesun těžiště při vážení neměl vliv, protože se váha beztak počítá součtem jednotlivých náprav. Při podrobném zkoumání však zjistíme, že argumentace žalovaného dává smysl. Žalovaný totiž uváděl, že chce-li žalobce matematicky počítat váhu celé soupravy, musí si uvědomit jednu věc – od vah jednotlivých náprav se odečítá 11 % (nově 15 %) tolerance. Pokud takto upravené hodnoty vah jednotlivých náprav žalobce sečte, zcela logicky mu nemohou dát číslo celkové hmotnosti jízdní soupravy, které bylo vypočítáno jako součet hmotností všech náprav před snížením o toleranci, a následně bylo poníženo o 5 % (nově 7 %). Reakce žalovaného na změnu těžiště je pak logická s tím, že na celkovou hmotnost soupravy nemá případná změna těžiště vliv. Žalobce tuto námitku příliš nevysvětlil, ale ve správním řízení tvrdil, že řidič vozidla intenzivně brzdil. Tomu ale krajský soud nevěří. Na fotografiích z měření je vidět, že kolem vozidla není hustý provoz ani žádná viditelná překážka – ani vedle vozidla, ani před vozidlem.
52. I námitka o chybějícím certifikátu je lichá, stejně jako navazující žalobcova argumentace. Součástí spisu je potvrzení o ověření stanoveného měřidla, které by ČMI nevydal, aniž by byla váha certifikována. Zakládat do spisu i tento certifikát by bylo shromažďování důkazů o tomtéž. Namítá-li v té souvislosti žalobce, že nemohl ověřit, zda byly váhy kalibrovány pro měření v rychlosti 89 km/h, protože tento údaj je právě v certifikátu, opět se mýlí.

Krajský soud v Praze v rozsudku ze dne 27. 1. 2023, č. j. 54 A 82/2019-124 (bod 41) vysvětlil, že splňuje-li měřidlo veškeré své certifikace, pak jeho měření je možno považovat za správné a byly splněny podmínky, včetně rychlosti měřeného vozidla, pro řádné měření. Nejlépe to vystihuje tato věta z citovaného rozsudku: „Podle opatření obecné povahy zařízení automaticky nezaznamená váhu vozidel, která nebyla rozlišena, u nichž nebyla zvážena všechna kola nebo jejichž rychlost byla mimo rozsah pracovních rychlostí vysokorychlostní váhy. Ověřené stanovené měřidlo (vysokorychlostní váha) by tedy mělo být bez lidské obsluhy schopno samostatně vyřadit nekorektní měření.“ Polemizovat nad tím, zda změřené vozidlo náhodou nejelo příliš rychle, je tak zbytečné. Pokud by tomu tak bylo, váha by jej nezměřila.

53. Součástí spisu je, jak soud uváděl výše, potvrzení o ověření měřidla. Žalobce namítá, že jde jen o kopii a není zřejmé, jak se do spisu dostala. Žalovaný však v napadeném rozhodnutí žalobci odpověděl, že potvrzení zaslalo městskému úřadu Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), a to spolu s vážným lístkem. Tento závěr je logický, neboť podle potvrzení je vlastníkem daných vah právě ŘSD.
54. Žalobce má pravdu v tom, že městský úřad mluví o shromážděných důkazech jako o nezpochybnitelných. Tím se však nemyslí to, že by žalobce nikdy nemohl prokázat opak. Jen, že to neudělal v tomto případě. Městský úřad postavil své rozhodnutí především na vážném lístku, fotodokumentaci a potvrzení o ověření měřidla. Skutečnosti vyplývající z těchto důkazů žalobce žádným věrohodným způsobem nevyvrátil. Proto je městský úřad označil za nezpochybnitelné.
55. V té souvislosti žalobce namítal, že ve spise chybí videozáznam z měření, ačkoliv se o něm městský úřad zmiňuje. O videozáznamu skutečně městský úřad mluví. Na straně 13 rozhodnutí o přestupku uvádí, že žalobcův přestupek byl zaznamenán na fotografiích a videosekvenci z místa vážení. Dále na straně 8 uvádí, že jízdní souprava byla zaznamenána při projetí přes vážící zařízení na fotodokumentaci a videozáznamu. Městský úřad tady pochybil, pokud v rozhodnutí o videozáznamu vůbec mluví. Neprovedl-li jej jako důkaz a nezaložil do spisu, neměl se o něm v rozhodnutí několikrát zmiňovat a podporovat tím své závěry o skutkovém stavu. Na stranu druhou, a to je podstatné, nepředstavoval videozáznam vůbec důležitý důkaz. Žalobcův průjezd přes váhy je dostatečně zaznamenán fotodokumentací (a to včetně uvedení rychlosti), z níž je zcela zřejmé, že jde o žalobcovo vozidlo. Fotodokumentace je kvalitativně dostatečná, nejde o žádné rozmazané záběry, které by bylo nutno ověřovat na videu. Navíc žalobce ani nezpochybňoval, že by snad na fotografiích nebyl jeho vůz. Proto občasná zmínka o videozáznamu nemohla založit nezákonnost rozhodnutí o přestupku ani na něj navazujícího odvolacího rozhodnutí.
56. Kromě toho vznesl žalobce řadu námitek, kterými zpochybňuje technické detaily vah – zda a kde byly umístěny úřední značky, jestli byly váhy ve správném směru provozu, údaj o geometrii vozovky, referenční vozidlo pro kalibraci váhy, maximální předjížděcí rychlost přes váhy, výsledky zkoušek vah pro různé vlivy (mechanické, vibrace). Těmito námitkám se krajský soud odmítá věnovat jakkoliv podrobněji, protože jde o námitky obsahově prázdné a zjevně účelové. Žalobce se jimi pouze snaží zpochybnit cokoliv, aniž by ovšem námitky obsahovaly jakoukoliv „hmotu“, tedy smysluplnou argumentaci, na kterou by krajský soud mohl reagovat. Lze jen odkázat na již citovaný odstavec 41 z rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 27. 1. 2023, č. j. 54 A 82/2019-124. Pokud řádně certifikované váhy změřily žalobcovo vozidlo s pozitivním výsledkem a nevykázaly chybu,

pak lze toto měření vzít za vypovídající. Bez konkrétních indicií skutečně není namístě zkoumat, zda náhodou nebyly váhy umístěny opačně, tedy v protisměru apod.

57. Pro případ, že by soud žalobě nevyhověl, žalobce navrhl, aby soud postupem podle § 78 odst. 2 s. ř. s. upustil od uložené pokuty. Pro tento postup tu nicméně není důvod. Soud může podle citovaného ustanovení snížit uložený trest nebo dokonce od jeho uložení úplně upustit, pokud byl trest uložen ve zjevně nepřiměřené výši. O tom, že tomu tak je, musí soud přesvědčit žalobce. Ten však pouze obecně uváděl, že je fyzickou osobou, pokuta může ohrozit jeho podnikání a zaměstnance. Těmito paušálními argumenty ale žalobce soud nepřesvědčil o zjevné nepřiměřenosti pokuty 360 000 Kč.
58. Krajský soud má navíc za to, že pokuta přiměřená je. U daného přestupku činí horní hranice pokuty 500 000 Kč a uložená pokuta se pohybuje v horní 1/3. To ale vyjadřuje závažnost jeho přestupku. Povolenou hmotnost 48 tun totiž překročil téměř o 40 tun (přesně o 39 337 kg). Nešlo o žádné drobné překročení váhového limitu, ale o skoro dvojnásobné přetížení. Konkrétní částka pak vychází z § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, podle kterého činí výměra pokuty 9 000 Kč za každou započatou tunu přetížení. Žádné výjimečné polehčující okolnosti, které by odůvodnily mimořádné snížení či upuštění od pokuty, tu soud nespatřuje.
59. Soud na závěr shrnuje, že žalobu jako nedůvodnou zamítl. Žalobce se snažil všemožnými způsoby zpochybnit výsledek měření, ačkoliv šlo často o spekulace a dohady, že by něco mohlo být v nepořádku. Touto argumentací ale krajský soud nepřesvědčil o chybném vážení, proto v řízení neuspěl.

VI. Náklady řízení

60. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu těch nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který úspěch ve věci neměl. Žalobce před soudem neuspěl (soud žalobu zamítl jako nedůvodnou), proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu orgánu by jinak – jakožto úspěšnému účastníkovi řízení – právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, s ohledem na judikaturu Nejvyššího správního soudu mu je však nelze přiznat, neboť nepřesahují rámec jeho běžné úřední činnosti (srov. usnesení rozšířeného senátu ze dne 31. 3. 2015, č. j. 7 Afs 11/2014-47, č. 3228/2015 Sb. NSS).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. 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 právních předpisů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 18. 12. 2025

Mgr. Milan Procházka

předseda senátu