



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Věry Šimůnkové a soudců JUDr. Davida Krysky a Mgr. Věry Pazderové, LL.M., M.A., ve věci

žalobkyně: **AŠ MVL, s.r.o., IČO 02390779**
sídlem Východní 212, 289 31 Bobnice
zastoupena advokátem JUDr. Martinem Hádkem
sídlem Bartošova 1224/18, 750 02 Přerov

proti
žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 10. 1. 2024, č. j. 153015/2023/KUSK-DOP/Hav,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 10. 1. 2024, č. j. 153015/2023/KUSK-DOP/Hav, a rozhodnutí Městského úřadu Neratovice ze dne 18. 1. 2023, č. j. MěÚN/005868/2023, se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Žalobkyně se žalobou podle zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž žalovaný zamítl odvolání žalobkyně a potvrdil

Shodu s prvopisem potvrzuje: L. K. U.

rozhodnutí Městského úřadu Neratovice (dále jen „prvostupňový orgán“) ze dne 18. 1. 2023, č. j. MěÚN/005868/2023 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Prvostupňovým rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném do 31. 12. 2021 (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), neboť dne 20. 7. 2021 v 11:35:11 hod. provozovala na pozemní komunikaci č. II/101 v obci Neratovice-Lobkovice ve směru jízdy do centra obce Neratovice motorové vozidlo tov. zn. DAF, reg. zn. X, které spolu s přípojným vozidlem reg. zn. X při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění účinném do 31. 12. 2022 (dále jen „vyhláška č. 209/2018 Sb.“), a to § 5 odst. 2 písm. b) – největší povolenou hmotnost motorového vozidla se dvěma nápravami, která nesmí překročit 18 tun. Naměřená hmotnost po odpočtu tolerance 11 % byla 18 309 kg, čímž byla povolená hmotnost překročena o 309 kg. Za toto přestupkové jednání uložil prvostupňový orgán žalobkyni podle § 43 odst. 1 a § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích správní trest pokuty ve výši 5 000 Kč.

Obsah žaloby

2. Žalobkyně předně namítá nepřezkoumatelnost výroků prvostupňového a napadeného rozhodnutí, neboť neobsahují údaj o tom, které ustanovení porušila. Výroky sice odkazují na skutkovou podstatu přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích s poukazem na vyhlášku č. 209/2018 Sb., nicméně v rozporu s § 93 odst. 1 písm. b) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „přestupkový zákon“) chybí odkaz na porušené ustanovení právního předpisu se silou zákona. Hodnoty a podmínky provozu a vozidel stanovuje až prováděcí předpis. Opomenutí tvrzeného porušení § 43a odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění účinném do 1. 8. 2021 (dále jen „zákon o silničním provozu“) ve výroku prvostupňového rozhodnutí činí obě rozhodnutí nepřezkoumatelná.
3. Dále žalobkyně považuje prvostupňové i napadené rozhodnutí za nesrozumitelná. Výrok o vině spojuje vinu s překročením nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla. V posledním odstavci na třetí straně prvostupňového rozhodnutí je uvedeno, že celková hmotnost jízdní soupravy není předmětem řízení o přestupku. V napadeném rozhodnutí na třetí straně v předposledním odstavci je nicméně uvedeno, že je postihováno překročení nejvyšší povolené hmotnosti jízdní soupravy. Počet náprav vozidla je určen v rozporu s definicemi v právním předpisu. Žalobkyně proto považuje napadené rozhodnutí za matoucí.
4. Žalobkyně dále zdůrazňuje, že § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích odkazuje na nedodržení hodnot a podmínek stanovených zákonem o silničním provozu. Vyhláška č. 209/2018 Sb. byla vydána na základě § 137 odst. 2 zákona o silničním provozu k provedení § 43a odst. 6 zákona o silničním provozu. V § 2 písm. a), b) a c) vyhlášky č. 209/2018 Sb. jsou definována dvojnápravná a trojnápravná vozidla. Rozhodnutí jsou neurčitá, protože neobsahují specifikaci provozovaného vozidla. Počet zrovna používaných náprav není rozhodující z pohledu definic § 2 vyhlášky č. 209/2018 Sb. Žalovaný se nezabýval vzdáleností náprav přípojného vozidla rozhodnou pro posouzení, podle jakého ustanovení se stanoví rozhodná hmotnost. Vozidlo bylo nesprávně zařazeno podle § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., neboť spadá pod písmeno c) se třemi nápravami, tedy hodnota 25 tun překročena nebyla. Je matoucí, že žalovaný hovoří o vozidle motorovém a

nikoliv přípojném, o jehož domnělém přetížení bylo zřejmě rozhodováno. Jednalo se totiž o vozidlo přípojně.

5. Žalobkyně dále namítá, že strany prvostupňového rozhodnutí nejsou číslovány. Rovněž upozornila na překlepy v prvostupňovém i napadeném rozhodnutí. Omylem je zmiňována jakási společnost KOCHMANTRANS, s.r.o., což činí napadené rozhodnutí nepřezkoumatelným.
6. Napadené rozhodnutí bylo vydáno dne 10. 1. 2024 o skutku údajně spáchaném dne 20. 7. 2021, tj. dva a půl roku poté. To dle názoru žalobkyně výrazně snižuje jeho výchovný dopad. První úkon ve věci, příkaz, byl vydán dne 10. 1. 2022, tedy pět a půl měsíce od spáchání skutku, prvostupňové rozhodnutí po včas podaném odporu bylo vydáno až 18. 1. 2023, tedy po dalším roce. Podle § 94 přestupkového zákona má správní orgán rozhodnout bezodkladně, nejpozději do 60 dnů. Lhůta je pořádková, nicméně její překročení dokresluje rámec nezákonného rozhodování ve věci.
7. Dle žalobkyně správní orgány též nesprávně uvážily o liberačních důvodech podle § 21 odst. 1 přestupkového zákona. Využití liberačního důvodu bylo zcela namístě, neboť se v důsledku vyložení části nákladu zvedla jedna ze tří náprav, což nemohl ovlivnit ani řidič, ani žalobkyně jakožto provozovatelka vozidla. Tím, že původní náklad při započetí jízdy nedosahoval povolené hmotnosti, žalobkyně prokázala, že jako provozovatelka vynaložila veškeré úsilí pro zabránění porušení povinnosti. Žalovaný zvednutí nápravy přičetl nespravedlivě k její tíži.
8. Žalobkyně dále namítá nesprávné uložení správního trestu. Na str. 4 prvostupňového rozhodnutí je uvedeno, že podle § 43 odst. 1 věty druhé zákona o pozemních komunikacích činí výměra pokuty 5 000 Kč, není-li nejvyšší povolená hmotnost překročena o více než 500 kg. Na str. 5 prvostupňového rozhodnutí je nicméně částka 5 000 Kč odůvodněna správním uvážením. Podle žalobkyně je proto výrok o správním trestu nepřezkoumatelný. Pokuta 5 000 Kč byla uložena i příkazem, ačkoliv podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích měla výměra pokuty uložené příkazem činit polovinu výměry pokuty.
9. Podle žalobkyně navíc správní orgány nesprávně vycházely z premisy, že váhy vážily správně. Ministerstvo dopravy i Ředitelství silnic a dálnic (dále jen „ŘSD“) přitom opakovaně veřejně uznaly, že vysokorychlostní váhy vykazují řadu technických problémů především s kalibrací. Žalobkyně má za to, že pokud doložila doklad o hmotnosti jízdní soupravy (transportní list) a rozdíl oproti hmotnosti stanovené obecně zpochybňovanými vahami, měl žalovaný v souladu se zásadou v pochybnostech ve prospěch pachatele řízení zastavit.
10. Žalobkyně taktéž zdůraznila, že prvostupňové rozhodnutí obsahuje nepřezkoumatelné poučení o odkladném účinku včas podaného odvolání odkazující na „§ 85 odst. 1 zákona o přestupcích“, avšak ani již zrušený zákon č. 200/1990 Sb. ani platný zákon č. 250/2006 Sb. (*sic!*) v § 85 toto neobsahují. Žalovaný tuto nezákonnost v napadeném rozhodnutí neodstranil.
11. Dle žalobkyně žalovaný též nesprávně posoudil škodlivost činu pro společnost. Naplnění formálního znaku přestupku neznamená vždy naplnění znaku materiálního. V případě přetížení o 309 kg u povolené hmotnosti 18 tun, pokud by vozidlo bylo dvounápravové, jde o překročení pouze o 1,716 %. Ani původní hmotnost trojnápravového vozidla před vykládkou nebyla překročena. Podle důvodové zprávy míří právní předpisy na přetěžování vozidel a ničení pozemních komunikací. Při překročení hmotnosti o necelá 2 % za situace,

kdy se automaticky zvedla jedna ze tří náprav přípojného vozidla, bez možnosti řidiče toto ovlivnit, považuje žalobkyně napadené rozhodnutí za přepjatě formalistické.

12. Závěrem žalobkyně namítá, že žalovaný nezákonně rozhodl o námitce podjatosti. Žalovaný byl podjatý proto, že se Středočeský kraj procentuálně podílí na příjmu z uložené pokuty. Pozemní komunikace je pak ve vlastnictví územního samosprávného celku, který ve věci rozhoduje. O námitce podjatosti mělo být podle § 14 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) rozhodnuto samostatným usnesením.

Vyjádření žalovaného

13. Žalovaný navrhl, aby byla žaloba jako nedůvodná zamítnuta. Podotkl, že v obdobné věci téže žalobkyně byla žaloba zamítnuta rozsudkem Krajského soudu v Praze ze dne 28. 3. 2024, č. j. 59 A 37/2022-41 (dále jen „rozsudek č. j. 59 A 37/2022-41“). Z odkazované věci je pro nynější věc rozhodné, že zjevné formální chyby nezakládají nezákonnost napadeného rozhodnutí, ale postačí je opravit opravným rozhodnutím. Přestupkové jednání upravuje pouze § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích. Vyhláška č. 209/2018 Sb. je ve výroku prvostupňového rozhodnutí uvedena. O zákonu o silničním provozu se žalovaný zmiňuje v odůvodnění napadeného rozhodnutí.
14. Sankce za nedodržení hmotnostních limitů nespočívá v rozmezí pokuty, je taxativní (§ 43 odst. 1 zákon o pozemních komunikacích). Sporovaný poslední odstavec str. 3 napadeného rozhodnutí vysvětluje naměřené hodnoty vážního lístku a odpočet tolerance. Vážní lístek žalobkyně nijak věrohodně nezpochybnila. Škodlivost jednání je obsažena ve skutkové podstatě, postačí překročení hmotnostního limitu. Předmětem řízení nebyla jízdní souprava. Limity hmotnosti jsou v jiném ustanovení vyhlášky č. 209/2018 Sb., než uvádí žalobkyně. Číslování stran není zákonnou náležitostí rozhodnutí. Žalovaný se blíže vyjádřil i k jiným písařským chybám, na které upozornila žalobkyně.
15. K dalším námitkám žalovaný uvedl, že je obecně známou skutečností, že devastaci komunikací způsobují především přetížené nákladní automobily. Množství zjištěných přestupků je vysoké a obrana provozovatelů zvyšuje náročnost vyřizování věcí. Zákonodárce uplynutí lhůty pro rozhodnutí nespojuje s žádným následkem. Kromě čestného prohlášení řidiče žalobkyně nepředložila žádný doklad prokazující vynaložení alespoň nějakého úsilí o rovnoměrné rozložení nákladu. Skutečnost, že při nižším zatížení zadní nápravy tahače může dojít ke zdvižení nápravy, je žalobkyni z podstaty věci známa.
16. Žalobkyně dále dle žalovaného nepřipustně napadá pouze jednu větu z odůvodnění napadeného rozhodnutí, tj. citaci ustanovení o pokutách, a přehlíží poslední odstavec na str. 4, kde je zvýrazněn text týkající se přestupkového jednání žalobkyně. Text uplatněný v žalobě byl doplněn částí devatenáctou zákona č. 349/2023 Sb. s účinností od 1. 3. 2024. Dle přechodných ustanovení se řízení zahájená do 29. 2. 2024 dokončí a práva a povinnosti s nimi související se posoudí podle znění zákona o pozemních komunikacích účinného do 29. 2. 2024. Přestupek byl spáchán dne 20. 7. 2021 a příkaz doručen dne 16. 1. 2022, tedy před účinností změny. Články na internetu nejsou odborným vyjádřením a neprokazují důvodné pochybnosti o správnosti měření. Ani neprokazují, že se jedná o objektivní zjištění, a nikoliv o tvrzení ve prospěch objednatele. Pokud jde o odkladný účinek odvolání, ten vyplývá přímo ze zákona, a nikoliv z poučení, jež není zákonnou náležitostí.
17. Žalovaný zdůraznil, že žalobkyně opakovaně porušuje hmotnostní limity, což je přítěžující okolnost. V případě taxativně stanovené sankce však není posouzení polehčujících a

přitežujících okolností podmínkou. K námitce podjatosti byla žalobkyně v rozsudku č. j. 59 A 37/2022-41 poučena o absurdnosti svých tvrzení. Na první pohled nedůvodnou námitku nebylo nutné postupovat k rozhodnutí nadřízenému orgánu.

Podstatný obsah správního spisu

18. Podle „Vážního lístku z vysokorychlostního kontrolního vážení“ ev. č. 7046334 bylo dne 20. 7. 2021 v 11:35:11 hod. váženo tažné vozidlo reg. zn. 4SV5642 spolu s přípojným vozidlem reg. zn. 2SR2141, a to na silnici č. II/101 – Neratovice-Lobkovice, Kostelecká, směr centrum. Dle naměřených údajů byla překročena okamžitá hmotnost motorového vozidla po odečtu odchylky (11 %) o 309 kg (největší povolená hmotnost motorového vozidla činí 18 000 kg).
19. Vážní lístek tvoří fotodokumentace vozidla, kterým je tažné vozidlo se skříňovým návěsem. Jako přetížené vozidlo je označeno tažné vozidlo, nikoliv skříňový návěs, který má jednu nápravu mírně zvednutou nad vozovku (na fotografii sotva postřehnutelné, protože nebyla pořízena kolmo z boku). Tažné vozidlo má dva páry kol, zatímco přípojně vozidlo má tři páry kol sdružené v jedné skupině.
20. Ve spisu je rovněž kopie „Potvrzení o ověření stanoveného měřidla“, které dne 30. 9. 2020 na základě zkoušky ze dne 16. 9. 2020 vydal Český metrologický institut (dále jen „ČMI“) pro použitou váhu pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel.
21. Dne 12. 1. 2022 prvostupňový orgán vydal **příkaz** datovaný dnem 10. 1. 2022, kterým uznal žalobkyni vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, za což jí uložil pokutu ve výši 5 000 Kč. Žalobkyně podala proti příkazu odpor.
22. Dne 14. 2. 2022 žalobkyně předala prvostupňovému orgánu tyto dokumenty na svou obhajobu:
23. Čestné prohlášení řidiče vozidla ze dne 9. 2. 2022, že náklad (potraviny, ovoce, zelenina, maso) byl řádně rozložen a vozidlo nebylo přetížené. Kontrolou při vykládce nebyl zjištěn žádný posun přepravovaného zboží, a proto považuje zjištěné hodnoty za nesprávné, protože neodpovídají okamžité hmotnosti soupravy a naloženého zboží dle Transportního listu CS PENNY.
24. Transportní list vystavený společností Penny Market s.r.o. za den 20. 7. 2021 uvádí celkové množství naloženého zboží 16 385 kg. S postupnými vykládkami v Brandýse nad Labem (4 722 kg, poznámka žalobkyně: vyloženo), Mělníku (6 209 kg) a Štětí (5 454 kg). Žalobkyně doložila též knihu jízd za den 20. 7. 2021, v níž jsou uvedena mimo jiné tato místa vykládek.
25. V technickém průkazu č. UJ093236 taháče návěsů tovární značky DAF reg. zn. 4SV5642 je uvedena provozní hmotnost 8 274 kg. Tahač má 2 nápravy, pohon je na zadní nápravě. V technickém průkazu č. X přípojného vozidla (chladírenský nákladní návěs) reg. zn. X je uvedena provozní hmotnost 7 893 kg, přívěs má 3 nápravy.
26. Žalobkyně na základě předložených listin okomentovala údaje ve vážním listu tak, že skutečná hmotnost připadající na všechny nápravy tažného i přípojného vozidla před odpočtem činila 27 830 kg, neboť v době vážení vážil náklad po vykládce 11 663 kg (vyložen byl náklad 4 722 kg v Brandýse nad Labem). Rozdíl oproti vážení je proto 6 120 kg.
27. Dne 19. 1. 2023 prvostupňový orgán vydal **prvostupňové rozhodnutí** datované dnem 18. 1. 2023. Konstatoval, že v okamžiku vysokorychlostního kontrolního vážení bylo

motorovému vozidlu po odpočtu 11% tolerance naměřeno 27 474 kg (*sic!*), nejvyšší povolená hmotnost motorového vozidla se dvěma nápravami nesmí překročit 18 tun. Závažnost překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla se dvěma nápravami o 309 kg vyjádřil zákonodárce výší pokuty, která při překročení hmotnostního limitu do 500 kg činí 5 000 Kč. K vyjádření žalobkyně uvedl, že jízdní souprava vezla dne 20. 7. 2021 náklad. První vykládka o hmotnosti 4 722 kg byla provedena v Brandýse nad Labem. Vykládkou došlo k odlehčení trojnapravy přípojného vozidla, zvednutí 3. nápravy jízdní soupravy a k většímu zatížení tažného vozidla. Předmětem řízení je přetížení motorového vozidla se dvěma nápravami. Celková hmotnost soupravy není předmětem řízení o přestupku. Liberačním důvodem je povolení zvláštního užívání podle § 25 zákona o pozemních komunikacích, které žalobkyně nepředložila. Žalobkyně proto skutkovou podstatu přestupku naplnila. Není povinností prvostupňového orgánu vysvětlovat, jakým způsobem má provozovatel vozidla porušení povinnosti předejít.

28. V odvolání (obdobně jako v nyní projednávané žalobě) žalobkyně namítala, že vozidlo nebylo přetížené a třetí náprava se automaticky zvedá při hmotnosti nákladu nižší než 15 000 kg; rozporovala správnost kalibrace vah; váhu nelze použít k vážení vozidel, u nichž nelze zajistit náklad proti přesunům; správní orgány jsou systémově podjaté, protože část pokut jde do jejich rozpočtu.
29. Dne 10. 1. 2024 žalovaný vydal **napadené rozhodnutí**. Uvedl, že prvostupňové rozhodnutí není nepřezkoumatelné ani zmatečné. Postihováno není překročení součtu zatížení náprav přípojného vozidla, ale překročení nejvyšší povolené hmotnosti jízdní soupravy, pro kterou § 5 vyhlášky č. 209/2018 Sb. stanoví pro dvojnápravu a trojnapravu různé hmotnostní limity. Během kontrolního vážení byla 3. odlehčovací náprava přípojného vozidla zvednuta, neměla kontakt s vozovkou ani měřicím zařízením, zváženy byly zbylé nápravy. Vozidlo proto bylo zaznamenáno jako dvounápravové a nikoliv třínapravové, pro něž je největší povolená hmotnost 18 tun, k jejímuž překročení došlo o 309 kg.
30. K námitkám žalovaný uvedl, že transportní list dokládá obchodní vztah, nevypovídá o hmotnosti nákladu připadající na jednotlivé nápravy, ani o hmotnosti vozidla. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 12. 6. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53, je smyslem dodacích lístků potvrzení předání zboží, nesouvisí s hmotností vozidla v okamžiku vážení. Podle žalovaného kniha jízd poskytuje jenom přehled o jízdách. Bez významu je i čestné prohlášení řidiče učiněné sedm měsíců po spáchání přestupku. Je rozporuplné, neboť dle přepravního listu bylo zboží z vozidla na třech místech průběžně vykládáno, a tím muselo docházet ke změně rozložení nákladu i zatížení. Výpočet žalobkyně mylně vychází z údajů na vážném lístku před odpočtem, zjištění o přetížení je však postaveno na hodnotách po odpočtu tolerance a na tom, že se na vozidlo hledělo jako na motorové vozidlo se dvěma nápravami, u něhož největší povolená hmotnost činí 18 tun.
31. Směrodatnými byly hodnoty naměřené během vysokorychlostního kontrolního vážení. Vážní list a potvrzení o ověření stanoveného měřidla postačují k prokázání přestupku. Námitka nutnosti kontrolní kalibrace vah je hypotetická. Použité měřidlo mělo vlastnosti požadované § 9 odst. 1 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o metrologii“). Měření bylo řádně zdokumentováno fotografiemi a protokolem, což je dostatečný důkaz. Potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 30. 9. 2020 je ověřovací list vydaný ČMI. V posuzované věci nejde o přepravu nesytkého a netekutého materiálu. Omezení by připadalo v úvahu pro sypký materiál. Dle čestného prohlášení řidiče šlo ale o přepravu kompaktního materiálu.

32. Ve věci je posuzován přestupek provozovatele vozidla podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, jehož spáchání je založeno na objektivní odpovědnosti. Liberační důvod podle § 42b odst. 1 písm. x) zákona o pozemních komunikacích na provozovatele nedopadá. Žalobkyně by musela prokázat, že jí odesílatel vydal k zásílce doklad s nižší než skutečnou hmotností zásilky. Z podkladů tomu nic nenásvědčuje a řidič uvedl, že vozidlo nebylo přetížené.
33. K námitce podjatosti žalovaný uvedl, že se k ní již v minulosti vyjádřilo Ministerstvo dopravy v písemnosti ze dne 16. 7. 2020, sp. zn. 30/2020-120-STSP/3, s tím, že systémovou podjatost nelze dovodit z toho, že příjmy z pokut jsou příjmy rozpočtu Středočeského kraje, jehož je žalovaný orgánem. Dodal, že přerozdělení příjmů z pokut aproboval zákonodárce § 43 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích a tato skutečnost musela být žalobkyni známa již dříve. Námitka podjatosti je proto opožděná ve smyslu § 14 odst. 3 správního řádu. Prvostupňový orgán pak výši pokuty 5 000 Kč uložil v souladu s § 43 odst. 1 věty druhé zákona o pozemních komunikacích, neboť přetížení nebylo vyšší než 500 kg.

Posouzení žaloby soudem

34. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a po vyčerpání řádných opravných prostředků. Jedná se tedy o žalobu věcně projednatelnou. Soud rozhodl bez nařízení ústního jednání, neboť s tímto postupem účastníci řízení nevyjádřili ve lhůtě stanovené soudem nesouhlas (§ 51 odst. 1 s. ř. s.). Soud dospěl k závěru, že **podaná žaloba je důvodná**, byť z jiných než žalobkyní uváděných důvodů.

Aplikace zásady příkazu retroaktivity ve prospěch obviněného z přestupku

35. Předmětem soudního přezkumu v nyní projednávané věci jsou rozhodnutí správních orgánů, jimiž byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, protože v rozhodnutích blíže specifikovaném místě a čase provozovala vozidlo, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., a to konkrétně § 5 odst. 2 písm. b) – největší povolenou hmotnost motorového vozidla se dvěma nápravami, která nesmí překročit 18 tun, když naměřená hmotnost po odpočtu relativní chyby měření 11 % byla 18 309 kg. Za shledané protiprávní jednání byla žalobkyně potrestána uložením pokuty ve výši 5 000 Kč.
36. Podle usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46, č. 3528/2017 Sb. NSS, platí, že rozhoduje-li krajský soud ve správním soudnictví o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu, kterým bylo rozhodnuto o vině a trestu za správní delikt v situaci, že zákon, kterého bylo použito, byl po právní moci správního rozhodnutí změněn nebo zrušen, je povinen přihlédnout k zásadě vyjádřené ve větě druhé čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“), podle níž se trestnost činu posoudí a trest ukládá podle právní úpravy, která nabyla účinnosti až poté, kdy byl trestný čin spáchán, je-li to pro pachatele příznivější.
37. V návaznosti na uvedená východiska se soud zabýval tím, zdali po právní moci napadeného rozhodnutí nenabyla účinnosti nová právní úprava, kterou by bylo třeba v případě žalobkyně aplikovat, neboť by pro ni byla příznivější. Přitom shledal, že tomu tak je.
38. Podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.

39. Odpovědnost za vymezený přestupek tedy vzniká v důsledku nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu, které bylo zjištěno kontrolním vážením. Zákon o pozemních komunikacích rozlišuje dvě kategorie kontrolního vážení, a to vysokorychlostní kontrolní vážení a nízkorychlostní kontrolní vážení (§ 38a odst. 2 odkazovaného zákona). V případě žalobkyní provozovaného vozidla bylo překročení nejvýše přípustné hmotnosti zjištěno vysokorychlostním kontrolním vážením, tj. nepřenosnými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu.
40. Nepřenosné vysokorychlostní váhy spadají mezi tzv. stanovená měřidla podle § 3 odst. 3 zákona o metrologii, která Ministerstvo průmyslu a obchodu stanovuje vyhláškou č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“), s ohledem na jejich význam pro stanovování sankcí (správních trestů za přestupek). Podle § 2 této vyhlášky podléhají schvalování typu a ověřování ta měřidla, která jsou uvedena v její příloze. Ve vyhlášce č. 345/2002 Sb., ve znění účinném do 30. 6. 2024, byly vysokorychlostní váhy uvedeny v položce 2.1.3 písm. c) přílohy – viz „váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu podle zvláštního právního předpisu s relativní chybou měření menší nebo rovnou $\pm 5 \%$ pro celkovou hmotnost vozidla a $\pm 11 \%$ pro zatížení na nápravu“. Od 1. 7. 2024 se v příloze vyhlášky č. 345/2002 Sb. vysokorychlostní váhy uvádějí v položce 3.1.3 písm. d) – viz „váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení vozidel“. Citovaná vyhláška č. 345/2002 Sb. tak nově vysokorychlostní váhy nespecifikuje s pomocí relativní chyby měření.
41. Podle § 9 odst. 1 zákona 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.
42. Smysl vydávání samostatného opatření obecné povahy ke každému stanovenému měřidlu vyplývá z důvodové zprávy k zákonu č. 481/2008 Sb., kterým byla do § 9 odst. 1 zákona o metrologii doplněna shora citovaná věta druhá: „...v současné době jsou metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla a v některých případech metody zkoušení při schvalování typu stanoveny v několika málo případech vyhláškami Ministerstva průmyslu a obchodu, v některých dalších případech technickými normami, zpravidla evropskými, které nejsou právně závazné a v dalších případech dokumenty mezinárodních metrologických organizací, které nemají právní závaznost, tedy způsobem roztříštěným a nesystémovým, jehož důsledkem je v některých případech i zpochybňování úrovně českých výrobků na evropském trhu při aplikaci principu vzájemného uznávání zkoušek. Cílem navrhované úpravy je vytvoření rámce pro rychlou následnou realizaci prakticky nezbytného a výrobci, dovozci i uživateli stanovených měřidel vyžadovaného předpisového systému cestou zmocnění národního metrologického orgánu pro vytváření a vydávání technických předpisů pro metrologii s účelem stanovení metrologických a technických požadavků na stanovená měřidla a metod zkoušení...“. Cílem vymezení požadavků na každé stanovené měřidlo v opatření obecné povahy je tak systematika, přehlednost a požadavky snesené praxí (viz rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 21. 5. 2024, č. j. 31 A 7/2023-34, bod 18).
43. Metrologické vlastnosti, které musely mít váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu, stanovovalo v době spáchání přestupku opatření obecné

povahy ČMI č. 0111-OOP-C010-15, účinné od 21. 10. 2016 (dále jen „OOP č. 0111-OOP-C010-15“). Citované OOP řadilo mezi metrologické požadavky i největší dovolené chyby měřidla, konkrétně největší dovolená chyba pro zatížení na nápravu a na skupinu náprav stanovené vážením za jízdy dle citovaného OOP činila $\pm 11 \%$ (viz bod 2.3.2). Tato relativní chyba měření v uvedené výši byla rovněž odečtena z naměřených okamžitých hmotností připadajících na jednotlivé nápravy ve věci žalobkyně (překročená okamžitá hmotnost motorového vozidla byla dána součtem zatížení náprav č. 1 a 2 tažného vozidla).

44. Nicméně s účinností od 28. 2. 2024, tj. po vydání napadeného rozhodnutí, vydal ČMI opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-24 (dále jen „OOP č. 0111-OOP-C010-24“), kterým OOP č. 0111-OOP-C010-15 zrušil. Nově vydané OOP č. 0111-OOP-C010-24 v bodu 2.4.2 stanovuje největší dovolenou chybu pro zatížení na nápravu stanovené vážením za jízdy v provozu ve výši **15 %**.
45. Jestliže by se nově stanovená relativní chyba měření ve výši 15 % aplikovala v případě žalobkyně, hmotnostní limit by překročen nebyl. Podle vážního lístku založeného ve správním spisu totiž vysokorychlostní váha naměřila na nápravě č. 1 zatížení ve výši 7 988 kg a na nápravě č. 2 zatížení ve výši 12 585 kg. Okamžitá hmotnost motorového (tažného) vozidla s ohledem na to dosahovala výše 20 573 kg, a tedy po odečtu relativní chyby měření 15 % výše 17 487,05 kg. Tato konečná hodnota pak nepřekračuje hmotnostní limit 18 000 kg (18 tun) určený § 5 odst. 2 písm. b) vyhlášky č. 209/2018 Sb. Za účinnosti OOP č. 0111-OOP-C010-24 by tak žalobkyně vytýkaný přestupek nespáchala.
46. Na základě uvedeného se jeví, že právní úprava, jež nabyla účinnosti po vydání a právní moci správních rozhodnutí, je pro žalobkyni příznivější. Z toho důvodu soud účastníky řízení seznámil s jeho předběžným právním názorem a dal jim možnost na něj reagovat. Žalobkyně s aplikací OOP č. 0111-OOP-C010-24 jako příznivější právní úpravy v její věci vyslovila bez dalšího zdůvodnění souhlas.
47. Naproti tomu žalovaný uvedl, že správní orgán není oprávněn z vlastní vůle nerespektovat zákonné ustanovení, které mu ukládá rozhodovat podle právních předpisů platných v době rozhodnutí (§ 96 odst. 2 správního řádu). Ani § 2 odst. 1 přestupkového zákona neumožňuje po právní moci rozhodnutí zohlednit následnou změnu právních předpisů. Podle žalovaného navíc OOP č. 0111-OOP-C010-24 není právním předpisem, a proto tak provedená změna na přestupek žalobkyně nedopadá. Žalovaný dále upozornil, že soud při přezkoumání rozhodnutí vychází ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s. ř. s.). Jiný postup dle žalovaného nastoluje nerovnost a právní nejistotu účastníků přestupkového řízení. Soud by se tímto postupem postavil na stranu žalobkyně v roli jejího advokáta. Soud má proto toliko posoudit, zdali v době rozhodování správního orgánu nebyly porušeny platné právní předpisy. Dle žalovaného lze ke změně právní úpravy přihlídnout jen v „otevřeném“ řízení, kdy správní orgán rozhoduje o vině a trestu.
48. Soud i přes žalovaným vznesenou argumentaci setrval na svém předběžném právním názoru.
49. Žalovanému lze přisvědčit, že obecným pravidlem při přezkumu správního rozhodnutí soudem je povinnost soudu vycházet ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, jak výslovně stanovuje § 75 odst. 1 s. ř. s. Judikatura však z tohoto kogentního ustanovení dovodila výjimky. Jednou z nich je právě i povinnost krajského soudu přezkoumávajícího rozhodnutí o přestupku (vině a trestu) zohlednit v souladu s čl. 40 odst. 6 Listiny pro pachatele příznivější pozdější úpravu, je-li po spáchání

přestupku taková úprava přijata. Tím soud nikterak nevybočuje ze zásad nezávislosti a nestrannosti. Naopak postupuje plně v souladu se zmíněným ustanovením Listiny, jejíž účel měl rozšířený senát NSS za zřejmý – „*trestní právo je ultima ratio, tedy tím posledním, nejrazantnějším prostředkem, který stát používá k dosažení harmonie v určité oblasti společenských vztahů. Jde-li o prostředek nejrazantnější, z povahy věci přísný a represivní, je třeba jej užívat „jako šafránu“ a ustat s jeho užíváním ihned, jakmile jej přestane být třeba, a vůči všem případům, u nichž ještě může být dekriminalizace rozumně uskutečněna. Jinak řečeno, důsledná, široká a včasná dekriminalizace, včetně dekriminalizace rozumně zpětně působící, je jednou ze základních ústavních povinností běžného zákonodárce, přestane-li být trestnosti určitých typů jednání potřeba. Stejně tak je povinností orgánů aplikujících sankční zákony vykládat je s ohledem na tuto zásadu*“ (v podrobnostech soud odkazuje na již výše citované usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46, č. 3528/2017 Sb. NSS, které se s argumenty žalovaného ohledně nemožnosti prolomit § 75 odst. 1 s. ř. s. beze zbytku vypořádává). Z daného usnesení rovněž vyplývá, že soud je povinen k této okolnosti přihlédnout z moci úřední (viz např. jeho bod 43).

50. Soud se dále zabýval tím, zdali není na překážku, že relativní chyba měření byla změněna opatřením obecné povahy, nikoli právním předpisem. Čl. 40 odst. 6 Listiny totiž hovoří o případné aplikaci pozdějšího *zákona*, jestliže je to pro pachatele příznivější. Obdobně § 2 odst. 1 přestupkového zákona uvádí, že odpovědnost za přestupek se posuzuje podle *zákona* účinného v době spáchání přestupku; podle pozdějšího *zákona* se posuzuje jen tehdy, je-li to pro pachatele přestupku příznivější.
51. Soud připomíná rozsudek ze dne 11. 2. 2021, č. j. 8 As 43/2019-40, v němž NSS uzavřel, že „*orgán, který posuzuje, zda se použije zásada příkazu retroaktivity ve prospěch pachatele, musí podřadit konkrétní čin konkrétního pachatele pod všechna relevantní ustanovení upravující přestupek, celkový výsledek posoudit a podle toho rozhodnout, zda je pozdější právní úprava pro pachatele příznivější. Pokud se nová právní úprava stane účinnou až poté, co rozhodnutí správního orgánu předtím nabylo právní moci, musí v řízení o žalobě proti takovému rozhodnutí tuto úvahu v plném rozsahu učinit krajský soud, i pokud bude muset posoudit určitý aspekt, který dřívější právní úprava nestanovila*“.
52. Jak soud výše uvedl, v nynější věci je pro odpovědnost za spáchaný přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích stěžejní, zdali bylo kontrolním vážením zjištěno překročení hodnot stanovených zákonem o silničním provozu. Ten v § 43a odst. 6 ponechává stanovení mj. hodnot hmotností a rozměrů vozidel a jízdních souprav, poměrů hmotností vozidel v jízdní soupravě, rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola a skupiny kol, jejichž nedodržení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, na prováděcí vyhlášce č. 209/2018 Sb.
53. Samo kontrolní vážení (zde vysokorychlostní) pak musí probíhat v souladu s pravidly v § 38a ve spojení s § 38d zákona o pozemních komunikacích. Dále pak užitá váha musí splňovat metrologické vlastnosti, které stanovuje opatření obecné povahy vydávané ČMI v souladu s § 9 odst. 1 zákona o metrologii. V době rozhodování soudu účinné OOP č. 0111-OOP-C010-24 mj. zvýšilo největší dovolenou chybu pro zatížení na nápravu stanovené vážením za jízdy na 15 %, jak bylo výše rozvedeno. Tato odchylka se přitom zohledňuje při výpočtu konečné hmotnosti vozidla, která je rozhodná pro určení, zdali nebyly překročeny limity stanovené ve vyhlášce č. 209/2018 Sb., a v konečném důsledku tedy zda byl či nebyl spáchán přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích.

54. Odečítání odchylky z naměřené hmotnosti, obdobně jako odečítání odchylky u měření rychlosti vozidel, vyplývá ze správní praxe potvrzené judikaturou správních soudů, která je důsledkem skutečnosti, že vážení hmotnosti vozidel za užití vysokorychlostních vah může být ovlivněno různými fyzikálními jevy působícími při samotném vážení. Jelikož váha nemusí zvážit hmotnost váženého vozidla s absolutní přesností, odečítá se relativní chyba měření stanovená opatřením obecné povahy ČMI. Odečítání odchylky je proto postupem souladným se zásadou *in dubio pro reo* (v pochybnostech ve prospěch obviněného). Rozsah odchylky je přitom ve všech případech jednotný a není zjišťován v závislosti na specifických okolnostech každého měření (srov. rozsudek NSS ze dne 12. 6. 2020, č. j. 5 As 322/2019, bod 15 a judikaturu v něm citovanou; byť se daný rozsudek zabýval odečítáním odchylky při měření rychlosti vozidel, lze jeho závěry vztáhnout i na vážení hmotnosti vozidel při vysokorychlostním vážení, neboť i v daném případě nelze presumovat, že váha hmotnost zváží s absolutní přesností, ostatně proto je také největší dovolená chyba měření opatřením obecné povahy zjevně stanovena).
55. Z posledně uvedeného zároveň vyplývá, že od účinnosti OOP č. 0111-OOP-C010-24 je třeba ve prospěch obviněného z přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích odečítat nově zvýšenou největší povolenou chybu měření právě dle tohoto opatření obecné povahy. To lze dovodit i z § 51c odst. 3. písm. e) vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění účinném od 1. 7. 2024 (dále jen „vyhláška č. 104/1997 Sb.“), dle něhož musí doklad o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení obsahovat zjištěné překročení největší povolené hmotnosti na nápravu a skupinu náprav v kilogramech a procentech podle zvláštního právního předpisu **po odečtení relativní chyby měření stanovené na základě zvláštního právního předpisu** a zjištěné překročení největší povolené hmotnosti v kilogramech a procentech podle zvláštního právního předpisu **po odečtení relativní chyby měření stanovené na základě zvláštního právního předpisu**.
56. Oním zvláštním právním předpisem, na který citované ustanovení odkazuje, je již výše rozebíraná vyhláška č. 345/2002 Sb., která do 30. 6. 2024 určovala, že schválení a ověřování podléhají váhy pro vysokorychlostní vážení *s relativní chybou měření menší nebo rovnou ± 5 % pro celkovou hmotnost vozidla a ± 11 % pro zatížení na nápravu*. Ve znění od 1. 7. 2024 již relativní chybu měření nespecifikuje a ta vyplývá již jen z OOP č. 0111-OOP-C010-24. Nicméně z dané právní úpravy lze dovodit, že ve prospěch obviněného z přestupku je nutné odečíst chybu měření, kterou stanovuje přímo prováděcí opatření obecné povahy, které vydává ČMI na základě § 9 odst. 1 zákona o metrologii, nikoli ověřovací list váhy pro vysokorychlostní vážení užitý v konkrétním případě. Byť tedy ve věci žalobkyně byla užitá vysokorychlostní váha ověřena, že má metrologické vlastnosti podle předchozího OOP č. 0111-OOP-C010-15, dle kterého byla největší dovolená chyba pro zatížení na nápravu a skupinu náprav 11 %, je třeba vyjít přímo z hodnoty stanovené nově OOP č. 0111-OOP-C010-24.
57. Podle soudu zároveň není podstatné, že relativní chybu měření stanovuje opatření obecné povahy. To je totiž v konkrétním případě vydáváno na základě zmocnění v § 9 odst. 1 zákona o metrologii a v konečném důsledku ovlivňuje, zda vznikne odpovědnost osoby za nyní řešený přestupek. Pro naplnění skutkové podstaty je rozhodující, zda bylo **zjištěno** překročení stanovených hmotnostních limitů kontrolním vážením. Zjištění překročení stanovených hodnot kontrolním vážením však v sobě obsahuje i právě odečítání největší dovolené chyby měření. Skutková podstata přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o

pozemních komunikacích je tak konkretizována opatřením obecné povahy ČMI, které specifikuje základní metrologické a technické požadavky na vysokorychlostní váhy.

58. K obdobnému závěru ve vztahu k nutnosti zohlednit změnu provedenou opatřením obecné povahy ve prospěch obviněného z přestupku dospěl NSS v rozsudku ze dne 30. 5. 2024, č. j. 1 As 166/2023-31, v bodu 30, dle něž *„není podstatné, zda rádiové kmitočty, které využívala žalobkyně při provozu svých zařízení, resp. norma ČSN, na jejímž základě žalobkyně provozovala ji vlastněná vysílací zařízení, byly součástí zákona či prováděcího právního předpisu, zde opatření obecné povahy. Užitou metodu regulace, tedy konkretizaci skutkové podstaty v prováděcím právním předpise, zákon nevylučuje. Již výše bylo vysvětleno, že zákonodárce za určitých podmínek umožnil ustanovení zákona o elektronických komunikacích provést formou opatření obecné povahy, a to pro jejich schopnost pružněji reagovat na časté a četné změny v regulovaném odvětví (mnohdy technického charakteru). Platí sice, že skutkové podstaty přestupků musí být stanoveny zákonem, není ovšem vyloučeno, aby jejich znaky byly konkretizovány i jiným pramenem práva (srov. Mates, P. a kol.: Základy správního práva trestního, 4. vydání, Praha 2008, s. 139., „Skutkové podstaty správních deliktů musí být upraveny zákonem, nikoli předpisem nižší právní síly; to nevylučuje, že některé znaky skutkové podstaty mohou být konkretizovány prováděcím právním předpisem, event. též dalšími formami činnosti správního orgánu.“).*“
59. I v nyní projednávaném případě ČMI vydává opatření obecné povahy podle § 9 odst. 1 zákona o metrologii v důsledku potřeby rychle a pružně reagovat na požadavky snesené praxí. Zároveň zákon jeho vydání předvídá. Proto není na překážku, že relativní chybu měření stanovuje právě toto opatření obecné povahy, a nikoli přímo zákon. V posledně citovaném rozsudku NSS odkázal i na nález ze dne 21. 3. 2023, sp. zn. II. ÚS 103/23, v němž Ústavní soud dovodil, že i v případě technické normy, která není obecně závazná (srov. § 4 odst. 1 zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů), se může příkaz retroaktivity ve prospěch vztahovat i na technickou normu, a to za předpokladu, že na ni mimotrestní právní předpis odkazuje tzv. výlučným odkazem, v jehož důsledku se taková norma stává součástí právního předpisu a nabývá obecné normativní závaznosti.
60. Jelikož tedy skutková podstata přestupku může být upřesněna i jinými formami činnosti správních orgánů, dospěl soud k závěru, že pro účely posouzení přestupkového jednání žalobkyně bylo nutné (z pohledu aplikace čl. 40 odst. 6 věty druhé Listiny) nahlížet na skutkovou podstatu vytýkaného přestupku žalobkyně jako na celek, tedy včetně všech odkazovaných norem a dalších okolností (tj. včetně všech jejích konkretizací). Soud proto musel přihlédnout k nové úpravě představované OOP č. 0111-OOP-C010-24, které sice nabylo účinnosti až po právní moci napadeného rozhodnutí, které ale bylo pro žalobkyni příznivější, neboť postupovalo-li by se dle jeho znění, žalobkyně by přestupek nespáchala (viz výše). Byť tedy správní orgány v tomto ohledu nepostupovaly nezákonně, v návaznosti na čl. 40 odst. 6 Listiny je nutné napadené rozhodnutí zrušit.
61. Soud nadto shledal, že v mezidobí od vydání napadeného rozhodnutí do rozhodnutí soudu nabyla účinnosti i další právní úprava, která je pro žalobkyni rovněž příznivější, protože je soud povinen ji v její prospěch zohlednit.
62. Ve skutkové podstatě přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích se pouze obecně hovoří o zjištění nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu kontrolním vážením. Další ustanovení zákona

o pozemních komunikacích, resp. prováděcí vyhlášky č. 104/1997 Sb., specifikují, co se kontrolním vážením (v případě žalobkyně vysokorychlostním kontrolním vážením) rozumí a jaký je rozsah a způsob jeho provádění (viz § 38d zákona o pozemních komunikacích).

63. Vyhláška č. 104/1997 Sb., ve znění účinném v době spáchání přestupku, tj. do 31. 3. 2022, v § 51c ani jiném ustanovení blíže rozsah vysokorychlostního kontrolního vážení neupravovala. V období od 1. 4. 2022 do 30. 6. 2024 pak v § 51c odst. 1 stanovila, že vysokorychlostním kontrolním vážením se provádí kontrola a) hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, b) rozložení hmotnosti na nápravy nebo skupiny náprav. S účinností od 1. 7. 2024 pak došlo k další změně, přičemž nově se dle citovaného paragrafu vysokorychlostním kontrolním vážením provádí kontrola a) hmotnosti vozidla, nejde-li o vozidlo v jízdní soupravě, v níž jsou vozidla spojena způsobem, který umožňuje přenos hmotnosti taženého vozidla na vozidlo tažné, a b) hmotnosti jízdní soupravy.
64. V důvodové zprávě k vyhlášce č. 194/2024 Sb., kterou byla posledně uvedená změna provedena, se uvádí: „*Tato část upravuje rozsah vysokorychlostního kontrolního vážení vozidel tak, aby na návěsové soupravy bylo možné nahlížet jako na jediné vozidlo (vzhledem ke skutečnosti, že část hmotnosti návěsu se prostřednictvím spojovacího zařízení přenáší na vozidlo tažné). Zároveň dochází k odstranění nerovného přístupu mezi tuzemskými a zahraničními provozovateli vozidel s ohledem na nedostupnost technických údajů o zahraničních vozidlech.*“
65. Po dané novele tak lze vysokorychlostním kontrolním vážením samostatně zjišťovat hmotnost (taženého) vozidla jen tehdy, pokud nejde o vozidlo v jízdní soupravě, v níž jsou vozidla spojena způsobem, který umožňuje přenos hmotnosti taženého vozidla na vozidlo tažné. Důvodem změny byla skutečnost, že část hmotnosti přípojného vozidla (návěsu) se prostřednictvím spoje přenáší na tažné vozidlo. Ustanovení § 51c odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb. je pak nutné vnímat jako konkretizaci skutkové podstaty přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, protože fakticky určuje, u jakých provozovaných vozidel a za jakých podmínek lze postihovat překročení hmotnostních limitů, bylo-li takové překročení zjištěno vysokorychlostním kontrolním vážením. I v tomto případě tak soud odkazuje na judikaturu a závěry dovozené výše ohledně nutnosti zohlednit tuto nově přijatou právní úpravu ve prospěch obviněného z přestupku.
66. Soud zjistil, že nové vymezení rozsahu provádění vysokorychlostního kontrolního vážení dopadá i na případ žalobkyně. Byla totiž uznána vinnou za překročení největší povolené hmotnosti taženého motorového vozidla (viz součet okamžitých hmotností připadajících na první a druhou nápravu), které však i dle fotografií pořízených při vážení vozidla bylo s taženým vozidlem (návěsem) spojeno tak, že zatížení z taženého vozidla se mohlo přenést na vozidlo tažné. To vyplývá i z prvostupňového rozhodnutí, v němž je na straně 3 vysvětleno, že „[p]o vyložení nákladu v Brandýse nad Labem, (sic!) došlo k přetížení taženého motorového vozidla výše uvedené jízdní soupravy, jak vyplývá z Dokladu o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení. Vykládkou došlo k odlehčení trojnápravy přípojného vozidla, zvednutí 3. nápravy jízdní soupravy a tím k většímu zatížení taženého vozidla výše uvedené jízdní soupravy.“ Tedy i prvostupňový orgán měl za to, že se zatížení z návěsu přenáší na tažné motorové vozidlo.
67. Podle právní úpravy ve vyhlášce č. 104/1997 Sb. však již nelze za takové překročení hmotnostního limitu u motorového vozidla jeho provozovatele postihovat. Je-li tažné vozidlo spojeno s taženým vozidlem výše popsaným způsobem, lze vysokorychlostním kontrolním vážením zjišťovat pouze hmotnost jízdní soupravy jako celku. Ta

v projednávaném případě ani zdaleka překročena nebyla. Soud proto shrnuje, že i tato změna právní úpravy je pro žalobkyni příznivější, protože rovněž vede ke zrušení napadeného rozhodnutí.

68. Žalovaný ve vyjádření k této změně právní úpravy nespороval, že by změna na případ žalobkyně nedopadala. Opětovně ale poukazoval na nemožnost soudu změnu právní úpravy, která nastala až po právní moci napadeného rozhodnutí, zohlednit. K tomu soud odkazuje na odůvodnění výše. Dále soud uvádí, že napadené rozhodnutí ruší pro nezákonnost podle § 78 odst. 1 s. ř. s., byť žalovaný v době svého rozhodnutí nepochybil. Zásady platné v trestním a přestupkovém právu však vyžadují reagovat ve prospěch pachatele i na takové změny, které nastanou až později. Přirozeným důsledkem bude vrácení pokuty žalobkyni, pokud ji na základě napadeného rozhodnutí zaplatila. To nicméně nemůže být důvodem, pro který by soud neaplikoval ústavní princip zakotvený v čl. 40 odst. 6 Listiny. Dle mínění soudu není obava žalovaného z případné regresní náhrady u oprávněné úřední osoby namíste, neboť ta nijak své pracovní povinnosti, v jejichž důsledku by vznikla újma, neporušila.

Vypořádání žalobních námitek

69. Byť by se mohlo jevit, že s ohledem na shora rozvedené závěry, pro které soud napadené rozhodnutí žalovaného zrušil, nemá pro další řízení před žalovaným valného smyslu vypořádávat žalobní body, soud tak přesto činí, neboť jejich (ne)důvodnost může mít vliv na rozhodnutí soudu o nákladech soudního řízení. Posouzení žalobních námitek může být současně významné pro správní praxi.
70. Úvodem soud předesílá, že vypořádání námitek níže vychází ze skutkového a právního stavu, jaký tu byl v době rozhodování žalovaného, a tedy nezohledňuje změny právní úpravy, kterými se soud zabýval výše.
71. Dále soud uvádí, že žalobní námítky, jichž je celá řada, vypořádává v mírně odlišném pořadí, než jak jsou uvedeny v žalobě, a to tak, aby více odpovídaly logice přezkumu napadeného rozhodnutí. Soud tedy nejprve posuzuje námítky procesní, posléze námítky týkající se skutkových zjištění a přestupkovým právem chráněných zákonných povinností a závěrem námítky vztahující se k uloženému správnímu trestu. Soud neprováděl dokazování přílohami žaloby, neboť žalobkyně toliko opakovaně doložila dokumenty, které již byly součástí správního spisu, jímž se dokazování neprovádí, ale soud z nich vychází.

K námitce nepřezkoumatelnosti

72. Žalobkyně hned na několika místech žaloby namítala, že jsou napadené i prvostupňové rozhodnutí nepřezkoumatelná jak co do výroku, tak odůvodnění. K tomuto soud připomíná, že nepřezkoumatelnost je vyhrazena pro nejzávažnější formální nedostatky správního rozhodnutí. Rozšířený senát NSS v usnesení ze dne 31. 10. 2017, č. j. 4 As 165/2016-46, č. 3656/2018 Sb. NSS, vysvětlil, že „[p]okud správní orgán ve výrokové části rozhodnutí (§ 68 odst. 2 správního řádu) neuvede všechna ustanovení, která zakládají porušenou právní normu, bude třeba v každém jednotlivém případě posoudit závažnost takového pochybení. Při úvahách, zda je neuvedení určitého ustanovení ve výrokové části odstranitelné interpretací rozhodnutí, bude významné zejména to, zda jasné vymezení skutku ve výroku rozhodnutí dovoluje učinit jednoznačný závěr, jakou normu pachatel vlastně porušil. Důležité bude též to, jaká ustanovení ve výrokové části správní orgán uvedl, a jaká neuvedl. Ke zrušení rozhodnutí bude třeba přistoupit i tehdy, nebude-li chybějící ustanovení zmíněno ani v odůvodnění rozhodnutí.“ Dále NSS v rozsudku ze dne 24. 6. 2010, č. j. 9 As 66/2009-46,

konstatoval, že „[z] odůvodnění rozhodnutí správního orgánu musí být seznatelné, proč správní orgán považuje námitky účastníka za liché, mylné nebo vyvrácené, které skutečnosti vzal za podklad svého rozhodnutí, proč považuje skutečnosti předestírané účastníkem za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené, podle které právní normy rozhodl, jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů a jaké úvahy jej vedly k uložení sankce v konkrétní výši (§ 68 odst. 3 správního řádu z roku 2004).“ Těmto standardům prvostupňové rozhodnutí i napadené rozhodnutí dostály.

73. Výrok o vině v prvostupňovém rozhodnutí obsahuje přesný popis závadového skutku s uvedením místa, času, jednotlivých vozidel a jejich registračních značek a výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení. Je v něm odkázáno na skutkovou podstatu přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích a rovněž na porušená ustanovení vyhlášky č. 209/2018 Sb. upravující hmotnostní limity vozidel. Z hlediska srozumitelnosti výroku o vině není rozhodné, že v něm chybí odkaz na § 43a odst. 6 zákona o silničním provozu, kterým zákonodárce zmocnil Ministerstvo dopravy právě k vydání prováděcí vyhlášky č. 209/2018 Sb., neboť toto zákonné ustanovení neobsahuje žádné konkrétní povinnosti. Ty jsou uvedeny až ve výroku o vině řádně citovaném § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb. Přirozeně pak není vadou napadeného rozhodnutí, že žalovaný nezměnil výrok prvostupňového rozhodnutí, a na § 43a odst. 6 zákona o silničním provozu poukázal až v odůvodnění napadeného rozhodnutí. Z pohledu zásady zákonnosti pak plně obстоjí, že přestupkové právo chrání dodržování i podzákonných právních předpisů, které nad rámec zákonodárcovy činnosti upřesňují rozličné technické detaily.
74. Dále soud připomíná závěr rozsudku NSS ze dne 18. 4. 2018, č. j. 10 As 211/2017-47, že „[ú]kolem správních soudů není zajišťovat účastníkům vždy a po všech stránkách bezvadná správní rozhodnutí, nýbrž ochránit je před hmotněprávními pochybeními správních orgánů a před takovými vadami správního řízení, které by ve svém důsledku mohly mít vliv na hmotněprávní postavení účastníků.“ Nepřezkoumatelnost správního rozhodnutí proto nemohou způsobit žalobkyni zmiňované písařské chyby nebo absence číslování stran či snad neukončené uvozovky v případě citace stanoviska Ministerstva dopravy, byť by se správní orgány samozřejmě měly takovýchto formálních pochybení vyvarovat. K opravě zřejmých chyb v psaní slouží primárně institut opravného rozhodnutí nebo usnesení (§ 70 správního řádu), nikoliv žaloba proti rozhodnutí správního orgánu. Společnost KOCHMANTRANS, s.r.o. je v napadeném rozhodnutí zmiňována pouze v rámci citace stanoviska Ministerstva dopravy, nikoliv v souvislosti s posuzováním projednávaného případu. Nedošlo tedy k tomu, že by snad žalovaný omylem převzal část konceptu jiného rozhodnutí apod.
75. Co se týče poučení o odkladném účinku v závěru prvostupňového rozhodnutí, je skutečností, že obsahuje mylný odkaz na „§ 85 odst. 1 zákona o přestupcích“. Prvostupňový orgán měl správně odkázat na § 85 odst. 1 správního řádu. Byť tento překlep nepůsobí příliš reprezentativně, prvostupňový orgán nad rámec náležitostí poučení o opravném prostředku podle § 68 odst. 5 správního řádu žalobkyni poučil i o tom, že včas podané odvolání má odkladný účinek, což odpovídá zásadám dobré správy a vstřícnosti (§ 4 správního řádu).
76. Je rovněž pravdou, že žalovaný na str. 3 v předposledním odstavci napadeného rozhodnutí omylem uvedl, že předmětem řízení je překročení nejvyšší povolené hmotnosti jízdní soupravy. Z kontextu odůvodnění celého napadeného rozhodnutí a vůbec přestupkového řízení je nicméně zřejmé, že jeho předmětem je přetížení **tažného motorového vozidla**, nikoli jízdní soupravy jako celku. Nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí proto nelze

dovodit pouze z toho, že žalovaný v jednom odstavci napadeného rozhodnutí napsal omylem něco jiného. Rušení napadeného rozhodnutí jenom z takového důvodu by bylo toliko „slohovým cvičením“.

77. Správní rozhodnutí proto nejsou v rozsahu uplatněných žalobních bodů nepřezkoumatelná.

K námitce příliš dlouhého správního řízení

78. Žalobkyně dále namítala, že prvostupňové rozhodnutí a ani napadené rozhodnutí nebylo vydáno ve lhůtě do 60 dnů podle § 94 přestupkového zákona, čímž byl snížen jejich výchovný účinek.

79. Pokud nelze podle § 94 přestupkového zákona rozhodnutí vydat bezodkladně, vydá je správní orgán nejpozději do 60 dnů ode dne zahájení řízení.

80. Soud připomíná, že lhůta pro vydání rozhodnutí o přestupku má pouze pořádkovou povahu a s jejím nedodržením správní řád ani zákon o přestupcích nespojují právní důsledky pro věc samu (srov. odst. 28 rozsudku NSS ze dne 18. 6. 2020, č. j. 1 As 42/2019-50). Mezi stranami není sporu, že v projednávaném případě nebyla lhůta pro rozhodnutí podle § 94 přestupkového zákona dodržena ani prvostupňovým orgánem, ani žalovaným. Z okolností případu nicméně nevyplývá, že by tím byl snížen výchovný účinek uloženého trestu, a to zvláště v případě, kdy je soudu z úřední činnosti známo, že žalobkyně minimálně ještě v jednom případě uskutečnila jízdu s přetíženým nákladním vozidlem (srov. rozsudek č. j. 59 A 37/2022-41). Jiná by byla situace tehdy, kdyby v důsledku průtahů v řízení došlo k promlčení odpovědnosti za přestupek ve smyslu § 29 až § 32 přestupkového zákona. To sice žalobkyně nenamítá, nicméně soud přesto z úřední povinnosti ověřil, že k promlčení přestupku nedošlo (srov. rozsudek NSS ze dne 16. 4. 2010, č. j. 7 As 11/2010-134, 2122/2010 Sb. NSS).

81. Za přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích lze podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích uložit pokutu až do výše 500 000 Kč, přičemž výpočet její výše v závislosti na přetížení vozidla upravuje § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Podle § 30 písm. b) přestupkového zákona proto činí délka promlčecí doby 3 roky, přičemž přestupek byl spáchán dne 20. 7. 2021 a napadené rozhodnutí bylo vydáno dne 10. 1. 2024. V souladu s § 32 odst. 2 písm. a) a b) přestupkového zákona došlo k přerušení promlčecí doby nejprve vydáním příkazu dne 12. 1. 2022, poté oznámením o zahájení řízení o přestupku 7. 2. 2022 a posléze vydáním prvostupňového rozhodnutí dne 19. 1. 2023. Přerušením promlčecí doby počíná běžet doba nová, přičemž odpovědnost za přestupek zanikne nejpozději 5 let od jeho spáchání, pokud horní hranice sazby pokuty činí alespoň 100 000 Kč (§ 32 odst. 3 přestupkového zákona). Je tedy zjevné, že ke dni vydání napadeného rozhodnutí nebyl projednáváný přestupek promlčen, neboť bylo vydáno dříve než 5 let od spáchání přestupku.

82. Tento žalobní bod je tudíž nedůvodný.

K námitce „systémové“ podjatosti

83. Ve vztahu k této námitce soud setrvává na svých dřívějších závěrech predestřených v odst. 35 až 41 rozsudku č. j. 59 A 37/2022-41. Námitku podjatosti proto vyhodnocuje jako opožděnou a zjevně nedůvodnou.

84. Předně není pravda, že by námitku žalobkyně uplatnila již u prvostupňového orgánu (srov. protokol ze dne 14. 2. 2022 a v něm obsažené námitky jejího jednatele proti obvinění z přestupku). Poprvé tak učinila až v doplnění blanketního odvolání ze dne 16. 2. 2023 coby

námítku „systémové podjatosti“ z důvodu, že se Středočeský kraj podílí na příjmu z uložené pokuty ve výši 45 % podle § 43 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích.

85. Z judikatury NSS vyplývá, že povinnost správního orgánu rozhodnout o námitce podjatosti usnesením podle § 14 odst. 3 správního řádu se vztahuje pouze ke včas uplatněným námitkám podjatosti (srov. rozsudky NSS ze dne 30. 1. 2013, č. j. 1 As 89/2010-152, a obdobně ze dne 6. 9. 2017, č. j. 10 As 68/2017-32). Žalobkyni přitom bylo známo, že o odvolání bude rozhodovat žalovaný. Tvrzený důvod podjatosti se netýkal konkrétní oprávněné úřední osoby, nýbrž všech úředních osob žalovaného. Nebylo proto nutné vyčkávat na informaci o konkrétních úředních osobách, které budou mít věc na starosti. Přes výše uvedené žalobkyně neuplatnila námitku v odvolání k žalovanému podaném dne 9. 2. 2023, ale učinila tak až v doplnění odvolání podaném dne 16. 2. 2023. Námitka podjatosti tedy byla uplatněna opožděně a žalovaný nepochybil, pokud ji vypořádal v rozhodnutí ve věci samé (srov. rozsudky NSS ze dne 21. 6. 2018, č. j. 1 As 319/2017-37, ze dne 24. 4. 2020, č. j. 4 As 481/2019-23, a ze dne 18. 5. 2020, č. j. 4 As 444/2019-38).
86. I pokud by námitka byla uplatněná včas, byla by zjevně nedůvodná, a proto ani nebyla způsobilá zahájit proces podle § 14 odst. 3 správního řádu. Soud má za to, že takto formulovaná námitka totiž nebyla námitkou systémové podjatosti, jak ji vymezil NSS v judikatuře, nýbrž se jednalo o zjevně nedůvodnou námitku podjatosti všech úředních osob zařazených do struktury žalovaného, na kterou žalovaný nebyl povinen reagovat předáním spisu k rozhodnutí nadřízenému orgánu.
87. K otázce systémové podjatosti se v minulosti vyjádřil rovněž rozšířený senát NSS v usnesení ze dne 20. 11. 2012, č. j. 1 As 89/2010-119, č. 2802/2013 Sb. NSS. NSS, mimo jiné uvedl, že úřední osoby územně samosprávných celků jsou vázány právem, přičemž mají ze zákona povinnost postupovat při správních činnostech způsobem, který sleduje veřejný zájem a umožňuje řádné plnění úkolů v oblasti veřejné správy. S tím souvisí rovněž povinnost úředních osob zdržet se všeho, co by mohlo důvodně ohrozit důvěru v nestrannost jejich rozhodování. Podle NSS však není důvodu pojem systémové podjatosti vztahovat na jakoukoliv situaci, v níž účastník řízení namítá podjatost všech úředních osob zařazených do správního orgánu, který vede předmětné řízení, pokud je *prima facie* zjevné, že obsahem této námítky není právě ono systémové riziko podjatosti (srov. rozsudek NSS ze dne 4. 7. 2019, č. j. 9 As 70/2019-41). Námitku podjatosti je navíc třeba hodnotit nikoliv čistě formálně, ale taktéž materiálně (srov. rozsudky NSS ze dne 11. 11. 2010, č. j. 7 As 72/2010-385, nebo ze dne 10. 10. 2018, č. j. 6 As 75/2018-83).
88. Skutečně nelze vyloučit, že ze samotného organizačního uspořádání a pracovněprávního vztahu úřední osoby k příslušnému územně samosprávnému celku mohou vyplývat specifické okolnosti, které mohou v určité míře ovlivnit nestrannost rozhodování úřední osoby v jednotlivých případech. Na druhou stranu z toho nelze dovozovat, že by úřední osoba byla z projednání a rozhodování věci automaticky vyloučena pouze proto, že se daná věc nepřímou týká daného územně samosprávného celku. Tento závěr lze podle názoru soudu přiměřeně použít také ve vztahu k argumentaci žalobkyně, která nestrannost úředních osob žalovaného zpochybňuje mimo jiné s odkazem na skutečnost, že jimi uložené pokuty jsou příjmem krajského rozpočtu (srov. obdobně rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 28. 7. 2020, č. j. 33 A 71/2018-33). Přijetí argumentace žalobkyně by totiž ve své podstatě vedlo k absurdním důsledkům. Nebylo by totiž ani možné, aby příslušné správní orgány vykonávaly zákonem svěřenou působnost v oblasti projednání přestupků, neboť by byly všechny jejich úřední osoby považovány *a priori* za podjaté proto, že jimi uložené pokuty se ze zákona

stávají příjmem krajského rozpočtu (srov. obdobně rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 11. 5. 2018, č. j. 33 A 79/2016-30). Taková námitka tedy je na první pohled nedůvodná, a nebylo proto ani důvodu ji postupovat k rozhodnutí nadřízenému orgánu. Takový postup by totiž zcela neúčelně oddaloval naplnění hlavního účelu správního řízení, tj. vydání rozhodnutí bez zbytečných průtahů, jehož se ostatně žalobkyně domáhá. Žalovaný navíc v napadeném rozhodnutí poukázal na stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 16. 7. 2020, sp. zn. 30/2020-120-STSP/3, a podrobně z něj citoval právě za účelem vysvětlení, že ministerstvo takovéto námitky považuje za zjevně nedůvodné a nejedná se o systémovou podjatost.

K tvrzení žalobkyně, že váhy byly špatně zkalibrovány

89. Soud předně neprovedl jako důkaz žalobkyní předložené články v denním tisku, neboť nijak nesouvisí s vysokorychlostní vahou použitou v projednávaném případě. V každé oblasti úředního počínání se čas od času vyskytují pochybení, a proto nelze provedené měření paušálně zpochybnit jenom na základě toho, že v jiných případech mělo dojít k chybnému měření.
90. Podstatné je, že v projednávaném případě použité stanovené měřidlo dne 16. 9. 2020 ověřil ČMI, o čemž dne 30. 9. 2020 vydal „Potvrzení o ověření stanoveného měřidla“. Doba platnosti tohoto ověření přitom podle přílohy vyhlášky č. 345/2002 Sb. části 2 „*Měřidla mechanických veličin*“ bodu 2.1.3 písm. c) činí 1 rok, přičemž k měření rychlosti žalobkynina vozidla došlo dne 20. 7. 2021. ČMI je potom správním orgánem, který má podle § 9 ve spojení s § 14 odst. 1 písm. c) zákona o metrologii pravomoc ověřovat stanovená měřidla a vystavovat o tom potvrzení.
91. Soud dále konstatuje, že vážení vozidla žalobkyně s návěsem bylo dostatečně zdokumentováno. Součástí správního spisu je fotodokumentace zachycující vozidlo provozované žalobkyní s jasně viditelnou registrační značkou projíždějící místem vysokorychlostního kontrolního vážení. Snímky obsahují mimo jiné místo, datum a čas vážení, číslo měření a okamžitou hmotnost připadající na všechny nápravy před a po odečtení tehdy platné toleranční odchylky. Fotografie zachytily vozidlo žalobkyně zepředu i zezadu včetně registračních značek a okolního provozu. V daný okamžik se v jeho okolí nenacházela žádná další vozidla či jiné překážky, které by ovlivnily výsledek měření.
92. Z transportního listu předloženého žalobkyní vyplývá, že do vozidla bylo naloženo zboží o celkové hmotnosti 16 385 kg a před provedením kontrolního měření mělo být vyloženo 4 722 kg zboží v Brandýse nad Labem, přičemž tato zastávka je rovněž uvedena v předložené knize jízd. Z toho lze podle soudu usuzovat, že se v průběhu jízdy rozložení nákladu v ložním prostoru, a tím i zatížení jednotlivých náprav tažného motorového vozidla a skříňového návěsu mohlo změnit. Transportní list deklaruje obchodní vztah mezi žalobkyní a jejím zákazníkem a množství zboží předaného k přepravě. Nevyplývá z něj hmotnost nákladu připadající na jednotlivé nápravy ani hmotnost motorového vozidla samotného. Neosvědčuje ani, že vozidlo v danou chvíli skutečně převáželo náklad dle předloženého transportního listu. Nelze totiž vyloučit, že vozidlo převáželo i jiný náklad (srov. rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 29. 6. 2023, č. j. 41 A 11/2023-60).
93. Čestné prohlášení řidiče bylo učiněno až sedm měsíců po dané události, pročež lze mít pochybnost o tom, zda by si řidič po 7 měsících dostatečně přesně pamatoval takto rutinní pracovní záležitost, jakou je zcela běžná každodenní přeprava zboží z místa na místo.

94. Jediným objektivním důkazem je proto vážný lístek z úředního měření. Z dikce § 38d odst. 3 a § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích je patrné, že z hlediska spáchání přestupku je rozhodující nedodržení hodnot zjištěných při kontrolním vážení a uvedených na vážném lístku. To potvrdil NSS, který v rozsudku ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53, dospěl k závěru, že vysokorychlostní kontrolní měření jako spolehlivý podklad pro rozhodnutí o správním deliktu aproboval sám zákonodárce v § 38d zákona o pozemních komunikacích.
95. Vážný lístek lze považovat za objektivní a dostatečný důkaz pro závěr, že došlo ke spáchání přestupku, je-li měření (i) provedeno patřičným úředně schváleným zařízením, (ii) dostatečně zdokumentováno (např. fotodokumentací poskytující komplexní informaci o průběhu měření) 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 (viz rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 27. 5. 2020, č. j. 30 A 142/2016-102, a ze dne 4. 6. 2020, č. j. 62 A 16/2019-93, rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 2. 6. 2022, č. j. 55 A 100/2020-58, nebo rozsudky NSS ze dne 27. 3. 2020, č. j. 3 As 59/2018-32, a ze dne 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019-30).
96. V projednávaném případě se žalobkyně ohledně pochybností zaměřila pouze na rozdíly mezi hmotnostmi jízdní soupravy na vážném lístku a na dodacím lístku. Vůbec nereagovala na to, že byla uznána vinnou za překročení největší povolené hmotnosti tažného motorového vozidla (soud připomíná, že podle právní úpravy účinné od 1. 7. 2024 již není možné provozovatele tažného vozidla spojeného s taženým vozidlem způsobem umožňujícím přenášení zatížení na vozidlo tažné postihovat; nicméně v době svého rozhodování správní orgány nepochybily).
97. Žalobní námitka je proto nedůvodná.
- K námitce nesprávného určení počtu náprav vozidla*
98. Jak již soud vysvětlil ve vztahu k námitce nepřezkoumatelnosti, žalovaný v napadeném rozhodnutí na str. 3 omylem hovoří o přetížení přípojného vozidla, jehož odlehčovací náprava byla v době vysokorychlostního vážení zvednutá, a přípojně vozidlo se tak pohybovalo pouze po dvou nápravách. Ve správním řízení se přitom ve zbytku jak prvostupňový orgán, tak žalovaný zabývali výlučně přetížením tažného motorového vozidla. Tomu odpovídají i údaje na vážném lístku, které vypovídají pouze o překročení okamžité hmotnosti motorového vozidla, zatímco v případě přípojného vozidla byly všechny naměřené hodnoty zatížení náprav v souladu s právními předpisy. Ve shodě s tím je i výrok o vině v prvostupňovém rozhodnutí, v němž se hovoří výslovně o přetížení motorového vozidla, nikoliv o přetížení přípojného vozidla či snad jízdní soupravy jako celku. Předmětná žalobní námitka je tedy mimoběžná, neboť nijak nesouvisí s projednávaným přestupkem, ale pouze rozhojňuje výrazový lapsus v napadeném rozhodnutí.
99. Pro úplnost soud uvádí, že z technického průkazu motorového vozidla vyplývá, že toto vozidlo má pouze dvě nápravy a totéž je zřetelné z fotografií z vysokorychlostního kontrolního vážení. K žádnému nadzvednutí nápravy u tažného motorového vozidla proto nemohlo dojít a motorové vozidlo se pohybovalo po dvou nápravách, čemuž odpovídají i údaje ve vážném lístku. Pokud jde o problematiku „nadzvedávání“ náprav zejména u nákladních přívěsů s více nápravami, i zde odkazuje soud na svůj shora již zmíněný rozsudek č. j. 59 A 37/2022-41, v němž žalobkyni vysvětlil, že počet náprav vozidla se pro účely

vysokorychlostního kontrolního měření počítá vždy podle počtu náprav, které vozidlo v daný moment aktivně využívá k jízdě. Pakliže je některá náprava zvednuta, vede to logicky k většímu zatížení ostatních náprav, které může způsobit poškozování vozovky pozemní komunikace. Žalobkynin výklad by vedl k tomu, že by pro vozidlo o dvou nápravách a jedné zvednuté nápravě platily totožné limity zatížení jako pro vozidlo jedoucí po třech nápravách, což je z hlediska rozložení váhy nákladu na jednotlivé nápravy, a tím i tlaku na vozovku nesmyslné.

100. Soud podotýká, že z tohoto nesprávného uchopení vycházejí i další žalobní body, ve kterých se žalobkyně obhájí limity pro váhové zatížení trojnápravového vozidla, které však v tomto případě nemohly být aplikovány.

101. Tento žalobní bod je nedůvodný.

K námitce nesprávného uvážení o liberačních důvodech

102. Předně soud uvádí, že žalobkyně v průběhu prvostupňového řízení netvrdila žádné liberační důvody. Prvostupňový orgán nicméně obecně uvedl, že se v posuzovaném případě jedná o odpovědnost objektivní a absolutní, přičemž žalobkyně nepředložila povolení zvláštního užívání podle § 25 zákona o pozemních komunikacích. Nyní se žalobkyně domáhá uplatnění liberačního důvodu podle § 21 odst. 1 přestupkového zákona.

103. Soud považuje za nutné vysvětlit, k čemu liberace slouží. Podle § 21 odst. 1 přestupkového zákona se právnická osoba zproští odpovědnosti za přestupek, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila. Liberaci prokazuje přestupce. Liberační důvody mají představovat výjimku z principu objektivní odpovědnosti, a jejich aplikaci proto odůvodní pouze vynaložení veškerého úsilí ze strany přestupce. Jde o taková opatření, která jsou nadstandardní, avšak technicky uskutečnitelná. Na straně druhé však nemůže jít ani o opatření zcela mimořádně obtížná, ať už s ohledem na činnost přestupce nebo na úsilí nutné k jejich realizaci (byť by byla teoreticky možná).

104. Výjimečnost institutu liberace potvrzuje též judikatura. Odpovědnosti za přestupek se nelze zprostit odkazem na porušení povinnosti vlastními zaměstnanci, případně osobami, které právnická osoba při výkonu své činnosti používá: „Účelem ustanovení obsahujícího liberační důvod je zabránění sankce ve zcela výjimečných případech, kdy by její uložení odporovalo jejímu smyslu“ (rozsudek NSS ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015-27, a dále srov. rozsudky ze dne 17. 1. 2019, č. j. 1 As 299/2018-31, a ze dne 24. 6. 2020, č. j. 2 As 265/2019-30). Liberační důvody tedy mají zabránit neúměrné tvrdosti zákona. Není to odměna za jakoukoliv aktivitu, ale výsledek mimořádné snahy předejít přestupkovému jednání, která selhala navzdory veškerému vynaloženému úsilí.

105. V případě žalobkyně však žádné takové mimořádné okolnosti nenastaly, resp. žalobkyně je dostatečně netvrdí a neproказuje. Žalobkyně v podstatě žádné tvrzení o opatřeních, která by alespoň mohla zakládat možnost liberace, totiž ani nepřináší. Žalobkyně zakládá liberační důvod na tom, že po provozovateli vozidla nelze spravedlivě požadovat, aby při vykládání zboží (ovoce, mražené zboží) na jednotlivých zastávkách zajistil, že na ložné ploše vozu bude zboží rozmístěno tak, aby nedošlo během jízdy k dočasnému nepatrnému překročení zatížení na jednu nápravu. Žalobkyně touto argumentací ale spíše popírá možnost přestupkově postihnout překročení hmotnosti v průběhu jízdy. Má totiž za to, že nelze po provozovateli vozidla (resp. řidiči vozidla) vlastně ani nic požadovat. To ale nelze připustit. Od provozovatele vozidla zcela jistě lze požadovat, aby při příležitosti dílčích vykládek v

případě potřeby zajistil i dílčí přemístění zbylého nákladu alespoň v té míře, aby zatížení náprav nebylo zcela jednostranné.

106. V této souvislosti lze též připomenout rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 19. 1. 2023, č. j. 30 A 142/2021-39, podle kterého ani dopravní řád a místní bezpečnostní předpis, který upravuje různé povinnosti řidiče, včetně povinnosti ujistit se, že vozidlo není přetíženo, není dostatečným důvodem pro liberaci provozovatele vozidla. Existence obdobného souboru povinností je totiž poměrně standardní záležitostí, která nese svědčí o nějaké výjimečnosti či mimořádnosti. Navíc bez pravidelné kontroly a jiných mechanismů jde o nástroj, který přestupkovému jednání sám o sobě prakticky nemůže zabránit. Žalobkyně v nyní posuzované věci nepoukázala na žádné opatření, které by jako prevenci před přetížením vozidla přijala, natož že by je prokázala. Žalobkyně taktéž ničím nedoložila své tvrzení, že v případě přípojného vozidla nelze nijak zabránit zvednutí jedné z náprav v závislosti na jeho odlehčení po vykládce části nákladu. Soudu se toto tvrzení jeví přinejmenším podivné, neboť počet náprav, po nichž se vozidlo pohybuje, má v tuzemsku vliv právě na splnění zákonných limitů zatížení jednotlivých náprav vozidla, v jiných státech může mít vliv např. na výši mýtného, neboť vozidla s nižším počtem náprav více zatěžují vozovku. Vyšší počet náprav současně zvyšuje spotřebu paliva a opotřebení pneumatik, neboť vozidlo má při jízdě vyšší valivý odpor, čímž je současně zpomalováno. Nedává proto smysl tvrzená absence mechanismu, který by umožňoval řidičem ovladatelné (ne)zvednutí nápravy dle konkrétní situace.
107. Tvrzení, že jedna z náprav byla zvednutá, a nebyla tedy přetížena celková hmotnost jízdní soupravy, se pak mýlí se skutkovou podstatou přestupku. Soud opakuje, že žalobkyně byla postížena za překročení hmotnosti tažného motorového vozidla, nikoliv za překročení celkové hmotnosti jízdní soupravy. V době rozhodování správních orgánů byla postihována i dílčí překročení hmotnosti za jednotlivé nápravy, resp. motorové vozidlo.
108. Tento žalobní bod též není důvodný.

K námitce nesprávného posouzení společenské škodlivosti

109. Námitku absence materiálního znaku přestupku žalobkyně odůvodňuje tak, že překročila hmotnost pouze nepatrně. Tvrzení žalobkyně o těžkostech v daném oboru podnikání, ve kterém „řeší doslova každou korunu“, by považoval soud za relevantní v případě, že by správní orgán disponoval správním uvážením o výši pokuty, nejde ale o relevantní argumentaci ve vztahu k naplnění materiálního znaku přestupku. Ostatně žalobkyně své případě ekonomické těžkosti v podnikání nijak nedoložila.
110. Podle § 5 přestupkového zákona se za přestupek považuje společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin. Přestupek je vymezen jednak pozitivním způsobem (tj. přímým označením jednání za přestupek) a dále negativním vymezením (tj. nejedná se o trestný čin). Pozitivní vymezení přestupku je vyjádřeno jednak formálními znaky uvedenými přímo v zákoně a dále materiálním znakem, který vyjadřuje míru společenské škodlivosti. Pro odpovědnost za spáchaný přestupek je nutné naplnit jak formální, tak materiální znaky přestupku. Materiálním znakem přestupku je jeho společenská škodlivost, přičemž za společensky škodlivé je považováno porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem (§ 3 odst. 2 přestupkového zákona).
111. Ačkoliv žalobkyně tuto námitku neuplatnila ve správním řízení, správní orgány se otázkou materiálního znaku přestupku zabývaly. Soud se s nimi ztotožnil. Vozidla nesplňující

maximální povolenou hmotnost poškozují síť pozemních komunikací, ve svém důsledku ale ohrožují i zdraví a život účastníků silničního provozu. Nadto zákonodárce výslovně pamatoval i na trestání „drobnějšího“ přetížení do 500 kg, a to taxativně stanovenou pokutou ve výši 5 000 Kč (srov. § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích).

112. Argumentace žalobkyně, že nebyla překročena celková hmotnost jízdní soupravy a jedna z náprav byla zvednutá, se mýlí se skutkovou podstatou přestupku, který je jí kladen za vinu. Dle tehdy účinné právní úpravy byla přestupková odpovědnost založena i v případě překročení maximální povolené hmotnosti pouze jedné nápravy, či motorového vozidla (tahače) samotného.
113. Pro úplnost soud dodává, že žalobkyně nijak nedoložila, že ke zvednutí jedné z náprav přípojného vozidla došlo bez možnost ovlivnění řidičem, a i kdyby ano, tak je objektivně odpovědná za to, že jí provozovaná vozidla budou splňovat právními předpisy stanovené limity zatížení. Žalobkyně je profesionálkou v oboru autodopravy a měla si počínat tak, aby k tomuto způsobu přetěžování náprav jí provozovaných vozidel nedocházelo. Ostatně přetěžování náprav nepoškozuje pouze veřejný majetek, kterým jsou vozovky pozemních komunikací, ale rovněž i žalobkynin soukromý majetek, neboť opakovaně přetěžované součásti vozidel mají sníženou životnost.
114. Soud proto neshledal námitku důvodnou.

K námitce nesprávného určení výše správního trestu

115. Soud se nemohl zabývat námitkou směřující proti pokutě ve výši 5 000 Kč uložené žalobkyni příkazem ze dne 10. 1. 2022, neboť dne 16. 1. 2022 žalobkyně podala proti tomuto příkazu odpor, čímž byl tento správní akt zrušen (§ 90 odst. 3 přestupkového zákona), a proto nemůže být předmětem soudního přezkumu. Tím jsou pouze napadené a prvostupňové rozhodnutí, jakož i správní řízení, jež jejich vydání předcházelo. Jiná je ale otázka, zda výše pokuty uložené příkazem má nebo nemá vliv na výši pokuty uložitelné později ve správním řízení. Žalobkyně totiž poukázala na pro ni příznivější pozdější úpravu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném od 1. 3. 2024 po novele provedené zákonem č. 349/2023 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s konsolidací veřejných rozpočtů (dále jen „zákon č. 349/2023 Sb.“).
116. Podle § 90 odst. 3 přestupkového zákona platí, že pokud byl proti příkazu podán odpor, nelze obviněnému v řízení uložit jiný druh správního trestu s výjimkou napomenutí nebo vyšší výměry správního trestu, než mu byly uloženy příkazem; to neplatí, pokud správní orgán v řízení změnil právní kvalifikaci skutku.
117. Podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích (ve znění zákona č. 349/2023 Sb.) jde-li o přestupek podle § 42a odst. 1 písm. r) nebo § 42b odst. 1 písm. u), činí výměra pokuty 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy stanovenou zákonem o silničním provozu. **Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč.** Bylo-li zjištěno překročení největší povolené hmotnosti vozidla i jízdní soupravy, určí se výměra pokuty podle největšího překročení. Bylo-li kontrolním vážením zjištěno nedodržení jiné hodnoty nebo podmínky stanovené zákonem o silničním provozu, věty první a druhá se nepoužijí. **Výměra pokuty ukládané příkazem za přestupek podle § 42a odst. 1 písm. r) nebo § 42b odst. 1 písm. u) činí polovinu výměry pokuty podle věty první nebo druhé.**

118. K tomuto důvodová zpráva uvádí: „V návaznosti na provádění kontrolních vážení dochází k zjištění velkého množství přestupků provozovatelů vozidel nebo jízdních souprav spočívajících v provozování přetíženého vozidla, u něhož nebylo zvláštní užívání pozemní komunikace povoleno rozhodnutím silničního správního úřadu. Významnou úsporu personálních, finančních a administrativních nákladů na straně orgánů vedoucích dotčená přestupková řízení zakládá vyřešení těchto přestupků příkazem ve smyslu § 90 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích však stanoví pravidla vedoucí k vyměření pokut v konkrétní výši, odvislé od rozsahu překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy. Výše pokuty uložené příkazem je tak stejná jako výše pokuty uložené ve standardním přestupkovém řízení. Je však účelné motivovat přestupce k tomu, aby přestupek ‚vyřešili‘ bez podání odporu, a umožnit tak vyšší míru automatizace souvisejících procesů, což stávající právní úprava neumožňuje.“
119. NSS v rozsudku ze dne 2. 12. 2022, č. j. 5 As 142/2021-37, vysvětlil, že „[u]stanovení § 90 odst. 3 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, stanoví speciální pravidlo z hlediska účinků zrušeného příkazu ve vztahu k výroku o správním trestu v následujícím rozhodnutí; limituje správní uvážení správního orgánu tím, že zakotvuje zásadu *reformatio in peius*.“ Jinými slovy § 90 odst. 3 přestupkového zákona má sloužit pouze k omezení správního uvážení při stanovení výše ukládané pokuty tam, kde to zákonodárce připustil stanovením rozmezí, ve kterém je pokuta vyměřována. Smyslem je, aby podání opravného prostředku (odporu proti příkazu) nevedlo ke zhoršení postavení obviněného z přestupku tím, že si svým vlastním podáním zavíní uložení vyššího správního trestu. V případě přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích je právní úprava odlišná, neboť nepočítá s žádným správním uvážením při stanovení výše ukládané pokuty. Z § 43 odst. 1 ve spojení s § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích se podává, že výše ukládané pokuty je vždy vypočítána podle váhy, o kterou bylo dané vozidlo přetíženo oproti stanovené normě, přičemž nejvyšší možná výše takto uložené pokuty je stanovena na 500 000 Kč. Touto horní sazbou je „pouze“ omezeno případné přepínání represe ve správním trestání.
120. Nové znění § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je projevem vůle zákonodárce, aby docházelo k rychlejšímu vyřizování přestupků na úseku vysokorychlostního kontrolního vážení. Toho chce zákonodárce docílit tím, že pokuta uložená nejprve příkazem je v poloviční výši, nežli pokuta uložená ve správním řízení. Jedná se tedy o obdobu institutů „velkého“ trestního práva jakými jsou dohoda o vině a trestu, prohlášení viny či institut spolupracujícího obviněného. Smyslem je, aby se pachatel přestupku „vyplatilo“ nepodat odpor proti příkazu, uznat svou vinu, a tím zbavit správní orgány administrativní zátěže spojené s dvouinstančním vyřizováním někdy i jednoznačných případů, nemluvě o pozdějším soudním přezkumu. Současně to odpovídá zásadě, že „přiznání“ (zde ve formě nepodání odporu proti příkazu) je polehčující okolnost a lze jej zohlednit právě uložením nižšího trestu [§ 39 písm. d) ve spojení s § 37 písm. c) přestupkového zákona], což dosavadní úprava zákona o pozemních komunikacích nereflektovala. Nové znění § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích proto nemůže být vykládáno tak, že pokud obviněný neakceptuje příkazem uloženou pokutu v poloviční výši, tak tato poloviční výše platí i ve správním řízení. Tam se již důsledně uplatní plná výše pokuty dle zákonem stanoveného vzorce. Ustanovení § 90 odst. 3 přestupkového zákona na takovýto vzorec nijak nepamatuje, a proto má plnou přednost zvláštní právní úprava v zákoně o pozemních komunikacích. Byť by novému znění § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích zajisté více „slušela“ formulace výslovně vylučující § 90 odst. 3 přestupkového zákona, nelze zákon vykládat tak,

aby se vytratil úmysl zákonodárce poskytnout dobrodiní nižšího trestu těm provozovatelům vozidel, kteří se k přestupku dobrovolně přiznají.

121. Jelikož žalobkyně podala proti příkazu odpor, nemůže se nyní domáhat nižší sazby pokuty.
122. Žalobkyně dále namítala nesprávné uložení výše správního trestu, nicméně jí předestřená námitka je pouze slovíčkařením nad odůvodněním prvostupňového rozhodnutí. Nadto na str. 5 prvostupňového rozhodnutí žádné odůvodnění výše pokuty správním uvážením ani není. Prvostupňový orgán nejprve uvedl, že při přetížení do 500 kg je podle § 43 odst. 1 věty druhé zákona o pozemních komunikacích ukládána pokuta ve výši 5 000 Kč a následně pro úplnost konstatoval, že se jedná o nižší částku, než jakou je nejvyšší možná výše pokuty 500 000 Kč podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích. Žalobkyni tak byla pokuta uložena v přesně zákonem stanovené výši a její odůvodnění je plně přezkoumatelné.
123. Ani tento žalobní bod není důvodný.

Závěr a náklady řízení

124. Vzhledem ke změnám právní úpravy po vydání napadeného rozhodnutí, které jsou pro žalobkyni příznivější, soud napadené i prvostupňové rozhodnutí zrušil podle § 78 odst. 1 a 3 s. ř. s. a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení podle § 78 odst. 4 s. ř. s. V něm je žalovaný v souladu s § 78 odst. 5 s. ř. s. vázán právním názorem soudu vysloveným v tomto rozsudku, tedy bude povinen aplikovat zásadu příkazu retroaktivity ve prospěch obviněného z přestupku (viz body 36 až 68 výše). Ke zrušení prvostupňového rozhodnutí soud přistoupil, neboť s ohledem na pro žalobkyni příznivější právní úpravu též nemůže obstat.
125. O nákladech řízení účastníků soud rozhodl podle § 60 odst. 1 ve spojení s § 60 odst. 7 s. ř. s. Žalovaný nebyl v řízení procesně úspěšný, a proto mu náhrada nákladů řízení nenáleží. Žalobkyně ve výsledku měla ve věci plný úspěch, pročez by jí za standardních okolností náležela plná náhrada nákladů řízení. Soud však shledal důvody zvláštního zřetele hodné, které odůvodňují nepřiznání náhrady nákladů řízení žalobkyni.
126. Z vypořádání žalobních námitek, které soud neshledal důvodnými, plyne, že správní orgány se žádného pochybení při svém rozhodování nedopustily. Soud žalobě vyhověl pro změnu právní úpravy, která se stala účinnou až po pravomocném ukončení řízení. Správním orgánům tak nelze vytýkat, že ji nijak nezohlednily. Žalobkyně nadto v žalobě ani v následných podáních pozdější příznivější právní úpravou ani neargumentovala a soud k této skutečnosti přihlédl z úřední povinnosti. Tyto okolnosti přitom lze podle judikatury (byť žalobkyně zastává opačný názor) považovat za důvody zvláštního zřetele hodné pro nepřiznání náhrady nákladů řízení (srov. rozsudek NSS ze dne 13. 10. 2020, č. j. 8 As 196/2018-47).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou 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 nejbližší 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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 29. listopadu 2024

JUDr. Věra Šimůnková v. r.
předsedkyně senátu