



ČESKÁ REPUBLIKA  
ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Lenky Bursíkové a soudců Karla Ulíka a Josefa Straky ve věci

žalobkyně: **AŠ MVL, s.r.o.**  
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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 16. 1. 2024, č. j. 002537/2024/KUSK-DOP/Hav,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 16. 1. 2024, č. j. 002537/2024/KUSK-DOP/Hav, a rozhodnutí Městského úřadu Říčany ze dne 8. 12. 2022, č. j. 376105/2022-MURI/OÚMVV/1461, se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobkyni na náhradě nákladů řízení částku 11 228 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám jejího zástupce JUDr. Martina Hádky, advokáta.

### Odůvodnění:

#### Vymezení věci

1. V této věci soud řeší, zda žalobkyně jako provozovatelka nákladního vozidla spáchala přestupek spočívající v překročení hmotnostních limitů zjištěném vysokorychlostním kontrolním vážením. Přitom dospěl k závěru, že z důvodu přijetí pozdější právní úpravy, která je pro žalobkyni příznivější, je třeba napadené i prvostupňové rozhodnutí zrušit.

#### Průběh správního řízení

2. Podle *Vážního lístku z vysokorychlostního kontrolního vážení* ev. č. 10093843 bylo dne 19. 12. 2020 v 13:37 systémem vysokorychlostních vah zváženo žalobkyní provozované tažné vozidlo reg. zn. 3SJ5260 spolu s přípojným vozidlem reg. zn. 4ST8362, a to na silnici č. II/101 – Říčanská, směr Říčany. Dle naměřených údajů byla překročena jednak okamžitá hmotnost připadající na nápravu č. 2 (zjištěná váha po odečtu odchylky 11 % 11 634 kg, největší povolená váha na nápravu 11 500 kg) a okamžitá hmotnost motorového vozidla po odečtu (zjištěná váha po odečtu odchylky 11 % 18 889 kg, největší povolená hmotnost motorového vozidla 18 000 kg).
3. Městský úřad Říčany (dále „prvostupňový orgán“) vydal dne 15. 12. 2021 příkaz (žalobkyni doručený dne 19. 12. 2021), jímž žalobkyni uznal vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále „zákon o pozemních komunikacích“), neboť žalobkyně porušila § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění účinném do 31. 12. 2022 (dále „vyhláška č. 209/2018 Sb.“), podle kterého hmotnost motorového vozidla se dvěma nápravami nesmí překročit 18 tun.
4. Žalobkyně podala proti příkazu odpor.
5. Při ústním jednání konaném dne 16. 9. 2022 se žalobkyně bránila tím, že muselo dojít k chybnému vážení, neboť všechna její vozidla mají váhy. Vzhledem k opětovné kalibraci váhy již nelze možnou chybu s odstupem času ověřit. Na základě zatížení na jednotlivé nápravy žalobkyně dovozovala, že náklad nebyl špatně rozložen. Její vozidlo ani nemohlo poškodit vozovku vzhledem k změřenému překročení hmotnosti. Svá tvrzení žalobkyně dokládala *Záznamem o provozu vozidla nákladní dopravy* a čestným prohlášením řidiče ze dne 12. 9. 2022.
6. Prvostupňový orgán rozhodnutím ze dne 8. 12. 2022, č. j. 376105/2022-MURI/OÚMVV/1461 (dále „prvostupňové rozhodnutí“), uznal žalobkyni vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích ve spojení s § 43a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění účinném do 22. 5. 2021 (dále „zákon o silničním provozu“), neboť při výše specifikovaném vysokorychlostním vážení motorové vozidlo s přípojným vozidlem překročilo hodnoty stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., a to konkrétně § 5 odst. 2 písm. a) – největší povolenou hmotnost motorového vozidla se dvěma nápravami, která nesmí překročit 18 tun. Naměřená hmotnost po odpočtu tolerance 11 % byla 18 889 kg, čímž byla povolená hmotnost o 889 kg překročena. Za toto přestupkové jednání prvostupňový orgán uložil žalobkyni pokutu ve výši 9 000 Kč a povinnost nahradit náklady řízení.
7. V odůvodnění prvostupňový orgán konstatoval, že vysokorychlostním vážením bylo zjištěno jednak překročení nejvyšší povolené hmotnosti hnací nápravy o 134 kg a jednak

překročení nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla o 889 kg. Prvostupňový orgán uvedl, že pokutu ukládá za největší z výše uvedených překročení hmotnosti, tedy za překročení nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla se dvěma nápravami dle § 5 odst. 2 písm. a) a § 6 odst. 2 vyhlášky č. 209/2018 Sb. o 889 kg. K žalobkyní předloženému *Záznamu o provozu vozidla* podotkl, že v něm žalobkyně nefiguruje jako dopravce a nejsou zde ani údaje o hmotnosti vozidla. Žalobkyně ani nepředložila transportní list zmíněný v čestném prohlášení řidiče. Žalobkyně např. předložením ložných listů neobjasnila, jaký náklad vozidlo převáželo. Proto žalobkyně za překročení hmotnostních limitů odpovídá. Výše pokuty vyplývá přímo ze zákona, neboť podle § 43 odst. 1 věty první zákona o pozemních komunikacích činí výměra pokuty 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy.

8. V odvolání žalobkyně namítala, že motorové vozidlo reg. zn. 3SJ5260 spolu s návěsem reg zn. 4ST8362 by měly správní orgány hodnotit jako jízdní soupravu složenou z taháče a návěsu s celkovou povolenou hmotností této soupravy 48 000 kg, která překročena nebyla. Odůvodnění obsahuje informaci i o překročení zatížení na nápravu o 134 kg, která ale absentuje ve výroku. Žalobkyně rovněž zpochybňovala provedení dokazování vážním lístkem a kalibraci váhy. Transportní list již nemá k dispozici kvůli skartaci. Pro dopravce uvedeného v záznamu o provozu vozidla žalobkyně provádí autodopravu. Dále žalobkyně zopakovala tvrzení, která uvedla již při ústním jednání.
9. V záhlaví označeným rozhodnutím (dále „napadené rozhodnutí“) žalovaný prvostupňové rozhodnutí částečně změnil, a to tak, že do výroku doplnil údaj o překročení největší povolené hmotnosti hnací nápravy č. 2 (11 500 kg) o 134 kg, a ve zbytku jej potvrdil. Žalovaný konstatoval, že žalobkyně sice nepřekročila největší povolenou hmotnost jízdní soupravy (48 000 kg), ale překročila hmotnostní limit stanovený pro jednotlivé hnací nápravy (11 500 kg) v § 5 odst. 1 písm. b) a hmotnostní limit stanovený pro motorová vozidla se dvěma nápravami (18 000 kg) v § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb. To dokládá vážný lístek. Na odvolací námitku, že překročení limitu na nápravu bylo uvedeno v odůvodnění prvostupňového rozhodnutí, ale absentovalo ve výroku, žalovaný reagoval tím, že překročení tohoto limitu doplnil do výroku. Prvostupňový orgán při dokazování podle žalovaného nepochybil. Vzhledem k časovému odstupu mezi datem ověření měřidla a dnem spáchání přestupku (jeden a půl měsíce) je málo pravděpodobné, že by došlo v mezidobí k poškození váhy. Žalobkyně uvádí jen ničím nepodložená tvrzení. Rozhodujícími pro odpovědnost za přestupek jsou hodnoty zjištěné při vážení, nikoli při výjezdu ze skladu, neboť následně může dojít k vykládce a přeskupení nákladu. Čestné prohlášení řidiče je v tomto ohledu rozporuplné.

### Shrnutí žaloby

10. Žalobkyně se žalobou podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále „s. ř. s.“), domáhá zrušení napadeného i prvostupňového rozhodnutí.
11. Předně poukazuje na nepřezkoumatelnost výroků obou rozhodnutí, neboť není patrné, jakou část výroku prvostupňového rozhodnutí žalovaný změnil a jaká zůstala v platnosti. Výrok o vině navíc žalovaný rozšířil o další skutek, který nebyl předmětem prvostupňového rozhodnutí. Žalovaný měl v takové situaci vést vlastní dokazování a dát žalobkyni možnost vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí, což neučinil. Výroky prvostupňového i napadeného rozhodnutí neobsahují ani údaj o tom, která ustanovení právních předpisů žalobkyně porušila. Správní orgány zejména opomíjí či nesprávně citují § 43a zákona o

silničním provozu. Smysl postrádá i tvrzení ve výroku, že vyhláška č. 209/2018 Sb. je prováděcím právním předpisem zákona o pozemních komunikacích. Rozhodnutí jsou nesrozumitelná i pro chybné a zavádějící odkazy na ustanovení týkající se správního trestu. Prvostupňový orgán nemá jasno v otázce ukládání pokut za více skutků. Není ani zřejmé, jaké podmínky ve smyslu § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích žalobkyně porušila.

12. Nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí žalobkyně spatřuje i v tom, že správní orgány neprokázaly, že by tažné vozidlo mělo dvě nápravy. Provozované vozidlo ani nespecifikovaly, čímž porušily zásadu určitosti správního rozhodnutí. Prvostupňový orgán opomenul i liberační důvody a odpovědnost provozovatele vozidla vadně považoval za absolutní. Rozhodnutí nadto obsahují písařské a gramatické chyby, což je činí nesrozumitelnými. Prvostupňové rozhodnutí obsahuje i nesrozumitelné poučení. Správní orgány rovněž překročily lhůtu k vydání rozhodnutí a nezabývaly se otázkou promlčení. Příkaz byl žalobkyni doručen až po uplynutí jednoho roku.
13. Podle žalobkyně navíc správní orgány nesprávně vycházely z premisy, že váhy vážily správně. Ministerstvo dopravy i Ředitelství silnic a dálnic opakovaně veřejně uznaly, že vysokorychlostní váhy vykazují řadu technických problémů především s kalibrací. Vzhledem k časovému odstupu na věc nedopadá žalovaným citovaná judikatura. Žalobkyně dále uvádí, že v současnosti je při vysokorychlostním vážení uplatňována jiná tolerance, kterou měl zohlednit již žalovaný. Žalobkyně má za to, že pokud doložila transportní list a rozdíl oproti hmotnosti stanovené obecně zpochybňovanými vahami, měl žalovaný řízení zastavit. Dále žalobkyně tvrdí, že vysokorychlostní vážení postihuje pouze celkové překročení hmotnosti jízdní soupravy, nikoli překročení hmotnosti na jednotlivé nápravy. Přitom překročení hmotnosti na jedné z náprav je žalobkyni kladeno za vinu. Navíc je porušena zásada rovnosti, protože Ministerstvo dopravy přiznalo, že nelze účinně pokutovat zahraniční dopravce. Závěrem žalobkyně namítá, že správní orgány chybně uvážily o škodlivosti činu a o námitce podjatosti, kterou žalobkyně uplatnila již u prvostupňového orgánu.

#### Vyjádření žalovaného

14. Žalovaný upozorňuje na obdobnou věc téže žalobkyně, v níž byla žaloba zamítnuta rozsudkem Krajského soudu v Praze ze dne 28. 3. 2024, č. j. 59 A 37/2022-41. Výrok prvostupňového rozhodnutí žalovaný změnil od věty „se uznává vinným“, a to v důsledku odvolací námítky. Žalovaný žádné nové podklady do spisu nezakládal, a proto ani nemusel žalobkyni vyzývat k vyjádření. Z výroku rovněž plyne, dle jakých ustanovení právních předpisů bylo rozhodnuto. Rozhodnutí jsou rovněž plně srozumitelná. Z výpisu z karty vozidla plyne, že tahač má dvě nápravy a jakou má registrační značku. To je patrné i na fotografiích pořízených při vážení. Žalobkyně neprokázala, že by vynaložila veškeré úsilí k zamezení přetížení vozidla. S navrženými důkazy se správní orgány vypořádaly. Zjevné formální chyby nezakládají nezákonnost rozhodnutí. Přestupek se ani nepromlčel, protože prvostupňový orgán vypravil příkaz dne 15. 12. 2021. Výši pokuty zákon určuje taxativně, nikoli rozmezím.
15. Dále žalovaný argumentuje, že opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-24, které vydal Český metrologický institut (dále „ČMI“), nabylo účinnosti až 28. 2. 2024, tj. po vydání napadeného rozhodnutí. Žalovaný proto nemohl změnu tolerance zohlednit. Opatření obecné povahy nemůže působit retroaktivně a nemá zpětný vliv na již vydaná ověření vah.

Navíc není ani právním předpisem, proto nemůže vyvolat zpětnou změnu posouzení odpovědnosti za přestupek. Tvrzení žalobkyně a jí dokládané články nemohou vyvolat důvodné pochybnosti o váze a vážení, jehož správnost ověřuje platná veřejná listina. Škodlivost žalobkynina jednání je obsažena přímo ve skutkové podstatě. Postačí tak prokázat překročení hmotnostního limitu. Námitku podjatosti odmítl již Krajský soud v Praze v rozsudku č. j. 59 A 37/2022-41.

### Posouzení žaloby soudem

16. 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.).
17. Dokazování soud neprováděl, protože si při posouzení věci vystačil s obsahem správního spisu, jímž se dokazování neprovádí [srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále „NSS“) ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008-117, č. 2383/2011 Sb. NSS].
18. Soud dospěl k závěru, že žaloba je důvodná.
19. 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. a) – největší povolenou hmotnost motorového vozidla se dvěma nápravami, která nesmí překročit 18 tun (naměřená hmotnost po odpočtu relativní chyby měření 11 % byla 18 889 kg), a dále § 5 odst. 1 písm. b) – největší povolenou hmotnost jednotlivé hnací nápravy č. 2, která činí 11,5 tuny (naměřená hmotnost po odpočtu relativní chyby měření 11 % činila 11 634 kg). Za shledané protiprávní jednání správní orgány žalobkyni potrestaly uložením pokuty ve výši 9 000 Kč.
20. Soud nejprve podotýká, že je povinen vždy zkoumat, zda právní předpis nebo jeho ustanovení, která byla použita, na věc skutečně dopadají (usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 28. 7. 2009, č. j. 8 Afs 51/2007-87, č. 1926/2009 Sb. NSS).
21. Soud si povšiml, že správní orgány zjevně neaplikovaly právní úpravu účinnou v době spáchání přestupku. Žalobkyni totiž uznaly vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, které ale na daný skutek v době jeho spáchání nedopadalo. Správní orgány měly primárně vyjít ze znění zákona o pozemních komunikacích účinného do 31. 12. 2020, neboť vytýkaný přestupek měla žalobkyně spáchat dne 19. 12. 2020. Podle tohoto znění zákona o pozemních komunikacích se ale přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) dopustila právnická nebo podnikající fyzická osoba tím, „že jako provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy v rozporu s § 38a odst. 5 nezajistil, aby byly ve vozidle nebo v jízdní soupravě k dispozici doklady vydané odesílatelem k přepravované zásilce“. Příslušnou skutkovou podstatu v dané době zákon o pozemních komunikacích obsahoval v § 42b odst. 1 písm. s). Až s účinností od 1. 1. 2021 se přesunula do § 42b odst. 1 písm. u).
22. Podle výše citovaného usnesení rozšířeného senátu však „[p]oužití právního předpisu nebo jeho ustanovení, která na věc nedopadají, je důvodem zrušení přezkoumávaného rozhodnutí správního orgánu (rozsudku krajského soudu), mohlo-li mít za následek nesprávné posouzení pro věc rozhodujících skutkových či právních otázek obsažených v námitkách. Soud nezruší takové

*rozhodnutí, u něhož je možné bez rozsáhlejšího doplňování řízení dospět k závěru, že i přes užití práva, které na věc nedopadá, by výsledek řízení při užití odpovídajícího práva byl týž.“ Jelikož je tedy úprava předmětného přestupku koncipována v § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném do 31. 12. 2020 shodně jako v § 42b odst. 1 písm. u) téhož zákona ve znění účinném od 1. 1. 2021, nemělo toto pochybení vliv na zákonnost správních rozhodnutí (srov. např. rozsudek NSS ze dne 14. 2. 2013, č. j. 7 As 79/2012-54).*

*Zásada příkazu retroaktivity ve prospěch obviněného z přestupku*

23. Podle § 75 odst. 1 s. ř. s. soud při přezkouvání rozhodnutí vychází ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.
24. Podle čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod (dále „Listina“) se trestnost činu posuzuje a trest se ukládá podle zákona účinného v době, kdy byl čin spáchán. Pozdějšího zákona se použije, jestliže je to pro pachatele příznivější.
25. Tato ústavní zásada je výslovně promítnuta i do § 2 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále „přestupkový zákon“), podle kterého se odpovědnost za přestupek posuzuje podle zákona účinného v době spáchání přestupku; podle pozdějšího zákona se posuzuje jen tehdy, je-li to pro pachatele přestupku příznivější.
26. 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 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, a to i bez ohledu na to, jestli žalobce učiní tuto změnu předmětem svých žalobních námitek (viz usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46, č. 3528/2017 Sb. NSS).
27. Otázkou, 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, se soud zabýval v nedávném rozsudku ze dne 29. 11. 2024, č. j. 54 A 12/2024-53, v jiné přestupkové věci téže žalobkyně. Z hlediska soudního přezkumu je rozdíl v tom, že v tomto případě žalobkyně změny právní úpravy v žalobě namítá (viz str. 10 žaloby), kdežto ve věci sp. zn. 54 A 12/2024 soud k shledaným vadám přihlížel z úřední povinnosti. Nyní žalobkyně mj. namítla, že vysokorychlostní vážení nepostihuje překročení hmotnosti na jednotlivé nápravy, ale jen celkové překročení hmotnosti jízdní soupravy. Soud proto na rozdíl od věci sp. zn. 54 A 12/2024 účastníky již nepoučoval o svém předběžném právním názoru. Zmíněné otázky vnesla do řízení sama žalobkyně a žalovaný měl možnost na ně reagovat. Nadto, jak plyne z výše citovaného usnesení rozšířeného senátu NSS, soud je povinen k této změně přihlídnout i z úřední povinnosti a účastníkům by se dostalo identického poučení jako již ve věci sp. zn. 54 A 12/2024.
28. Otázkou, jak přistoupit k posouzení toho, zda je pozdější zákon pro pachatele příznivější či nikoliv, se vyjádřil Ústavní soud již v nálezu ze dne 22. 1. 2001, sp. zn. IV. ÚS 158/2000: *„Rozhodujícím kritériem pro posouzení otázky, zda použití pozdějšího zákona by bylo pro pachatele příznivější, je celkový výsledek z hlediska trestnosti, jehož by bylo při aplikaci toho či onoho zákona dosaženo, s přihlédnutím ke všem právně rozhodným okolnostem konkrétního*

*případu. Použití nového práva je tedy pro pachatele příznivější tehdy, jestliže jeho ustanovení posuzována jako celek skýtají výsledek příznivější než právo dřívější.“ (shodně též nálezy Ústavního soudu ze dne 16. 6. 2020, sp. zn. Pl. ÚS 4/20). Jinými slovy, „orgán, který posuzuje, zda se použije zásada příkazu retroaktivity ve prospěch pachatele, musí podřadit konkrétní čin konkrétního pachatele pod všechna relevantní ustanovení řešící přestupek, celkový výsledek posoudit a podle toho rozhodnout, zda je pozdější právní úprava pro pachatele výhodnější“ (rozsudek NSS ze dne 11. 2. 2021, č. j. 8 As 43/2019-40, odst. 24).*

*Nová právní úprava účinná od 1. 7. 2024 je pro žalobkyni příznivější*

29. Soud shledal, že v mezidobí od vydání napadeného rozhodnutí do rozhodnutí soudu nabytá účinnosti právní úprava, která je pro žalobkyni příznivější. Proto je soud povinen ji (i z moci úřední) v její prospěch zohlednit. Žalobkyně nadto i na tuto změnu v žalobě poukázala, neboť tvrdila, že vysokorychlostním vážením nelze postihnout překročení hmotnosti na jednotlivé nápravy, ale pouze překročení celkové hmotnosti jízdní soupravy. Touto změnou se zdejší soud zabýval v již citovaném rozsudku č. j. 54 A 12/2024-53 (viz jeho odst. 61–68), přičemž nyní neshledal důvod se od tam vyslovených závěrů odchýlit. Naopak, tyto závěry byly nyní potvrzeny rozsudkem NSS ze dne 27. 2. 2025, č. j. 7 As 323/2024-24.
30. Podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném do 31. 12. 2020 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 [shodně zní skutková podstata přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích ve znění od 1. 1. 2021, který fakticky aplikovaly správní orgány].
31. Odpovědnost za vymezený přestupek dle tohoto ustanovení tedy vzniká v důsledku nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu, které bylo zjištěno kontrolním vážením.
32. Zákon o pozemních komunikacích rozlišuje dvě kategorie kontrolního vážení, a to vysokorychlostní kontrolní vážení a nízkorychlostní kontrolní vážení (§ 38a odst. 2 zákona o pozemních komunikacích). V případě žalobkyni provozovaného vozidla bylo překročení hmotnostních limitů zjištěno vysokorychlostním kontrolním vážením, tj. nepřenosnými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu.
33. Některé aspekty vysokorychlostního kontrolního vážení jsou upraveny v § 38d zákona o pozemních komunikacích, který mj. co do úpravy rozsahu a způsobu provádění vysokorychlostního kontrolního vážení odkazuje na prováděcí právní předpis (§ 38d odst. 4 zákona o pozemních komunikacích).
34. Tímto prováděcím právním předpisem je vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (dále „vyhláška č. 104/1997 Sb.“). Ta ve znění účinném v době spáchání přestupku, tj. do 31. 3. 2022, v § 51c upravovala pouze náležitosti dokladu o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení. Rozsah a způsob vysokorychlostního kontrolního vážení blíže neupravovala.
35. Ve znění účinném od 1. 4. 2022 do 30. 6. 2024 již blíže upravila i rozsah a způsob provádění vysokorychlostního kontrolního vážení. Dle § 51c odst. 1 vyhlášky se vysokorychlostním kontrolním vážením prováděla kontrola
  - a) hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy,

b) rozložení hmotnosti na nápravy nebo skupiny náprav.

36. K tomu se v důvodové zprávě k vyhlášce č. 49/2022 Sb., kterou byla tato změna provedena, uvádí: *„Návrhem je část desátá novelizované vyhlášky doplněna o úpravu rozsahu a způsobu provádění vysokorychlostního kontrolního vážení. Rozsah vysokorychlostního kontrolního vážení upravený v odst. 1 navrhovaného znění vymezuje pouze okruh hodnot, které lze v rámci kontrolního vážení zjišťovat, resp. posuzovat, a to s ohledem na způsob provádění vysokorychlostního kontrolního vážení, které není prováděno fyzickou kontrolou vozidla či soupravy. S ohledem na uvedené a na možnosti současné techniky se jeví jako optimální provádět v rámci vysokorychlostního kontrolního vážení kontrolu pouze hmotnostních limitů.“*
37. S účinností od 1. 7. 2024 pak došlo k další změně. Podle § 51c odst. 1 vyhlášky se 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.
38. K tomu se v důvodové zprávě k vyhlášce č. 194/2024 Sb., kterou byla posledně uvedená změna provedena, uvádí: *„Předkládaný materiál dále obsahuje návrh změn v oblasti vysokorychlostního kontrolního vážení vozidel, konkrétně způsobu provádění vysokorychlostního vážení vč. úprav náležitostí dokladu o vysokorychlostním vážení a vážního lístku. Důvodem těchto úprav je zjednodušení vedení přestupkových řízení a odstranění diskriminačního aspektu vůči tuzemským provozovatelům nákladních automobilů, neboť k automobilům zahraničních provozovatelů nejsou dostupné technické údaje o uspořádání náprav, čímž tak zahraničního provozovatele nelze fakticky postihnout. (...) 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“* (tato nová právní úprava tedy mj. reaguje i na dosavadní nerovný přístup mezi tuzemskými a zahraničními provozovateli, na který žalobkyně upozorňovala).
39. Pro nyní posuzovanou věc je zásadní, že po dané novele účinné od 1. 7. 2024 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 [§ 51c odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 104/1997 Sb.]. Důvodem této změny byla podle důvodové zprávy skutečnost, že část hmotnosti přípojného vozidla (návěsu) se prostřednictvím spoje přenáší na tažné vozidlo.
40. Ustanovení § 51c odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb. je pak nutné vnímat jako konkretizaci skutkové podstaty přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s), resp. v současnosti dle písm. u), zákona o pozemních komunikacích, protože ta postihuje nedodržení hodnot nebo podmínek zjištěných „kontrolním vážením“ a ustanovení vyhlášky stanovuje rozsah a způsob provádění tohoto kontrolního vážení. Fakticky tedy určuje, u jakých provozovaných vozidel a za jakých podmínek lze postihovat překročení hmotnostních limitů, bylo-li takové překročení zjištěno vysokorychlostním kontrolním vážením.

41. Soud zjistil, že rozsah provádění vysokorychlostního kontrolního vážení nově vymezený od 1. 7. 2024 dopadá i na případ žalobkyně.
42. Ta byla totiž uznána vinnou za překročení největší povolené hmotnosti tažného motorového vozidla (správní orgány sečetly okamžitou hmotnost připadající na nápravu č. 1 a č. 2), 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 potvrzuje i prvostupňové rozhodnutí, v němž je na straně 3 vysvětleno, že „[u] jízdních souprav bývá nejčastěji postihováno přetížení právě druhé (hnací) nápravy tahače, která je přetížena vlivem nestejněměrného rozmístění nákladu, který bývá soustředěn v přední části návěsu. Spojením návěsu s tahačem však dojde zároveň k přetížení tažného vozidla tak, jak tomu bylo i v tomto případě. Tak jako nesmí být přetíženy jednotlivé nápravy tahače a návěsu, tak nesmí být překročena povolená hmotnost tahače, návěsu a zároveň i celé jízdní soupravy. Provozovateli byla udělena sankce za přetížení motorového vozidla vlivem nestejněměrného rozmístění nákladu, který byl pravděpodobně soustředěn v přední části návěsu. Celková navážená hmotnost jízdní soupravy byla pod limitními hodnotami povolených hmotností.“ Tedy i prvostupňový orgán měl za to, že se zatížení z návěsu přenáší na tažné motorové vozidlo.
43. Podle vyhlášky č. 104/1997 Sb. ve znění účinném od 1. 7. 2024 je však rozsah toho, co lze zjišťovat prostřednictvím vysokorychlostního kontrolního vážení, omezen pouze na dvě výše zmíněné situace uvedené v § 51c odst. 1 vyhlášky. Je-li tedy tažné vozidlo spojeno s taženým vozidlem výše popsaným způsobem, lze vysokorychlostním kontrolním vážením zjišťovat pouze hmotnost jízdní soupravy jako celku [§ 51c odst. 1 písm. b) vyhlášky]. Ta v projednávaném případě překročena nebyla (dle vážního lístku vážila jízdní souprava po odpočtu odchylky 34 110 kg, největší povolená hmotnost činila 48 000 kg).
44. Stejně tak již od 1. 7. 2024 nelze vysokorychlostním kontrolním vážením provádět kontrolu rozložení hmotnosti na jednotlivé nápravy, jak to bylo dříve možné na základě § 51c odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 104/1997 Sb. ve znění účinném do 30. 6. 2024. Proto byla ostatně ze *Vzoru dokladu vysokorychlostního kontrolního vážení* i *Vzoru vážního lístku vysokorychlostního kontrolního vážení* vyškrtnuta políčka pro vyplnění hmotnosti jednotlivých náprav i skupin náprav (viz čl. I body 29 a 30 vyhlášky č. 194/2024 Sb.). Tato změna byla zdůvodněna tím, že u automobilů zahraničních provozovatelů nejsou dostupné technické údaje o uspořádání náprav, tudíž jejich přetížení nelze postihnout, což je v důvodově zprávě označeno za diskriminační vůči tuzemským provozovatelům. Žalobkyni přitom bylo v nynější věci také kladeno za vinu přetížení jedné z náprav.
45. Z výše uvedeného plyne, že od 1. 7. 2024 již nelze vysokorychlostním kontrolním vážením zjišťovat překročení hmotnostních limitů, za které v této věci správní orgány žalobkyni postihly. Při aplikaci všech relevantních ustanovení dopadajících na nyní posuzovaný přestupek v jejich aktuálně účinné podobě by tak žalobkyně nebyla vůbec přestupkově postižena. Popsaná změna právní úpravy je tedy logicky pro žalobkyni příznivější, neboť při její aplikaci nemůže napadené ani prvostupňové rozhodnutí obstát a přestupkové řízení je na místě zastavit podle § 86 odst. 1 písm. a) přestupkového zákona.
46. Jak soud zmínil již výše, tyto závěry potvrdil NSS v aktuálním rozsudku č. j. 7 As 323/2024-24, kterým byla zamítnuta kasační stížnost žalovaného proti rozsudku č. j. 54 A 12/2024-53: „V souladu s krajským soudem lze dodat, že na žalobkyni dopadá i další změna právní úpravy, a sice § 51c odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb., který je nutno vnímat jako konkretizaci skutkové podstaty přestupku dle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, neboť fakticky

*určuje, u jakých provozovaných vozidel a za jakých podmínek lze postihovat překročení hmotnostních limitů, bylo-li takové překročení zjištěno vysokorychlostním kontrolním vážením. Dle uvedené právní úpravy v případě, kdy se část hmotnosti přípojného vozidla prostřednictvím spoje přenáší na tažné vozidlo, lze vysokorychlostním kontrolním vážením zjišťovat pouze hmotnost jízdní soupravy jako celku. Celková hmotnost však v případě žalobkyně po odečtení odchylky měření obsažené v OOP ani zdaleka překročena nebyla. Nejvyšší správní soud proto ve shodě s krajským soudem konstatuje, že i tato změna právní úpravy je pro žalobkyni příznivější, pročez rovněž vede ke zrušení napadeného rozhodnutí. V podrobnostech soud odkazuje na napadený rozsudek (body 61–67)“ (odst. 20).*

47. Pro úplnost soud dodává, že i sám žalovaný považoval tuto novou právní úpravu za (obecně) příznivější pro pachatele, neboť v tomto smyslu instruoval obce ve své Metodice ke kontrolnímu vážení vozidel (publikované v Metodice obcím č. 5/2024 na str. 3, dostupné zde: <https://stredoceskykraj.cz/documents/14432/19862724/Bulletin%20Metodika%20obc%C3%ADm%205-2024.pdf/cf02b0e7-c5d2-eccd-2acf-2efd8863d5fb>).
48. Za této situace se soud již blíže nezabýval aplikovatelností jiné změny právní úpravy účinné po vydání napadeného rozhodnutí, kterou je zvýšení odchylky z naměřené hmotnosti z 11 % na 15 % na základě opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-24, vydaného ČMI a účinného od 28. 2. 2024 (tuto otázku řešil soud v rozsudku č. j. 54 A 12/2024-53, odst. 37–60, přičemž i tyto závěry bylo potvrzeny rozsudkem NSS č. j. 7 As 323/2024-24). Samotná aplikace 15procentní odchylky by v nyní posuzované věci nevedla k zastavení přestupkového řízení, neboť i při její aplikaci by žalobkyně překročila hmotnostní limit 18 000 kg, byť pouze o 40 kg. Tato skutečnost by měla přímý dopad jen na výši uložené pokuty (viz § 43 odst. 1 věty první a druhé zákona o pozemních komunikacích).
49. S ohledem na vyslovený právní názor soudu, podle kterého je na místě přestupkové řízení zastavit, je však bližší posouzení dopadů této změny na nyní posuzovaný případ bezpředmětné. Stejně tak je za této situace nadbytečné se zabývat dalšími vznesenými námitkami žalobkyně (k formulaci výroku, ke kalibraci vah, k liberačním důvodům, k posouzení společenské škodlivosti jednání, k promlčení a dalšími) proti rušeným rozhodnutím, neboť jejich vypořádání je pro další postup správních orgánů v této věci již bez významu (srov. rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 13. 7. 2020, č. j. 45 A 152/2017-88, odst. 16).

### **Závěr a náklady řízení**

50. Z výše uvedených důvodů soud zrušil napadené i prvostupňové rozhodnutí pro nezákonnost podle § 78 odst. 1 a 3 s. ř. s. a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení dle § 78 odst. 4 s. ř. s. Je na místě podotknout, že tato nezákonnost nebyla způsobena zjištěným pochybením správních orgánů, ale je následkem změny právní úpravy, k níž došlo až po vydání napadeného rozhodnutí a kterou byl soud povinen zohlednit. V dalším řízení jsou správní orgány v souladu s § 78 odst. 5 s. ř. s. vázány právním názorem soudu vysloveným v tomto rozsudku.
51. O nákladech řízení účastníků soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Soud zvažoval, zda není na místě rozhodnout podle § 60 odst. 7 s. ř. s. tak, že žádný z účastníků právo na náhradu nákladů řízení nemá, neboť nezjistil žádné pochybení správních orgánů při rozhodování této věci, jako učinil v rozsudku č. j. 54 A 12/2024-53. Ostatně i tento závěr NSS aproboval v rozsudku č. j. 7 As 323/2024-24. V této souvislosti je však na místě podotknout, že

judikatura NSS k této otázce není zcela jednotná (viz rozsudek NSS ze dne 26. 11. 2020, č. j. 6 Afs 177/2019-30, odst. 46) a v nyní posuzované věci (na rozdíl od věci sp. zn. 54 A 12/2024) žalobkyně na změny v právní úpravě ve své argumentaci poukázala. Soud proto považoval náklady vzniklé žalobkyni v tomto soudním řízení za nezbytně vynaložené (ostatně bez jejich vynaložení by se nedomohla zrušení napadeného rozhodnutí) a neshledal výjimečné důvody pro aplikaci § 60 odst. 7 s. ř. s.

52. Žalovaný nebyl v řízení procesně úspěšný, a proto mu náhrada nákladů řízení nenáleží. Žalobkyně měla ve věci plný úspěch, pročez jí náleží plná náhrada nákladů řízení v celkové výši 11 228 Kč. Tato částka sestává z 3 000 Kč na zaplaceném soudním poplatku a nákladech souvisejících se zastoupením advokátem, které jsou tvořeny následujícími částkami:

- 6 200 Kč za dva úkony právní služby (za převzetí věci a sepsí žaloby), u nichž sazba odměny činí dle advokátního tarifu 3 100 Kč za jeden úkon [§ 7, § 9 odst. 4 písm. d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění účinném do 31. 12. 2024],
- 600 Kč jako náhrada hotových výdajů za dva úkony právní služby (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu),
- 1 428 Kč za 21% daň z přidané hodnoty, kterou je zástupce žalobkyně jako plátce této daně (což soud ověřil z veřejně přístupného Administrativního registru ekonomických subjektů), povinen uhradit z odměny za zastupování a náhrady hotových výdajů.

Soud proto uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobkyni náhradu nákladů řízení ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám jejího zástupce (§ 149 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve spojení s § 64 s. ř. s.).

### **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). Případně-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](http://www.nssoud.cz).

Praha 4. března 2025

**Lenka Bursíková, v. r.**  
předsedkyně senátu