



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Davida Rause, Ph.D., a soudců Mgr. Kateřiny Kopečkové, Ph.D., a Mgr. Filipa Skřivana v právní věci

žalobce: **KAFKA TRANSPORT a.s.**
sídlem Opařany 312
zastoupený JUDr. Ondřejem Bečvářem, advokátem
sídlem Dřevařská 855/12, Brno

proti
žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina**
sídlem Žižkova 57, Jihlava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3.11.2020, č.j. KUJI 104832/2020, sp.zn. ODSH 1628/2020 Ma/Odv,

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Kraje Vysočina ze dne 3.11.2020, č.j. KUJI 104832/2020, sp.zn. ODSH 1628/2020 Ma/Odv, se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný nemá právo na náhradu nákladů řízení.

- III. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 19 456 Kč k rukám JUDr. Ondřeje Bečváře, advokáta, sídlem Dřevařská 855/12, Brno, ve lhůtě třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

I. Shrnutí podstaty věci

1. Žalobce napadá rozhodnutí žalovaného ze dne 3.11.2020, č.j. KUJI 104832/2020, sp.zn. ODSH 1628/2020 Ma/Odv, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno prvostupňové rozhodnutí Městského úřadu Velké Meziříčí ze dne 3.9.2020, č.j. DOP/79687/2020-juran/15448/2020, kterým byla žalobci uložena pokuta ve výši 9 000 Kč za spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, tím, že žalobce provozoval vozidlo, které při vysokorychlostním vážení překročilo hodnoty stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.

II. Shrnutí procesního postoje žalobce

2. Žalobce namítá, že byl zkrácen na svém právu na spravedlivý proces. Podle žalobce bylo ověření stanoveného měřidla neplatné, neboť podle § 7 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření, již uplynula doba platnosti ověření. Podle přílohy vyhlášky č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, je váha s automatickou činností pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu měřidlem podléhající schvalování a ověření podle položky č. 2.1.3 písm. c). Podle tam uvedeného údaje je délka platnosti ověření 1 rok. Z obsahu správního spisu je patrné, že zařízení pro vysokorychlostní vážení vozidel bylo naposledy ověřeno dne 6.3.2019, a doba platnosti ověření tak v souladu s přílohou vyhlášky č. 345/2002 Sb. uplynula dne 6.3.2020. Žalobce se měl přestupku dopustit až dne 21.7.2020, a je tedy zřejmé, že k měření došlo po uplynutí doby platnosti ověření stanoveného měřidla (vysokorychlostní váhy). Právní úprava počítání doby platnosti ověření stanoveného měřidla obsažená v § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb., podle které se doba platnosti počítá od kalendářního roku následujícího po roce, v němž bylo ověření provedeno, je podle žalobce nesystémová a v přímém rozporu s vyhláškou č. 345/2002 Sb. i s obecnými pravidly počítání plynutí času v jiných právních předpisech. Nadto podle věty druhé § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb. se u stanovených měřidel a certifikovaných referenčních materiálů, pro něž se vystavuje ověřovací list nebo certifikát, počítá doba platnosti ode dne vydání ověřovacího listu nebo certifikátu. Z příslušných vyhlášek přitom není podle žalobce patrné, pro která stanovená měřidla má být ověřovací list nebo certifikát vydán, byť v takovém případě je počátek běhu doby platnosti ověření upraven odlišně. K závěru, že doba platnosti ověření stanoveného měřidla uplyne dnem, který se svým označením shoduje se dnem ověření, dospěly také správní soudy. Jsou-li o

výkladu právní normy pochybnosti ve vztahu k okamžiku zahájení a délky doby ověření vysokorychlostní váhy, bylo povinností správních orgánů uplatnit zásadu *in dubio pro reo*. Správnost těchto úvah podle žalobce dokresluje také žalobcem předložený vážný lístek z nízkorychlostního vážení, na který však dopadá totožná právní úprava (položka 2.1.3 písm. b/ vyhlášky č. 345/2002 Sb.) a na kterém je uvedena doba platnosti ověření od 1.11.2018 do 1.11.2019.

3. Žalobce dále namítá, že žalovaný a prvostupňový správní orgán porušili zásadu materiální pravdy, neboť nezjistili úplný skutkový stav v souvislosti se žalobcem předloženým znaleckým posudkem. Podle § 3 a § 50 odst. 3 správního řádu bylo povinností prvostupňového správního orgánu zjistit všechny důležité okolnosti. Žalobce opakovaně předestřel své pochybnosti o technickém stavu silnice II/602 v úseku umístění vysokorychlostní váhy; přesto prvostupňový správní orgán nepřistoupil k zadání odborného stanoviska nebo znaleckého posudku, a proto tak učinil samotný žalobce. Nejvyšší správní soud již v rozsudku č.j. 9 As 206/2014-48 ze dne 2.7.2015 dovodil, že je třeba ve správním řízení nahlížet na účastníkem předložený znalecký posudek nikoli jako na prostou listinu, jak chybně učinil prvostupňový správní orgán a žalovaný, nýbrž jako na listinu, již je přiznána důkazní síla znaleckého posudku. Prvostupňový správní orgán a žalovaný tak měli v souladu se zásadou volného hodnocení důkazů pečlivě zdůvodnit na základě jasně argumentovaných právních závěrů či faktických zjištění, proč k žalobcem předloženému znaleckému posudku nepřihlíдели, což neučinili. Prvostupňový správní orgán vyvracel způsob měření geometrie vozovky, aniž by své stanovisko řádně odůvodnil příslušným ustanovením opatření obecné povahy Českého metrologického institutu č. 0111-OOP-C010-15, č.j. 0313/009/15/Pos. (dále jen „OOP“); bylo na prvostupňovém správním orgánu, aby argumentaci žalobce vyvrátil vlastním měřením příčného sklonu a vyjetých kolejí. Prvostupňový správní orgán ani žalovaný se nezabývali žalobcem uplatněnou argumentací týkající se častých vjezdů do podnikových areálů, nájezdů na D1 a z toho vyplývajících pohybů zrychlujících či zpomalujících vozidel ovlivňujících dynamiku jízdy měřeného vozidla. Váhy tak podle žalobce nebyly umístěny v souladu s OOP, správní orgány nedostály požadavku na spolehlivé zjištění skutkového stavu ve smyslu § 3 správního řádu a ani nevypořádaly žalobcem uplatněnou argumentaci; napadené i jemu předcházející prvostupňové rozhodnutí tak jsou nepřezkoumatelné. Hypotetickou možnost výskytu vozidel měnících často rychlost jízdy není třeba dokládat znaleckým posudkem.
4. Žalobce v průběhu správního řízení namítal, že nebyly splněny podmínky bodu 3.15.2 OOP; úsek vozovky v délce 50 m před a 25 m za snímači vah totiž nesplňoval stanovené požadavky. Ze žalobcem předloženého posudku je patrné, že hodnoty příčného sklonu převyšují 3 %, nebyly dodrženy ani hodnoty maximální hloubky vyjetých kolejí. Není zřejmé, na základě čeho dospěl prvostupňový správní orgán k závěru, že hodnoty stanovené v OOP se nevztahují na lokální výjimky. Takový výklad je nadto podle žalobce absurdní, neboť pak by bylo možné, aby vozovka v celé své šíři splňovala meze příčného sklonu, byť by ty části vozovky, které se nacházejí na místě styku náprav s měřícím zařízením, vykazovaly výrazné lokální výjimky způsobující nesprávnost měření. Žalobce

dále namítá, že prvostupňový správní orgán a žalovaný z předloženého znaleckého posudku považují za validní ty hodnoty, které odpovídají OOP, avšak na výsledky měření, které vybočují z limitů OOP, nahlíží jako na nevalidní; takový postup vede k nepřezkoumatelnosti napadeného a jemu předcházejícího rozhodnutí. Žalobce a prvostupňový správní orgán pochybili podle žalobce také tím, že se zabývali pouze otázkou naměřeného příčného sklonu; problematiku hloubky kolejí ponechali zcela bez povšimnutí. Tvrzení prvostupňového správního orgánu, že vozovka musí splňovat podmínky OOP pouze při instalaci vah, je podle žalobce absurdní. Znalecký posudek předložený žalobcem byl vypracován soudním znalcem v oboru stavebnictví a závěry soudního znalce tak nesouvisely s posouzením přesnosti měření. Znalcem provedené měření vozovky však mohlo zpochybnit možnost přesnosti měření a bylo na žalovaném a prvostupňovém správním orgánu, aby zadali zpracování odborného vyjádření nebo revizního znaleckého posudku. Žalobce upozorňuje také na praxi Krajského úřadu Středočeského kraje, který z důvodu stavebního stavu pozemní komunikace u vysokorychlostní váhy v Kolíně nepřipustil výsledky měření z této váhy jako relevantní důkaz pro přestupkové řízení.

5. Žalobce namítá, že byl zkrácen na svém právu na spravedlivý proces také z důvodu nemožnosti seznámit se s veškerými podklady napadeného rozhodnutí podle § 36 odst. 3 správního řádu. Podle bodu 5.4.2.1 OOP se pro účely ověření přesnosti měření vah použijí referenční vozidla. Správním spisem neprochází výsledky těchto zkušebních jízd a z ničeho tak podle žalobce neplyne, že by zkušební jízdy byly skutečně realizovány. Podle Mezinárodní společnosti pro vysokorychlostní vážení bylo 30 až 35 % z celkem 600 naměřených hodnot zatížení vozidel v rozporu se skutečnými hodnotami. Stávající právní úprava (§ 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů /zákon o silničním provozu/) neumožňuje postihovat osoby s bydlištěm v jiném členském státě Evropské unie. Takový postup je vůči tuzemským provozovatelům silničních vozidel nepochybně diskriminační a dochází tím k zásahu do práva na rovné zacházení. Byť právo Evropské unie předvídá užití vysokorychlostního vážení v praxi, těchto automatických systémů měření má být využito pouze pro účely „předvýběru vozidel“ pro následné nízkorychlostní vážení.
6. V replice pak žalobce uvedl, že žalovaný a prvostupňový správní orgán nevysvětlili, kdy není třeba vydávat ověřovací list, přestože tato okolnost má zásadní vliv na počátek běhu doby platnosti ověření měřidla, a napadené a jemu předcházející prvostupňové rozhodnutí tak je nepřezkoumatelné. Také podle přípisu Českého metrologického institutu, který žalobce k replice přiložil, neexistuje právní předpis, který by stanovil, na která stanovená měřidla se vydává ověřovací list nebo certifikát. Vzhledem k vysoké zátěži vah je podle žalobce namístě, aby kontrola správnosti měření probíhala v co nejkratších intervalech. Z bodu 3.15.2 písm. d) OOP podle žalobce výslovně plyne, že „lokální výjimky“ u maximálního příčného sklonu vozovky nejsou přípustné.

7. Žalobce tedy z uvedených důvodů navrhuje napadené a jemu předcházející rozhodnutí zrušit. Na tomto procesním postoji žalobce setrval po celou dobu řízení před zdejší soudem, a to i při jednání, které ve věci proběhlo.

III. Shrnutí procesního postoje žalovaného

8. Žalovaný setrval na svých závěrech vyslovených již v napadeném rozhodnutí. Doba platnosti ověření se počítá až od začátku následujícího kalendářního roku, příčný sklon je určován v celé šířce jízdního pruhu, stav vozovky je nadprůměrný – znalecký posudek se zaměřuje pouze na vizuální posouzení. Žalovaný dále uvedl, že znalecký posudek neprokazuje nevaliditu výsledku vysokorychlostního vážení, byť se o to objednatel – ČESMAD – dlouhodobě snaží. Z ničeho podle žalovaného neplyne, že by limity stanovené v OOP měly být splněny po celou dobu platnosti ověření měřidla. Požadavek žalobce, aby byl přítomen u zkušebních jízd či aby součástí správního spisu byly doklady o zkušebních jízdách, je podle žalovaného absurdní.
9. Žalovaný navrhuje, aby žaloba byla jako nedůvodná zamítnuta, a na tomto procesním postoji rovněž setrval po celou dobu řízení před zdejší soudem. Z jednání soudu se žalovaný omluvil.

IV. Posouzení věci

10. Žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s.ř.s.“), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s.ř.s.). Žaloba je přípustná (zejména § 65, § 68 a § 70 s.ř.s.).
11. Zdejší soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.), vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s.ř.s.); o žalobě rozhodoval přednostně v souladu s § 56 odst. 1 s.ř.s., neboť pro takový postup s ohledem na (žalobcem souběžně požadovaný) provedený incidenční přezkum OOP (rozsudkem č.j. 67 A 2/2021-43 ze dne 25.3.2021 zdejší soud již rozhodl o návrhu žalobce na zrušení části OOP) shledal dostatečně závažné důvody a současně stav vyřizování věcí podle pořadí, v jakém do soudního oddělení 62 a 67 zdejšího soudu došly, přednostní projednání a rozhodnutí v této věci bez újmy účastníkům řízení v jiných věcech podle zdejšího soudu umožnil.
12. Podle žalobce je napadené a jemu předcházející rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Neobsahuje-li odůvodnění rozhodnutí nosné důvody, kterými byl správní orgán při svém rozhodování veden, je dána nepřezkoumatelnost takového rozhodnutí pro nedostatek důvodů a soud napadené rozhodnutí zruší pro vady řízení bez jednání rozsudkem (§ 76 odst. 1 písm. a/ s.ř.s.). Pouze přezkoumatelné rozhodnutí lze podrobit věcnému přezkumu.
13. Žalobce v průběhu správního řízení (na ústním jednání dne 2.9.2020, jak bylo zachyceno v protokolu č.j. DOP/69566/2020-juran/15448/2020) odkázal na dříve podaný odpor a

dále uvedl, že váha byla nevhodně umístěna, váha měla sloužit pouze k předvýběru vozidel, podle znaleckého posudku Ing. F. nebyly dodrženy technické požadavky dle OOP a systém vymáhání pokut byl diskriminační, žalobce se dožadoval sdělení, kdo, kdy a jak provedl měření sklonu vozovky pro umístění a instalaci vysokorychlostní váhy. V odporu ze dne 7.8.2020 proti příkazu prvostupňového správního orgánu ze dne 31.7.2020, č.j. DOP/60454/2020-juran/15448/2020, žalobce uvedl, že nebyly dodrženy zákonné metrologické předpisy, neboť sklon vozovky byl větší než udávala platná norma a měřicí zařízení nemělo platné ověření podle vyhlášky č. 345/2002 Sb.

14. Prvostupňový správní orgán v prvostupňovém rozhodnutí zrekapituloval argumentaci žalobce, k níž uvedl, že platnost stanoveného měřidla byla v souladu s § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb. stanovena do 31.12.2020. Z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí je zřejmé, že prvostupňový správní orgán vycházel z odborného posudku zpracovatele DOSIP Servis s.r.o. K žalobcem předloženému znaleckému posudku prvostupňový správní orgán uvedl, že jej považuje za tendenční a že bylo na znalci, aby vypočítal, jak jím zjištěné nedostatky vozovky ovlivňují přesnost měření, neboť pouze jediná hodnota – a to až za snímačem – překračovala limitní hodnoty stanovené v OOP (hloubka kolejí nad 4 mm). Lokální opravené poruchy (praskliny) či lokální překročení povoleného příčného sklonu vozovky (mezi kolejemi) na přesnost vysokorychlostního vážení podle prvostupňového správního orgánu vliv neměly. Prvostupňový správní orgán také odmítl vliv jednotlivých napojení z průmyslových areálů, napojení od dálnice D1 a zastavujících autobusů na průjezd vozidel přes vysokorychlostní váhy. Sклон vozovky se podle prvostupňového správního orgánu týkal pouze podmínek instalace vysokorychlostních vah a nikoliv jejich následného provozování. Podle čl. 7 OOP se u následného ověření stanoveného měřidla „...neprovádí kontrola instalace vah, tedy není nutné zkoumat sklon vozovky, vyjeté koleje či místo umístění. Sклон vozovky, vyjeté koleje a výběr oblasti je v souladu s OOP důležitý pro s[ch]válení typu vah při instalaci a toto bylo v pořádku...“. K žalobcem tvrzené diskriminaci ve vztahu k cizincům prvostupňový správní orgán uvedl, že přestupky cizinců projednává.
15. Z uvedeného zdejšímu soudu plyne, že prvostupňový správní orgán žalobcem uplatněné námitky před vydáním správního rozhodnutí vypořádal; to, zda byly námitky vypořádány věcně správně, není otázkou přezkoumatelnosti rozhodnutí, nýbrž jeho zákonnosti (věcné správnosti). Prvostupňové rozhodnutí přezkoumatelné je.
16. V odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí žalobce zdůraznil význam zásady materiální pravdy a odkázal na § 56 správního řádu spolu s rozhodovací praxí Nejvyššího správního soudu, podle které je třeba na žalobcem předložený znalecký posudek nahlížet jako na posudek znalce ustanoveného správním orgánem (byť prvostupňový správní orgán podle žalobce odmítl poskytnout znalci potřebnou součinnost). Žalobce v odvolání dále uvedl, že neměl možnost seznámit se s obsahem odborného posudku vyhotoveného DOSIP Servis s.r.o., rozvedl jednotlivé závěry plynoucí z odborného posudku předloženého žalobcem a namítal nepřezkoumatelnost prvostupňového rozhodnutí z důvodu nevypořádání žalobcem uplatněné argumentace. Ve vztahu k významu OOP žalobce odkázal na rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje, podle kterého je soulad stavebního stavu

vozovky a podmínek stanovených v OOP klíčový pro závěr o správnosti měření. Žalobce v odvolání zmínil také úpravu vysokorychlostního vážení (význam pouze pro předvýběr vozidel) v unijním právu a odkázal na § 125j odst. 1 zákona o silničním provozu, podle kterého se u cizinců projednává pouze omezený okruh přestupků.

17. Žalovaný v napadeném rozhodnutí zrekapituloval procesní vývoj, částečně také odvolací námitky a uvedl, že žalobcem předložený znalecký posudek nelze považovat za znalecký posudek podle § 56 správního řádu, neboť jeho zpracování nezadal správní orgán; přesto však žalovaný znalecký posudek akceptoval „...*minimálně jako důkaz předložený odvolatelem...*“. Podle žalovaného ze znaleckého posudku vyplývá, že stavební stav vozovky odpovídal kritériím OOP, byť se v některých případech jednalo o hraniční hodnoty. K hodnotám příčného sklonu žalovaný uvedl, že ve znaleckém posudku uvedené hodnoty se týkaly pouze lokálního sklonu a nikoliv příčného sklonu vozovky či jízdního pruhu. Žalovaný v napadeném rozhodnutí dále předestřel důvody, na základě kterých dospěl k závěru o souladu umístění vah s požadavky OOP. Podle žalovaného tak „...*pochybnosti, které v řízení vyslovil odvolatel, byly dle názoru odvolacího orgánu přesvědčivě vyvráceny již v odůvodnění napadeného rozhodnutí a doplněny i v tomto odůvodnění...*“. Dále žalovaný uvedl, že mezi náležitosti dokladu o vážení nepatří rychlost váženého vozidla, byť z fotodokumentace z místa vážení byla rychlost vozidla seznatelná. K otázce předvýběru vozidla pak žalovaný uvedl, že právní úprava je věcí zákonodárce. K platnosti ověření stanoveného měřidla žalovaný zopakoval, že platnost ověření skončila 31.12.2020.
18. Zdejší soud dává žalobci za pravdu v tom ohledu, že se žalovaný v napadeném rozhodnutí nevypořádal s námitkami týkajícími se hloubky vyjetých kolejí a trestání cizinců. Jestliže však žalovaný uvedl, že jeho námitky byly „*přesvědčivě vyvráceny*“ již v prvostupňovém rozhodnutí, je zřejmé, že se žalovaný ztotožnil s posouzením věci prvostupňovým správním orgánem (a s jeho argumenty) i v těchto směrech; na opakující se argumenty žalobce nemusel, vyjádřil-li souhlas se závěry prvostupňového rozhodnutí, reagovat opakovaně. Proto i napadené rozhodnutí zdejší soud považuje za přezkoumatelné.
19. Za tohoto stavu – tu již v rámci přezkumu zákonnosti (věcné správnosti) napadeného rozhodnutí – zdejší soud posuzoval, zda v době měření (vážení) bylo ověření stanoveného měřidla (vysokorychlostních vah) platné.
20. Podle vážního lístku č. 13676060 bylo vysokorychlostní vážení soupravy žalobce provedeno dne 21.7.2020 ve směru na Velké Meziříčí. Při vážení bylo automatizovaným systémem zjištěno překročení největší povolené hmotnosti na nápravu (o 373 kg) a největší povolené hmotnosti motorového vozidla (o 830 kg). Jiný doklad obsahující údaj o váze soupravy žalobce správním spisem neprochází. Výsledky měření (vážení) provedené stanoveným měřidlem (vysokorychlostní váhou) jsou jediným důkazem o překročení hmotnostních limitů soupravy žalobce. V případě chybějícího platného ověření stanoveného měřidla by tak závěr o překročení hmotnostních limitů nemohl obstát.

21. Z potvrzení Českého metrologického institutu o ověření stanoveného měřidla ze dne 6.3.2019 plyne, že váha pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel na silnici II/602 Jihlavská, Velké Meziříčí byla téhož dne ověřena, měla požadované metrologické vlastnosti a byla opatřena úředními značkami. K měření (zvážení) soupravy žalobce tak došlo po více než roce od ověření stanoveného měřidla.
22. Podle § 9 odst. 1 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, se ověřením stanoveného měřidla potvrzuje, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud má měřidlo požadované metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy. Opatření obecné povahy kromě požadovaných metrologických vlastností stanoveného měřidla stanoví i zkoušky při jeho ověřování. Postup při ověřování stanovených měřidel stanoví ministerstvo vyhláškou. Podle § 11a odst. 1 zákona o metrologii je uživatel stanoveného měřidla povinen na žádost osoby, která může být dotčena jeho nesprávným měřením, požádat o přezkoušení stanoveného měřidla. Podle § 11a odst. 3 zákona o metrologii se stanovené měřidlo považuje za vyhovující, pokud má při přezkoušení metrologické vlastnosti stanovené opatřením obecné povahy. Opatření obecné povahy kromě požadovaných metrologických vlastností stanoveného měřidla stanoví i zkoušky při přezkoušení, pokud jsou odlišné od zkoušek při ověřování.
23. V nyní posuzované věci OOP nestanoví zvláštní zkoušky při přezkoušení. Pro přezkoušení stanoveného měřidla (vysokorychlostní váhy) se tedy postupuje podle pravidel stanovených OOP pro ověřování.
24. Aby bylo možno předpokládat, že výsledky vysokorychlostního vážení jsou přesné, je třeba, aby bylo stanovené měřidlo ověřeno. Zároveň platí, že stanovené měřidlo musí splňovat požadavky stanovené v OOP po celou dobu platnosti ověření. Nyní účinná právní úprava obsažená v § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb. stanoví, že doba platnosti ověření měřidla stanovená zvláštním právním předpisem (poznámka pod čarou odkazuje na vyhlášku č. 263/2000 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu) se počítá od začátku kalendářního roku následujícího po roce, v němž bylo ověření stanoveného měřidla provedeno. U stanovených měřidel a certifikovaných referenčních materiálů, pro něž se vystavuje ověřovací list nebo certifikát, se doba platnosti počítá ode dne vydání ověřovacího listu nebo certifikátu. Vyhláška č. 263/2000 Sb. byla zrušena a nahrazena vyhláškou č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu. Podle bodu 2.1.3 písm. c) přílohy vyhlášky č. 345/2002 Sb. byla pro vysokorychlostní váhy stanovena doba platnosti ověření 1 rok.
25. Z vyjádření Českého metrologického institutu ze dne 21.12.2020, č.j. CMI-7795/2020/0311, mimo jiné plyne, že podle zavedené praxe se ověřovací list u vysokorychlostních vah nevystavuje; na požádání lze vystavit o provedeném měření „potvrzení o ověření stanoveného měřidla“. Teprve připravovaná právní úprava metrologie předpokládá pregnantní vymezení stanovených měřidel, u kterých je v rámci jejich ověření vydán ověřovací list. Český metrologický institut ve sdělení dále uvedl:

„...zvolený způsob (nevydávání ověřovacího listu u WIM zohlednil jak technické specifikace a výsledky zkoušek při schvalování typu těchto měřidel (zvláště pak prokázané parametry dlouhodobé stability metrologických vlastností používaných snímačů), tak praktické aspekty při jejich používání v provozních podmínkách. Jinými slovy technické a metrologické parametry prokazované a prokázané v rámci procesů schvalování typu jednotlivých typů WIM zde umožňují systémově postupovat způsobem, kdy je ověření měřidla deklarováno „pouze“ umístěním úřední značky (a nevydává se ověřovací list), přičemž uživatel měřidel pak může logistiku zabezpečování následného ověřování do určité míry přizpůsobovat možnostem a kapacitám dopravní infrastruktury v dané oblasti. S ohledem na praktické aspekty a limity zajišťovaných podmínek při realizaci ověřování se navíc požadavky na ověřování těchto stanovených měřidel ze strany jejich uživatelů (provozovatelů) v posledních letech již standardně koncentrují do období III. (popř. II.) čtvrtletí roku...“.

26. Je pravdou, že návrh zákona o metrologii (dostupný na <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNBCGDAXRW>) v § 21 odst. 1 explicitně předpokládá vydání prováděcího právního předpisu, který vymezí jednotlivé druhy stanovených měřidel, u nichž bude vydáván ověřovací list. Připravovaný zákon o metrologii přitom shodně se stávající právní úpravou předvídá různé režimy počátku běhu doby platnosti ověření v závislosti na tom, zda bude vydán ověřovací list (následující kalendářní měsíc) či nikoli. Navrhovaná (připravovaná) právní úprava výslovně v § 22 odst. 5 stanoví, že prováděcí právní předpis stanoví na základě pravděpodobnosti zachování metrologických vlastností stanovených měřidel daného druhu, dobu platnosti ověření u jednotlivých druhů stanovených měřidel. Na věc aplikovatelná právní úprava však taková pravidla neobsahuje.
27. Bylo by jistě žádoucí, aby bylo autoritativně postaveno najisto, u kterých stanovených měřidel je ověřovací list vydáván. Byť tomu tak není, § 7 odst. 1 vyhláška č. 262/2000 Sb. stanoví jednoznačné pravidlo: není-li ověřovací list vydán, počítá se doba platnosti od začátku následujícího kalendářního roku. Není žádného principiálního důvodu, pro který by takové pravidlo nemohlo být ve vyhlášce upraveno. Lze sice přisvědčit žalobci, že vyhláškou č. 262/2000 Sb. stanovený mechanismus běhu doby platnosti (resp. jejího počátku) nemusí být pokládán za obvyklý, to však samo o sobě neznamená, že by byl nepřípustný; bylo zcela na normotvůrci, jakou právní úpravu běhu doby platnosti stanoví.
28. Z vyjádření Českého metrologického institutu přitom neplyne, že by k vydávání ověřovacího listu pro příslušný typ stanovených měřidel docházelo na základě svévole; naopak, Český metrologický institut uvedl, že z důvodu stability metrologických vlastností postačí ověření měřidla pouze umístěním úřední značky. Důvěryhodnost takového východiska není ničím zpochybněna.
29. Nebyl-li tedy vydán ověřovací list, pak doba platnosti ověření stanoveného měřidla se počítá od začátku kalendářního roku následujícího po roce, v němž bylo ověření stanoveného měřidla provedeno. Samotná délka doby platnosti pak byla upravena v příloze vyhlášky č. 345/2002 Sb. Platnost ověření stanoveného měřidla (vysokorychlostní váhy) tedy byla až do 31.12.2020.

30. Zdejší soud tak nepřisvědčil námitce žalobce o vzájemné rozpornosti právní úpravy doby platnosti stanoveného měřidla. To, že v odůvodnění správních soudů, na které odkazuje žalobce, byl uveden odlišný způsob určení doby platnosti stanoveného měřidla, podle zdejšího soudu není určující; zdejší soud v rozsudku č.j. 30 A 153/2016-76 ze dne 26.4.2018 ani Nejvyšší správní soud v navazujícím rozsudku č.j. 4 As 188/2018-53 ze dne 12.7.2018 se totiž nezabývaly otázkou plynutí doby platnosti ověření vysokorychlostní váhy a vzájemného vztahu vyhlášek č. 262/2000 Sb. a č. 345/2002 Sb. Pravidlo podávané z vyhlášky č. 262/2000 Sb. ohledně počátku (jednorochní) doby platnosti (tj. od začátku následujícího kalendářního roku) přitom nevyvrací ani odkaz žalobce na rozsudky zdejšího soudu č.j. 30 A 142/2016-48 ze dne 31.5.2018 a č.j. 30 A 142/2016-102 ze dne 27.5.2020; v nich soud sice uvedl, že tamním spisem procházelo potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 26.10.2015, vydané Českým metrologickým institutem, dle kterého bylo dne 25.9.2015 provedeno ověření měřidla pro vysokorychlostní kontrolní vážení, přičemž doba platnosti tohoto ověření je vyhláškou č. 345/2002 Sb. stanovena na jeden rok (tj. do „26.9.2016“), k závěru o konci jednorochní doby (tj. ke dni „26.9.2016“) však není v uvedených rozsudcích uvedena žádná argumentace, jež by se týkala pravidla vyplývajícího z § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb., především však v tamní věci nebylo podle obsahu uvedených (v téže věci postupně vydaných) rozsudků sporu o to, zda jednorochní doba platnosti ověření uplynula ke dni 26.9.2016 či až ke dni 31.12.2016 (k vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení vozidla došlo v tamní věci dne 15.4.2016).
31. Žalobce v této souvislosti dále namítá, že došlo k zásahu do jeho procesních práv, neboť mu prvostupňovým správním orgánem nebylo umožněno seznámit se s podklady pro ověření stanoveného měřidla, a také pro nezohlednění jím předloženého znaleckého posudku.
32. Potvrzení o ověření stanoveného měřidla vydal Český metrologický institut; za tohoto stavu podle zdejšího soudu nebylo povinností prvostupňového správního orgánu – pokud těmito podklady vůbec disponoval – předkládat žalobci podklady související s ověřením měřidla. Tím spíše takovou povinnost prvostupňový správní neměl za situace, kdy žalobce blíže neuvedl, zda a z jakých důvodů zpochybňuje průběh ověření vysokorychlostní váhy.
33. Naopak ve vztahu k povaze žalobcem předloženého znaleckého posudku zdejší soud dává žalobci za pravdu v tom, že na něj mělo být žalovaným nahlíženo jako na znalecký posudek podle § 56 správního řádu. Závisí-li podle § 56 správního řádu rozhodnutí na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají, a jestliže odborné posouzení skutečností nelze opatřit od jiného správního orgánu, správní orgán usnesením ustanoví znalce. Usnesení se oznamuje pouze znalci. O zamýšleném ustanovení znalce, popřípadě o ustanovení znalce správní orgán vhodným způsobem účastníky vyrozumí. Správní orgán znalci uloží, aby posudek vypracoval písemně a předložil mu jej ve lhůtě, kterou současně určí. Může znalce také vyslechnout.

34. Správním spisem prochází znalecký posudek č. 2666/06/20 Ing. Pavla Faltyse ze dne 17.8.2020, soudního znalce v oboru stavebnictví – stavby dopravní a inženýrské. Posudek je opatřen znaleckou doložkou. Z rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 9 As 206/2014-48 ze dne 2.7.2015 vskutku plyne, že na znalecký posudek předložený účastníkem správního řízení mající potřebné náležitosti – jako tomu bylo i v nyní posuzované věci – je třeba nahlížet jako na znalecký posudek dle § 56 správního řádu.
35. Byť žalovaný pochybil, jestliže k žalobcem předloženému znaleckému posudku formálně nepřistoupil podle § 56 správního řádu, toto pochybení k závěru o nezákonnosti napadeného rozhodnutí zdejší soud nevede. Žalovaný a před ním i prvostupňový správní orgán dostatečně odůvodnili, proč k závěrům znaleckého posudku nepřihlédli (chybná metodika měření příčného sklonu „po částech“). Jestliže žalovaný a prvostupňový správní orgán důsledně odůvodnili, z jakých důvodů se neztotožnili se znaleckým posudkem předloženým žalobcem, pak podle zdejšího soudu jejich postup do procesních práv žalobce nezasáhl; i v případě znaleckého posudku ve smyslu § 56 správního řádu se může správní orgán od závěrů znalce odchýlit za podmínky, že svůj postup náležitě odůvodní.
36. Žalobce dále zpochybňuje splnění podmínek (překročení limitních hodnot) pro instalaci vysokorychlostní váhy stanovené v OOP, neboť nebyly naplněny některé podmínky geometrie vozovky a podmínky charakteristiky vozovky.
37. OOP v bodě 3.15.2 „Geometrie vozovky“ stanoví pro úsek vozovky v délce 50 m před a 25 m za snímači vysokorychlostní váhy tyto požadavky: podélný sklon vozovky musí být menší nebo roven 1 % a konstantní; příčný sklon vozovky musí být menší nebo roven 3 %; poloměr zakřivení podélné osy vozovky musí být větší nebo roven 1000 m; vozovka musí být bez nerovností způsobujících lokální změnu sklonu a hloubka vyjetých kolejí nesmí být větší než 4 mm. Další podmínkou je instalace váhy mimo oblasti, kde by mohlo docházet k častému zrychlování nebo zpomalování, a nesmí být instalována v úsecích, kde dochází ke změnám dopravních pruhů. V bodě 3.15.3 „Charakteristika vozovky“ OOP stanoví mimo jiné požadavek, aby snímače zatížení byly instalovány v homogenních vrstvách s povrchem bez poškození a aby vozovka byla po celé délce snímačů zatížení homogenní napříč každým dopravním pruhem a bez spojů, který by tvořily spoje kameniva.
38. V rozsudku č.j. 67 A 2/2021-43 ze dne 25.3.2021, kterým zdejší soud zamítl návrh žalobce na zrušení části OOP, k výkladu pojmu „šířka vozovky“ uvedl, že limitní hodnota příčného sklonu vozovky se vztahuje k šířce jízdního pruhu (bod 18. rozsudku). K podmínce stavu vozovky zdejší soud v uvedeném rozsudku dospěl k závěru, že podmínky stavu vozovky 50 m před a 25 m za snímači zatížení jsou stanoveny v bodu 3.15.2 OOP, a je zřejmé, že OOP předvídá existenci drobných poškození vozovky – kupříkladu vyjeté koleje v mezích limitních hodnot. Požadavek na homogenní vozovku bez jakéhokoli poškození vozovky dle bodu 3.15.3 se tak vztahuje pouze na prostor bezprostředně nad snímači zatížení (bod 20. rozsudku).

39. Ze žalobcem předloženého znaleckého posudku plyne, že ve dnech 12.7.2020 a 19.8.2020 byla provedena kontrola stavu vozovky geometrickým zaměřením příčných a podélných profilů a kontrola plnění požadavků na charakteristiku vozovky (str. 12). To, že se v okolí vysokorychlostní váhy vyskytují vjezdy k průmyslovým objektům, je zřejmé nejen z fotodokumentace obsažené v žalobcem předloženém znaleckém posudku, nýbrž také z listiny „DOSIP Servis s.r.o., LOKALITA A)“ procházející správním spisem. Z fotodokumentace (str. 6, 7 a 8) obsažené ve znaleckém posudku je dále zřejmé napojení silnice III. třídy (482 – 522 m od vysokorychlostní váhy) a napojení na D1 (310 – 393 m, 240 – 260 m a 117 – 186 m od vysokorychlostní váhy).
40. Podle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Podle § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci nebo organizovanému útvaru chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po pozemní komunikaci. To platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace nebo ze stezky pro cyklisty nebo z obytné nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci.
41. Při vjezdu na pozemní komunikaci – tu konkrétně na silnici II/602 – by si řidiči vjíždějících vozidel měli počínat tak, aby nedocházelo ke zpomalení vážených vozidel (či souprav). Podle zdejšího soudu tak existence napojení jednotlivých průmyslových objektů sama o sobě nemá vliv na dynamiku jízdy projíždějících vozidel po silnici II/602, neboť projíždějící vozidla, která jsou následně vážena, mají přednost v jízdě a nesmí být jinými vozidly vyjíždějícími z přilehlých ploch jakkoli omezena.
42. Pokud jde o nájezd na silnici II/602 z D1, ten byl opatřen připojovacím pruhem (str. 8 znaleckého posudku), a tedy mohlo by docházet k omezení projíždějících vozidel po silnici II/602; podle § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu nesmí řidič při zařazování z připojovacího pruhu do pruhu průběžného ohrozit řidiče jedoucí v průběžném pruhu, zatímco při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci dle § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu nesmí dojít ani k omezení projíždějících řidičů. Vzhledem ke vzdálenosti tohoto připojení přesahující 100 metrů však zdejší soud nemá za to, že by toto připojení mohlo mít na dynamiku jízdy po silnici II/602 takový vliv, aby podmínky podle OOP nebyly dodrženy; z dokazování fotozáběry z místa měření (www.mapy.cz) vyplynulo, že jde o rovný úsek a že v místě vážení je přehledným a dostatečně s předstihem patrným způsobem rychlost omezena na 70 km/h, přičemž úsek, v němž je rychlost takto omezena, začíná (končí) před koncem připojovacího a začátkem odbočovacího pruhu na nájezd (sjezd) na (z) D1, připojení míst ležících mimo silnici II/602 v blízkosti místa vážení je přitom rovněž přehledné a tudíž potřeba změny dynamiky jízdy po silnici II/602 z důvodu vjíždění či vyjíždění vozidel k průmyslovým objektům, jež by nebyla známa předem (před úsekem, v němž je rychlost omezena), nepravděpodobná.

43. Z fotodokumentace obsažené ve znaleckém posudku i z jejího textu je také patrné, že se „...ve vzdálenosti cca 70 – 2 m od osazených senzorů se na konstrukci objevují poruchy obrusné vrstvy, které jsou zalévány pravděpodobně živčnou spárovací hmotou...“ (str. 8 znaleckého posudku). Z fotodokumentace podle zdejšího soudu neplyne, že by povrch vozovky byl zásadně narušen (str. 10 znaleckého posudku) tak, aby docházelo ke změně dynamiky jízdy vozidel; naopak i ve znaleckém posudku je uvedeno, že poruchy obrusné vrstvy byly zapraveny. Podle fotografií prostoru snímačů zatížení (str. 11 a 12) nebyl povrch vozovky bezprostředně na snímačích narušen vůbec. Požadavek na homogenitu povrchu vozovky přitom stanoví OOP pouze pro prostor snímačů (bod 3.15.3), a žalobní námitka zpochybňující stav povrchu vozovky proto rovněž není důvodná.
44. Podle žalobce byly překročeny hodnoty stanovené v OOP pro příčný sklon vozovky a pro maximální hloubku kolejí.
45. Limitní hodnota příčného sklonu stanovená v bodu 3.15.2 písm. b) OOP dopadá na šířku jízdního pruhu. Jízdním pruhem dle § 2 písm. t) zákona o silničním provozu je část vozovky dovolující jízdu vozidel v jednom jízdním proudu za sebou. Ze žalobcem předloženého znaleckého posudku vyplývá, že „...měření bylo prováděno v úseku 60 m před a 30 m za snímači zařízení, vždy po 5 m délky a v každém profilu vždy ve středu jízdního pruhu, dále ve vzdálenosti 1,0 m od tohoto středu na obě strany (předpokládané stopy náprav projíždějících nákladních vozidel), ve středu vozovky a při krajnici (0,88 – 0,89 m) od předpokládané stopy náprav. Celkem tedy bylo provedeno v každém příčném profilu 5 měření, ze kterých pak byla vypočtena hloubka vyjetých kolejí a příčný [s]klon vozovky v daném profilu...“ (str. 13). Pro účely posouzení souladu zjištěných hodnot s limitními hodnotami je podstatný úsek 50 m před a 25 m za snímači zatížení, a to ve směru na Velké Meziříčí. Z popisu metodiky měření plyne, že příčný sklon vozovky nebyl zjišťován v rámci šíře jízdního pruhu. Zdejší soud rozumí úvaze žalobce, že jediný údaj o příčném sklonu vozovky nemusí zohledňovat lokální změny, který přitom mohou mít vliv na přesnost měření. Tu je však třeba podle zdejšího soudu zohlednit, že OOP stanoví soubor kvantitativních limitů (zejména bod 3.15.2) a kvalitativních limitů (zejména bod 3.15.3), které ve svém souhrnu mají garantovat přesnost měření. Výskyt lokálních změn, které by mohly mít vliv na přesnost měření, by se tak měl projevit tím, že nebudou splněny limity dalších kritérií stanovených v OOP – typicky právě překročení hodnot pro hloubku kolejí či podmínek charakteristiky vozovky. Ostatně podmínka v bodu 3.15.2 písm. d) OOP stanoví, že vozovka musí být bez nerovností způsobujících lokální změnu sklonu. Tuto podmínku chápe zdejší soud jako „pojistku“ právě proti výskytu lokálních nerovností, které se sice neprojeví nesplněním dílčích kritérií stanovených v OOP, ale zároveň již natolik mění charakter vozovky, že lze uvažovat o možné chybě při měření. Z fotografií procházejících správním spisem (v žalobcem předloženém znaleckém posudku) není patrná přítomnost takovýchto výrazných lokálních změn (kupříkladu výtluků) a ani ze žalobcem předloženého znaleckého posudku prima vista neplyne, že by na úseku 50 m před a 25 m za snímači byly dramatické výchylky (nejvýše 4,03 %) v lokálním příčném sklonu).

46. Ve vztahu k namítané hloubce vyjetých kolejí však dává zdejší soud žalobci za pravdu. Podle tabulky naměřených hodnot kolejí, která byla součástí žalobcem předloženého znaleckého posudku procházejícího správním spisem, byla 25 m za snímači zatížení naměřena hloubka kolejí 4,4 – 3,3 mm. Jestliže podle bodu 3.15.2 písm. e) OOP hloubka vyjetých kolejí nesměla být v délce úseku vozovky 50 m před a 25 m za snímači zatížení větší než 4 mm, pak je zjevné, že tato dílčí podmínka geometrie vozovky podle předloženého znaleckého posudku nebyla splněna. To, že hloubka vyjetých kolejí dosahovala limitních hodnot (4 mm), ostatně vyplývá také ze sdělení Krajské správy a údržby silnic Vysočina ze dne 5.6.2020, č.j. KSAÚSVPO/0065540/2020. Ve směru na Velké Meziříčí byla při měření na několika místech před i za snímači zatížení zjištěna hloubka kolejí („hloubka nerovností“) 4 mm. Jestliže soudní znalec dospěl při měření k závěru o překročení povolené hloubky kolejí a zároveň jestliže i podle dříve provedeného měření Krajské správy a údržby silnic Vysočina byly zjištěny limitní hodnoty vyjetých kolejí, pak podle zdejšího soudu žalobce úspěšně zpochybnil dodržení podmínek měření – vysokorychlostního vážení. Za tohoto stavu bylo na žalovaném a prvostupňovém správním orgánu, aby k tomuto argumentu žalobce postavili najisto, zda lze na výsledky měření (vysokorychlostní vážení) soupravy žalobce nahlížet jako na dostatečně přesné. To se nestalo. Dodržení bodu 3.15.2 písm. e) OOP v otázce nepřekročení maximálně přípustné hloubky vyjetých kolejí ve skutkových poměrech nyní posuzované věci za spolehlivě prokázané zdejší soud nepovažuje.
47. Bez ohledu na to, že vysokorychlostní vážení bylo provedeno v době platnosti ověření stanoveného měřidla (vysokorychlostní váhy), zpochybní-li provozovatel vozidla hodnověrným způsobem soulad vlastností stanoveného měřidla (vysokorychlostní váhy) s příslušným opatřením obecné povahy, je na uživateli stanoveného měřidla (vysokorychlostní váhy), aby prokázal, že stanovené měřidlo (vysokorychlostní váha) požadované metrologické vlastnosti v okamžiku měření (vysokorychlostního vážení) mělo. Soulad vlastností stanoveného měřidla (vysokorychlostní váhy) s OOP v nyní posuzované věci zpochybněn byl, toto zpochybnění však vyvráceno nebylo. Za tohoto stavu závěr žalovaného, že žalobce provozoval vozidlo, které při vysokorychlostním vážení překročilo stanovené hodnoty, nemůže jako zákonný obstát. Bez toho, že bylo najisto postaveno splnění podmínek vysokorychlostního vážení (dodržení bodu 3.15.2 písm. e/ OOP) v okamžiku vážení, je takový závěr přinejmenším předčasný.
48. Proto zdejší soud napadené rozhodnutí podle § 78 odst. 1 s.ř.s. zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení (§ 78 odst. 4 s.ř.s.), aniž by se zabýval zbylou částí žalobní argumentace. Osud prvostupňového rozhodnutí nechť je odvislý od postupu žalovaného v dalším řízení, v němž je žalovaný vázán právním názorem zdejšího soudu vysloveným v tomto rozhodnutí (§ 78 odst. 5 s.ř.s.).

V. Náklady řízení

49. O nákladech řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s. Žalovaný ve věci nebyl úspěšný, a proto právo na náhradu nákladů řízení nemá. Žalobce byl ve věci celkově úspěšný, a proto mu náleží právo na náhradu nákladů řízení. Z obsahu soudního spisu vyplývá, že žalobci vznikly náklady za zaplacený soudní poplatek za žalobu (3 000 Kč) společně s náklady právního zastoupení za čtyři úkony právní služby po 3 100 Kč (převzetí a příprava zastoupení, podání žaloby, podání repliky a účast na jednání před soudem), společně se čtyřmi režijními paušály po 300 Kč, to vše podle § 11 odst. 1 písm. a), d) a g), § 12 odst. 4 vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátního tarifu, a částkou 2 856 Kč odpovídající výši daně z přidané hodnoty, kterou je zástupce povinen odvést podle zákona č. 235/2004 Sb., celkem tedy 19 456 Kč. K zaplacení byla neúspěšnému žalovanému stanovena přiměřená lhůta.

Poučení:

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

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

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů 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.

Brno 9. prosince 2021

David Raus v.r.
předseda senátu

