



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Milana Podhrázkého a soudců Petra Mikeše a Jitky Zavřelové v právní věci žalobkyně: **AŠ MVL, s.r.o.**, se sídlem Východní 213, Bobnice, zastoupená JUDr. Martinem Hádkem, advokátem se sídlem Bartošova 1224/18, Přerov, proti žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**, se sídlem Zborovská 81/11, Praha 5, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 8. 2022, čj. 095921/2022/KUSK-DOP/Hav, o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 28. 3. 2024, čj. 59 A 37/2022-41,

**t a k t o :**

- I. Rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 28. 3. 2024, čj. 59 A 37/2022-41, **se ruší**.
- II. Rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 8. 2022, čj. 095921/2022/KUSK-DOP/Hav, **se ruší** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- III. Žalobkyni **se** náhrada nákladů řízení **nepřiznává**.
- IV. Žalovaný **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

**O d ů v o d n ě n í :**

**I. Vymezení věci**

[1] Podstata této věci se týká především zohlednění pozdější právní úpravy, která je z hlediska výše uložené pokuty pro žalobkyni příznivější. Nejvyšší správní soud zde vychází z již existující judikatury v obdobné věci.

[2] Městský úřad Kolín rozhodnutím ze dne 2. 9. 2021, čj. MUKOLIN/OD 82665/21-kuti, uznal žalobkyni vinnou ze spáchání přestupku dle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č.

13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Žalobkyně provozovala motorové vozidlo s připojeným nákladním návěsem. Jízdní souprava měla celkem pět náprav a třetí z nich byla zvednutá (vyřazená z provozu). Dne 22. 6. 2021 překročila při vysokorychlostním kontrolním vážení největší povolenou hmotnost nápravy č. 2 o 1 118 kg a zároveň o 1 761 kg i největší povolenou hmotnost samotného tahače. Správní orgán prvního stupně za to uložil žalobkyni pokutu ve výši 18 000 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč. Proti tomuto rozhodnutí podala žalobkyně odvolání, které žalovaný v záhlaví označeným rozhodnutím zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil (v záhlaví tohoto rozhodnutí je zjevně v důsledku písařského pochybení uvedeno datum 3. 8. 2020, pozn. NSS).

[3] Žalobkyně podala proti rozhodnutí žalovaného žalobu ke Krajskému soudu v Praze, který ji v záhlaví označeným rozsudkem zamítl. Předně neshledal nepřezkoumatelnost rozhodnutí správních orgánů. Odkaz na § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích a konkrétní popis překročení hmotnostních limitů postačují k vymezení skutku. Mylné datum v rozhodnutí žalovaného soud vyhodnotil jako zřejmou písařskou chybu, která nezpůsobuje nesrozumitelnost. K námitce, že se žalobkyně nemohla vyjádřit k podkladům pro odvolací rozhodnutí, uvedl, že městský úřad žalobkyni opakovaně vyzýval k nahlédnutí do spisu. Žalovaný další důkazy neshromažďoval, a proto žalobkyně nemohla být postupem správních orgánů nijak dotčena. V další námitce žalobkyně vytýkala žalovanému, že nesprávně vypořádal její tvrzení o systémové podjatosti z důvodu finančního prospěchu z vybírání pokut. Podle krajského soudu však žalobkyně vznesla námitku podjatosti opožděně a tvrzené okolnosti navíc podle ustálené judikatury důvodnou obavu z podjatosti založit nemohou. Žalobkyně rovněž zpochybňovala správnost vážení, poukazovala na zvednutou nápravu a odlišné hodnoty uvedené v transportním listu. Soud k tomu uvedl, že vážní lístek z ověřené vysokorychlostní váhy je dostatečným a zákonným podkladem. Pouhá nesrovnalost s transportním listem nepřesnost vážení nedokládá. Nerovnoměrné zatížení náprav soud vysvětlil pravděpodobným nerovnoměrným uložením zboží po částečných vykládkách.

[4] K námitce týkající se chybějícího materiálního znaku přestupku a diskriminačního postupu ve srovnání s přepravci sypkého materiálu či zahraničními přepravci krajský soud uvedl, že překročení hmotnostních limitů o více než jednu tunu u dvou částí vozidla nelze považovat za zanedbatelné. Zákon chrání i bezpečnost a stav infrastruktury právě omezením zatížení jednotlivých náprav. Na přepravu sypkého materiálu dopadá jiná právní úprava kvůli fyzikálním zákonům. Polemika o tom, zda a jak správní orgány stíhají přestupky spáchané vozidlem, jehož provozovatelem je zahraniční osoba, nemá pro posuzovanou věc význam. Předmětem soudního přezkumu je delikt ní jednání žalobkyně. Krajský soud se pak neztotožnil ani s námitkou, že by na věc žalobkyně dopadaly liberační důvody. V případě projednávaného přestupku se sice jedná o objektivní odpovědnost, avšak nikoliv absolutní. Žalobkyně neprokázala, že by učinila veškerá opatření k tomu, aby zabránila přetížení, které je jí vytýkáno.

## II. Obsah kasační stížnosti a vyjádření žalovaného

[5] Žalobkyně (stěžovatelka) podala proti rozsudku krajského soudu kasační stížnost.

pokračování

[6] **Stěžovatelka** namítá, že soud nesprávně vyložil § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. V prvostupňovém rozhodnutí je odkaz na zákon o pozemních komunikacích ve znění zákona č. 217/2022 Sb., což je nezákonné a zavádějící, jelikož se zákon č. 217/2022 Sb. vůbec netýká daného ustanovení, a navíc nabyl účinnosti až po spáchání skutku. Prvostupňové rozhodnutí neobsahuje ani to, které ustanovení jakého předpisu svým jednáním stěžovatelka porušila. Je tam uveden § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, jehož skutkovou podstatu měla stěžovatelka naplnit provozováním motorového vozidla se současným nedodržením hodnot stanovených v § 5 odst. 2 písm. a) a b) vyhlášky č. 209/2018, o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Daná vyhláška je podzákonným právním předpisem, který byl vydaný na základě zmocnění v § 137 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Ve výroku rozhodnutí však zcela chybí konkrétní ustanovení právního předpisu se silou zákona, který měla porušit. Tímto ustanovením měl být podle stěžovatelky § 43a zákona o silničním provozu. Prvostupňové rozhodnutí je tak v rozporu s § 68 odst. 2 správního řádu a § 93 odst. 1 písm. b) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

[7] Správní orgány také nesprávně uvážily o společenské škodlivosti činu. Pokuta je pro stěžovatelku na hranici únosnosti pro pokračování v podnikání. Celková hmotnost jízdní soupravy nebyla překročena, byla pouze zanedbatelně překročena hmotnost na jedné z náprav. Vysokorychlostní vážení je navíc nepřesné. Zájům chráněným zákonem fakticky nevznikla žádná újma a zmiňované okolnosti podle stěžovatelky vylučují přítomnost materiálního znaku přestupku. Rozhodnutí žalovaného je nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost, a to kvůli chybně uvedenému datu. Podle soudu jde sice o chybu v psaní, kterou postačí opravit cestou opravného rozhodnutí. K vydání takového rozhodnutí však nedošlo. Stěžovatelka též namítá nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů, jelikož správní orgány nedostatečně zjistily skutkový stav věci. Za prokázanou označily pouze okolnost, že třetí náprava byla v době měření zvednutá, avšak samy výslovně uvedly, že nebudou zjišťovat, proč tomu tak bylo. Tím rezignovaly na ověření, zdali v daném okamžiku skutečně šlo o dvounápravu, nebo zda se při zvednutí další nápravy jednalo o trojnápravu. Ustanovení § 5 vyhlášky č. 209/2018 Sb. dvojnápravy a trojnápravy rozlišuje, a to pro určení maximální povolené hmotnosti motorového vozidla. Nesouhlasí tedy s krajským soudem, podle něhož že není relevantní, zda byla jiná náprava zvednutá a proč. Zvednutí nápravy je navíc důležité pro poznatek o tom, že náklad nedosahoval uváděné hmotnosti.

[8] Vysokorychlostní vážení je nespolehlivé. K tomu stěžovatelka odkazuje na veřejná vyjádření Ministerstva dopravy či Ředitelství silnic a dálnic, podle nichž váhy vykazují četné problémy a nejsou vždy spolehlivě zkalibrovány. Z odborné literatury je navíc patrné, že vysokorychlostní vážení by mělo být pouze předvýběrem před nízkorychlostním vážením. Pokud tedy stěžovatelka předložila i transportní list prokazující nižší hmotnost soupravy, soud i správní orgány měly uplatnit zásadu, podle které se má v pochybnostech rozhodnout ve prospěch pachatele. Před vydáním napadeného rozsudku pak nabylo účinnosti opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-24 (Českého metrologického institutu, pozn. NSS), které určuje vyšší toleranci při vážení za jízdy (až 15 %). Krajský soud měl tuto novější (a ve prospěch stěžovatelky příznivější) úpravu zohlednit a nesetrvávat na starším opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15. Soudem uváděná judikatura nereflexuje současnou úpravu ani novější poznatky o problematičnosti měření. Krajský

soud se dostatečně nevypořádal ani s technickými požadavky na váhy, které mohou ovlivnit přesnost měření. Správní orgány obecně předpokládaly, že ověřená váha pracuje správně, avšak opomenuly mnohé faktory, které mohou mít vliv na přípustný limit i samotné výsledky. Krajský soud tento postup aproboval, aniž by důkladně ověřil, zda byly splněny všechny zákonné a podzákonné požadavky na vysokorychlostní vážení.

[9] Stěžovatelka nesouhlasí ani s tím, že by ji odvolací orgán nemusel vyzvat k seznámení s novými podklady ve chvíli, kdy je současně s předložením spisu předloží prvostupňový orgán. Odborná literatura, na kterou krajský soud odkazuje, je zde nepřiléhavá. Navíc z bodu 26 a násl. napadeného rozsudku je zřejmé, že krajský soud zaměňuje správní orgány prvního a druhého stupně. V tomto ohledu je rozsudek soudu „zmatečný“, a tedy nepřezkoumatelný. O stěžovatelčině námitce podjatosti v odvolacím řízení bylo rozhodnuto nesprávně. Poukázala na ekonomický zájem žalovaného na podílu z příjmu z uložené pokuty. To, že stěžovatelka nepodala námitku hned v blanketním odvolání, jí nelze klást k tíži. Uplatnila ji hned poté, co se poradila s advokátem, a stále ještě ve lhůtě. O námitce podjatosti tedy měl žalovaný rozhodnout.

[10] Stěžovatelka se také vymezuje vůči tomu, že transportní list pouze deklaruje obchodní vztah a nevyplývá z něj hmotnost nákladu připadající na jednotlivé nápravy ani hmotnost samotného motorového vozidla. Určité a transportním listem dané množství zboží má určitou hmotnost; hmotnost motorového vozidla pak vyplývá z technického průkazu. Součty těchto hmotností měly být předmětem dokazování. Stěžovatelka nesouhlasí s tím, že by měla absolutní objektivní odpovědnost. Závěr krajského soudu v bodu 66 napadeného rozsudku popírá existenci liberačních důvodů dle § 21 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky. Žádná právní norma neobsahuje definici pojmu vynaložení veškerého úsilí, které lze po právní osobě požadovat. To ponechává prostor pro správní uvážení. Její postih je za daných okolností neúměrně tvrdý a právě na případy jako je ten její zákonodárce pamatoval při koncipování § 21 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky. Stěžovatelka vedle toho poukazuje též na odkazy na blíže nespecifikovanou judikaturu a existenci § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu, které napadená rozhodnutí obou stupňů činí nepřezkoumatelnými. Krajský soud v bodě 68 napadeného rozsudku výslovně připouští, že rozhodnutí je mírně nesrozumitelné a že je nutné korigovat některá tvrzení. Stěžovatelka nesouhlasí s tím, že by zmatečná vyjádření nezakládala nezákonnost rozhodnutí. Nesouhlasí ani se závěrem v bodě 74 napadeného rozsudku, podle kterého nejsou dány vady, ke kterým měl přihlédnout i bez námítky. Žalovaný tvrdí, že druh a výměra sankce jsou výslovně uvedeny v § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích a správní orgán tak nemá možnost uplatnit institut správního uvážení. Jde o zjevnou nepravdu, jelikož v daném ustanovení je stanovena pouze horní hranice pokuty. Pokuta ve výši 18 000 Kč by tedy jistě korekcí správního uvážení prošla. Je to naopak § 43 odst. 1 daného zákona, který stanoví výši pokuty pro takové případy, avšak toto ustanovení v rozhodnutí zmíněno není. Správní orgány tedy nemají jasno v otázce stanovení výše ukládaných pokut a výrok o správním trestu je nepochopitelný, nesrozumitelný, a tudíž nezákonný. Tuto nezákonnost měl krajský soud zohlednit i bez námítky.

[11] **Žalovaný** ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že stěžovatelka pouze opakuje žalobní námítky a doplňuje nové. Vymezil se vůči tomu, že by správní orgán prvního stupně odkazoval na zákon č. 217/2022 Sb. Zmínka o něm se v rozhodnutí vůbec nevyskytuje. Dále nesouhlasí s tím, že by nebylo z výroku zřejmé, podle jakého předpisu správní orgán

pokračování

rozhodoval. Co se týče chybějícího odkazu na § 43a zákona o silničním provozu, jedná se o novou námitku, která nebyla uvedena v žalobě, stejně jako námitka nenaplnění materiálních znaků přestupku. K nesrovnalosti v datu vydání rozhodnutí, žalovaný uvádí, že datum vydání rozhodnutí se uvádí pouze v případě, že se nevyhotovuje písemné rozhodnutí. Datum vyhotovení pak není zákonnou náležitostí rozhodnutí. Námitky, které se týkaly nedostatečného zjištění skutkového stavu, nebyly obsaženy v žalobě, a argumentace soudu byla v tomto ohledu uvedena pouze nad rámec. Tvrzení stěžovatelky, která zpochybňuje vypovídající hodnotu vysokorychlostního vážení, vychází z nedůvěryhodných internetových zdrojů. Ohledně nutnosti aplikovat příznivější opatření obecné povahy žalovaný uvedl, že tato změna nemůže působit retroaktivně na již vydaná rozhodnutí. Nemá ani zpětný vliv na již vydaná ověření, má pouze vliv na software vah. Není ani právním předpisem a jeho změna nemůže vyvolat zpětnou změnu posouzení odpovědnosti za přestupek (odečet ve prospěch váženého vozidla upravuje vyhláška).

[12] Žalovaný se také vymezil vůči obecnému tvrzení o záměně prvostupňového rozhodnutí s rozhodnutím o odvolání v napadeném rozsudku. Jednak k žádné záměně nedochází a jednak stěžovatelka ani nenaznačuje, kde k ní dojít mělo. Co se týče nesprávnosti posouzení námitky podjatosti, stěžovatelka opět rozšiřuje žalobní body. Ohledně sčítání hmotnosti zboží a porovnání s vážením se žalovaný odkázal na bod 52 napadeného rozsudku a uvedl, že rozdíl 13 kg nevzbuzuje důvodnou pochybnost o správnosti vážení. Tvrzení soudu, kterými stěžovatelka podkládá nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, jsou vytržena z kontextu. Ve vztahu k odpovědnosti stěžovatelka netvrdila žádné liberační důvody, natož aby je prokázala. Správné uvážení o výši sankce by se uplatnilo pouze v případě zjištění jiných hodnot nebo podmínek. Jinak její výši pevně určuje § 42b odst. 6 a § 43 zákona o pozemních komunikacích.

### III. Posouzení Nejvyšším správním soudem

#### III.1 Nepřípustné kasační námitky

[13] Nejvyšší správní soud se i s ohledem na vyjádření žalovaného nejprve zabýval přípustností jednotlivých kasačních námitek. Kasační stížnost lze totiž podat jen z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. Kasační stížnost podaná z jiných důvodů je nepřípustná (§ 104 odst. 4 s. ř. s.). Stěžovatelka musí reagovat na argumentaci krajského soudu a uvádět, z jakých důvodů jsou závěry, které soud v napadeném rozsudku uvedl, nesprávné. Musí tedy vylíčit, kterých konkrétních nezákonných kroků, postupů, úkonů, úvah, hodnocení či závěrů se měl soud vůči ní dopustit v procesu vydání rozhodnutí či přímo rozhodnutím samotným, a rovněž ozřejmit svůj právní náhled na to, proč se má jednat o nezákonnost (rozsudek rozšířeného senátu NSS ze dne 20. 12. 2005, čj. 2 Azs 92/2005-58, č. 835/2006 Sb. NSS, a rozsudek NSS ze dne 24. 1. 2023, čj. 6 As 358/2021-38, bod 11). Pokud tak neučiní a pouze znovu zopakuje námitky, které uvedla v řízení před krajským soudem, aniž by jakkoliv refletovala argumentaci krajského soudu, pak za předpokladu, že uvedené námitky krajský soud vypořádal a nelze v jejich opakování spatřovat setrvání na dříve vznesené argumentaci, která je nadále schopná obstát proti závěrům krajského soudu, nejsou takové námitky přípustné (usnesení NSS ze dne 10. 9. 2009, čj. 7 Afs 106/2009-77, č. 2103/2010 Sb. NSS; ze dne 15. 9. 2009, čj. 6 Ads 113/2009-43; nebo ze dne 14. 6. 2016, čj. 1 As 271/2015-36, body 10–14).

[14] Opakuje-li proto stěžovatelka svoji argumentaci, podle které v prvostupňovém rozhodnutí není uvedeno, které konkrétní ustanovení právního předpisu se silou zákona porušila, lze k tomu pouze uvést, že na tuto námitku již reagoval krajský soud v bodě 21 napadeného rozsudku. Podle něj skutková podstata daného přestupku jasně vyplývá z odkazu na § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, a není povinností správního orgánu, aby uváděl výčet všech ustanovení, která aplikoval při posouzení přestupkové odpovědnosti. Nad rámec své žalobní argumentace stěžovatelka odkazuje konkrétně na § 43a odst. 6 zákona o silničním provozu, který by podle ní správně měl být uvedený. Tím však stěžovatelka nijak nereaguje na jádro argumentace krajského soudu. Nejedná se proto o přípustné kasační námitky.

[15] Přípustnou není ani část argumentace týkající se materiálního znaku přestupku. Její značná část je pouze zkopírovaná z žaloby, zbytek jsou pak přeformulovaná žalobní tvrzení. Krajský soud na tuto argumentaci již reagoval, a to v bodech 57 až 61 napadeného rozsudku. Argumentace stěžovatelky, podle níž nebyla překročena celková hmotnost jízdní soupravy a jedna z náprav byla zvednutá, se podle krajského soudu mívá se skutkovou podstatou daného přestupku. Zákonodárce se totiž rozhodl zajistit, aby zatížení jednotlivých náprav bylo (ideálně) relativně rovnoměrné, proto je kromě celkové hmotnosti důležitá hmotnost jednotlivých náprav či tahače. Podle krajského soudu ani není pravdou, že by stěžovatelka překročila největší povolenou hmotnost jedné z náprav či motorového vozidla pouze nepatrně. Stěžovatelka však namísto polemiky s těmito závěry opakuje svoji žalobní argumentaci. Totéž platí i pro tvrzení stěžovatelky, že pokud předložila i transportní list prokazující nižší hmotnost soupravy, mělo by se rozhodnout v její prospěch, pokud byly jiné hodnoty zjištěny vysokorychlostním vážením. Ani to totiž nereaguje na závěry krajského soudu. Ten v bodech 46 a 47 napadeného rozsudku jasně shrnul, proč jsou výsledky vysokorychlostního vážení přípustné jako samostatné důkazy o spáchání přestupku.

[16] Stěžovatelka také nesouhlasí s tím, jak krajský soud vyhodnotil její argumentaci ohledně námítky podjatosti (jak z hlediska opožděnosti námítky podjatosti, tak jejího věcného posouzení). Zatímco část argumentace týkající se opožděnosti námítky je přípustná (viz níže), jinak je tomu u věcného posouzení této námítky. Zde stěžovatelka pouze setrvává na své žalobní argumentaci, se kterou se krajský soud již vypořádal v bodech 39 až 41 napadeného rozsudku. V nich vysvětlil, že stěžovatelkou vznesená námitka podjatosti všech úředních osob zařazených do struktury žalovaného je zjevně nedůvodná a nesplňuje kritéria pro námítky systémové podjatosti. Nemohla tak založit proces podle § 14 odst. 3 správního řádu a žalovaný nebyl povinen reagovat předáním spisu k rozhodnutí nadřízenému orgánu, ani kdyby byla uplatněna včas. Stěžovatelka však namísto reakce na konkrétní vypořádání krajským soudem setrvala na své žalobní argumentaci, podle které má žalovaný ekonomický zájem na podílu z příjmu z uložené pokuty. Taková tvrzení nejsou s ohledem na výše uvedené přípustnou kasační argumentací.

[17] Stěžovatelka nesouhlasí ani s tím, že by měla absolutní objektivní odpovědnost; závěry krajského soudu podle ní popírají existenci liberačních důvodů. Tato argumentace však směřuje mimo rozhodovací důvody krajského soudu. V bodě 68 napadeného rozsudku totiž krajský soud vysvětlil, že odpovědnost stěžovatelky je v případě tohoto přestupku objektivní, avšak nikoliv absolutní a umožňuje liberaci. Žádné relevantní liberační důvody však stěžovatelka netvrdila, veškeré uplatněné důvody se totiž týkaly řidiče, nikoliv

pokračování

provozovatele vozidla. Ostatně značná část kasační argumentace k této otázce je pouze zkopírovaná z části V žaloby, se kterou se krajský soud vypořádal. Ani tato argumentace tedy nemůže představovat přípustné kasační námitky. Obdobně je pak třeba uzavřít i k argumentu, podle něhož je žalobou napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné kvůli chybně uvedenému datu vydání. Krajský soud v bodě 22 napadeného rozhodnutí vysvětlil, že se jedná o zjevnou formální chybu, která nezakládá důvod pro zrušení rozhodnutí soudem, nýbrž ji stačí opravit cestou opravného usnesení. Tvrzení stěžovatelky, že k vydání takového rozhodnutí nedošlo, nijak nemíří do podstaty závěrů krajského soudu. To, že nedošlo k vydání opravného usnesení, totiž nevyvrací závěr krajského soudu, podle něhož se nejedná o chybu, která by byla důvodem pro zrušení rozhodnutí soudem. V bodě 56 rozsudku pak krajský soud také vysvětlil, že není relevantní, zda a proč byla v době měření zvednutá třetí náprava. Doplnil, že zvednutá náprava se nenacházela bezprostředně vedle přetížené. I v tomto ohledu stěžovatelka setrvává na své argumentaci, aniž by odpovídajícím způsobem reagovala na podstatu závěrů krajského soudu.

[18] Ve vztahu k námitce, že zboží dle transportního listu má určitou hmotnost, která měla být sečtena s hmotností motorového vozidla, a to mělo sloužit jako důkaz o tom, zda se dopustila přestupku, už krajský soud v bodě 50 uvedl, že se stěžovatelka zaměřuje pouze na rozdíly mezi hmotnostmi jízdní soupravy na vážním lístku a na transportním listu a nereaguje na to, že byla uznána vinnou za překročení největší povolené hmotnosti jedné z náprav a motorového vozidla. V bodě 51 rozsudku pak krajský soud též vysvětlil, že při zohlednění stanovené odchylky 5 % je změřená hmotnost 30 787 kg (oproti 30 774 kg podle transportního listu), a jedná se tak o nepatrný rozdíl. Stěžovatelka však na závěry krajského soudu podrobněji nereaguje a pouze opakuje, že měly být rozhodující údaje z transportního listu. Ani zde tak nejde o přípustnou námitku.

[19] Podle stěžovatelky správní orgán prvního stupně pochybil tím, že se odkázal na zákon o pozemních komunikacích ve znění zákona č. 217/2022 Sb. Upozorňuje, že ten ale nabyl účinnosti až po spáchání skutku, a navíc se vůbec netýká § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Ani toto tvrzení stěžovatelky však není přípustnou kasační námitkou. Nejen že sama stěžovatelka neuvádí, v čem se mělo použití uvedeného zákona v dané věci projevit, především ale takovou námitku mohla uplatnit již v žalobě (§ 104 odst. 4 s. ř. s.). Nad rámec toho Nejvyšší správní soud doplňuje, že v prvostupňovém rozhodnutí odkaz na stěžovatelkou zmiňovaný zákon (novelizaci) není a ten je (zřejmě v důsledku písařského pochybení) zmíněn pouze v narativní části napadeného rozsudku krajského soudu.

[20] Stěžovatelka též uvádí, že se krajský soud nedostatečně vypořádal s tím, zda ověřená váha skutečně pracovala správně, a nezohlednil technické požadavky, které jsou na ni kladené a které mohou ovlivnit přesnost měření (konkrétně uvádí aspekty jako rychlost jízdy, geometrie vozovky, rozvor náprav či jejich pérování a montáž pneumatik). I tuto argumentaci však stěžovatelka mohla uplatnit již v žalobě, avšak neučinila tak, proto také nejde o přípustnou kasační námitku.

[21] Lze dodat, že přípustné pak nemohou být ani obecně formulované námitky, ze kterých není zřejmé, z jakého konkrétního důvodu stěžovatelka rozhodnutí krajského soudu napadá (usnesení NSS ze dne 26. 4. 2023, čj. 8 As 163/2021-59). Proto nemůže být přípustná námitka stěžovatelky, která pouze obecně uvádí, že krajský soud nesprávně vyložil

§ 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Obdobně je pak nutno nahlížet i na tvrzení (které navíc nebylo uplatněno v žalobě), podle něhož je vysokorychlostní vážení nespolehlivé a má sloužit pouze jako předvýběr před samotným nízkorychlostním vážením.

### *III.2 Námitky nepřezkoumatelnosti a jiných vad řízení*

[22] Z přípustných námitek se Nejvyšší správní soud zabýval v prvé řadě námitkami podle § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s., které směřují vůči nepřezkoumatelnosti či jiným vadám řízení před soudem, které mohly mít za následek nezákonné rozhodnutí o věci samé, a podle § 103 odst. 1 písm. b), které směřují k nepřezkoumatelnosti rozhodnutí žalovaného pro nesrozumitelnost.

[23] Podle konstantní judikatury se za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů považuje mimo jiné takové rozhodnutí, v němž nebyly vypořádány všechny námitky; dále rozhodnutí, z jehož odůvodnění není zřejmé, proč právní argumentaci účastníka řízení soud považoval za nedůvodnou a proč námitky považoval za liché, mylné či vyvrácené (rozsudky NSS ze dne 28. 8. 2007, čj. 6 Ads 87/2006-36, č. 1389/2007 Sb. NSS, ze dne 23. 6. 2005, čj. 7 As 10/2005-298, č. 1119/2007 Sb. NSS, či ze dne 11. 8. 2004, čj. 5 A 48/2001-47, č. 386/2004 Sb. NSS). Za nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost judikatura považuje mimo jiné takové soudní rozhodnutí, jehož odůvodnění je vystavěno na rozdílných a vnitřně rozporných právních hodnoceních téhož skutkového stavu či pokud jsou jeho výroky vnitřně rozporné nebo z nich nelze zjistit, jak vlastně soud rozhodl (například rozsudek NSS z 25. 4. 2013, čj. 6 Ads 17/2013-25).

[24] Na některých místech kasační stížnosti stěžovatelka též hovoří o zmatečných vyjádřeních žalovaného či zmatečném rozsudku soudu. Nejvyšší správní soud v tomto ohledu předně upozorňuje, že stěžovatelka používá pojem zmatečnosti nepřesně. Zmatečnost se vztahuje k řízení před krajským soudem a i s ohledem na zákonnou definici [§ 103 odst. 1 písm. c) s. ř. s.] zahrnuje případy, kdy chyběly podmínky řízení, ve věci rozhodoval vyloučený soudce nebo byl soud nesprávně obsazen, popřípadě bylo rozhodnuto v neprospěch účastníka v důsledku trestného činu soudce (rozsudek NSS ze dne 30. 4. 2008, čj. 1 As 29/2008-50). Situací tohoto typu se však dané námitky netýkají a podle kontextu lze dovodit, že stěžovatelka zmatečností patrně míní nesrozumitelnost. Touto optikou tak Nejvyšší správní soud nahlížel na námitky, které pojem zmatečnosti obsahovaly.

[25] Podle stěžovatelky krajský soud v bodech 26 a násl. napadeného rozsudku zaměňuje správní orgány prvního a druhého stupně. Stěžovatelka neuvádí, na kterých konkrétních místech tomu tak má být. Podle Nejvyššího správního soudu je však zřejmé, že soud v dané části (bodech) napadeného rozsudku hovoří o postupu správního orgánu prvního stupně, tedy městského úřadu, předtím, než spis předal žalovanému. Z dané části odůvodnění není zřejmé, že by vykazovalo vady, které by svědčily nesrozumitelnosti rozsudku.

[26] Stěžovatelka dále namítá nepřezkoumatelnost s odkazem na to, že krajský soud na jednu stranu v bodě 68 rozsudku hovoří o mírné či dílčí nesrozumitelnosti prvostupňového rozhodnutí, ale na druhou stranu dochází k tomu, že napadené rozhodnutí není nezákonné. Podle Nejvyššího správního soudu však ani na základě této námítky nelze k závěru o nesrozumitelnosti dospět, a to ani v případě odůvodnění krajského soudu [ve smyslu § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s.], ani v případě správního orgánu [ve smyslu § 103 odst. 1 písm. b) s. ř.

pokračování

s.]. Krajský soud v odkazovaném bodě odůvodnění uznal, že se správní orgán dopustil nepřesností v obecném výkladu, avšak při konkrétním posouzení věci případ stěžovatelky posoudil správně. Ačkoliv totiž v obecném výkladu hovořil o absolutní objektivní odpovědnosti, následně v rozporu s tímto obecným výkladem (a správně) posuzoval také liberační důvody (byť absolutní objektivní odpovědnost právě možnost liberace nepřipouští). Taková úvaha krajského soudu je podle Nejvyššího správního soudu zcela srozumitelná. Nejvyšší správní soud se pak také shoduje s krajským soudem v tom, že toto dílčí pochybení nezpůsobuje ani nepřezkoumatelnost rozhodnutí správního orgánu.

[27] Stěžovatelka polemizuje s krajským soudem dále v tom, že neshledal vady, k nimž měl přihlédnout i bez námítky. Tvrdí, že žalovaný v napadeném rozhodnutí sice uvedl ustanovení, které stanovuje horní hranici pokuty, avšak neodkázal na konkrétní ustanovení, které stanovuje samotnou výši pokuty. Z toho stěžovatelka dovozuje, že správní orgány nemají jasno, zda je výše pokuty určena ze zákona, nebo mohou využít správního uvážení. Výrok o správním trestu je podle ní „*v důsledku následného odůvodnění nepochopitelný, nesrozumitelný, a tudíž nezákonný*“, což měl krajský soud zohlednit i bez námítky. Tuto námítku považuje Nejvyšší správní soud za nedůvodnou. Rozšířený senát NSS v usnesení ze dne 8. 3. 2011, čj. 7 Azs 79/2009-84, obecně ve vztahu ke všem vadám řízení dovedl, že soud je oprávněn (a současně povinen) přihlédnout k nim z úřední povinnosti pouze tehdy, pokud mu brání v přezkumu rozhodnutí v rozsahu uplatněných žalobních bodů. V opačném případě by vykročil z mezí dispoziční zásady. Zrušení rozhodnutí z důvodu, který v žalobě nebyl uplatněn, je judikaturou dovozenou výjimkou, kterou je z toho důvodu nezbytné vykládat restriktivně. Krajský soud tak postupoval v nynější věci souladu s touto judikaturou, pokud o nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí uvažoval teprve v kontextu uplatněných žalobních námitek, a nikoliv nad jejich rámec (rozsudek NSS ze dne 16. 8. 2023, čj. 7 As 48/2022-46). Nad rámec výše uvedeného Nejvyšší správní soud doplňuje, že žalovaný výslovně zmiňuje, že výše pokuty je stanovena zákonem a nemůže využít správního uvážení (z žádné části žalobou napadeného rozhodnutí neplyne opak).

[28] Do okruhu kasačních námitek souvisejících s tvrzenými vadami řízení lze zařadit i námítku týkající se včasnosti stěžovatelkou uplatněné námítky podjatosti. Stěžovatelka namítá, že ačkoliv nepodala námítku podjatosti současně s blanketním odvoláním, učinila tak stále ve lhůtě k jeho doplnění, a tím tedy dodržela i lhůtu pro uplatnění dané námítky. Ani této kasační námítce však Nejvyšší správní soud nepřisvědčil. Podle § 14 odst. 3 správního řádu se k námítce podjatosti nepřihlédne, pokud účastník řízení o důvodu vyloučení prokazatelně věděl, ale bez zbytečného odkladu námítku neuplatnil. Tato lhůta je tak nezávislá na lhůtě k doplnění odvolání. O tom, že o odvolání proti rozhodnutí o přestupku bude rozhodovat právě žalovaný (resp. jeho zaměstnanci), přitom musela stěžovatelka vědět již v době vydání rozhodnutí městského úřadu. Nic jí tedy nebránilo ji uplatnit již při podání samotného odvolání, a žalovaný tak nepochybil, pokud námítku podanou až v doplnění důvodů odvolání považoval za opožděnou (rozsudek NSS ze dne 22. 9. 2020, čj. 10 As 94/2020-36, body 6 až 9). Na tom nic nemění ani argument stěžovatelky, že námítku uplatnila hned poté, co se poradila s advokátem. Pro posouzení včasnosti námítky totiž není rozhodující vědomost zástupce účastníka, nýbrž samotného účastníka. Opačný přístup by umožnil obcházet požadavek § 14 odst. 3 správního řádu (rozsudek čj. 10 As 94/2020-36, bod 8).

[29] Důvodná pak není ani kasační námitka, podle které žalovaný postupoval nezákonně, pokud stěžovatelku nevyzval k seznámení se s podklady pro rozhodnutí. Podle ustálené judikatury platí, že pokud skutkový stav nedoznal v řízení změn, zejména pokud nebyly provedeny nové důkazy, o nichž žalobce nevěděl, není třeba účastníka řízení s podklady pro rozhodnutí seznamovat (rozsudky NSS ze dne 9. 10. 2013, čj. 1 As 85/2013-51, či ze dne 26. 2. 2010, čj. 8 Afs 21/2009-243). Tento závěr dopadá typicky právě na odvolací řízení, pokud odvolací orgán nedoplňuje žádné nové podklady významné pro skutkový stav věci. Naopak jestliže odvolací správní orgán v odvolacím řízení doplní správní spis o další (nové) podklady rozhodnutí, je jeho povinností o tom účastníka řízení zpravit a dát mu možnost vyjádřit se k těmto podkladům (rozsudky NSS ze dne 19. 2. 2009, čj. 3 As 43/2008-235, a ze dne 7. 10. 2009, čj. 6 As 24/2009-80).

[30] Současně platí, že případné porušení § 36 odst. 3 správního řádu je důvodem ke zrušení odvolacího správního rozhodnutí pouze tehdy, pokud mělo vliv na jeho zákonnost (rozsudky NSS ze dne 26. 2. 2010, čj. 8 Afs 21/2009-243, č. 2073/2010 Sb. NSS, ze dne 6. 6. 2013, čj. 1 As 24/2013-28, ze dne 28. 6. 2005, čj. 8 As 3/2005-86, ze dne 26. 11. 2008, čj. 2 As 54/2008-80, ze dne 22. 1. 2009, čj. 6 As 16/2008-90). Je to přitom žalobce (stěžovatelka), kdo má v řízení před správními soudy tvrdit a dokládat, jak se nerespektování § 36 odst. 3 správního řádu konkrétně dotklo jeho (jejích) práv. Stěžovatelka proto měla konkretizovat podklady, které neměla k dispozici před rozhodnutím ve věci, a jakým způsobem takové pochybení správního orgánu mohlo ovlivnit napadené rozhodnutí (rozsudek NSS ze dne 29. 6. 2011, čj. 8 As 28/2011-78).

[31] Nejvyšší správní soud nemá za to, že by stanovisko prvostupňového orgánu k podanému odvolání bylo podkladem rozhodnutí (ostatně dle § 88 odst. 1 správního řádu má správní orgán k podanému odvolání povinnost postoupit odvolacímu orgánu správní spis právě se svým stanoviskem). Toto stanovisko je svojí podstatou nástrojem interní komunikace veřejné správy, který v souladu se zákonem správní orgán prvního stupně vyhotovuje a postupuje jej odvolacímu orgánu, jenž jím není jakkoli vázán. Nejde proto o podklad rozhodnutí, se kterým musí být účastník řízení seznámen (rozsudek NSS ze dne 22. 4. 2024, čj. 9 Ads 12/2023-38). Jde-li pak o přílohy k vyjádření prvostupňového orgánu, krajský soud již v bodě 33 rozsudku vysvětlil, že žalovaný žádné nové důkazy (tedy ani těmito přílohami) neprováděl.

### *III.3 Nezohlednění příznivější úpravy*

[32] Vedle shora uvedených kasačních námitek stěžovatelka poukázala též na to, že krajský soud v napadeném rozsudku nezohlednil příznivější právní úpravu, která v průběhu soudního řízení nabyla účinnosti. V této souvislosti odkazuje na opatření obecné povahy Českého metrologického institutu č. 0111-OOP-C010-24, které určuje toleranci 15 % při vážení za jízdy. Správní orgány vycházely z dřívější právní úpravy (opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15), která určovala toleranci pouze 11 %. Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že tato námitka je důvodná.

[33] Tím, nakolik zmíněnou změnu opatření obecné povahy mají krajské soudy retroaktivně zohlednit ve prospěch přestupců, se NSS zabýval již v rozsudku ze dne 27. 2. 2025, čj. 7 As 323/2024-24, který se týkal obdobné věci stejných účastníků, pouze s tím rozdílem, že v odkazované věci se jednalo o kasační stížnost žalovaného proti rozsudku

pokračování

krajského soudu, který příznivější úpravu naopak zohlednil. Nejvyšší správní soud neshledal důvod se od závěrů tohoto rozsudku odchýlit.

[34] Otázkou, zda je správní soud povinen zohlednit změnu právní úpravy, která nabyla účinnosti až po právní moci rozhodnutí o přestupku a která je zároveň pro pachatele příznivější, se Nejvyšší správní soud zabýval v usnesení rozšířeného senátu ze dne 16. 11. 2016, čj. 5 As 104/2013-46, č. 3528/2017 Sb. NSS. Podle něj se pravidlo uvedené v § 75 odst. 1 s. ř. s., podle kterého krajský soud vychází ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, v některých případech uplatní modifikovaně. Konkrétně uvádí případ, kdy mezi vydáním správního rozhodnutí a vydáním rozhodnutí soudu dojde k dekriminalizaci daného jednání. Na takovou situaci se přednostně vztáhne ústavní zásada vyjádřená v čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod. I pokud by však k dekriminalizaci daného jednání nedošlo, nezbavuje to krajský soud povinnosti zohlednit v některých situacích pozdější úpravu. Je tomu tak v případě, kdy za stejné jednání stanoví nová právní úprava mírnější sankci (rozsudek NSS ze dne 27. 10. 2004, čj. 6 A 126/2002-27, č. 461/2005 Sb. NSS).

[35] Judikatura již také dovodila, že citované závěry jsou plně aplikovatelné i v případě, v němž skutková podstata přestupku není blíže konkretizována zákonem, ale opatřením obecné povahy. Otázkou aplikace příznivějšího opatření obecné povahy se Nejvyšší správní soud kromě již zmíněného rozsudku čj. 7 As 323/2024-24 (bod 19) zabýval například v rozsudku ze dne 30. 5. 2024, čj. 1 As 166/2023-31 (bod 30 a násl.). V něm dospěl k závěru, že zásadu užití úpravy příznivější pro pachatele je nutno vztáhnout i na situaci, kdy ke změně právní úpravy dojde prostřednictvím právního aktu přijatého ve formě opatření obecné povahy (obdobně viz rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2024, čj. 3 As 30/2024-36, bod 21). Ačkoliv skutkové podstaty přestupků musí být stanoveny zákonem, není podle odkazované judikatury vyloučeno, aby jejich znaky byly konkretizovány prováděcím právním předpisem či jinými formami činnosti správních orgánů.

[36] Pro účely posouzení přestupkového jednání z pohledu aplikace čl. 40 odst. 6 Listiny je tedy nutno nahlížet na skutkovou podstatu vytýkaného přestupku jako na celek, včetně všech odkazovaných norem a jejich konkretizací. Nelze se omezit na pouhé porovnání zákonů, ale je nezbytné srovnávat staré a nové právo jako celek, a to se zřetelem ke všem podmínkám přestupkové odpovědnosti. Pokud by totiž opatření obecné povahy neexistovalo a dotčenou skutkovou podstatu blíže nekonkretizovalo, byla by neaplikovatelná. I podle rozhodovací praxe Ústavního soudu je pro posouzení otázky, zda by použití pozdějšího zákona bylo pro pachatele příznivější, hlavním kritériem celkový výsledek z hlediska trestnosti. Ten se hodnotí podle toho, jakého výsledku by se dosáhlo při aplikaci staré či nové právní úpravy, vždy s přihlédnutím ke všem právně významným okolnostem konkrétního případu (nálezy ze dne 4. 2. 2020, sp. zn. Pl. ÚS 15/19, a ze dne 16. 6. 2020, sp. zn. Pl. ÚS 4/20). Ústavní soud také dovodil, že příkaz retroaktivity ve prospěch pachatele se může vztahovat dokonce i na technickou normu, která sama o sobě není obecně závazná. Platí to v případě, že na ni mimotrestní předpis odkazuje tzv. výlučným odkazem, který z ní činí součást právního předpisu a dává jí tak obecnou normativní závaznost (nálezy ze dne 21. 3. 2023, sp. zn. II.ÚS 103/23).

[37] Uvedená východiska Nejvyšší správní soud použil i na nyní projednávanou věc. Výše označené opatření obecné povahy bylo vydáno na základě zmocnění v § 9 odst. 1 zákona

č. 505/1990 Sb., o metrologii, podle kterého má stanovené měřidlo požadované metrologické vlastnosti, které jsou stanoveny příslušným opatřením obecné povahy. Toto opatření podle § 14 odst. 1 písm. j) téhož zákona vydává Český metrologický institut. Pokud pak dané opatření obecné povahy výslovně stanoví největší dovolenou odchylku pro zatížení stanovené vážením za jízdy, přímo tím ovlivňuje, zda vznikne odpovědnost za daný přestupek. Od naměřené hmotnosti vozidla je totiž potřeba odečíst odchylku, která je stanovená právě v opatření obecné povahy. Výslednou hmotnost je pak nutné porovnat s hmotnostními limity, které jsou uvedené v § 5 vyhlášky č. 209/2018 Sb. Teprve v případě, že hmotnost vozidla po odečtení odchylky stanovené v opatření obecné povahy překračuje právní úpravou stanovenou nejvyšší přípustnou hmotnost, lze dospět k závěru, že byl spáchán přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích (viz též rozsudek čj. 7 As 323/2024-24, bod 20). Jinými slovy, pokud bude i po odečtení maximálně možné odchylky měření zjištěno překročení hmotnostních limitů, lze konstatovat spáchání přestupku a určit konkrétní sankci. V opačném případě tak učinit nelze. Nyní projednávaný případ se tak ve svém základu shoduje s popisovanou situací ve shora označené judikatuře. Ani v nyní projednávaném případě by totiž bez parametrů stanovených v opatření obecné povahy nebylo možné zjistit, zda se stěžovatelka dopustila vytykaného přestupku a jaká sankce jí za to má být uložena.

[38] V době spáchání přestupku a době rozhodování žalovaného bylo účinné opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15, které největší dovolenou odchylku měření stanovilo ve výši 11 %. Po vydání žalobou napadeného rozhodnutí (avšak ještě před vydáním napadeného rozsudku) vydal Český metrologický institut opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-24, které nabylo účinnosti dne 28. 2. 2024. Ustanovení 2.4.2 tohoto opatření obecné povahy pak jako největší dovolenou chybu pro zatížení na nápravu stanovené vážením za jízdy v provozu stanoví 15 %. Právě tuto odchylku tak je nutné od naměřené váhy jednotlivých náprav odečíst. Co se pak týče samotného motorového vozidla (tahače), jedná se o dvojnápravové vozidlo, jehož hmotnost byla v projednávané věci určena součtem hmotností prvních dvou náprav jízdní soupravy. Dané ustanovení se tak uplatní při posuzování hmotnosti nejen jednotlivých náprav, ale i samotného motorového vozidla (shodně opět viz rozsudek čj. 7 As 323/2024-24).

[39] V nynější věci oproti situaci ve výše zmíněném rozsudku čj. 7 As 323/2024-24 nedošlo změnou právní úpravy k úplné dekriminalizaci daného jednání. Změna však ovlivňuje výši sankce za stejné jednání. Naměřená hmotnost druhé nápravy činí 14 178 kg, po odečtení nové odchylky 15 % je to pak 12 051 kg (namísto původních 12 618 kg podle již neúčinného opatření obecné povahy). Co se týče naměřené hmotnosti motorového vozidla, ta činí 22 204 kg a po odečtení nové odchylky 18 873 kg (namísto 19 761 kg). Maximální hmotnost druhé nápravy (11 500 kg) stanovená v § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 209/2018 Sb. tak byla překročena o 551 kg a maximální hmotnost motorového vozidla (18 000 kg) stanovená v § 5 odst. 2 písm. a) dané vyhlášky o 873 kg. Byť se stále jedná o překročení nejvyšší povolené hmotnosti, tato změna má vliv na výpočet pokuty, která se podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích odvíjí od každé započaté tuny. Namísto dvou započatých tun nad stanovený limit se nově jedná pouze o jednu započatou tunu. Změna právní úpravy je tedy pro stěžovatelku příznivější a krajský soud tedy pochybil tím, že se s touto změnou nevyřadil a nezohlednil ji.

pokračování

[40] Nad rámec výše uvedeného pak Nejvyšší správní soud upozorňuje i na další změnu právní úpravy, konkrétně ustanovení § 51c odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb., který v souladu s § 38d odst. 4 zákona o pozemních komunikacích stanoví rozsah a způsob provádění vysokorychlostního kontrolního vážení. Dané ustanovení vyhlášky určuje, u jakých provozovaných vozidel a za jakých podmínek lze postihovat překročení hmotnostních limitů, pokud bylo takové překročení zjištěno vysokorychlostním kontrolním vážením. Podle § 51c odst. 1 odkazované vyhlášky, ve znění účinném od 1. 7. 2024, platí, že pokud se část hmotnosti přípojného vozidla prostřednictvím spoje přenáší na tažné vozidlo, tak lze vysokorychlostním kontrolním vážením zjišťovat pouze hmotnost jízdní soupravy jako celku. Přestože se Nejvyšší správní soud danou otázkou v tomto rozsudku nemohl věcně zabývat (v rámci řízení o kasační stížnosti nemůže být zohledněna právní úprava, která by nabyla účinnosti poté, co právní moci nabylo rozhodnutí krajského soudu, viz rozsudek čj. 5 As 104/2013-46, bod 52), alespoň touto formou na uvedenou změnu upozorňuje a bude na správních orgánech, zda a jak ji v navazujícím řízení zohlední.

[41] Ustanovení § 51c odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb. navíc již ve znění účinném ke dni rozhodnutí žalovaného (oproti úpravě účinné do 31. 3. 2022) specifikovalo, co je kontrolováno vysokorychlostním vážením. Tehdy mezi kontrolované údaje zahrnovalo hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy [písmeno a)] a rozložení hmotnosti na nápravy nebo skupiny náprav [písmeno b)]. Od 1. 7. 2024 se však již rozložení hmotnosti na nápravy nebo skupiny náprav v daném ustanovení nenachází a zůstalo tam pouze vozidlo (s výše uvedenou výjimkou týkající se spojení) a jízdní souprava. Kontrola rozložení hmotnosti na nápravy nebo skupiny náprav je již uvedena pouze u nízkorychlostního vážení. Podle důvodové zprávy je toto vypuštění kontroly rozložení hmotnosti na nápravy vysokorychlostním vážením záměrné. I tato změna nabyla účinnosti až v průběhu řízení o kasační stížnosti, proto ji Nejvyšší správní soud v dané věci nijak nepoužil ani pro účely dané věci nehodnotil. To bude případně v dalším řízení na správních orgánech.

#### IV. Závěr a náklady řízení

[42] Nejvyšší správní soud na základě výše uvedeného dospěl k závěru, že kasační stížnost je důvodná, a proto v souladu s § 110 odst. 1 s. ř. s. napadený rozsudek krajského soudu zrušil. 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.]. V projednávané věci by krajský soud v souladu se shora vysloveným závazným právním názorem neměl jinou možnost než zrušit žalobou napadené rozhodnutí žalovaného. Nejvyšší správní soud tedy v souladu s § 110 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 78 odst. 1, 3 a 4 s. ř. s. sám žalobou napadené rozhodnutí zrušil. V dalším řízení bude žalovaný vázán právním názorem vysloveným v tomto rozsudku [§ 110 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 78 odst. 5 s. ř. s.]. Vezme tedy v potaz relevantní změnu právní úpravy.

[43] V případě, že Nejvyšší správní soud zrušil rozsudek krajského soudu a současně zrušil i rozhodnutí správního orgánu podle § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s., je povinen rozhodnout kromě nákladů řízení o kasační stížnosti i o nákladech řízení, které předcházelo zrušenému rozhodnutí krajského soudu (§ 110 odst. 3 věta druhá s. ř. s.). Při rozhodování o náhradě nákladů řízení vychází soudní řád správní z celkového úspěchu ve věci (§ 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s.). Žalovaný úspěch neměl, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení.

[44] Stěžovatelka naopak měla ve věci plný úspěch, proto by jí za standardních okolností náležela plná náhrada nákladů řízení. Nejvyšší správní soud však shledal důvody zvláštního zřetele hodné ve smyslu § 60 odst. 7 s. ř. s., které odůvodňují nepřiznání náhrady nákladů řízení stěžovatelce. Nejvyšší správní soud jí totiž vyhověl pouze pro změnu právní úpravy, která se však stala účinnou až v době po vydání pravomocného rozhodnutí žalovaného. Za takové situace proto nelze klást správním orgánům k tíži, že ji nezohlednily (rozsudek NSS ze dne 13. 10. 2020, čj. 8 As 196/2018-47).

**Poučení:** Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné.

V Brně 15. dubna 2025

Milan Podhrázký  
předseda senátu