



Vyvěšeno dne: 13. 2. 2026
Svěšeno dne: 27. 2. 2026

Vendula Kuriálová

ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Jakuba Camrdy a soudců JUDr. Lenky Matyášové a JUDr. Viktora Kučery v právní věci žalobce: **TRAVIKO CZ, a.s.**, se sídlem Dukelská třída 154/58, Brno, zastoupen JUDr. Igorem Andrýskem, advokátem se sídlem Svatopetrská 35/7, Brno, proti žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**, se sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, Brno, o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 7. 11. 2024, č. j. 62 A 18/2024-55,

t a k t o :

- I.** Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 7. 11. 2024, č. j. 62 A 18/2024-55, **s e r u š í**.
- II.** Rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 5. 2. 2024, č. j. JMK 20593/2024, **s e r u š í** a věc **s e v r a c í** žalovanému k dalšímu řízení.
- III.** Žalovaný **je p o v i n e n** zaplatit žalobci na náhradě nákladů řízení částku 21 600 Kč do třiceti (30) dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám JUDr. Igora Andrýska, advokáta.

O d ů v o d n ě n í :

I.

Průběh dosavadního řízení

[1] Rozhodnutím ze dne 5. 2. 2024, č. j. JMK 20593/2024, žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Židlochovice ze dne 11. 10. 2022, č. j. MZi-701250/2022-11, jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání 3 přestupků dle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v relevantním znění (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Těchto přestupků se měl žalobce dopustit tím, že na pozemní komunikaci, dálnici D2, 8,3 km, ve směru jízdy na Bratislavu provozoval motorové vozidlo tov. zn. VOLVO, RZ 1UH6016, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené v § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, v relevantním znění, neboť u motorového vozidla se dvěma nápravami byla překročena hmotnost 18 t, a to:

- dne 28. 4. 2022 v 7:10 hodin o 1 257 kg (naměřená hmotnost 20 271 kg, po odečtu tolerance 5 % 19 257 kg);

- dne 29. 4. 2022 v 7:15 hodin o 812 kg (naměřená hmotnost 19 803 kg, po odečtu tolerance 5 % 18 812 kg); a
- dne 6. 5. 2022 v 6:43 hodin o 294 kg (naměřená hmotnost 19 257 kg, po odečtu tolerance 5 % 18 294 kg).

[2] Za uvedené přestupky byla žalobci dle § 42b odst. 6 písm. a) a § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích ve spojení s § 41 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v relevantním znění, uložena pokuta ve výši 27 000 Kč a povinnost k náhradě nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.

[3] Žalobce podal proti rozhodnutí žalovaného žalobu ke Krajskému soudu v Brně, který ji shora uvedeným rozsudkem zamítl.

[4] Krajský soud konstatoval, že v případě vysokorychlostního kontrolního vážení je podstatné, zda měření bylo provedeno úředně schváleným měřidlem, zda bylo dostatečně dokumentováno (fotodokumentací či obrazovým záznamem z měřicího zařízení, jež poskytnou dostatečně zřetelnou a komplexní informaci o průběhu měření) a zda bylo provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti. Pokud jsou tyto podmínky splněny a nejsou-li dány logické a přiměřené pravděpodobné důvody zakládající obavu z chyby měření, lze vážní lístek považovat za dostatečný podklad výsledků vážení. Průkazný je v takovém případě údaj z certifikovaného a řádně ověřeného měřicího zařízení (srov. například rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53; všechna zde zmiňovaná rozhodnutí správních soudů jsou dostupná na www.nssoud.cz).

[5] Krajský soud dodal, že dle potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 9. 11. 2021 vydaného Českým metrologickým institutem, jež je součástí správního spisu, měla vysokorychlostní váha, jíž byla hmotnost žalobcova vozidla měřena, požadované metrologické vlastnosti a byla opatřena úředními značkami. Z potvrzení rovněž plyne, že váha je určena pro měření celkové hmotnosti vozidel (bez omezení) a pro stanovení zatížení na nápravu a/nebo skupinu náprav (s výjimkou situací, kdy nelze zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla). K vážním lístkům je připojena rovněž fotodokumentace, z níž lze zřetelně seznat žalobcovo vozidlo a celkový průběh vysokorychlostních vážení. V tomto směru tedy krajský soud shledal podklady pro vydání napadeného rozhodnutí dostatečnými.

[6] Krajský soud dále uvedl, že podrobnosti ohledně metod zkoušení pro schválení typu a ověřování vah pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel za pohybu obsahuje opatření obecné povahy Českého metrologického institutu č. 0111-OOP-C010-15, kterým se stanovují metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla, včetně metod zkoušení pro schválení typu a pro ověřování stanovených měřidel: „váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel za pohybu“, jež nabylo účinnosti dne 21. 10. 2016 (dále jen „opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15“), z jehož bodu 5.4.2.2 vyplývá, že „*p]okud mají být váhy využívány ke stanovení hmotnosti nebo zatížení na jedné nápravě a/nebo skupině náprav vozidel přepravujících břemena, jejichž těžiště může za pohybu vozidla měnit svou polohu, musí být jako referenční vozidla použita i vozidla nesoucí zatížení ve formě kapalin nebo jiných produktů, které mohou být vystaveny změnám polohy těžiště při pohybu vozidla*“.

[7] Krajský soud připustil, že z provedeného dokazování ve věci, jež byla u Nejvyššího správního soudu vedena pod sp. zn. 2 As 299/2019, vyplynulo, že vysokorychlostní váha umístěná na silnici II/602 na 51,4 km u Velkého Meziříčí nebyla schvalována s využitím referenčních vozidel převážejících kapaliny, resp. sypké materiály či jiná pohyblivá břemena, a proto Nejvyššímu správnímu soudu vyvstala objektivní pochybnost o způsobilosti provozované vysokorychlostní

pokračování

váhy k měření hmotnosti vozidel přepravujících kapalný náklad (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019-30).

[8] V nyní posuzované věci však dle krajského soudu žádná taková objektivní pochybnost nevystala. Jde o jinou váhu (byť téhož typu), jež byla schvalována samostatně a k níž proběhla samostatná kontrolní zkouška. Žalobce nadto ani v průběhu správního řízení ani v řízení před krajským soudem netvrdil, že by při zkoušce vysokorychlostní váhy, kterou bylo žalobcovo vozidlo váženo v nyní posuzované věci, nebyla využita referenční vozidla nesoucí zatížení ve formě kapalin. K této otázce žalobce nenavrl ani žádné dokazování. Žalobce totiž nezpůsobilost vysokorychlostní váhy k vážení vozidel převážejících kapalinu dle krajského soudu odvozoval výlučně z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019-30, který se však týkal vysokorychlostní váhy u Velkého Meziříčí, nikoliv té, která byla využita ke zvážení žalobcova vozidla. Nezpůsobilost vysokorychlostní váhy umístěné u Valašského Meziříčí pro určitá měření však dle krajského soudu neznamená, že by veškeré vysokorychlostní váhy typu CrossWIM byly obdobně nezpůsobilé.

[9] K námitce žalobce, že pokud vysokorychlostní váha není způsobilá ke stanovení zatížení na nápravu a/nebo skupinu náprav u vozidel, u nichž nelze zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla, pak nemůže být způsobilá ani k měření celkové hmotnosti vozidla, které takový náklad převáží (v případě vozidla žalobce to byla motorová nafta), krajský soud uvedl, že jsou-li přepravovány kapalně či sypké náklady, může sice docházet k náhlému a intenzivnímu zatížení jednotlivých náprav, což ústí v riziko, že zatížení na jednotlivé nápravy nebude váhou stanoveno s potřebnou přesností. To je však rovněž důvodem, proč některé vysokorychlostní váhy (jako i ta v nyní posuzované věci) nejsou způsobilé k měření zatížení na nápravy u silničních vozidel, které převážejí tekutý či sypký materiál. Pohyb nákladu, který je umístěn na vozidle, však dle krajského soudu nemůže mít žádný vliv na stanovení celkové hmotnosti, kterou vozidlo žalobce ve třech posuzovaných případech překročilo, neboť ta se při změnách těžiště nijak nemění. Hmotnost převáženého nákladu i vozidla samotného tak zůstává neměnná, což žalobce podle krajského soudu nijak nezpochybnil.

[10] Odkaz žalobce na rozhodnutí Městského úřadu v Židlochovicích ze dne 9. 10. 2023, č. j. MZi-701649/2023-9, jímž správní orgán I. stupně rozhodl o zastavení řízení o přestupku jiného obviněného, krajský soud nepovažoval za relevantní pro projednávanou věc, neboť důvodem zastavení řízení v uvedeném případě byl závěr správního orgánu, že mohlo dojít k přesunu těžiště nákladu ze zadní části přípojného vozidla do jeho přední části, čímž mohlo dojít k většímu zatížení motorového vozidla. Obdobně ve zmiňované věci, o níž rozhodl Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019-30, bylo váženo vozidlo jakožto součást jízdní soupravy, zatímco v ní posuzovaném případě bylo váženo žalobcovo samostatné vozidlo, tj. bez přípojného vozidla.

[11] Navíc podle názoru krajského soudu, aby bylo vůbec možné o markantním zkreslení vážení v důsledku pohybu přepravované kapaliny uvažovat, muselo by vozidlo v okamžiku vážení provádět manévry, který by mohl vyvolat pohyb přepravované tekuté látky (například zatáčení, vyhýbání či brzdění). Žalobce však provádění takového manévru v okamžiku jednotlivých měření netvrdil a ani to nevyplývá z fotodokumentace ve správním spisu. K závěru, že by k pohybu přepravované tekutiny vedoucímu k markantnímu zkreslení výsledku vážení mohlo dojít bez některého z uvedených manévru, dle názoru krajského soudu chyběl skutkový podklad. Tvzení žalobce, že by jízda po dálnici D2 byla jízdou „jako na tankodromu“, přitom krajský soud nepovažoval za notoriету, která by bez dalšího mohla vyústit v závěr, že by k pohybu přepravované tekuté látky při vysokorychlostním vážení, který by mohl způsobit citelné zkreslení výsledku vážení, mohlo dojít bez manévru v podobě zatáčení, vyhýbání nebo brzdění.

II.

Obsah kasační stížnosti a vyjádření žalovaného

[12] Žalobce (stěžovatel) brojí proti rozsudku krajského soudu kasační stížností. Je přesvědčen, že obdobně jako ve věci, o níž Nejvyšší správní soud rozhodl rozsudkem ze dne 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019-30, existuje i v nynějším případě pochybnost o způsobilosti vysokorychlostní váhy k měření hmotnosti vozidel přepravujících kapaliny.

[13] S ohledem na uvedený rozsudek, jakož i na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 3. 2020, č. j. 3 As 59/2018-32, považuje stěžovatel za žádoucí, aby z ověření vysokorychlostní váhy bylo jednoznačné, zda je způsobilá vážit vozidla přepravující jakýkoliv náklad, či zda je určena pouze pro vážení vozidel, která pohyblivý náklad nepřevážejí.

[14] Stěžovateli není zřejmé, z čeho krajský soud dovodil, že u vysokorychlostní váhy v projednávané věci neexistuje žádná pochybnost o způsobilosti k vážení vozidel převážejících kapaliny, když z potvrzení o jejím ověření Českým metrologickým institutem ze dne 9. 11. 2021 vyplývá, že k takovému vážení způsobilá není stejně jako vysokorychlostní váha stejného typu umístěná u Velkého Meziříčí, která byla posuzována v uvedených rozsudcích Nejvyššího správního soudu.

[15] Stěžovatel má rovněž za to, že se krajský soud nijak nevypořádal s jeho námitkou, že měřidlem, které není způsobilé změřit zatížení na jednu nápravu nebo skupinu náprav, není možné změřit ani celkovou hmotnost vozidla.

[16] Závěrem stěžovatel odkazuje na již zmíněné rozhodnutí Městského úřadu v Židlochovicích ze dne 9. 10. 2023, č. j. MZi-701649/2023-9, jímž správní orgán I. stupně rozhodl o zastavení řízení o přestupku jiného obviněného spočívajícím v překročení maximální povolené hmotnosti v situaci, kdy vysokorychlostní vážení proběhlo rovněž na identické váze typu CrossWIM. Stěžovatel uvádí, že nemohlo-li být měření hmotnosti na identické váze dostatečným podkladem pro závěr o spáchání přestupku v uváděné věci, nemůže jím být ani ve věci projednávané.

[17] Z uvedených důvodů stěžovatel Nejvyššímu správnímu soudu navrhuje, aby rozsudek krajského soudu zrušil a vrátil mu věc k dalšímu řízení.

[18] Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti předesílá, že souhlasí s rozsudkem krajského soudu. Dále uvádí, že stěžovatel sice označil důvod kasační stížnosti dle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s., nicméně polemizuje pouze se skutkovým posouzením.

[19] Žalovaný nemá za to, že by byly přítomny pochybnosti o způsobilosti použité vysokorychlostní váhy k měření hmotnosti vozidel. Nové opatření obecné povahy Českého metrologického institutu ze dne 13. 2. 2024, č. 0111-OOP-C010-24, kterým se stanovují metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla, včetně metod zkoušení pro schválení typu a pro ověřování stanovených měřidel: „váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel za pohybu“ (dále jen „opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-24“), totiž pro ověřování vysokorychlostních vah obsahuje požadavek na použití referenčního vozidla vezoucího zatížení ve formě kapalin nebo jiných obdobných produktů (např. sypkého materiálu), jejichž těžiště může při pohybu vozidla měnit polohu, pouze pro účely stanovení zatížení na jednotlivé nápravy nebo jejich skupiny, nikoliv pro určení celkové hmotnosti vozidla. Ve věci, jíž se týká rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019-30, byl předmětem přezkumu přestupek spočívající v překročení nejvyššího povoleného zatížení na nápravu, nikoliv v překročení nejvyšší povolené celkové hmotnosti vozidla.

pokračování

[20] Žalovaný tedy Nejvyššímu správnímu soudu navrhuje, aby kasační stížnost zamítl.

III.

Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[21] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že je podána včas, neboť byla podána ve lhůtě dvou týdnů od doručení napadeného rozsudku krajského soudu (§ 106 odst. 2 s. ř. s.), je podána oprávněnou osobou, neboť stěžovatel byl účastníkem řízení, z něhož napadené rozhodnutí krajského soudu vzešlo (§ 102 s. ř. s.), a je zastoupen advokátem (§ 105 odst. 2 s. ř. s.). Poté soud přistoupil k přezkoumání napadeného rozsudku v mezích rozsahu kasační stížnosti a uplatněných důvodů, přičemž zkoumal, zda napadené rozhodnutí krajského soudu netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.), a dospěl k závěru, že kasační stížnost je důvodná.

[22] Nejvyšší správní soud úvodem vzhledem k argumentaci žalovaného připomíná, že v souladu se svou konstantní judikaturou vychází z toho, že „[p]okud ze znění kasační stížnosti vyplývají důvody seznatelné a podřaditelné pod zákonné kasační důvody, není rozhodující, že stěžovatel své důvody nepodřadí jednotlivým zákonným ustanovením či tak učiní nepřesně“ (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 1. 2004, č. j. 2 Afs 7/2003-50, publ. pod č. 161/2004 Sb. NSS).

[23] Pro posouzení, zda bylo v nynější věci prokázáno opakované překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla stěžovatele, je stěžejní odpověď na otázku, jakým způsobem daná vysokorychlostní váha zjišťuje celkovou hmotnost vozidel. Pokud je totiž celková hmotnost vozidla měřena v jeden okamžik, pak by případný pohyb kapalného obsahu cisterny na vozidle stěžovatele skutečně nemohl ovlivnit přesnost vážení. Pokud však snímač či snímače zatížení vysokorychlostní váhy měří celkovou hmotnost vozidla tak, že zváží zatížení na každou nápravu postupně, byť v krátkém časovém intervalu (na jedné z fotografií připojených k jednotlivým vážním lístkům ve správním spisu je uveden vždy čas vážení vozidla s přesností na sekundy, což ovšem nevylučuje postupné zvážení zatížení na jednotlivé nápravy v kratším než sekundovém intervalu při vysokorychlostním přejezdu měřeného vozidla po snímači či snímačích dané váhy), a přitom součtem takto naměřených hodnot (se zohledněním možné odchylky 5 %) je právě celková hmotnost vozidla (jak v každém případě vyplývá z údajů na zmiňované fotografii), mohl by pohyb převážené kapaliny i v takto krátké době mezi těmito měřeními výsledek zkreslit.

[24] Stěžovatel přitom již ve svém odvolání proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně namítal, že „*uvedeným typem vah nelze při převozu tekutých látek objektivně zjistit povolenou hmotnost na nápravu vozidla, a tím pádem nelze objektivně zjistit celkovou hmotnost motorového vozidla, jelikož celková hmotnost motorového vozidla se vypočítává ze zatížení jednotlivých náprav*“. Žalovaný však tuto námitku ve svém rozhodnutí nevypořádal.

[25] Jelikož však rozhodnutí správních orgánů tvoří jeden celek (viz např. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 10. 2004, č. j. 5 Afs 16/2003-56, publ. pod č. 534/2005 Sb. NSS), zabýval se Nejvyšší správní soud také tím, zda odpověď na stěžovatelovu námitku neposkytuje již rozhodnutí správního orgánu I. stupně. Podle tohoto rozhodnutí „*i v případě přenesení hmotnosti mezi jednotlivými nápravami v okamžiku vysokorychlostního vážení se celková hmotnost vozidla nemění*“. Jedná se ovšem o premisu, která prozatím postrádá oporu ve správním spise, neboť z něj není bez dalšího zřejmé, že k vysokorychlostnímu měření celkové hmotnosti vozidla dochází v jediný okamžik. Nejvyšší správní soud na tomto místě připomíná, že správní orgány jsou dle § 3 správního řádu povinny zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v řízení o uložení povinnosti z moci úřední, jímž byla i posuzovaná věc, i bez návrhu, ať již ve prospěch či neprospěch toho, komu má být povinnost uložena (§ 50

odst. 3 správního řádu). V řízení o přestupku tedy platí, že naplnění skutkové podstaty přestupku musí být prokázáno nade vší rozumnou pochybnost (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 10. 2015, č. j. 4 As 206/2015-39). Tomu ovšem v posuzované věci správní orgány prozatím nedostály.

[26] Krajský soud tedy měl možnost procesní vadu nedostatečně zjištěného skutkového stavu odstranit vlastním dokazováním. To však neučinil, neboť dokazování, které krajský soud prováděl při jednání, na uvedenou skutkovou otázku vůbec nezaměřil. Krajský soud namísto toho bez dalšího vyšel z obdobné nepodložené úvahy jako správní orgán I. stupně, když konstatoval, že „[s]amotný pohyb nákladu, který je umístěn na vozidle, však již z logiky věci nemá (a ani nemůže mít) žádný vliv na stanovení celkové hmotnosti vozidla, neboť ta se při změnách těžiště nikterak nemění, tj. hmotnost převáženého nákladu i vozidla samotného zůstává neměnná. Tento logický předpoklad přitom žalobce nikterak nezpochybnil.“. Jak již bylo zdůrazněno výše, takový závěr nelze bez dalšího dokazování přijmout. Obdobnou nepodloženou spekulací je předpoklad krajského soudu (navíc rozporný s naposled citovaným závěrem krajského soudu), že kapalina (motorová nafta) převážená stěžovatelovým vozidlem by mohla svým pohybem výrazně ovlivnit měření jen v případě, když by stěžovatelovo vozidlo v okamžiku vážení provádělo manévr v podobě zatáčení, vyhýbání či brzdění. Již laikovi musí být zřejmé, že to, do jaké míry se kapalina v cisterně na vozidle stěžovatele při jízdě pohybuje, může záviset na řadě faktorů, včetně otázky, zda je cisterna převáženou kapalinou naplněna zcela, nebo jen zčásti. Pro uvedené úvahy krajského soudu o tom, zda a jak výrazně se kapalina převážená vozidlem stěžovatele při jednotlivých váženích pohybovala a jaký to případně mělo vliv na přesnost určení celkové hmotnosti vozidla, neposkytuje dosud zjištěný skutkový stav žádnou oporu.

[27] Správním orgánům i krajskému soudu lze přisvědčit, že jak věc, kterou posuzoval správní orgán I. stupně v rozhodnutí ze dne 9. 10. 2023, č. j. MZi-701649/2023-9, tak případ, o níž rozhodl Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019-30, vykazují oproti věci nyní posuzované výše popsané skutkové odlišnosti. Nic to však nemění na závěru, že nebylo postaveno najisto, zda skutečnost, že vysokorychlostní váha typu CrossWIM, již bylo užito i v nynějším případě, není ani dle příslušného potvrzení Českého metrologického institutu určena pro stanovení zatížení na nápravu nebo skupinu náprav vozidla s možnými změnami těžiště za jízdy, nemá vliv také na přesnost určení celkové hmotnosti takového vozidla. Skutečnost, že uvedené potvrzení výslovně vylučuje pouze měření zatížení na nápravy, a ne celkové hmotnosti vozidla, takovému závěru sama o sobě nebrání, neboť by taková informace mohla být považována za nadbytečnou v situaci, kdy by vzhledem ke způsobu měření byla logickým důsledkem nemožnosti přesného změření zatížení na nápravy.

[28] V následujícím řízení tedy bude nejprve nutné postavit na jisto, jakým způsobem předmětná vysokorychlostní váha zjišťuje celkovou hmotnost vozidel, která po ní projedou. Až poté bude možné s dostatečnou spolehlivostí posoudit otázku, zda mohl případný pohyb kapalného nákladu, který stěžovatelovo vozidlo převáželo, ovlivnit přesnost měření celkové hmotnosti stěžovatelova vozidla. Až po tomto posouzení pak bude případně možné vyloučit objektivní pochybnosti o přesnosti měření (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2025, č. j. 3 As 308/2023-41, bod 27) a vyhovět tak i požadavkům plynoucím ze zásady materiální pravdy zakotvené v § 3 a § 50 odst. 3 správního řádu.

[29] Vzhledem k tomu, že správní řízení v této věci bude pokračovat, upozorňuje Nejvyšší správní soud též na své rozsudky ze dne 27. 2. 2025, č. j. 7 As 323/2024-24, a ze dne 15. 4. 2025, č. j. 8 As 119/2024-46, v nichž dospěl k závěru, že výše zmiňované opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-24, jež nabylo účinnosti dne 28. 2. 2024 a jež stanoví odlišně největší dovolené chyby měření jak pro celkovou hmotnost vozidla určenou vážením za jízdy v provozu, tak pro shodně určené zatížení na nápravu, představuje úpravu příznivější pro obviněné

pokračování

z tohoto typu přestupků, a mělo by proto být aplikováno i v případech, kdy k měření došlo ještě za účinnosti předchozího opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15. Tuto skutečnost měl zohlednit již krajský soud v nyní napadeném rozsudku (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46, publ. pod č. 3528/2017 Sb. NSS), avšak v každém případě k ní musí přihlídnout správní orgány v dalším řízení v této věci.

IV.

Závěr a náklady řízení

[30] Nejvyšší správní soud tedy shledal kasační stížnost důvodnou, a proto v souladu s § 110 odst. 1 s. ř. s. zrušil rozsudek krajského soudu. Zruší-li Nejvyšší správní soud rozhodnutí krajského soudu, a pokud již v řízení před krajským soudem byly pro takový postup důvody, současně se zrušením rozhodnutí krajského soudu může sám podle povahy věci rozhodnout o zrušení rozhodnutí správního orgánu [§ 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s., ve znění účinném do 31. 12. 2025; srov. čl. XI odst. 3 zákona č. 314/2025 Sb., kterým se mění zákon č. 325/1999 Sb., o azylu, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony]. V dané věci se vada, pro niž je rozsudek krajského soudu rušen, týkala již rozhodnutí žalovaného. Nejvyšší správní soud proto v souladu s § 110 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 78 odst. 1 a 4 s. ř. s. rozhodl tak, že sám rozhodnutí žalovaného zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení. V něm bude žalovaný dle § 78 odst. 5 ve spojení s § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. vázán právním názorem vysloveným Nejvyšším správním soudem v tomto zrušujícím rozsudku.

[31] Podle § 110 odst. 3 věty druhé s. ř. s. rozhodne Nejvyšší správní soud v případě, že podle § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. zruší rozhodnutí žalovaného, o nákladech řízení o kasační stížnosti i o nákladech řízení před krajským soudem. Náklady řízení tvoří v tomto případě jeden celek a Nejvyšší správní soud tak rozhodl o jejich náhradě výrokem vycházejícím z § 60 odst. 1 s. ř. s. Stěžovatel měl ve věci úspěch, přísluší mu tedy vůči neúspěšnému žalovanému právo na náhradu důvodně vynaložených nákladů řízení.

[32] Stěžovatel v řízení před krajským soudem uhradil soudní poplatek ve výši 3 000 Kč za podání žaloby a v řízení před Nejvyšším správním soudem soudní poplatek ve výši 5 000 Kč za podání kasační stížnosti.

[33] Stěžovatel byl dále v řízení před krajským soudem i před Nejvyšším správním soudem zastoupen advokátem JUDr. Igorem Andryškem. Náleží mu proto také náhrada nákladů spojených s tímto zastoupením. Pro určení její výše se použije v souladu s § 35 odst. 2 s. ř. s. vyhláška č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „advokátní tarif“).

[34] Od 1. 1. 2025 nabyla účinnosti vyhláška č. 258/2024 Sb., kterou byl novelizován advokátní tarif, nicméně podle čl. II. této vyhlášky přísluší advokátovi za právní služby poskytnuté přede dnem nabytí její účinnosti odměna podle advokátního tarifu v dosavadním znění. Jelikož veškeré úkony právní služby v řízení před krajským soudem i Nejvyšším správním soudem právní zástupce stěžovatele provedl v roce 2024, použije se pro výpočet nákladů řízení stěžovatele připadajících na odměnu a náhradu hotových výdajů jeho zástupce advokátní tarif ve znění účinném do 31. 12. 2024.

[35] Tyto náklady tedy spočívají v odměně zástupce ve výši 4 x 3 100 Kč za čtyři úkony právní služby dle § 11 odst. 1 písm. a), d) a g) ve spojení s § 9 odst. 4 písm. d) a § 7 bodem 5 advokátního tarifu, ve znění účinném do 31. 12. 2024 (převzetí a příprava právního zastoupení, podání žaloby,

účast na jednání před soudem a podání kasační stížnosti), a dále v paušální náhradě hotových výdajů za tyto čtyři úkony ve výši 4 x 300 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu, ve znění účinném do 31. 12. 2024).

[36] Celkem tedy přísluší stěžovateli náhrada nákladů řízení ve výši 21 600 Kč. K úhradě této částky stanovil Nejvyšší správní soud žalovanému přiměřenou lhůtu.

P o u č e n í :

Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné (§ 53 odst. 3, § 120 s. ř. s.).

V Brně dne 13. února 2026

L. S.

JUDr. Jakub Camrda v. r.
předseda senátu