



ČESKÁ REPUBLIKA

## ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Pavla Molka a soudců JUDr. Radana Malíka a JUDr. Barbary Pořízkové v právní věci žalobkyně: **BÍTEŠSKÁ DOPRAVNÍ SPOLEČNOST, spol. s r.o.**, se sídlem Vlkovská 334, Velká Bíteš, proti žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina**, se sídlem Žižkova 1882/57, Jihlava, proti rozhodnutím žalovaného ze dne 6. 11. 2020, č. j. KUJI 106043/2020, sp. zn. ODSH 1629/2020-Ma/Odv, ze dne 12. 11. 2020, č. j. KUJI 106553/2020, ODSH 1630/2020-Ma/Odv, ze dne 26. 11. 2020, č. j. KUJI 111202/2020, sp. zn. 1902/2020-Ma/Odv, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 16. 11. 2022, č. j. 31 A 2/2021-79,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žádný z účastníků **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

### I. Vymezení věci

[1] Městský úřad Velké Meziříčí (dále jen „městský úřad“) rozhodnutím ze dne 21. 9. 2020, č. j. DOP/86422/2020-troja/1308/2020, uznal žalobkyni vinnou tím, že dne 10. 2. 2020 na silnici číslo II/602 na 51,4 km u Velkého Meziříčí ve směru na Jihlavu provozovala vozidlo, které při vysokorychlostním vážení překročilo hodnoty ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění pozdějších předpisů. Žalobkyně tak porušila § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky, čímž se dopustila přestupku ve smyslu § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Za tento přestupek byla žalobkyni uložena pokuta ve výši 18 000 Kč. Odvolání žalobkyně zamítl žalovaný rozhodnutím ze dne 6. 11. 2020, č. j. KUJI 106043/2020, sp. zn. ODSH 1629/2020-Ma/Odv (napadené rozhodnutí č. 1).

[2] Městský úřad rozhodnutím ze dne 11. 9. 2020, č. j. DOP/82698/2020-juran/1834/2020, rozhodl tak, že se žalobkyně dne 2. 3. 2020 dopustila na totožném místě v opačném směru zcela

totožného přestupku, za který jí byla uložena pokuta ve výši 9 000 Kč. Žalobkyně se proti tomuto rozhodnutí odvolala. Podané odvolání žalovaný zamítl rozhodnutím ze dne 12. 11. 2020, č. j. KUJI 106553/2020, sp. zn. ODSH 1630/2020-Ma/Odv (napadené rozhodnutí č. 2).

[3] Konečně městský úřad rozhodnutím ze dne 8. 10. 2020, č. j. DOP/97981/2020-juran/15363/2020, žalobkyni opětovně shledal vinnou ze spáchání totožného přestupku jako v napadených rozhodnutích č. 1 a č. 2, za což jí uložil pokutu ve výši 27 000 Kč. Žalovaný zamítl odvolání žalobkyně rozhodnutím ze dne 26. 11. 2020, č. j. KUJI 111202/2020, sp. zn. ODSH 1902/2020-Ma/Odv (napadené rozhodnutí č. 3).

[4] Žalobkyně proti všem označeným rozhodnutím žalovaného podala žalobu ke Krajskému soudu v Brně (dále jen „krajský soud“), přičemž své argumenty rozdělila do několika okruhů. Nejprve podotkla, že povaha Potvrzení o ověření stanoveného měřidla vydaného Českým metrologickým institutem (dále jako „ČMI“) nemá oporu v zákoně, a nemůže tak být podkladem pro rozhodnutí správního orgánu. Stanovená měřidla (vysokorychlostní váhy) a vozovky, na kterých se měřidla nacházejí, musejí splnit metrologické a technické požadavky dané opatřením obecné povahy č. 0111-OOP-C010-5 (dále jen „OOP“) vydaným ČMI na základě § 9 odst. 1 ve spojení s § 14 odst. 1 písm. j) zákona č. 505/1990 Sb., zákona o metrologii, ve znění pozdějších předpisů. K tomu předložené závěry znalce a správce silnic se dle žalobkyně rozcházejí, přičemž správní orgány chybně hodnotily znalecký posudek jako důkaz listinou, nikoliv jako znalecký posudek ve smyslu § 56 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů. Následně žalobkyně zpochybňovala splnění podmínek pro umístění vysokorychlostních vah a technického stavu vozovky stanovených v OOP. Bod 3.15.2 písm. e) OOP stanoví, že hloubka vyjetých kolejí ve vzdálenosti 50 m před a 25 m za snímači zatížení nesmí být větší než 4 mm. Žalobkyně předložila znalecký posudek, ze kterého plyne, že hloubka vyjetých kolejí se v místě 25 m za snímačem zatížení (ve směru na Velké Meziříčí) pohybovala v rozmezí 4,4 – 3,3 mm. Nebyla tak splněna jedna z podmínek daná OOP, tudíž dle § 7 odst. 1 vyhlášky č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření (dále jen „vyhláška č. 262/2000 Sb.“), mělo dojít k zániku ověření stanoveného měřidla. Bod 3.15.2 písm. b) OOP navíc stanoví, že příčný sklon vozovky ve vzdálenosti 50 m před a 25 m za snímači musí být roven nebo menší než 3%. Ve vztahu k podmínkám uvedeným v OOP spatřuje žalobkyně rovněž problém v umístění vysokorychlostní váhy, jak je stanoveno v bodu 3.15.2.

[5] Krajský soud žalobu zamítl jako nedůvodnou. K námitce ohledně povahy Potvrzení o ověření stanoveného měřidla konstatoval, že kontrolní váhy byly prokazatelně ověřeny, když dle § 9 odst. 2 zákona č. 505/1990 Sb., zákona o metrologii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o metrologii“), byla k měřidlu umístěna úřední značka a následně na vyžádání bylo vydáno Potvrzení o ověření stanoveného měřidla. S poukazem na bod 21. až 30. rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 9. 12. 2021, č. j. 62 A 195/2020-104, v jiné věci odmítl krajský soud argumenty žalobkyně směřující k námitce o uplynutí platnosti ověření měřidla, neboť 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.) se počítá od počátku následujícího kalendářního roku, ve kterém bylo ověření vydáno. Vyhláška č. 263/2000 Sb. byla zrušena a nahrazena vyhláškou č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající

pokračování

schválení typu (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“). Doba platnosti ověření tak byla v tomto případě určena správně.

[6] Následně se krajský soud zabýval námitkami, které zpochybňovaly dodržení podmínek stanovených v OOP pro instalaci vysokorychlostních vah a technického stavu vozovky. K námitce týkající se hloubky vyjetých kolejí krajský soud uvedl, že hloubka vyjetých kolejí nemohla sama o sobě znevěrohodnit výsledky provedeného vážení. Znalcem zkoumané hodnoty příčného sklonu vozovky, které reflektují lokální změny, jsou chybné, neboť dle § 1 odst. 1 písm. f) vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, je příčný sklon vozovky neměnným parametrem, a pokud žalobkyně, resp. znalec argumentuje zohledněním lokálních změn v jízdním pruhu (s ohledem na zkoumání příčného sklonu vozovky), dotýká se jiného kritéria uvedeného v bodě 3.15.2 písm. d) OOP, které zohledňuje *nerovnosti způsobující lokální změnu sklonu*. Krajský soud také nesouhlasil s námitkou ohledně vadného umístění vysokorychlostních vah. Vysvětlil, že hledisko uvedené v OOP nezakazuje umístění vysokorychlostních vah v oblasti, kde potenciálně může docházet ke zrychlování či zpomalování; podstatné je naopak hledisko četnosti, které je v OOP explicitně vyjádřeno jako „časté zrychlování či zpomalování.“ Jeho porušení však žalobkyně nedoložila žádným konkrétnějším tvrzením. V tomto směru krajský soud zpochybnil také odborné zaměření znalce.

## II. Obsah kasační stížnosti žalobkyně a vyjádření žalovaného

[7] Žalobkyně (dále jen „stěžovatelka“) napadla rozsudek krajského soudu kasační stížností z důvodů podle § 103 odst. 1 písm. a) a písm. d) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“).

[8] Stěžovatelka nesouhlasí s názorem krajského soudu, že kvalifikovaně nezpochybnila výsledky provedeného měření. Rozhodnutí krajského soudu je dle stěžovatelky založeno na nesprávném právním hodnocení a je nepřezkoumatelné.

[9] K názoru krajského soudu, který se týká hloubky vyjetých kolejí, stěžovatelka uvádí, že váhy pro vysokorychlostní vážení jsou stanoveným měřidlem, a ve smyslu vyhlášky č. 345/2002 Sb. podléhají povinnému ověřování. Aby měřidlo dostalo potřebnému ověření, musí mít dle § 9 odst. 1 zákona o metrologii požadované metrické vlastnosti stanovené v OOP. Vyhláška č. 262/2000 Sb. stanoví dobu platnosti ověření měřidla, přičemž v § 7 odst. 2 písm. c) a e) jsou taxativně uvedeny skutečnosti, které vedou k zániku ověření stanoveného měřidla. Dle stěžovatelky na základě znaleckého posudku došlo k prokázání skutečností, které mohly mít za následek ztrátu požadovaných vlastností dle OOP, a tedy i ztrátu ověření vysokorychlostních vah, a provedené měření tak nemohlo být podkladem pro rozhodnutí o přestupku.

[10] Rozhodnutí krajského soudu je dle stěžovatelky nepřezkoumatelné, jelikož krajský soud v odůvodnění neuvedl žádný argument k tvrzení stěžovatelky, že Potvrzení o ověření stanoveného měřidla vydané ČMI nemá oporu v žádném právním předpisu.

[11] Další pochybení krajského soudu spočívá v nesprávném výkladu bodu 3.15.2 písm. b) OOP, který dopadá na limitní hodnotu příčného sklonu vozovky. Stěžovatelka zpochybňuje názor krajského soudu, z jehož argumentace plyne, že pokud by skutečně v průběhu času došlo

k překročení povoleného limitu příčného sklonu vozovky, neměl by účastník přestupkového řízení možnost zvrátit pro něj nepříznivý výsledek.

[12] Dle podmínky v bodě 3.15.1 OOP nesmí být vysokorychlostní váhy instalovány v oblasti, kde by mohlo docházet k častému zrychlování a zpomalování či kde dochází ke změnám v počtu dopravních pruhů. Stěžovatelka zpochybňuje názor krajského soudu týkající se posouzení odborné kvalifikace znalce a setrvává na svém názoru, že umístění vah je v rozporu s požadavky OOP.

[13] Žalovaný se ke kasační stížnosti vyjádřil stručně, neboť kasační stížnost neobsahuje argumenty odlišné od žaloby. Navrhl proto, aby byla kasační stížnost zamítnuta.

### III. Posouzení Nejvyšším správním soudem

[14] Nejvyšší správní soud (dále též „NSS“) posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že kasační stížnost byla podána včas a jde o rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost přípustná. Posoudil ji v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů a dospěl k závěru, že napadené rozhodnutí netrpí vadami, k nimž by musel přihlídnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.).

[15] Kasační stížnost není důvodná.

[16] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil stěžovatelčinu námitku, že Potvrzení o ověření stanoveného měřidla vydané ČMI nemá oporu v žádném právním předpisu a nemůže být podkladem napadených rozhodnutí. Krajský soud se navíc podle stěžovatelky s předloženým argumentem nevypořádal, takže je jeho rozsudek nepřezkoumatelný.

[17] Nejvyšší správní soud nejprve připomíná, že samotné Potvrzení o ověření stanoveného měřidla není podkladem napadených rozhodnutí, nýbrž pouze potvrzením o tom, že měřidlo splnilo veškeré podmínky dané zákonem a OOP, tudíž slouží jako dodatečné potvrzení o platném ověření měřidla. V § 7 zákona o metrologii je stanoveno: *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.* Následně z § 9 zákona o metrologii plyne: *Ověřené stanovené měřidlo opatří Český metrologický institut nebo autorizované metrologické středisko úřední značkou nebo vydá ověřovací list anebo použije obou těchto způsobů. Grafickou podobu úřední značky a náležitosti ověřovacího listu stanoví ministerstvo vyhláškou.* Není tedy třeba vydávat ověřovací list pro každé měřidlo, nýbrž postačí umístění úřední značky. Ověření stanoveného měřidla tak lze stvrdit také úřední značkou. Podkladem pro původně napadená rozhodnutí je nesporný fakt, že stanovené měřidlo disponuje potřebným ověřením a doklady o provedeném měření.

[18] Stěžovatelka dále brojí proti závěru krajského soudu, který nepřisvědčil její námitce, že předloženým znaleckým posudkem bylo prokázáno překročení hodnot hloubky vyjetých kolejí v rozporu s bodem 3.15.2 písm. e) OOP. To mělo dle stěžovatelky vést k tomu, že ověření stanoveného měřidla zaniklo a vysokorychlostní vážení bylo v důsledku toho neplatné. V tomto směru se stěžovatelkou nelze souhlasit. OOP upravuje všeobecné požadavky pro instalaci vah v bodě 3.15.1 následovně: *„Váhy musí být instalovány tak, aby byly minimalizovány jakékoliv nepříznivé vlivy místa instalace na správnost měření a s ním spojených údajů. Prostor pro vážení musí být možno udržovat bez jakýchkoliv nánosů látek, které by mohly*

pokračování

*ovlivnit přesnost váhy. Dostatečně detailně musí být stanoveny všechny požadavky na podmínky instalace vah, které mohou mít vliv na operaci vážení (např. rovinnost měřicího místa, geometrie vozovky).*“ Na citované ustanovení pak navazují konkrétní požadavky na geometrii vozovky zahrnující mj. také maximální povolenou hloubku vyjetých kolejí [4 mm dle bodu 3.15.2 písm. e) OOP]. Dále se OOP poměrně podrobně věnuje otázce zkoušení správnosti vážení, a to v bodě 5.4.6 a následujících. Konkrétně v bodě 6 upravuje problematiku prvotního ověřování vah, jehož součástí jsou funkční zkoušky vážením za jízdy na místě v silničním provozu (bod 6.3), a v bodě 7 problematiku následného ověření vah včetně funkční zkoušky vážením za jízdy na místě v silničním provozu (bod 7.3). Podle OOP tedy musí být předpoklady uvedené v bodu 3.15.2 a násl. splněny pro instalaci vah a po jejich instalaci je stanoveným postupem ověřována správnost vážení, a to prostřednictvím zkoušky přesnosti vah (bod 5.4). Následně probíhá ověřování správnosti vážení prostřednictvím následného ověření vah, při kterém se dle bodu 7.1 OOP provádějí funkční zkoušky vážením za jízdy na místě v silničním provozu a vizuální prohlídka vah.

[19] S ohledem na výše uvedené lze tedy konstatovat, že OOP v žádném ze svých ustanovení nepředepisuje přípustnou hloubku kolejí, která by měla platit při provozu vah následujícím po jejich instalaci. Kontrola geometrie vozovky ve smyslu ověření splnění požadavků dle bodu 3.15.2 písm. e) OOP není ani součástí jakéhokoliv následného ověřování vah. Tato kontrola se v souladu s OOP provádí pouze při instalaci vah, jak vyplývá z bodu 5.4.5 OOP. Následně již dochází pouze k opakovanému ověřování přesnosti vážení, kdy je vizuálně zkontrolována shoda vah se schváleným typem, úplnost a stav funkčních celků vah, shodnost verze software vah se schválenou verzí a dále jsou provedeny zkoušky vážením za jízdy na místě za využití alespoň tří referenčních vozidel. Při následném ověřování přesnosti vah však již skutečně není zkoumána např. právě hloubka vyjetých kolejí, ale pouze to, zda výsledky kontrolních vážení odpovídají skutečnosti (hmotnosti referenčních vozidel). Pokud by tomu tak nebylo, váhy by nezískaly ověření. Právě následným ověřováním přesnosti vážení je zajištěno, že váhy poskytují dostatečně přesné údaje v souladu s požadavky OOP.

[20] Na druhou stranu nelze odhlédnout od toho, že podmiňuje-li OOP instalaci vah určitou kvalitou geometrie vozovky (co do maximální přípustné hloubky vyjetých kolejí), vyplývá z toho, že rovinnost vážicího místa může mít určitý vliv na výsledky vážení. Lze tudíž legitimně předpokládat, že se tento vliv může projevit i za situace, kdy se rovinnost místa instalace vah změní až v průběhu používání vah, tedy po jejich instalaci. Případný negativní vliv takové změny geometrie vozovky na přesnost vážení by však měl být standardně odhalen při následném ověřování vah. S ohledem na účel vah, jejich umístění a frekvenci následného ověřování nelze samozřejmě vyloučit, že k degradaci povrchu vozovky s negativním vlivem na přesnost vážení může dojít i v mezidobí po provedení následného ověřování s kladným výsledkem. Nastane-li tak podstatná změna daného parametru ve srovnání se situací, kdy bylo provedeno aktuálně platné ověření přesnosti vážení, např. výrazná porucha na vozovce v relevantním úseku (hluboký výmol či jiná degradace), lze takovou okolnost považovat za relevantní indicii pro zpochybnění přesnosti a správnosti vážení. V takovém případě je namíste klást si otázku, zda takto podstatná změna povrchu vozovky není s to zpochybnit i případné dřívější ověření funkce vah.

[21] V nyní posuzovaném případě však stěžovatelka námitky formuluje pouze jako obecná tvrzení, která nejsou způsobila zpochybnit správnost provedeného měření. Stěžovatelka

předložila ve správním řízení znalecký posudek, který však vykazuje velmi nízké odchylky v řádech milimetrů (maximální naměřená odchylka činí 0,4 mm nad limitem), přičemž tyto odchylky byly naměřeny až ve vzdálenosti 25 m za snímačem zatížení. Fotodokumentace obsažená ve znaleckém posudku i provedená měření nesvědčí o tom, že by byla vozovka z hlediska přípustnosti hloubky vyjetých kolejí při instalaci vah nevyhovující. Jak uvedl již krajský soud v bodě 41. rozsudku, ve všech třech případech byla stěžovatelčina vozidla dlouhá přibližně 20 metrů, není tedy vůbec patrné, jak by výsledek jejich vážení mohly ovlivnit vyjeté koleje ve vzdálenosti 25 m za snímačem zatížení. Pouze na okraj NSS připomíná, že odchylky v hodnotách hloubky vyjetých kolejí byly zjištěny ve směru na Velké Meziříčí, v tomto směru bylo stěžovatelčino vozidlo měřeno pouze v jednom z trojice rozhodnutí přezkoumávaných krajským soudem; ve zbývajících dvou případech se pohybovala v opačném směru, tedy ve směru na Jihlavu.

[22] Za této situace je tedy zcela vyloučena možnost ovlivnění stěžovatelčiných vozidel, které by mělo za následek nesprávné či nepřesné měření. Naopak, pokud by chtěla stěžovatelka s ohledem na zkoumaný parametr vozovky relevantním způsobem zpochybnit výsledky vážení, bylo namíste důsledně vysvětlit a odborně doložit, zda a případně jakým způsobem mohla hloubka kolejí v rozmezí 4,4 mm - 3,3 mm ve vzdálenosti 25 m za snímači přímo v posuzovaném případě ovlivnit vážení právě vozidel stěžovatelky, která byla výrazně kratší než 25 metrů. Tak tomu ovšem nebylo. Nelze také přehlédnout, že stěžovatelčina vozidla překročila maximální povolenou hmotnost v trojici posuzovaných případů o 854 kg až 2 637 kg (to představovalo zhruba 15 % okamžité hmotnosti vozidla), rozhodně tedy nešlo o marginální překročení, která by bylo možno vysvětlit tím, že 25 metrů za snímačem zatížení byly vyjeté koleje překračující stanovený limit o desetiny milimetrů. Je tedy nutné vycházet z toho, že váhy byly náležitě ověřeny a výsledky provedeného měření jsou správné. Ke stejnému závěru ostatně NSS dospívá v případě rozhodovaném souběžně s nynější věcí pod sp. zn. 7 As 406/2021, kde byl předložen totožný znalecký posudek jako v nyní posuzované věci.

[23] Krajský soud tak ve svém rozhodnutí dospěl ke správnému závěru. Přitom přesvědčivě popsal, proč uvedené stěžovatelčiny argumenty nejsou důvodné, takže jeho rozsudek není nepřezkoumatelný.

[24] Totéž platí pro vypořádání námitky k příčnému sklonu vozovky. Krajský soud uzavřel, že nelze přisvědčit způsobu provedení měření ze strany znalce, který vycházel z nesprávného výkladu OOP, když podle něj limitní hodnota příčného sklonu dopadá na šířku vozovky, nikoliv pouze na jízdní pruh. Znalec, potažmo stěžovatelka, mají za to, že při zkoumání příčného sklonu vozovky mají být reflektovány lokální změny příčného sklonu vozovky. Takovému závěru nelze přisvědčit. Krajský soud velmi jasně uvedl, že příčný sklon vozovky je neměnnou veličinou, což ostatně vyplývá také ze zákona o pozemních komunikacích ve spojení s vyhláškou Ministerstva dopravy č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Příčný sklon vozovky je dopravně-technickým stavem vozovky, který se nemění bez stavebního zásahu. Nelze přisvědčit ani námitce stěžovatelky, která se domnívá, že pokud by soudy uzavřely, že příčný sklon vozovky je neměnný, potom by v případě, kdy skutečně dojde ke změně příčného sklonu vozovky a ke zkreslení výsledků měření, neměl účastník řízení žádnou možnost obrany. Stěžovatelka ale přehlíží skutečnost, že OOP stanoví další kritéria, která dopadají na lokální nerovnosti. Nadto je potřeba i na kritérium limitu příčného sklonu vozovky vztáhnout závěr, že tato hodnota je nastavena právě

pokračování

pro okamžik instalace stanoveného měřidla, nikoliv již pro následné ověřování měřidel. Následné změny ve stavu vozovky je třeba posuzovat s ohledem na konkrétní okolnosti měření.

[25] Krajský soud se dle stěžovatelky dopustil pochybení při hodnocení podmínky umístění vysokorychlostní váhy dle OOP, které v bodě 3.15.2 stanoví, že váhy musí být instalovány mimo oblasti, kde by mohlo docházet k častému zrychlování či zpomalování a nesmí být instalovány v úsecích, kde dochází ke změnám v počtu dopravních pruhů. Jak správně uvedl krajský soud v bodě 32. rozsudku, podmínka umístění vysokorychlostních vah v OOP se netýká jakéhokoli zpomalování, nýbrž je výslovně uvedeno, že na místě nesmí existovat pravděpodobnost *častého* zrychlování či zpomalování. Kritérium četnosti pak stěžovatelka nijak nedoložila, proto neprokázala porušení podmínek daných OOP. Umístění měřidel nemělo žádný vliv na konkrétní měření stěžovatelčiných vozidel. Jak zmínil ve svém rozsudku již krajský soud, ze spisového materiálu ani přiložené fotodokumentace nevyplývá, že by vozidla stěžovatelky v okamžiku vážení brzdila či byla ovlivněna dopravní situací na vozovce. Stěžovatelka nadto ani sama neuváděla, že by ji dopravní situace na místě jakkoliv ovlivnila.

#### IV. Závěr a náklady řízení

[26] Z výše uvedeného vyplývá, že napadený rozsudek krajského soudu není nezákonný z důvodů namítaných v kasační stížnosti. Proto NSS kasační stížnost jako nedůvodnou zamítl podle § 110 odst. 1 s. ř. s.

[27] Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o § 60 odst. 1, větu první, ve spojení s § 120 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Stěžovatelka, která neměla v řízení úspěch, nemá ze zákona právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti (§ 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s.). Žalovanému, který byl ve věci úspěšný, žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, a proto mu NSS náhradu nákladů nepřiznal.

**Poučení:** Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 25. května 2023

JUDr. Pavel Molek  
předseda senátu