



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Radovana Havelce a soudců JUDr. Jaroslava Vlašína a JUDr. Tomáše Rychlého v právní věci žalobce **KREJČÍŘ transport s. r. o.**, se sídlem Praha 1, Maltézské náměstí 537/4, zastoupeného Mgr. Františkem Burešem, advokátem se sídlem Plzeň, náměstí Republiky 2, proti žalovanému **Krajskému úřadu Kraje Vysočina**, se sídlem Jihlava, Žižkova 57, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 31. 5. 2018, č. j. 30 A 142/2016 – 48,

t a k t o :

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 31. 5. 2018, č. j. 30 A 142/2016 – 48, **se zrušuje** a věc **se vrací** tomuto soudu k dalšímu řízení.

Odůvodnění:

[1] Rozhodnutím Krajského úřadu Kraje Vysočina (dále jen „žalovaný“) ze dne 29. 6. 2016, č. j. KUJI 52245/2016 ODSH 813/2016 – SI/Odv, bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Městského úřadu Velké Meziříčí, odboru dopravy a silničního hospodářství (dále též jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 25. 5. 2016, č. j. DOP/18856/2016/2464/2016-troja, a toto rozhodnutí bylo potvrzeno. Rozhodnutím správního orgánu I. stupně byl žalobce uznán vinným ze spáchání správního deliktu podle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), v příčinné souvislosti s porušením § 37 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 341/2014 Sb.“), za což mu byla uložena pokuta ve výši 18.000 Kč a současně povinnost uhradit

náklady správního řízení. Uvedeného správního deliktu se měl žalobce dopustit tím, že dne 15. 4. 2016 v 04:14:43 hod., jako provozovatel motorového vozidla tov. zn. VOLVO, r. z. 1SJ 7475, s přípojným vozidlem tov. zn. MENCI, r. z. X, na silnici II/602, v 51, 4 km u Velkého Meziříčí, ve směru jízdy na Jihlavu, provozoval vozidlo, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem (vyhláškou č. 341/2014 Sb.). Konkrétně byla překročena největší povolená hmotnost na druhé nápravě o 709 kg a největší povolená hmotnost motorového vozidla o 1054 kg (po odečtu tolerance 11 %). Rozhodnutí žalovaného napadl žalobce žalobou; rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 31. 5. 2018, č. j. 30 A 142/2016 – 48, byla žaloba zamítnuta.

[2] Krajský soud v napadeném rozsudku nejdříve poukázal na rozhodnou právní úpravu vztahující se k vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení [zejména § 38a, § 38d a § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích], včetně největších povolených (limitních) hmotností vozidel a jejich rozdělení na nápravy [§ 37 vyhlášky č. 341/2014 Sb.]. Konstatoval, že podle § 37 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2014 Sb. platí, že největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit u motorových vozidel se dvěma nápravami 18,00 t. Následně poukázal na účel právní úpravy kontrolního vážení a jeho principy. Zdůraznil rovněž skutečnost, že váhy používané k měření musejí splňovat metrologické podmínky [vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“)]. Uvedená vyhláška určuje dobu platnosti ověření na jeden rok, prokazující se ověřovacím listem či úřední značkou, vydanými Českým metrologickým institutem (dále jen „ČMI“) nebo autorizovaným střediskem. Předmětná vyhláška stanoví taktéž relativní chybu (odchylku) měření, která činí u vysokorychlostního vážení 5 % pro celkovou hmotnost vozidla a 11 % při měření zatížení nápravy.

[3] Z hlediska skutkového krajský soud zrekapituloval, že v nyní posuzované věci bylo vysokorychlostní kontrolní vážení provedeno prostřednictvím měřidla CROSSWIM 1.0.1.0, výr. č. 122015, k němuž bylo přiloženo *Potvrzení o ověření stanoveného měřidla* ze dne 26. 10. 2015. V souladu s vyhláškou č. 345/2002 Sb. byla při vysokorychlostním kontrolním vážení silničního vozidla za pohybu aplikována tolerance 11 % pro zatížení na nápravu. Z dokladu o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení vozidla provozovaného žalobcem (vážního lístku) ze dne 15. 4. 2016, ev. č. 2488126, je zřejmé, že okamžitá hmotnost připadající na nápravu č. 2 činila 12 209 kg (po odečtu tolerance 11 %), tedy největší povolená hmotnost na nápravu byla překročena o 709 kg; okamžitá hmotnost motorového vozidla činila 19 057 kg (po odečtu tolerance 11 %) a největší povolená hmotnost vozidla tak byla překročena o 1 054 kg. Je tak zřejmé, že vozidlo překročilo hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem (vyhláškou č. 341/2014 Sb.).

[4] Dle krajského soudu vážní lístek ze dne 15. 4. 2016 nezavdává nejmenší pochybnost o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení a je z něj zřejmé, že v případě dvou z kontrolovaných veličin došlo k překročení hmotnostních limitů. Krajský soud se zároveň zcela ztotožnil se závěry správních orgánů v tom smyslu, že vysokorychlostní kontrolní vážení je technickým úkonem a nositelem stěžejní hodnoty je v tomto případě údaj osvědčeného (certifikovaného) měřicího zařízení; tímto způsobem naměřená hmotnost představuje objektivní důkaz o hmotnosti váženého vozidla v konkrétní

pokračování

okamžik, přesně zaznamenaný na fotografiích z místa vysokorychlostního měření. Zároveň uvedl, že vysokorychlostní váha byla umístěna v souladu s bodem 3.15.2 Opatření obecné povahy ČMI ze dne 29. 11. 2010, č. 0111-OOP-C010-10, což vyplývá z *Potvrzení o ověření stanoveného měřidla* ze dne 26. 10. 2015, jelikož se pro předmětné ověření vyžaduje umístění v souladu s uvedeným opatřením, tj. mimo oblast, kde by mohlo docházet k častému zrychlování nebo zpomalování, a mimo oblast, kde dochází ke změnám počtu dopravních pruhů.

[5] K opakovaným námitkám, jimiž žalobce cílil zpochybnit závěr správních orgánů o spáchání správního deliktu (předložení dodacího listu ze dne 15. 4. 2016 o předání nákladu 17 000 kg tekuté syrovátky a tvrzení, že v okamžiku nájezdu soupravy na vysokorychlostní váhu řidič brzdil, v důsledku čehož kapalný náklad mohl svou hybností výsledek měření ovlivnit), krajský soud uvedl, že již žalovaný správně konstatoval, že žádný právní předpis nestanoví v případě povinnosti dodržovat největší povolené hmotnosti vozidel a jejich rozdělení na nápravy žádnou výjimku pro vozidla převážející kapalný, sypký či jiný náklad. Dle názoru krajského soudu je provozovatel vozidla (jízdní soupravy) povinen jednat a postupovat s náležitou a odbornou péčí, tedy činit vše, aby dodržení stanovených hmotnostních limitů zajistil, a zabránil tak jejich překročení (nadto podniká-li v oboru přepravy kapalných materiálů). Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015 – 27 (vydaného ve skutkově obdobné věci) je na dopravci, jaké prostředky k zajištění uvedených povinností zvolí; v případě kapalných materiálů lze přitom předpokládat jejich zvýšený pohyb či přelévání. Není-li žalobce schopen dodržení limitů zajistit jinak (například prostřednictvím rozložení nákladu do jednotlivých komor cisterny), nezbývá mu, než přizpůsobit tomu množství naloženého nákladu.

[6] Krajský soud se ztotožnil i se závěry správních orgánů, že namítané snížení rychlosti váženého vozidla v souvislosti s odbočováním na dálniční přípojku, jež je od místa vysokorychlostního kontrolního vážení vzdálená více než 200 m, nemohlo vážení ovlivnit. Zde zároveň opětovně připomněl podmínky ověření ČMI též z hlediska geometrie vozovky a umístění váhy ve vhodné oblasti. Žalobce ostatně dle krajského soudu ani nepředložil žádná relevantní tvrzení, jež by mohla být způsobilá závěr o přesnosti měření ovlivnit.

[7] Dle krajského soudu závěry správních orgánů nemohlo zvrátit ani žalobcovo tvrzení zpochybňující výsledky měření (vážení) opřené o údaje o hmotnosti nákladu dle předloženého dodacího listu ze dne 15. 4. 2016. Předmětný doklad totiž toliko deklaruje obchodní vztah mezi dodavatelem a žalobcem jako přepravcem, dle něhož byla k přepravě předána zahuštěná syrovátka v množství 17 000 l v jakosti popsané v dodacím listu. Dodací list ovšem nic nevypovídá o hmotnosti nákladu připadajícího na jednotlivé nápravy motorového vozidla ani o hmotnosti motorového vozidla samotného a zároveň ani neosvědčuje skutečnost, že předmětné vozidlo v danou dobu skutečně převáželo náklad naložený dle předloženého dodacího listu. Důkazní hodnotu, která by mohla zpochybnit výsledky vysokorychlostního kontrolního vážení provedeného zákonem předpokládaným způsobem a prostřednictvím osvědčeného stanoveného měřidla, tedy dle krajského soudu předložený dodací list nemá.

[8] V souhrnu tedy skutečnosti, z nichž správní orgány vycházely, tvoří dle krajského soudu logický a uzavřený řetězec důkazů, dokládajících, že žalobce předmětný správní delikt spáchal; za takové situace nebylo nutno shromažďovat další důkazní prostředky (svědeckou výpověď, ani znalecký posudek). Správní orgány tedy povinnost zjistit skutkový stav tak, aby o něm nebyly důvodné pochybnosti, neporušily.

[9] Proti rozsudku krajského soudu brojí žalobce (dále jen „stěžovatel“) kasační stížností, odkazující na důvody uvedené v ustanovení § 103 odst. 1 písm. a), b) a d) soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“).

[10] Nesprávné posouzení právní otázky spatřuje stěžovatel ve skutečnosti, že správní orgány, bez ohledu na jejich povinnost dodržovat základní zásady správního řízení, zastávaly názor, že „z *principu samotného vážení je zřejmé, že jediným dokladem o porušení právního předpisu je právě doklad o provedeném vysokorychlostním vážení.*“ S tímto názorem správních orgánů, následně aprobovaným krajským soudem, se však stěžovatel nemůže ztotožnit, s ohledem na své námitky, které výsledky měření jednoznačně zpochybňovaly a poukazovaly na okolnosti, jež nebyly náležitě zohledněny.

[11] V odůvodnění napadeného rozsudku krajský soud uvedl podmínky, za nichž lze doklad o vysokorychlostním měření považovat za dostatečný důkaz k prokázání spáchání správního deliktu; jednou z nich je, že kontrolní vážení bylo provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti. Stěžovatel však zdůrazňuje, že v průběhu řízení upozornil přinejmenším na dvě zásadní okolnosti, které správnost měření zásadně zpochybňovaly.

[12] První z těchto skutečností byla skutečná váha nákladu o hmotnosti 17 000 kg. Přestože stěžovatel uvedené doložil osvědčením o jakosti a dodacím listem, nebyla tato námitka zohledněna. Správní orgány tak postupovaly zcela formalisticky, bez zájmu zjistit skutečný stav věci; pokud by se totiž danou záležitostí náležitě zabývaly, musely by nepochybně dospět k závěru, že je zcela proti logice věci, aby bylo vozidlo o pouhých 14 min. po řádném zaplombování nakládky (ve 4:00 hod) přetíženo o 1.054 kg.

[13] Ačkoliv si je stěžovatel vědom, že měření bylo provedeno vysokorychlostní váhou, splňující všechny potřebné homologace, a že vážní lístek je pro správní orgán významným důkazem, za situace, kdy předložil důkazy zakládající pochybnosti o skutkových zjištěních a správnosti výsledku vážení, je dle stěžovatele nepochybné, že správní orgán postupoval v rozporu se zákonem, jestliže se těmito důkazy nezabýval a náležitě je nevyhodnotil. Krajský soud pak pouze konstatoval, že nelze zpětně prokázat skutečný náklad, respektive jeho rozložení, v okamžiku vysokorychlostního měření, a že jedinou objektivní skutečností je výsledek vážení, což je dle stěžovatele zcela v rozporu se základními zásadami správního řízení.

[14] Stěžovatel nesouhlasí ani se závěrem krajského soudu, že doložený dodací list nemá důkazní hodnotu, která by mohla zpochybnit výsledky vysokorychlostního vážení. Zde odkázal na ustanovení § 50 odst. 3 správního řádu s tím, že okolnosti svědčící v jeho

pokračování

prospěch, které tvrdil a dokládal, nebyly v řízení reflektovány a již vůbec ne správně vyhodnoceny.

[15] Druhou okolností, na kterou stěžovatel upozorňoval, bylo brzdění vozidla v době měření. Situace, kdy vozidlo vezlo kapalný náklad, který se při brzdění pohybuje, vzbuzuje pochybnosti o správnosti výsledku vážení, což dle stěžovatele vyplývá i z odkazovaného opatření obecné povahy ČMI. Krajský soud se st touto námitkou vypořádal jen odkazem na zákon o pozemních komunikacích s tím, že je provozovatel vozidla povinen činit vše, aby dodržení stanovených hmotnostních limitů zajistil. Stěžovatel je však přesvědčen, že postupoval v souladu se zákonem, bylo-li vozidlo naloženo nákladem o takové hmotnosti, aby k překročení stanovených hmotností nedošlo (dle technických parametrů může vozidlo nést náklad až o hmotnosti 25 000 kg). Při převozu tekutého nákladu stěžovatel nemá žádnou možnost, jak zabránit tomu, aby během jízdy (a zejména právě při brzdění) nedocházelo k přesunu tekutého nákladu (je to technicky nereálné). To krajský soud nereflektoval a naopak konstatoval, že *“pokud nejsou jiné možnosti (např. prostřednictvím rozložení nákladu do jednotlivých komor cisterny), nezbyvá provozovateli nic jiného, než přizpůsobit množství naloženého nákladu.”* Převážený náklad ovšem do jednotlivých komor rozložen byl.

[16] V další části kasační stížnosti stěžovatel poukázal na nemožnost srovnávat vysokorychlostní vážení pevného a tekutého nákladu. Zároveň odkázal na postupy při vysokorychlostním kontrolním vážení v Praze v Kbelské ulici i v jiných evropských zemích, kde se po zjištění překročení hmotnostních limitů vozidlo odkloní z provozu na váhu v klidovém režimu, za účelem vyloučení těch případů, u nichž ve skutečnosti k přetížení nedošlo a u nichž byla naměřená hodnota způsobena právě pouze pohybem vozidla, respektive samotného nákladu.

[17] Za zcela nepochopitelný považuje stěžovatel závěr krajského soudu stran brzdění vozidla v místě vážení, a sice že toto *„brzdění za účelem odbočení na dálniční přípojku, která je vzdálená od místa měření více než 200 m, nemohlo vážení ovlivnit“*. Dle stěžovatele je však v případě mnohatunového vozidla zcela samozřejmé, že řidič brzdí již více jak 200 m před odbočkou na dálnici, aby s dostatečným předstihem přizpůsobil svoji jízdu a rychlost vozidla nájezdu na dálnici. Tato skutečnost měla být dle stěžovatele soudem zohledněna.

[18] Bez povšimnutí pak dle stěžovatele neměl zůstat ani fakt, že předmětná vysokorychlostní váha je umístěna nejen před odbočkou na dálnici, ale též v místě, kde se odbočuje do areálů společností; dochází zde tedy k brzdění vozidel i z jiných důvodů, než je nájezd na dálnici. Je proto přesvědčen, že předmětná váha není umístěna v místě, které by bezpečně zajišťovalo přesné a nepochybné zjištění váhy vozidla. Nelze tak v daném případě vystačit s tvrzením, že měřidlo má na základě potvrzení o ověření požadované metrologické vlastnosti.

[19] Jestliže tedy krajský soud dospěl k závěru, že údaj osvědčeného certifikovaného měřicího zařízení o naměřené hmotnosti představuje objektivní důkaz o hmotnosti váženého vozidla v konkrétní okamžik, je dle stěžovatele zřejmé, že postupoval zcela formalisticky, nesprávně a nezákonně, neboť náležitě nezohlednil další okolnosti, jež vzbuzovaly pochybnosti o správnosti vysokorychlostního vážení. Neobstojí tak ani závěr

krajského soudu, dle něhož v řízení nevystaly *žádné pochybnosti o průběhu a výsledku vysokorychlostního kontrolního měření*.

[20] Žalovaný ve svém vyjádření ke kasační stížnosti odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí a své vyjádření k žalobě. Uvedl, že své rozhodnutí považuje za souladné s právními předpisy a ztotožňuje se s argumentací krajského soudu v napadeném rozsudku.

[21] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v rozsahu podané kasační stížnosti (§ 109 odst. 3, věta před středníkem s. ř. s.) a z důvodů v ní uvedených (§ 109 odst. 4, věta před středníkem s. ř. s.). Ve věci přitom rozhodl bez nařízení jednání za podmínek vyplývajících z § 109 odst. 2, věty první s. ř. s.

[22] Kasační stížnost je důvodná.

[23] Jádrem sporu mezi stěžovatelem a správními orgány je otázka dostatečnosti a správnosti skutkových zjištění; stěžovatel jednak namítá nezohlednění jím navrhaných důkazů (a v zásadě apodiktické lpění jen na obsahu vážního lístku), jednak bezdůvodné odmítnutí jeho obrany, spočívající v tvrzení, že vozidlo v době měření brzdilo, což mohlo výsledek měření zkreslit.

[24] V nyní projednávaném případě bylo vysokorychlostní měření provedeno na kontrolní váze, již bylo vystaveno *Potvrzení o ověření stanoveného měřidla* ze dne 26. 10. 2015, ze kterého se podává, že použité měřidlo má (bez bližší specifikace) požadované metrologické vlastnosti. Z uvedeného potvrzení tedy bylo možné logicky usuzovat, že v dané věci byla předmětná váha způsobila k vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení všech silničních motorových vozidel, tedy včetně těch, která přepravují kapalné, sypké nebo jiné pohyblivé materiály.

[25] Nejvyššímu správnímu soudu je nicméně z úřední činnosti známo (řízení ve věci sp. zn. 5 As 417/2019, o kasační stížnosti proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 15. 9. 2019, č. j. 29 A 303/2017 – 48), že váha pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu instalovaná a provozovaná na silnici II/602, v 51, 4 km u Velkého Meziříčí, nebyla shledána způsobitou k měření vozidel převážející kapaliny, jelikož do schvalování příslušných typů měřidel nebyly zahrnuty zkoušky zohledňující jejich možné využití ve funkci stanoveného měřidla i pro vážení vozidel přepravujících břemena, jejichž těžiště může za pohybu měnit svou polohu (vyjádření ČMI ze dne 23. 10. 2017, založené ve spise krajského soudu v odkazované věci).

[26] Nejvyšší správní soud nepřehlédl, že v mezidobí od kontrolního vážení vozidla stěžovatele do kontrolního vážení provedeného ve věci vedené u krajského soudu pod sp. zn. 29 A 303/2017 (v níž byla konstatována nezpůsobilost váhy instalované a provozované na silnici II/602, v 51, 4 km u Velkého Meziříčí pro některá měření), došlo k posunu úpravy metod zkoušení pro schválení typu a ověřování stanoveného měřidla pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel za pohybu, respektive podmínek pro vydání potvrzení o něm. V nyní posuzované věci byla váha ověřována za účinnosti opatření obecné povahy ČMI ze dne 29. 11. 2010, č. 0111-OOP-C010-10,

pokračování

v odkazované věci bylo postupováno na podkladě opatření obecné povahy ČMI ze dne 21. 10. 2016, č. 0111-OOP-C010-15. Z bodu 5.4.2.2 naposledy uvedeného opatření obecné povahy se podává, že *“pokud mají být váhy využívány ke stanovení hmotnosti nebo zatížení na jedné nápravě a/nebo skupině náprav vozidel přepravujících břemena, jejichž těžiště může za pohybu vozidla měnit svou polohu, musí být jako referenční vozidla použita i vozidla nesoucí zatížení ve formě kapalin nebo jiných produktů, které mohou být vystaveny změnám polohy těžiště při pohybu vozidla”*. Z citovaného vyjádření ČMI ze dne 23. 10. 2017 však vyplynulo, že váhy umístěné na silnici II/602 u Velkého Meziříčí nebyly schvalovány s využitím těchto specifických referenčních vozidel.

[27] S ohledem na uvedené tedy vyvstává pochybnost o způsobilosti vysokorychlostní kontrolní váhy použité v nyní posuzovaném případě, k měření vozidel přepravujících kapalný náklad. Byť by příslušné ověření předmětné váhy vyhovovalo podmínkám tehdy účinného opatření obecné povahy ČMI ze dne 29. 11. 2010, č. 0111-OOP-C010-10, nelze popřít zcela zásadní (a v době měření v dané věci objektivně existující) fyzikální jev v podobě setrvačnosti pohybu přepravovaného kapalného nákladu při pohybu vozidla (dřívějším opatřením obecné povahy ČMI ze dne 29. 11. 2010, č. 0111-OOP-C010-10 při testování stanovených měřidel k vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení nezohledňovaný), který je (ve světle pozdějšího opatření obecné povahy) prokazatelně způsobilý zkreslit výsledky vážení, z nichž je následně vyvozována odpovědnost provozovatele za předmětný správní delikt.

[28] I v nyní posuzované věci tak lze oprávněně trvat na tom, aby při posuzování deliktní odpovědnosti stěžovatele bylo vyloučeno případné zkreslení vážení v důsledku přesunu těžiště pohyblivého (kapalného) materiálu při přepravě. Je tedy nutné primárně postavit najisto, zda použitá váha byla prokazatelně schopna eliminovat vliv popsanych fyzikálních jevů při přepravě tekutého nákladu; fakt, že disponovala potvrzením o ověření stanoveného měřidla dle požadavků tehdejšího opatření obecné povahy je z důvodů výše vyložených irelevantní.

[29] Teprve za předpokladu splnění této výchozí premisy (tzn., že výsledky vážení lze považovat za korektní i pro vozidla přepravující kapalný náklad) se lze sekundárně zabývat dalšími námitkami.

[30] Ze všech výše uvedených důvodů dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že kasační stížnost je důvodná, neboť existují pochybnosti o způsobilosti váhy použité k vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení silničních motorových vozidel při pohybu eliminovat pohyby tekutého nákladu přepravovaného vozidlem žalobce; nelze tedy za daného stavu vyloučit, že klíčový důkaz, na němž je vystavěn závěr správních orgánů o deliktní odpovědnosti stěžovatele, není dostatečně průkazný. Přestože objektivně vzato nelze krajskému soudu vytýkat, že se tímto aspektem věci nezabýval (neměl povědomost o skutečnostech zjištěných v řízení vedeném pod sp. zn. 29 A 303/2017 a vycházel logicky z *Potvrzení o ověření stanoveného měřidla* ze dne 26. 10. 2015), je evidentní, že shora popsané skutečnosti musí být v rámci soudního přezkumu zohledněny. Lze tedy hovořit o naplnění kasačního důvodu ve smyslu ustanovení § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s, neboť skutkový stav věci, ze kterého krajský soud vycházel, nelze považovat za dostatečný.

[31] Nejvyšší správní soud proto napadený rozsudek zrušil a věc vrátil krajskému soudu k dalšímu řízení (§ 110 odst. 1, věta první před středníkem s. ř. s.).

[32] V dalším řízení krajský soud doplní správními orgány provedené dokazování směrem ke zjištění, zda váha pro vysokorychlostní měření hmotnosti vozidel užitá v posuzované věci byla v době provedeného měření ověřena také pro vážení vozidel přepravující náklad, jehož těžiště může za pohybu změnit svou polohu. Bude-li zjištěno, že tomu tak nebylo, bude vycházet z toho, že výstup z provedeného měření (vážní lístek) nelze považovat za průkazný. Tento právní názor je pro krajský soud závazný (§ 110 odst. 4 s. ř. s.).

[33] V dalším řízení rozhodne krajský soud i o nákladech řízení o kasační stížnosti (§ 110 odst. 3 s. ř. s.).

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí **nejsou** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 27. března 2020

Mgr. Radovan Havelec
předseda senátu