



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Radovana Havelce a soudců JUDr. Jaroslava Vlašína a JUDr. Tomáše Rychlého v právní věci žalobce **DS Sihelský s. r. o.**, se sídlem Libštát 169, zastoupeného Mgr. Otakarem Janebou, advokátem se sídlem Praha 1, U Železné lávky 568/10, proti žalovanému **Krajskému úřadu Středočeského kraje**, se sídlem Praha 5, Zborovská 81/11, v řízení o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 10. 11. 2023, č. j. 59 A 19/2023 - 47,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **se z a m í t á .**
- II. Žalovaný **je p o v i n e n** uhradit žalobci na nákladech řízení o kasační stížnosti částku 4 114 Kč k rukám jeho zástupce Mgr. Otakara Janeby, a to ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

O d ů v o d n ě n í :

[1] Městský úřad Kolín (dále jen „městský úřad“) rozhodnutím ze dne 25. 10. 2021, č. j. MUKOLIN/OD 100102/2-kuti (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“) uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Přestupku se žalobce dopustil tím, že dne 11. 9. 2021 ve 14:20 hodin na pozemní komunikaci v obci Kolín, ulici Ovčárecká ve směru jízdy na obec Ovčáry, provozoval nákladní motorové

vozidlo tovární značky MERCEDES-BENZ, registrační značky 4SY4374, s návěsem registrační značky 2ST9167 (dále jen „předmětné vozidlo“), u něhož bylo vysokorychlostním kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnoty stanovené v § 5 odst. 2 písm. k) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění účinném do 31. 12. 2022 (dále jen „vyhláška o hmotnostech“), a to překročení nejvyšší povolené hmotnosti jízdní soupravy o 364 kg (naměřená hodnota byla 48 364 kg, zatímco nejvyšší povolená hmotnost je 48 000 kg). Za spáchání tohoto přestupku byla žalobci uložena podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích pokuta ve výši 5 000 Kč. Odvolání žalobce proti prvostupňovému rozhodnutí žalovaný zamítl rozhodnutím ze dne 22. 5. 2023, č. j. 065668/2023/KUSK-DOP/Hav, a toto rozhodnutí potvrdil.

[2] Rozhodnutí žalovaného následně žalobce napadl žalobou u Krajského soudu v Praze; ten ji shledal důvodnou, a v záhlaví uvedeným rozsudkem toto rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

[3] Krajský soud nejprve přestřel podstatné skutečnosti vyplývající ze správního spisu. Krajský úřad Středočeského kraje předal městskému úřadu vážní lístek č. 7899685 z vysokorychlostního kontrolního vážení vozidel v Kolíně - Sendražicích. Z vážního lístku vyplývá, že dne 11. 9. 2021 ve 14:20 hodin proběhlo vysokorychlostní vážení na silnici v Kolíně na pozemcích parc. č. XA a XB (v k. ú. S. – doplněno NSS), v ulici O. ve směru z centra města. U předmětného vozidla byla naměřena okamžitá hmotnost před odpočtem 50 910 kg, po odpočtu 48 364 kg. Součástí správního spisu je také potvrzení Českého metrologického institutu (dále jen „ČMI“) ze dne 30. 9. 2020, o ověření měřidla typu *CrossWIM*, výrobní číslo 190/2017, podle kterého byla vysokorychlostní váha dne 14. 9. 2020 ověřena v místě Ovčárecká, Kolín a byly zjištěny požadované metrologické vlastnosti. Dále je součástí správního spisu osvědčení ČMI o přezkoušení této vysokorychlostní váhy ze dne 1. 10. 2021, vydané na základě výsledků přezkoušení uskutečněného dne 16. 9. 2021. Městský úřad následně příkazem ze dne 6. 10. 2021, č.j. MUKOLIN/OD 93966/21-kuti, uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, proti němuž podal žalobce odpor. K odporu žalobce přiložil dodací list ze dne 11. 9. 2021 vydaný společností KAMENOLOMY ČR s. r. o., podle něhož bylo předmětné vozidlo naloženo 32,23 tun kameniva a váha vozidla dne 11. 9. 2021 v čase 11:46 hod. činila 47,84 tun. Dále žalobce doložil potvrzení ČMI ze dne 11. 11. 2019 o ověření stanoveného měřidla – váhy s neautomatickou činností, třídy přesnosti III, výrobní číslo 40/05, jež byla ověřena dne 8. 11. 2019 v areálu společnosti KAMENOLOMY ČR s. r. o. ve Zdechovicích. V rámci odvolacího řízení pak žalobce mj. zpochybnil průběh přezkoušení vysokorychlostní váhy ze dne 16. 9. 2021 a navrhl, aby si žalovaný od ČMI vyžádal informaci, proč 10 kontrolních vážení bylo označeno jako „*nevalidní*“.

[4] Pokud jde o samotné posouzení věci, krajský soud především konstatoval, že rozhodnutí žalovaného není nepřezkoumatelné a namítaná procesní pochybení neměla vliv na jeho zákonnost.

[5] Následně se krajský soud zabýval pochybnostmi vznesenými žalobcem ohledně předmětné vysokorychlostní váhy. Uvedl, že podle rozsudku Nejvyššího správního soudu

pokračování

ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018 - 53 (rozhodnutí tohoto soudu jsou dostupná na www.nssoud.cz) vysokorychlostní kontrolní měření jako spolehlivý podklad pro rozhodnutí o přestupku aproboval sám zákonodárce v § 38d zákona o pozemních komunikacích. Vážní lístek je pak možné považovat za objektivní a dostatečný důkaz o spáchání přestupku, je-li měření (i) provedeno úředně schváleným zařízením, (ii) dostatečně zdokumentováno a (iii) pokud bylo provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud není rozumného a přiměřeně pravděpodobného důvodu pro obavy z chyby měření (zde odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 3. 2020, č. j. 3 As 59/2018 - 32). Krajský soud dospěl k závěru, že podmínky ad (i) a (ii) byly naplněny, neboť vážení předmětného vozidla bylo dostatečně zdokumentováno a z fotodokumentace je zřejmé, že při vážení nenastala vyhrocená dopravní situace (která by vyžadovala prudké zrychlení či brždění potenciálně ovlivňující výsledek měření), jednalo se o přímou jízdu.

[6] Žalobce ovšem poukazoval na to, že jakkoli byla vysokorychlostní váha úředně schválená a disponovala osvědčením o požadovaných metrologických vlastnostech, nemusela být reálně spolehlivá a nemusela podávat relevantní výsledky. Krajský soud se zřetelem na oba protokoly o měření (protokol o měření ze dne 16. 9. 2021, č. 6052-PT-V0001-21 a zkušební protokol ze dne 1. 10. 2021, č. 6052-PZ-V0001-21) dal žalobci za pravdu a konstatoval, že ve věci existují pochybnosti o správnosti vysokorychlostního vážení z důvodu možných (systematických) chyb měření; nebyla tak splněna podmínka ad (iii), a vážní lístek proto nemohl být považován za objektivní a dostatečný důkaz.

[7] Krajský soud upozornil, že podle zkušebního protokolu č. 6052-PZ-V0001-21 přezkoušení předmětné vysokorychlostní váhy proběhlo se třemi referenčními vozidly (**se dvěma, čtyřmi a pěti nápravami**), přičemž s každým vozidlem bylo realizováno deset přejezdů v rychlosti 30 km/h a deset přejezdů v rychlosti 50 km/h; o výsledcích podrobně pojednal krajský soud v odst. 43 odůvodnění rozsudku. Z výsledků pak lze vysledovat určitý „trend“ spočívající v tom, že čím více náprav vážené vozidlo mělo, tím více měla vysokorychlostní váha tendenci nadhodnocovat jeho celkovou hmotnost a zatížení jednotlivých náprav. Zatímco u vozidla se dvěma nápravami byly odchylky nevýrazné a vyvážené (pohybují se jak v záporných, tak v kladných číslech), u vozidla s pěti nápravami se jednalo pouze o kladné hodnoty blížící se limitní hodnotě 5 %. Navzdory výše uvedenému nicméně nevznikly nepřekonatelné pochybnosti o nastavení vysokorychlostní váhy, ani o tom, že by poskytovala nesprávné výsledky; všechna vážení byla v rámci přípustných odchylek a byla vyhodnocena jako validní.

[8] Závažné pochybnosti ohledně možné chyby v měření krajský soud shledal v souvislosti s protokolem o měření č. 6052-PT-V0001-21. V něm jsou zaznamenány výsledky měření (provedeného na žádost zákazníka) v případě použití jediného referenčního vozidla – **jízdní soupravy s šesti nápravami** o celkové hmotnosti 46 840 kg. K měření došlo ve stejný den, jako k přezkoušení vysokorychlostní váhy, tj. 16. 9. 2021. Tento protokol krajský soud vyhodnotil jako relevantní pro posuzovanou věc, neboť se jednalo o jízdní soupravu se stejným počtem náprav, jako předmětné vozidlo žalobce. Z protokolu pak vyplývá, že z 16 přejezdů bylo 11 vyhodnoceno váhou jako *nevalidní* a pouhých 5 bylo *validních*. Téměř ve všech validních případech (vyjma jednoho) pak vysokorychlostní váha

nadhodnotila zatížení jednotlivé nápravy (jednalo se o 96 hodnot); chyby zatížení náprav se pohybovaly v rozmezí 0,2 % do 15,5 %.

[9] Z protokolu č. 6052-PT-V0001-21 proto podle krajského soudu vyplývá, že v případě jízdní soupravy se šesti nápravami předmětná vysokorychlostní váha nadhodnotila celkovou hmotnost jak jízdní soupravy, tak jednotlivých náprav, což naznačuje přítomnost systematické chyby, která výsledky měření zkresluje způsobem, kdy jsou naměřené hodnoty trvale vyšší. Krajský soud proto dospěl k závěru, že se jedná o systematickou chybu, která vyvolává značné pochybnosti, které byly nadto umocněny tím, že z protokolu č. 6052-PT-V0001-21 není zřejmé, z jakého důvodu byly konkrétní výsledky vyřazeny jako *nevalidní*. Důvody pro zablokování vydání výsledku měření vyplývají z opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15 (dále jen „OOP“) vydaného ČMI. Jsou jimi, zjednodušeně řečeno, nedodržení pracovní rychlosti vah, nerozlišení měřeného vozidla a nezměření všech kol vozidla (při měření by navíc měla být, pokud možno, udržována konstantní rychlost vozidla) Z protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 ovšem nevyplývá, že by nastal některý z uvedených důvodů pro varovné hlášení či jiné chybové hlášení ve smyslu OOP. Není tedy zřejmé, z jakého důvodu byly některé výsledky *nevalidní*. Lze se pouze domnívat, že vyřazena byla vážení, jež přesáhla zákonnou odchylku 5 % (respektive 11 % u zatížení náprav); to by ovšem bylo možné pouze v případě, kdy by byla předem známa správná hmotnost referenčního vozidla (cestou jejího zjištění na mostové či nízkorychlostní váze), což z protokolu ale neplyne. Krajský soud proto nepřisvědčil ani argumentaci správních orgánů (ani Krajského soudu v Praze v jiných typově obdobných případech), že vyhodnocování nevalidních vážení je *know-how* dodavatele. Konstatoval, že jakkoli je pravdou, že z protokolu o měření č. 6052-PT-V0001-21 plyne, že systém vysokorychlostních vah nikdy neoznačil za „*validní*“ takový výsledek, který byl z důvodu překročení stanovených odchylek ve skutečnosti „*nevalidní*“, vzbuzuje takové zjištění ve skutečnosti více otázek než odpovědí a zavdává důvody pro obavy ohledně spolehlivosti přezkoušení a správnosti vážení.

[10] Krajský soud neopomněl, že předmětná vysokorychlostní váha disponovala ke dni 11. 9. 2021 platným osvědčením a že k jejímu přezkoušení i k vážení jízdní soupravy se šesti nápravami došlo až po spáchání přestupku dne 16. 9. 2021. Tato časová blízkost ovšem umocnila jeho pochybnosti o spolehlivosti váhy v době spáchání přestupku. Nebyla-li vysokorychlostní váha spolehlivá dne 16. 9. 2021, pak s největší pravděpodobností nemohla být spolehlivá ani dne 11. 9. 2021.

[11] Dále krajský soud konstatoval, že velký počet nevalidních průjezdů jízdní soupravy se šesti nápravami doprovázený zjištěním, že vysokorychlostní váha má tendenci nadhodnocovat celkovou hmotnost vozidla, svědčí o nespolehlivosti vážení jízdních souprav se šesti nápravami. Nepostačí proto tvrzení, že vysokorychlostní váha nikdy neoznačila za validní průjezd, při němž by byla překročena přípustná odchylka. Z výše uvedených důvodů se proto odklonil od předchozí judikatury, neboť ta bagatelizovala problém, na který žalobce upozorňoval již ve správním řízení; nadto pouze v nyní posuzované věci bylo váženo vozidlo se šesti nápravami a existovala blízká časová souvislost mezi měřeními vozidla žalobce a kontrolním měřením.

pokračování

[12] Pokud jde o dodací list vydaný společností KAMENOLOMY ČR s. r. o., ten podle krajského soudu vskutku neprokazuje, že vozidlo v okamžiku vysokorychlostního vážení skutečně převáželo pouze náklad uvedený v dodacím listu. V mezidobí od naložení nákladu do vážení na vysokorychlostní váze mohlo dojít například k naložení dalšího nákladu či čerpání pohonných hmot, potažmo k výměně návěsu, jehož registrační značka není v dodacím listu zaznamenána. V kontextu výše popsanych zjištění nicméně i tento dokument posiluje pochybnost o správnosti měření provedeného vysokorychlostní váhou.

[13] Krajský soud proto rozhodnutí žalovaného zrušil podle § 76 odst. 1 písm. b) soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“), jelikož skutkový stav nemá oporu ve správním spise a vyžaduje zásadní doplnění. Žalovaný byl proto zavázán zabývat se otázkou, zda byla vysokorychlostní váha způsobilá k vážení tohoto typu vozidla.

[14] Žalovaný (dále jen „stěžovatel“) podal proti rozsudku krajského soudu kasační stížnost, kterou podřadil pod kasační důvody dle § 103 odst. 1 písm. a) a d) s. ř. s.

[15] Stěžovatel úvodem předeslal, že kasační stížnost považuje za přijatelnou z důvodu „*odchylení se od ustálené judikatury a z důvodu, že otázka, která byla Krajským soudem v Praze řešena, dosud nebyla judikována.*“

[16] K věci samé stěžovatel označil napadený rozsudek za zcela překvapivý, neboť ve věcech skutkově a věcně shodných rozhodoval Krajský soud v Praze dříve odlišným způsobem. Na jedné straně krajský soud konstatoval, že žalovaný postupoval zcela v souladu se zákonem a nezpochybňuje tak důvody pro vydání žalovaného rozhodnutí, na straně druhé polemizuje o spolehlivosti a funkčnosti vysokorychlostní váhy. Základním rozporem je tak otázka, zda lze vážní lístek považovat za objektivní a dostatečný důkaz ve věci. Stěžovatel namítá, že vysokorychlostní váha disponovala platným osvědčením vydaným ČMI a vážení bylo provedeno za pohybu vozidla. Naproti tomu mostová váha v kamenolomu je určena pro statické vážení. Ke dni spáchání přestupku neexistují údaje o tom, že by ani jedna z vah (mostová či vysokorychlostní) nesplňovala metrologické vlastnosti stanovené příslušným OOP. Při přezkoušení vysokorychlostní váhy ČMI u ní nebyly zjištěny žádné vady, a to bez ohledu na skutečnost, že byly některé přejezdy automatizovaným systémem vyhodnoceny jako nevalidní. U předmětné vysokorychlostní váhy tak bylo *de facto* prokázáno, že měla v době přestupku metrologické vlastnosti stanovené OOP. Naproti tomu u mostové váhy žádný takový důkaz ověření měření z dané doby neexistuje.

[17] Pochybnost krajský soud shledal u vozidel s šesti nápravami, nikoli u měření ostatních vozidel s nižším počtem náprav. Tento názor ovšem nemůže dle stěžovatele obstát, neboť bylo prokázáno, že vysokorychlostní váha měla v daném čase vlastnosti stanovené OOP pro všechny jízdní nápravy, a to i přes některé nevalidní výsledky. Vysokorychlostní váha tak byla ověřena v souladu se zákonem (zde stěžovatel odkazuje na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 27. 5. 2020, č. j. 30 A 142/2016 - 102). Sám zákonodárce aproboval vysokorychlostní měření jako spolehlivý podklad pro rozhodnutí o správním deliktu v § 38d zákona o pozemních komunikacích, což plyne i z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018 - 53. Potvrzení o ověření stanoveného měřidla

je veřejnou listinou ve smyslu § 53 odst. 3 správního řádu, které i podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 11. 2007 - 63 - svědčí presumpce správnosti. Žalovaný je proto přesvědčen, že ve věci neexistovaly důvodné pochybnosti o správnosti měření.

[18] Žalobce ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že stěžovatel poukazoval pouze na metrologické vlastnosti vysokorychlostní váhy a na její platná osvědčení, která krajský soud ovšem žádným způsobem nezpochybnil. V posuzovaném případě vznikly pochybnosti ohledně mechanismu identifikace nevalidních výsledků, jelikož výsledky měření vysokorychlostní váhy jsou stěžejní pro učení viny obviněného a na výsledku měření je založena skutková podstata předmětného přestupku. Nejsou-li přesvědčivě rozptýleny pochyby ohledně spolehlivosti a funkčnosti vysokorychlostní váhy, pak je správní orgán povinen rozhodnout ve prospěch obviněného (žalobce). Žalobce dodává, že při měření nebyla překročena váha na jednotlivé nápravy, pouze celková váha. Stěžovatel se řádně nevypořádal s argumenty žalobce ohledně mechanismu vysokorychlostní váhy a pouze odkazoval na platnost osvědčení, čímž řádně nezjistil skutkový stav.

[19] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek krajského soudu 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 rozhodl bez nařízení jednání za podmínek vyplývajících z § 109 odst. 2 věty první s. ř. s.

[20] Kasační stížnost není důvodná.

[21] Před vlastním vypořádáním kasačních námitek je nutné zareagovat na argument stěžovatele o *přijatelnosti* kasační stížnosti z důvodu nerespektování judikatury krajským soudem a nutnosti vyslovit se k dosud nejudikované problematice. Vzhledem k tomu, že institut (ne)přijatelnosti kasační stížnosti je spojen výlučně s případy, kdy na úrovni krajského soudu rozhodoval specializovaný *samosoudce* (viz § 104a s. ř. s.), je v nyní posuzované věci, kde rozhodoval *senát* krajského soudu, argument stěžovatele zcela bezpředmětný.

[22] Nejprve se Nejvyšší správní soud zabýval namítanou nepřezkoumatelností rozsudku krajského soudu. K otázce nepřezkoumatelnosti rozhodnutí se opakovaně vyjadřuje judikatura Ústavního soudu i Nejvyššího správního soudu. Platí, že nepřezkoumatelný rozsudek zpravidla vůbec nenabízí prostor k úvahám o námitkách věcného charakteru, a je tudíž nezbytné jej zrušit. Za nepřezkoumatelné (pro nedostatek důvodů) lze označit zejména takové rozhodnutí, v němž soud zcela opomene vypořádat některou z uplatněných žalobních námitek (viz například rozsudky tohoto soudu ze dne 27. 6. 2007, č. j. 3 As 4/2007 - 58, ze dne 18. 10. 2005, č. j. 1 Afs 135/2004 - 73, či ze dne 8. 4. 2004, č. j. 4 Azs 27/2004 - 74), respektive pokud z jeho odůvodnění není zřejmé, proč soud nepovažoval za důvodnou právní argumentaci účastníka řízení v žalobě a proč žalobní námitky účastníka považuje za liché, mylné nebo vyvrácené, a to zejména tehdy, jde-li o právní argumentaci, na níž je postaven základ žaloby (viz rozsudek tohoto soudu ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005 - 44). Zároveň ovšem nelze opomenout, že nepřezkoumatelnost rozsudku není závislá na subjektivní představě stěžovatele o tom, jak podrobně by měl být rozsudek odůvodněn. Jedná se totiž o objektivní překážku, která kasačnímu soudu znemožňuje přezkum napadeného rozhodnutí (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 11. 2014, č. j. 3 As 60/2014 - 85).

pokračování

[23] Stěžovatel namítal, že se krajský soud napadeným rozsudkem zcela odklonil od ustálené judikatury jak Krajského soudu v Praze, tak i od judikatury jiných krajských soudů a Nejvyššího správního soudu, a proto se jedná o rozsudek zcela překvapivý. Nejvyšší správní soud s touto námitkou nesouhlasí. Krajský soud v odst. 54 odůvodnění svého rozsudku náležitě objasnil, z jakých konkrétních důvodů bylo nutné danou věc posoudit odlišně; bylo tomu tak zejména proto, že v jiných případech nebyla řešena jízdní souprava se šesti nápravami a také nebyla dána blízká časová souvislost mezi spácháním přestupku a uskutečněným kontrolním měřením dne 16. 9. 2021, jako tomu je v projednávaném případě.

[24] Stejně tak nelze souhlasit s tvrzením, že by byl napadený rozsudek vnitřně rozporný. Rozpor stěžovatel shledal v odst. 28 odůvodnění napadeného rozsudku. V daném odstavci ovšem krajský soud neposuzoval případ věcně, nýbrž se zabýval pouze přezkoumatelností a srozumitelností rozhodnutí žalovaného. Není tedy pravdou, že krajský soud na tomto místě dospěl k závěru, že je rozhodnutí žalovaného věcně správné či že vysokorychlostní váha fungovala v době spáchání přestupku bez jakýchkoliv pochybností. Tyto závěry se týkaly pouze srozumitelnosti argumentace žalovaného, nikoliv její věcné správnosti, což je patrné také z členění celého rozsudku; v odstavcích 27 až 34 se krajský soud zabýval námitkami nepřezkoumatelnosti rozhodnutí [viz část a)] a od odstavce 35 se v části b) zabýval „věcí samou“.

[25] Jiné konkrétní námitky, v nichž by stěžovatel rozporoval nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku, kasační stížnost neobsahuje a ani Nejvyšší správní soud žádné takové vady neshledal. Z napadeného rozsudku je patrné, na jakých úvahách byl rozsudek krajského soudu založen, argumentace krajského soudu je velmi pečlivá a podrobná. Rozsudek není ani vnitřně rozporný. Lze proto uzavřít, že kasační důvod dle § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s. naplněn nebyl.

[26] Jádrem sporu mezi stěžovatelem a správními orgány je, zda skutečně existovaly důvodné pochybnosti o spolehlivosti a funkčnosti vysokorychlostní váhy při měření jízdní soupravy se šesti nápravami [kasační důvod dle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s.]. Stěžovatel v kasační stížnosti uplatnil argumentaci, v níž v podstatě apodikticky lpí na (presumované) správnosti vážního lístku.

[27] Krajský soud zcela správně poukázal na konkrétní rozhodnutí Nejvyššího správního soudu (viz odst. 39 odůvodnění jeho rozsudku), zakládající ustálenou judikaturu, podle které musí být kumulativně splněny tři podmínky, za nichž je možné považovat vážný lístek za objektivní důkaz o naměřené hmotnosti vozidla při vysokorychlostním vážení. Měření (i) musí být provedeno úředně schváleným zařízením, (ii) musí být dostatečně zdokumentováno (typicky fotodokumentací či obrazovým záznamem z měřicího zařízení, které poskytne dostatečně zřetelnou a komplexní informaci o průběhu měření, zejména pokud jde o identifikaci vozidla a vyloučení způsobu jízdy, který by mohl měření negativně ovlivnit), a musí být (iii) **provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud není rozumného a přiměřeně pravděpodobného důvodu pro obavu z nějaké chyby měření**; pouze za těchto okolností lze výstup měření (vážný lístek) považovat za dostatečný k prokázání toho, že došlo k nedovolenému přetížení vozidla, a tedy ke spáchání správního deliktu.

[28] Podle názoru krajského soudu nebyla v dané věci splněna podmínka ad (iii). Netvrdil tedy, že by měření hmotnosti vozidla žalobce proběhlo nekorektním způsobem (tj. v rozporu s požadavky OOP), ani že by nebylo dostatečně zdokumentováno, měl pouze za to, že výsledky přezkoušení vysokorychlostní váhy provedené dne 16. 9. 2021 navozují důvodné pochybnosti o správnosti měření (viz odst. [5] výše). Jinak řečeno, krajský soud nepochybnil, že použité zařízení disponovalo řádným osvědčením ČMI, ani že nezaznamenávalo jako validní údaje měření překračující přípustné odchylky, nalezl však dostatečně silné indicie pro závěr, že vadou může být zatíženo samotné měření (naměřená hmotnost neodpovídá skutečné hmotnosti).

[29] Tyto indicie krajský soud velmi precizně a přesvědčivě popsal zejména v odst. 50 a 51 odůvodnění svého rozsudku (viz jejich podrobné shrnutí v odst. [7] a [8] výše), přičemž Nejvyšší správní soud se s nimi ztotožňuje a v podrobnostech na ně odkazuje, neboť není jeho úkolem jinými slovy repetitivně opakovat přiléhavou a vyčerpávající argumentaci krajského soudu (viz například rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 5. 2013, č. j. 2 Afs 37/2012 - 47).

[30] Postačí proto jen stručně shrnout, že ze zkušebního protokolu č. 6052-PZ-V0001-21 se podává, že zkušební měření proběhlo s jízdním soupravami se dvěma, čtyřmi a pěti nápravami. Z výsledků těchto měření pak vyplývá, že čím více náprav vozidlo mělo, tím více vysokorychlostní váha nadhodnocovala celkovou hmotnost vozidla; jelikož však všechna měření byla ještě v rámci přípustných odchylek, nevznikly pochybnosti o správnosti tohoto měření. Následně proběhlo měření na žádost žalobce s vozidlem, které mělo šest náprav, o čemž byl vyhotoven protokol č. 6052-PT-V0001-21. V případě tohoto měření bylo 11 ze 16 přejezdů vyhodnoceno jako nevalidní a pouze 5 bylo vyhodnoceno jako validní. Z ničeho přitom neplyne, že by nevalidní výsledky měly původ v nedodržení podmínek měření stanovených v OOP. Lze tedy plně souhlasit s krajským soudem, že z protokolu ani z výsledku měření není zřejmé, proč bylo takové množství průjezdů (jedná se o téměř 69 %) vyhodnoceno jako nevalidní. V kontextu těchto zjištění, tedy tendence k nadhodnocování hmotnosti vozidel s vyšším počtem náprav a extrémně vysokého počtu nevalidních měření vozidla se šesti nápravami (bez jasně seznatelné příčiny) je pak i zcela logický závěr, že v případě průjezdu jízdní soupravy, která čítá šest náprav, existují reálné pochybnosti o spolehlivosti samotného měření vysokorychlostní váhy.

[31] Argumentuje-li stěžovatel tím, že potvrzení o ověření stanoveného měřidla je veřejnou listinou a je tedy presumována jeho správnost, je třeba zdůraznit, že jde toliko o vyvratitelnou domněnku, což jasně plyne z § 53 odst. 3 správního řádu, na který ostatně stěžovatel sám poukazuje. Není tedy vyloučeno, aby věcná správnost takové listiny byla zpochybněna či vyvrácena prostřednictvím provedení jiných důkazů

[32] Lze tedy uzavřít, že krajským soudem odkazované skutečnosti vskutku vzbuzují reálné pochybnosti o správnosti měření hmotnosti vozidla žalobce. Nelze apodikticky ustát pouze na existenci ověření měřícího zařízení, ale je vždy nutné zhodnotit každé dílčí skutkové zjištění, a to se zřetelem k tomu, zda tato zjištění mohou (ve vzájemném kontextu) otřást údaji uvedenými ve veřejné listině (ověření). V posuzovaném případě je proto nutné nejdříve postavit najisto, zda je měřící zařízení spolehlivé a plně funkční pro vážení jízdních souprav se šesti nápravami. To vyžaduje osvětlit, proč bylo vysoké množství přejezdů jízdní soupravy se šesti nápravami vyhodnoceno jako nevalidní, ačkoliv v případě jízdních souprav

pokračování

s menším počtem náprav tomu tak nebylo, a i odchylky ve vážení těchto souprav byly menší a pohybovaly se jak v kladných, tak i v záporných hodnotách. V posuzovaném případě tak vznikly značné trhliny ve zjištění skutkového stavu, které není (zejména pokud jde o věc správního trestání) možné přehlížet. Krajský soud proto postupoval správně, pokud rozhodnutí žalovaného rozhodnutí zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

[33] Napadený rozsudek krajského soudu tedy netrpí ani vadami dle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s.

[34] Ze všech shora uvedených důvodů Nejvyšší správní soud shledal, že kasační stížnost není důvodná. Za podmínek vyplývajících z § 110 odst. 1, *in fine*, s. ř. s. ji proto rozsudkem zamítl

[35] O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti Nejvyšší správní soud rozhodl podle § 60 odst. 1, věty první s. ř. s., ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatel byl v řízení o kasační stížnosti procesně neúspěšný, právo na náhradu nákladů mu proto nenáleží. Právo na náhradu nákladů řízení tak má procesně úspěšný žalobce.

[36] Náklady žalobce jsou tvořeny částkou 3 100 Kč za jeden úkony právní služby, a to vyjádření se ke kasační stížnosti podle § 7, § 9 odst. 4 písm. d) a § 11 písm. d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátní tarif, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „advokátní tarif“). Přiznána byla též náhrada hotových výdajů zástupce, která činí dle § 13 odst. 3 advokátního tarifu 300 Kč za úkon právní služby. Jelikož je zástupce žalobce plátcem daně z přidané hodnoty, zvyšuje se uvedená odměna o částku odpovídající této dani. Částku 4 114 Kč, představující náhradu nákladů řízení, je stěžovatel povinen zaplatit žalobci do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám jeho zástupce.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné (§ 53 odst. 3 s. ř. s.).

V Brně dne 31. července 2025

Mgr. Radovan Havelec
předseda senátu