



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně senátu Mgr. Lenky Oulíkové, soudkyně Mgr. Věry Pazderové, LL.M., M.A., a soudce JUDr. Davida Krysky ve věci

žalobkyně: **RONYTRANS, s.r.o.**, IČO: 27703568
sídlem Přívrat 1454/12, Žabovřesky, Brno
zastoupena advokátem JUDr. Ondřejem Bečvářem
sídlem Příkop 843/4, Zábrdovice, Brno

proti

žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 81/11, Smíchov, Praha 5

o **žalobě proti rozhodnutí** žalovaného ze dne 24. 1. 2023, č. j. 011404/2023/KUSK-DOP/Hav,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 1. 2023, č. j. 011404/2023/KUSK-DOP/Hav, a rozhodnutí Městského úřadu Neratovice ze dne 4. 8. 2022, č. j. MěÚN/017417/2022, se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobkyni na náhradě nákladů řízení částku 17 362,70 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám advokáta JUDr. Ondřeje Bečváře.

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

Odůvodnění:***Vymezení věci a obsah podání účastníků***

1. Žalobkyně se žalobou podle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního 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 její odvolání a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Neratovice (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 4. 8. 2022, č. j. MěÚN/017417/2022, (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Správní orgán I. stupně prvostupňovým rozhodnutím shledal žalobkyni vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) [sic] zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném do 31. 12. 2020 (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“) ve spojení s § 43a odst. 5 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“), jehož se dopustila tím, že jako provozovatel vozidla dne 25. 11. 2020 v 07:31:04 hod. provozovala na pozemní komunikaci č. II/331 v obci Ovčáry ve směru jízdy na obec Tišice motorové vozidlo, které spolu s přípojným vozidlem při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené v § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel (dále jen „vyhláška č. 209/2018 Sb.“), a to největší povolenou hmotnost motorového vozidla (18 t), neboť naměřená hmotnost po odpočtu tolerance 11 % byla 20 528 kg, čímž byla povolená hmotnost motorového vozidla překročena o 2 528 kg. Žalobkyni byla uložena pokuta ve výši 27 000 Kč.
2. Žalobkyně uplatnila v **žalobě** tři žalobní body. Zaprvé namítla, že žalovaný neuplatnil toleranci 3 % podle § 6 odst. 2 vyhlášky č. 209/2018 Sb. pro případ znečištění vozidla blátem nebo sněhem a ani nezkoumal, zda bylo její uplatnění z důvodu znečištění vozidla žalobkyně namístě. Pokud žalovaný tvrdí, že kontrola znečištění váženého vozidla je při vysokorychlostním vážení technicky nemožná, měl ve smyslu zásady *in dubio pro reo* toleranční odchylku 3 % aplikovat, a to společně s 11% odchylkou. Pokud by tak učinil, překročilo by vozidlo žalobkyně nejvyšší povolenou hmotnost jen o 1 912 kg a žalobkyni by byla vyměřena pokuta o 9 000 Kč nižší. Zadruhé má žalobkyně za to, že splnila podmínky pro zproštění odpovědnosti za přestupek podle § 21 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále „přestupkový zákon“), protože učinila veškeré preventivní kroky, které po ní lze spravedlivě požadovat, aby překročení největší přípustné hmotnosti zabránila. S výjimkou nápravy č. 2 byly všechny naměřené hodnoty hluboko pod povolenou hmotností. Žalobkyně nemůže ovlivnit, jak řidič i přes pravidelná školení náklad naloží nebo zda nedojde k posunu nákladu. Vozidla žalobkyně jsou navíc vybavena integrovaným měřicím zařízením, které při zátěži 8 tun automaticky spouští zvedací nápravu. S ohledem na hmotnost nákladu a zatížení třetí a čtvrté nápravy musela být v tomto případě zvedací náprava automaticky spuštěna. Není tedy technicky možné, aby při vysokorychlostním vážení byly zváženy pouze čtyři nápravy namísto pěti. Na základě fotodokumentace ve správním spise není prokázáno, že v provozu byly skutečně jen čtyři nápravy. Zatřetí žalobkyně upozorňuje na to, že zákon o silničním provozu neumožňuje za projednávaný přestupek postihovat osoby s bydlištěm či sídlem v jiném členském státě EU, čímž dochází k diskriminaci tuzemských provozovatelů.

3. Žalovaný ve **vyjádření k žalobě** navrhl žalobu zamítnout. S odkazem na judikaturu zdejšího soudu uvedl, že vážný lístek je dostatečným důkazem, že došlo ke spáchání přestupku. Žalobkyně nepředložila žádné důkazní návrhy k prokázání, že vozidlo mělo v provozu zvedací nápravu. S námitkou ohledně znečištění žalobkyně přišla až v řízení o odvolání. Podle žalovaného v sobě tolerance 5 % pro celkovou hmotnost vozidla a 11 % pro zatížení na nápravu zahrnují i 3% toleranci pro znečištění vozidla. Žalobkyně neprokázala ani provedení všech technicky možných opatření způsobilých účinně zabránit porušení zákona. K námitce diskriminace žalovaný odkázal na judikaturu zdejšího soudu.
4. Soud při předběžném posouzení věci shledal, že v mezidobí od vydání napadeného rozhodnutí do rozhodnutí soudu nabyla účinnosti právní úprava, která je pro žalobkyni příznivější a kterou je povinen z moci úřední v její prospěch zohlednit. S předběžným právním názorem ohledně aplikace pozdější právní úpravy ve prospěch žalobkyně soud účastníky seznámil přípisem ze dne 5. 3. 2025 a poskytl jim prostor k vyjádření.
5. Žalobkyně ve **vyjádření** uvedla, že od vydání napadeného rozhodnutí vešlo v účinnost nové opatření obecné povahy Českého metrologického institutu (dále jen „ČMI“) č. 0111-OOP-C010-24, které navyšuje nejvyšší povolené chyby vysokorychlostního vážení u celkové hmotnosti vozidla na 7 % a u zatížení nápravy nebo skupiny náprav na 15 %, a nové znění § 51c odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (dále „vyhláška č. 104/1997 Sb.“), které již neumožňuje provádět vysokorychlostním kontrolním vážením kontrolu rozložení hmotnosti na nápravy nebo skupinu náprav a hmotnost vozidla v jízdní soupravě. V důsledku těchto změn proto došlo k zániku odpovědnosti žalobkyně za projednávaný přestupek. Změny v právní úpravě navíc korespondují s argumentací, kterou uvedla v žalobě.
6. Žalovaný ve **vyjádření** zdůraznil, že podle § 75 odst. 1 s. ř. s. vychází soud ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu. Aktuální znění § 51c odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb. nabylo účinnosti až 1. 7. 2024. Podle žalovaného může soud postupovat obdobně jako v případě zrušení právního předpisu podle § 71 zákona č. 182/1993 Sb., o Ústavním soudu. Pokud žaloba neobsahuje žalobní námitku změny právních předpisů, nemůže si ji soud sám domyslet. Takový postup je „*na hranici podjatosti senátu 54 A*“. Soud podle žalovaného uplatňuje zákonem zakázanou retroaktivitu. Zákon nestanoví povinnost přihlídnout ke změně právní úpravy kdykoliv, ale pouze do skončení řízení před správními orgány. Soud může napadené rozhodnutí zrušit pro nezákonnost, ale ne pro změnu právní úpravy, respektive nedodržení právního předpisu, který v době rozhodování správního orgánu ještě vůbec neexistoval. Takový výrok soudu se pak promítá do odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem a regresní úhrady nahrazené škody úředními osobami. Stát tak bude odpovídat za údajně nezákonné rozhodnutí, ačkoliv pozdější předpis zohlednit nemohl, a správní orgán I. stupně bude muset vrátit zaplacenou pokutu, čímž mu vznikne škoda. Text odůvodnění rozsudku nemá na tyto následky vliv. Aplikaci příznivější pozdější právní úpravy soudem nepředpokládá ani Listina základních práv a svobod (č. 2/1993 Sb.; dále jen „Listina“). Podle žalovaného se změnil jen popis skutku, ale nikoliv společenská nebezpečnost a následky provozu přetížených vozidel.

Podstatný obsah správního spisu

7. Podle vážného lístku z vysokorychlostního kontrolního vážení evidenční číslo 3160069 bylo dne 25. 11. 2020 v 7:31:04 hod. na silnici č. II/331 – Ovčáry ve směru na Tišice provedeno Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

vysokorychlostní kontrolní vážení tažného vozidla žalobkyně registrační značky X a přípojného vozidla registrační značky X. Bylo zjištěno překročení nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu u nápravy č. 2 (o 2 205 kg po odečtení 11% tolerance) a nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla (o 2 528 kg po odečtení 11% tolerance). Nejvyšší povolená hmotnost jízdní soupravy překročena nebyla: okamžitá hmotnost jízdní soupravy po odpočtu 5% tolerance činila 34 713 kg (limit 48 t). Pod limitem byly také hodnoty navážené u náprav č. 1, č. 3 a č. 4 (6 823 kg, 5 949 kg a 6 042 kg; limit 10 t).

8. Správní orgán I. stupně na základě vážního lístku uznal žalobkyni příkazem ze dne 22. 10. 2021, č. j. MěÚN/130406/2021, vinnou ze spáchání přestupku uvedeného v bodě 1 tohoto rozsudku a uložil jí pokutu ve výši 27 000 Kč. Proti příkazu žalobkyně podala odpor. Správní orgán I. stupně pak prvostupňovým rozhodnutím žalobkyni znovu shledal vinnou ze spáchání přestupku a rozhodl tak, jak je uvedeno v bodě 1 tohoto rozsudku.
9. Žalobkyně proti prvostupňovému rozhodnutí podala odvolání, v němž uplatnila obdobnou argumentaci jako v žalobě. Žalovaný napadeným rozhodnutím odvolání zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

Posouzení žaloby soudem

10. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, po vyčerpání řádných opravných prostředků, osobou k tomu oprávněnou a splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Jedná se tedy o žalobu věcně projednatelnou. Soud rozhodl bez nařízení ústního jednání, neboť s tímto postupem účastníci řízení nevyjádřili ve stanovené lhůtě nesouhlas (§ 51 odst. 1 s. ř. s.).
11. Obdobnými případy týkajícími se vysokorychlostního kontrolního vážení se zdejší soud zabýval již v rozsudcích ze dne 29. 11. 2024, č. j. 54 A 12/2024-53, a ze dne 4. 3. 2025, č. j. 51 A 15/2024-29. Kasační stížnost žalovaného proti prvním z uvedených rozsudků byla rozsudkem Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 27. 2. 2025, č. j. 7 As 323/2024-24, zamítnuta. Soud neshledal důvod se od právního názoru vyjádřeného v uvedených rozsudcích odchýlit, a proto i v projednávané věci vycházel ze závěrů v nich uvedených.
12. Žaloba je důvodná.
13. Předmětem soudního přezkumu jsou v projednávané věci rozhodnutí správních orgánů, jimiž byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) [sic] zákona o pozemních komunikacích, protože provozovala vozidlo, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., a to konkrétně § 5 odst. 2 písm. a) – nejvyšší povolenou hmotnost motorového vozidla se dvěma nápravami, která nesmí překročit 18 tun (naměřená hmotnost po odpočtu relativní chyby měření 11 % byla 20 528 kg).
14. Na tomto místě soud uvádí, že správní orgány 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 v době jeho spáchání předmětného skutku uvedenou skutkovou podstatu neobsahovalo. Jelikož žalobkyně měla přestupek spáchat dne 25. 11. 2020, měly správní orgány vycházet ze znění zákona o pozemních komunikacích účinného do 31. 12. 2020. Skutkovou podstatu přestupku, který je žalobkyni kladen za vinu, v rozhodné době obsahoval § 42b odst. 1 písm. s) tohoto zákona. Až s účinností od 1. 1. 2021 se přesunula do § 42b odst. 1 písm. u). Jelikož je však Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

úprava přestupku v § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném do 31. 12. 2020 shodná jako v § 42b odst. 1 písm. u) tohoto zákona ve znění účinném od 1. 1. 2021, nemělo toto pochybení vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí (srov. např. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 28. 7. 2009, č. j. 8 Afs 51/2007-87, č. 1926/2009 Sb. NSS, nebo rozsudek NSS ze dne 14. 2. 2013, č. j. 7 As 79/2012-54).

Aplikace zásady příkazu retroaktivity ve prospěch obviněného z přestupku

15. Podle § 75 odst. 1 s. ř. s. soud při přezkoumání rozhodnutí vychází ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.
16. Podle čl. 40 odst. 6 Listiny 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.
17. Tato ústavní zásada je výslovně promítnuta i do § 2 odst. 1 přestupkového zákona, 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.
18. 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 stanoví § 75 odst. 1 s. ř. s. Judikatura však z tohoto pravidla dovodila výjimky. Jednou z nich je i povinnost krajského soudu přezkoumávajícího rozhodnutí o přestupku (tj. o vině a trestu za správní delikt) 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 (srov. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46, č. 3528/2017 Sb. NSS).
19. K otázce posouzení toho, zda je pozdější zákon pro pachatele příznivější, či nikoliv, se vyjádřil Ústavní soud 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.“* 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).
20. Podle § 42b odst. 1 písm. s) 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 [shodně zní skutková podstata přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích ve znění od 1. 1. 2021].
21. Odpovědnost za uvedený přestupek tedy vzniká v důsledku nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu, které bylo zjištěno kontrolním vážením.

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.

22. Zákon o pozemních komunikacích rozlišuje dvě kategorie kontrolního vážení, a to vysokorychlostní kontrolní vážení a nízkorychlostní kontrolní vážení (srov. § 38a odst. 2). V případě žalobkyní provozovaného vozidla bylo překročení hmotnostních limitů zjištěno vysokorychlostním kontrolním vážením, tj. nepřenosnými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu.
23. Některé aspekty vysokorychlostního kontrolního vážení jsou upraveny v § 38d zákona o pozemních komunikacích, jehož odstavec 4 co do úpravy rozsahu a způsobu provádění vysokorychlostního kontrolního vážení odkazuje na prováděcí právní předpis.
24. Tímto prováděcím právním předpisem je 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 neregulovala.
25. Ve znění účinném od 1. 4. 2022 do 30. 6. 2024 blíže upravila rozsah a způsob provádění vysokorychlostního kontrolního vážení. Dle § 51c odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb. v tomto znění se vysokorychlostním kontrolním vážením prováděla kontrola a) hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, b) rozložení hmotnosti na nápravy nebo skupiny náprav.
26. K tomu se v důvodové zprávě k vyhlášce č. 49/2022 Sb. (č. j. Ministerstva dopravy: MD-29795/2021-930/2, verze pro jednání pracovních komisí, dostupné v Systému VeKLEP), 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.*“
27. S účinností od 1. 7. 2024 pak došlo k další změně. Podle § 51c odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb. v tomto znění 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.
28. K tomu se v důvodové zprávě k vyhlášce č. 194/2024 Sb. (č. j. Ministerstva dopravy: MD-4592/2024-940, verze pro jednání pracovních komisí, dostupné v Systému VeKLEP), 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“.

29. Pro projednávanou věc je zásadní, že od 1. 7. 2024 lze vysokorychlostním kontrolním vážením samostatně zjišťovat hmotnost (tažného) 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. ve znění účinném od 1. 7. 2024]. Důvodem této změny byla podle důvodové zprávy skutečnost, že část hmotnosti přípojného vozidla (návěsu) se prostřednictvím spoje přenáší na tažné vozidlo.
30. Ustanovení § 51c odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb. ve znění účinném od 1. 7. 2024 je přitom nutné vnímat jako konkretizaci skutkové podstaty přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) [nyní písm. u)] zákona o pozemních komunikacích, protože ta postihuje nedodržení hodnot nebo podmínek zjištěných „kontrolním vážením“ a vyhláška 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.
31. V projednávané věci je rozhodné, že rozsah provádění vysokorychlostního kontrolního vážení nově vymezený od 1. 7. 2024 dopadá i na případ žalobkyně.
32. Ta byla totiž uznána vinnou za překročení největší povolené hmotnosti tažného motorového vozidla (správní orgány sečetly okamžitou hmotnost připadající na nápravy 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 se na straně 5 uvádí: *„Z naměřených hodnot vyplývá, že přepravovaný náklad nebyl naložen rovnoměrně na ložní ploše výše uvedeného přípojného vozidla měřené jízdní soupravy, ale byl významně více naložen v přední části přípojného vozidla, čímž zatížil nad povolenou hodnotu zadní nápravu motorového vozidla a zároveň došlo k přetížení tažného vozidla výše uvedené jízdní soupravy se dvěma nápravami nad hodnoty stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb.“* Tedy i prvostupňový orgán měl za to, že se zatížení z návěsu přenášelo na tažné motorové vozidlo.
33. 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 situace uvedené v § 51c odst. 1 této vyhlášky. Je-li tedy tažné vozidlo spojeno s taženým vozidlem způsobem, který umožňuje přenos hmotnosti taženého vozidla na vozidlo tažné, lze vysokorychlostním kontrolním vážením zjišťovat pouze hmotnost jízdní soupravy jako celku [srov. § 51c odst. 1 písm. b)]. Ta v projednávané věci překročena nebyla (podle vážního lístku vážila jízdní souprava po odpočtu 5% odchylky 34 713 kg, přičemž největší povolená hmotnost činila 48 000 kg).
34. Stejně tak již od 1. 7. 2024 nelze vysokorychlostním kontrolním vážením provádět kontrolu rozložení hmotnosti na jednotlivé nápravy, jak umožňoval § 51c odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 104/1997 Sb. ve znění účinném do 30. 6. 2024. Důvodem této změny bylo, že u automobilů zahraničních provozovatelů nejsou dostupné technické údaje o uspořádání náprav, tudíž jejich přetížení nelze postihnout, což podle důvodové zprávy diskriminovalo tuzemské provozovatele.

35. Soud tedy shrnuje, že od 1. 7. 2024 nelze vysokorychlostním kontrolním vážením zjišťovat překročení hmotnostního limitu, za který v projednávané věci správní orgány žalobkyni postihly. Při aplikaci všech ustanovení dopadajících na přestupek, o němž bylo rozhodnuto prvostupňovým a napadeným rozhodnutím, v jejich aktuálně účinné podobě by žalobkyně přestupek nespáchala. Popsaná změna právní úpravy je proto pro žalobkyni příznivější. Jelikož při její aplikaci nemůže napadené ani prvostupňové rozhodnutí obstát, je namístě je zrušit a po vrácení věci žalovanému přestupkové řízení zastavit podle § 86 odst. 1 písm. a) přestupkového zákona.
36. Za této situace se soud již nezabýval další změnou právní úpravy, která nabyla účinnosti po vydání napadeného rozhodnutí a na níž upozornila žalobkyně ve vyjádření ze dne 10. 3. 2025, a sice že opatřením obecné povahy ČMI č. 0111-OOP-C010-24, jímž byly zvýšeny odchylky z naměřené hmotnosti z 11 % na 15 %. Jelikož je v projednávané věci namístě přestupkové řízení zastavit, je bližší posouzení dopadů této změny na případ žalobkyně nadbytečné.
37. Stejně tak je za této situace nadbytečné se zabývat žalobními námitkami, 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).
38. Žalovaný se ve vyjádření ze dne 13. 3. 2025 ohradil proti tomu, aby soud aplikoval pro žalobkyni příznivější právní úpravu, která nabyla účinnosti až po vydání napadeného rozhodnutí v průběhu řízení před soudem. Takovému postupu podle něj brání § 75 s. ř. s. a nepředpokládá ho ani Listina. Totožnou argumentaci žalovaný neúspěšně uplatnil i v kasační stížnosti proti rozsudku zdejšího soudu č. j. 54 A 12/2024-53. NSS naopak v rozsudku č. j. 7 As 323/2024-24 potvrdil, že správní soud je v souladu s čl. 40 odst. 6 Listiny povinen zohlednit změnu právní úpravy, která nabyla účinnosti až po právní moci rozhodnutí o správním deliktu a která je zároveň pro pachatele příznivější než právní úprava účinná v době spáchání správního deliktu, respektive účinná do pravomocného rozhodnutí správního orgánu. NSS také potvrdil, že soud je povinen k takové právní úpravě přihlídnout i bez námítky, že tento postup nepředstavuje nepřípustnou retroaktivitu a že § 51c odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb. ve znění účinném od 1. 7. 2024 je takovou příznivější úpravou.
39. Pro úplnost soud doplňuje, že tvrzení žalovaného, že „[t]akový postup je již na hranici podjatosti senátu 54 A“, obsažené ve vyjádření ze dne 13. 3. 2025 nepovažuje s ohledem na jeho nejednoznačnou formulaci za řádně uplatněnou námitku podjatosti. I pokud by však snad žalovaný měl v úmyslu podjatost namítnout, byl o tom, že ve věci bude rozhodovat senát 54 A, a o jeho složení zpraven již poučením ze dne 5. 4. 2023. Ve stanovené týdenní lhůtě ale podjatost senátu nenamítl. Taková námitka podjatosti by proto byla opožděná. Důvodem k vyloučení soudce nadto nejsou okolnosti, které spočívají v postupu soudce v řízení o projednávané věci nebo v jeho rozhodování v jiných věcech (srov. poslední větu § 8 odst. 1 s. ř. s.). Proto nelze důvod k vyloučení soudce spatřovat ani v předběžném právním názoru, který soud účastníkům řízení sdělil naopak proto, aby zabránil tomu, že pro ně rozhodnutí soudu bude překvapivé, a aby měli možnost se k němu vyjádřit.

Závěr a rozhodnutí o náhradě nákladů řízení

40. S ohledem na výše uvedené 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. Soud podotýká, 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. Právním názorem vysloveným v tomto rozsudku jsou správní orgány vázány (§ 78 odst. 5 s. ř. s.).

41. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalovaný nebyl v řízení úspěšný, právo na náhradu nákladů řízení proto nemá. Žalobkyni, která byla procesně plně úspěšná, soud přiznal náhradu nákladů řízení ve výši 17 362,70 Kč. Tato částka sestává z odměny advokáta ve výši 14 362,70 Kč, kterou tvoří odměna za dva úkony právní služby po 3 100 Kč [převzetí a příprava zastoupení a sepsání žaloby podle § 7, § 9 odst. 4 písm. d) a § 11 odst. 1 písm. a) a d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif) /dále jen „advokátní tarif“, ve znění účinném do 31. 12. 2024] a jeden úkon právní služby po 4 620 Kč [vyjádření ze dne 10. 3. 2025 podle § 7, § 9 odst. 5 a § 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu ve znění účinném od 1. 1. 2025]. Dále odměnu tvoří paušální částky jako náhrady hotových výdajů: dvakrát po 300 Kč podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu ve znění účinném do 31. 12. 2024 a jednou po 450 Kč podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu ve znění účinném od 1. 1. 2025. Protože zástupce žalobkyně je plátcem daně z přidané hodnoty, byl součet výše uvedených částek (11 870 Kč) zvýšen o částku 2 492,70 Kč odpovídající sazbě této daně ve výši 21 %. Konečně přiznanou náhradu nákladů řízení tvoří též zaplacený soudní poplatek za žalobu ve výši 3 000 Kč. Náhradu nákladů řízení v celkové výši 17 362,70 Kč je žalovaný povinen uhradit podle § 149 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s § 64 s. ř. s. k rukám zástupce žalobkyně, a to ve lhůtě 30 dnů od právní moci rozsudku (§ 54 odst. 7 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 (více) 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 je 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 17. června 2025

Mgr. Lenka Oulíková v. r.
předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje: Bc. D. A.