



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedy senátu Mgr. Ing. Petra Šuránka, soudce Mgr. Richarda Galise a soudkyně Mgr. Martiny Kotouček Mikoláškové ve věci

žalobkyně: **X s.r.o., IČO X**
sídlem X

zastoupená advokátem Mgr. Jaromírem Noskem
sídlem Furchova 373, 588 56 Telč

proti

žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 11, 150 21 Praha

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 4. 1. 2024, č. j. 000675/2024/KUSK-DOP/Hav,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 4. 1. 2024, č. j. 000675/2024/KUSK-DOP/Hav, a rozhodnutí Městského úřadu Neratovice ze dne 20. 2. 2023, č. j. MěÚN/016413/2023, 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 Mgr. Jaromíra Nováka, advokáta.

Odůvodnění:

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

Vymezení věci

2. Žalobkyně se žalobou podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších právních předpisů (dále „s. ř. s.“) domáhala zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného (dále „napadené rozhodnutí“), kterým žalovaný zamítl její odvolání a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Neratovice (dále „městský úřad“) ze dne 20. 2. 2023, č. j. MěÚN/016413/2023 (dále „prvostupňové rozhodnutí“). Prvostupňovým rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání dvou přestupků podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném od 1. 1. 2021 (dále „zákon o pozemních komunikacích“).
3. Žalobkyně se prvního přestupku dopustila tím, že dne 16. 2. 2021 v 08:13 hodin provozovala na pozemní komunikaci č. II/101 v obci Neratovice-Lobkovice, ve směru jízdy na centrum obce Neratovice, motorové vozidlo tovární značky MAN, registrační značky XA, které spolu s přípojným vozidlem tovární značky PANA V, registrační značky XB při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené v § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitosti vozidel (dále „vyhláška č. 209/2018 Sb.“), a to největší povolenou hmotnost motorového vozidla se dvěma nápravami o 264 kg (největší povolená hmotnost 18 000 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 11% tolerance 18 264 kg).
4. Druhého přestupku se dopustila tím, že dne 16. 3. 2021 v 07:23 hodin provozovala na pozemní komunikaci č. II/101 v obci Neratovice-Lobkovice, ve směru jízdy na obec Kostelec nad Labem, motorové vozidlo tovární značky MAN, registrační značky XA, které spolu s přípojným vozidlem tovární značky PANA V, registrační značky XB, při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty:
 - i) stanovené v § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., a to nejvyšší povolenou hmotnost motorového vozidla se dvěma nápravami o 1 195 kg (nejvyšší povolená hmotnost 18 000 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 11% tolerance 19 195 kg),
 - ii) stanovené v § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 209/2018 Sb., a to nejvyšší povolenou hmotnost na jednotlivou hnací nápravu (nápravu č. 2) motorového vozidla o 555 kg (nejvyšší povolená hmotnost 11 500 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 11% tolerance 12 055 kg).
5. Výše uvedeným hodnotám odpovídají navážené hodnoty dle vážních lístků, které jsou součástí správního spisu.

Žaloba

6. Žalobkyně v žalobě nejprve zrekapitulovala obsah správních rozhodnutí, zjištění plynoucí z vážních lístků a procesní postup ve správním řízení. Následně citovala pasáže napadeného rozhodnutí a k nim uvedla své tvrzení, proč považuje citovanou pasáž za chybnou. Takto tvrdila, že liberace je spojena s principem objektivní odpovědnosti, nikoli subjektivní, která dopadá na protiprávní jednání fyzických osob, že § 21 zákona č. 250/2016 Sb., o

odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, (dále „přestupkový zákon“) nedopadá na odpovědnost řidiče, že pro posouzení možných liberačních důvodů se žalovaný nezabýval předloženými podklady (CMR, dodací listy a další) a že nezhodnotil a přehlédl nahrávku na flash disku. Dále tvrdila, že součástí správního spisu není potvrzení o ověření stanoveného měřidla.

7. Žalobkyně dále uvedla, že několikeré porušení zákona v procesní rovině vnímá jako porušení práva na spravedlivý proces. Úvahy a tvrzení žalovaného nemají žádnou oporu. Žalovaný dokonce argumentuje porušením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), přestože městský úřad takové porušení neshledal. Tyto vady způsobily zmatečnost, nezákonnost a nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů. Skutkový stav a okolnosti, které jej doprovázely, nebyly řádně zjištěny a podklady nebyly řádně vyhodnoceny. Správní orgány neřešily návěsovou soupravu a její vybavení přepážkami proti posunu nákladu s ohledem na možnosti žalobkyně. Technická charakteristika konstrukčního systému návěsu, tj. přenesení hmotnosti na tahač v okamžiku nájezdu na vážicí zařízení, nebyla hodnocena. Žalovaný nerozlišuje mezi odpovědností právnických a fyzických osob. Nesprávně zachází s pojmem liberace, kterou aplikuje na řidiče, aniž by vzal v potaz § 21 přestupkového zákona, který dopadá na zproštění odpovědnosti pouze u právnických osob.
8. Za zásadní považovala žalobkyně rozlišení pojmů vozidlo a jízdní souprava. Správní orgány na jízdní soupravu nevhodně (zmatečně) aplikují parametry vozidla. Je rozdíl v pojmosloví, v technickém provedení a ve fyzikálním přenosu hmotnosti. S poukazem na stanovisko Ministerstva dopravy ČR ze dne 12. 2. 2018, č. j. 37/2018-120-OST/2, zdůraznila, že u soupravy sestávající z motorového vozidla a návěsu (nikoli přívěsu) lze při kontrolním vážení kontrolovat pouze zatížení jednotlivých náprav a celkovou hmotnost jízdní soupravy. Za jízdní soupravu se považuje pouze takové spojení tažného a přípojného vozidla, které umožňuje vzájemný pohyb obou vozidel. Pokud je spojení při jízdě pevné, bez stupňů volnosti, považuje se takové spojení vozidel za jednotlivé vozidlo. Tuto charakteristiku nevzal žalovaný v potaz. Nedostatečným vyhodnocením všech parametrů dopravy nebylo možno posoudit liberační důvody, tj. nakolik byly naplněny. Žalovaný k možnosti liberace přistoupil tak, že odpovědnost posuzoval v zásadě na principu absolutní odpovědnosti. Možnost prokázání takových opatření, které prokazují vynaložení veškerého možného úsilí, vyloučil. Svůj názor však nedokázal řádně odůvodnit.

Vyjádření žalovaného

9. Žalovaný s žalobou nesouhlasil a navrhl její zamítnutí. Ve vyjádření k žalobě s odkazem na rozsudky Krajského soudu v Praze poukázal na to, že vážní lístek lze považovat za dostatečný důkaz o tom, že ke spáchání přestupku došlo, pokud je měření provedeno úředně schváleným přístrojem, řádně zdokumentováno a je-li provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti. Nejvyšší správní soud (dále „NSS“) v rozsudku ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53, uvedl, že vysokorychlostní měření jako spolehlivý podklad pro rozhodnutí o správním deliktu aproboval zákonodárce, a to za předpokladu schválení těchto měřidel ČMI. Odpovědnost za přestupky byla objektivní. Možnost přesunu nákladu při akceleraci a deceleraci již byla judikaturou vyvrácena. Na vážném místě nemohlo dojít k přenesení hmotnosti. Skutková podstata přestupků se týká přetížení motorového vozidla, nikoli jízdní soupravy. Stanovisko ministerstva na věc nedopadá. Navíc je nezávazným doporučením. Pokud je žalobkyni známo, že zatížení nápravy tahače způsobuje návěs, pak s takovým následkem mohla a měla počítat a rozložit

náklad tak, aby nedošlo k přetížení tahače. Žalovaný doplnil, že správní spis obsahuje potvrzení o ověření měřidla.

Replika žalobkyně

10. Žalobkyně v replice zopakovala, že předložené podklady nebyly řádně vyhodnoceny. Poukázala na nesoulad prvostupňového a napadeného rozhodnutí. V prvostupňovém rozhodnutí byla uznána vinnou ze spáchání přestupku dle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Žalovaný v napadeném rozhodnutí uvedl, že byla uznána vinnou za přestupky dle § 43a odst. 5 zákona o silničním provozu ve spojení s § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Žalovaný vyloučil možnost liberace.

Splnění procesních podmínek

11. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální požadavky na ni kladené. Jde tedy o žalobu věcně projednatelnou. Soud rozhodl bez nařízení ústního jednání. Žalobkyně s takovým postupem souhlasila. Souhlas žalovaného se presumuje (§ 51 odst. 1 s. ř. s.). Dokazování soud neprováděl, protože si při posouzení věci vystačil s obsahem správního spisu, jímž se dokazování neprovádí (srov. rozsudek NSS ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008-117, č. 2383/2011 Sb. NSS).

Posouzení věci soudem

Zásada příkazu retroaktivity ve prospěch obviněného z přestupku

12. Předmětem soudního přezkumu jsou rozhodnutí správních orgánů, jimiž byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupků podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, protože v rozhodnutích na 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 19 195 kg, resp. 18 264 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 12 055 kg). Za shledaná protiprávní jednání správní orgány žalobkyni potrestaly pokutou ve výši 18 000 Kč.
13. 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.
14. 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). 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.

15. K otázce, 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 z 11. 2. 2021, č. j. 8 As 43/2019-40, odst. 24).

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

16. Soud shledal, že v mezidobí od vydání napadeného rozhodnutí do rozhodnutí soudu nabyla účinnosti právní úprava, která je pro žalobkyni příznivější. Proto je soud povinen ji (i z moci úřední) v její prospěch zohlednit.
17. Změnou právní úpravy od 1. 7. 2024 se zdejší soud zabýval již v rozsudcích ze dne 29. 11. 2024, č. j. 54 A 12/2024-53 (odst. 61–68), a ze dne 4. 3. 2025, č. j. 51 A 15/2024-29 (odst. 23–46), přičemž nyní neshledal důvod se od tam vyslovených závěrů odchýlit. Tyto závěry totiž byly potvrzeny rozsudkem NSS ze dne 27. 2. 2025, č. j. 7 As 323/2024-24.
18. Podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.
19. Odpovědnost za přestupek dle tohoto ustanovení vzniká v důsledku nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu, které bylo zjištěno kontrolním vážením.
20. 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.
21. 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).
22. 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.
23. Ve znění účinném od 1. 4. 2022 do 30. 6. 2024 již blíže upravovala i rozsah a způsob provádění vysokorychlostního kontrolního vážení. V tomto období stanovila, že vysokorychlostním kontrolním vážením se provádí kontrola

- a) hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy,
 - b) rozložení hmotnosti na nápravy nebo skupiny náprav.
24. 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.*“.
25. S účinností od 1. 7. 2024 došlo k další změně. Podle § 51c odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb. 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,
 - b) hmotnosti jízdní soupravy.
26. 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).
27. Pro nyní posuzovanou věc je zásadní, že po 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.
28. Ustanovení § 51c odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb. je pak nutné vnímat jako konkretizaci skutkové podstaty přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, protože 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.
29. Soud zjistil, že omezení rozsahu provádění vysokorychlostního kontrolního vážení nově vymezeného ode dne 1. 7. 2024 dopadá i na případ žalobkyně.

30. Žalobkyně byla totiž v obou případech 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 str. 4 uvedeno: „Z výsledků vysokorychlostního kontrolního vážení je zřejmé, že při nakládce nebyl převážený materiál umístěn na ložnou plochu přípojného vozidla tak, aby nedošlo k přetížení motorového vozidla (tahače) výše uvedené jízdní soupravy, případně jednotlivé hnací nápravy motorového vozidla.“. Tedy i městský úřad měl za to, že se zatížení z návěsu přenášelo na tažné motorové vozidlo (obdobně srov. rozsudek zdejšího soudu č. j. 51 A 15/2024-29, odst. 38, proti němuž žalovaný nepodal kasační stížnost). Tento závěr implicitně potvrdil i žalovaný, když na str. 4 napadeného rozhodnutí uvedl: „Ani odvolatel neuvedl žádné konkrétní kroky, jež by prokazovaly vynaložení veškerého úsilí, které měly zabránit přetížení a setrval toliko při obecném konstatování, že byl přepravován sypký materiál (posypová sůl). Tuto skutečnost ani přes doložený vzorek přepravované soli nebo rozporované tvrzení o jeho struktuře a pohybu sypkého materiálu během jízdy při akceleraci nebo brždění, však nelze považovat za vynaložení požadovaného úsilí, k němuž by šlo přihlédnout jakožto k liberačnímu důvodu. Přestože odvolatel přepravoval sypký materiál, nebyly by jeho fyzikální vlastnosti omluvou pro přetížení vozidla. Tento závěr je plně v souladu s rozsudkem Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 15. 6. 2016, č. j. 10 A 20/2016-40: „Dodržení hmotnostních limitů je povinností žalobce a existují možnosti, jak přesouvání sypkého nákladu vlivem jízdy a tím způsobenému přetížení některé z náprav zabránit (např. instalací přepážek nebo nakládáním menšího množství nákladu). Ostatně dle § 38 odst. 7 vyhlášky o technických podmínkách provozu vozidel musel být náklad na vozidle i v jízdní soustavě rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn vhodným technickým zařízením proti pohybu.“. Rovněž to žalovaný potvrdil ve vyjádření k žalobě, neboť na str. 7 uvedl, že pokud je žalobkyni známo, že zatížení nápravy tahače způsobuje návěs, pak s takovým následkem mohla a měla počítat a rozložit náklad tak, aby nedošlo k přetížení tahače.
31. 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 projednávaných dvou případech překročena nebyla (dle vážních lístků vážila jízdní souprava po odpočtu 11% odchylky 41 286 kg, resp. 38 882 kg, přičemž největší povolená hmotnost činila 48 000 kg).
32. Naopak již od 1. 7. 2024 nelze vysokorychlostním kontrolním vážením provádět kontrolu (a tedy na jeho základě ani trestat) 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 u skutku ze dne 16. 3. 2021 také kladeno za vinu přetížení jedné z náprav (konkrétně šlo o nápravu č. 2).

33. 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 posuzované přestupky 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 by nemohlo napadené ani prvostupňové rozhodnutí obstát a přestupkové řízení by bylo nutné zastavit podle § 86 odst. 1 písm. a) přestupkového zákona.
34. Jak soud zmínil již výše, tyto závěry potvrdil NSS v rozsudku č. j. 7 As 323/2024-24, kterým byla zamítnuta kasační stížnost žalovaného proti rozsudku zdejšího soudu č. j. 54 A 12/2024-53. NSS v něm uvedl: „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.“ (odst. 20).
35. 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 (o této změně soud ví ze své úřední činnosti, neboť se touto otázkou zabýval v rozsudku č. j. 54 A 12/2024-53, odst. 37–60, přičemž i tyto závěry byly potvrzeny rozsudkem NSS č. j. 7 As 323/2024-24). Samotná aplikace 15procentní odchylky by v nyní posuzované věci vedla k zastavení přestupkového řízení ve vztahu ke skutku ze dne 16. 2. 2021, neboť při její aplikaci by žalobkyně nepřekročila ani hmotnostní limit 18 000 kg (po odpočtu 15% odchylky by váha činila 17 443,7 kg).
36. Ve vztahu ke skutku ze dne 16. 3. 2021 by i při započtení 15% odchylky žalobkyně překročila hmotnost jak na nápravě č. 2 (hmotnost po započtení odchylky 11 514 kg), tak i hmotnostní limit motorového vozidla 18 000 kg (hmotnost po započtení odchylky 18 332 kg), byť o 14 kg, resp. o 332 kg. Tato skutečnost by měla přímý dopad jen na výši uložené pokuty (viz § 43 odst. 1 věty první a druhé zákona o pozemních komunikacích).
37. S ohledem na vyslovený právní názor soudu, podle kterého je namístě přestupkové řízení zastavit, je však bližší posouzení dopadů této změny na nyní posuzovaný případ bezpředmětné. Stejně tak je za této situace nadbytečné se zabývat vznesenými námitkami žalobkyně (možnou aplikací liberace, naplněním libračních důvodů, zohledněním předložených podkladů, absencí potvrzení o ověření měřidla a dalšími) proti rušeným rozhodnutím, neboť jejich vypořádání je pro další postup správních orgánů v této věci již bez významu (srov. rozsudek zdejšího soudu z 13. 7. 2020, č. j. 45 A 152/2017-88, odst. 16).

1. Závěr a rozhodnutí o náhradě nákladů řízení

38. Vzhledem ke změnám právní úpravy po vydání napadeného rozhodnutí, které jsou pro žalobkyni příznivější, soud napadené i prvostupňové rozhodnutí zrušil podle § 78 odst. 1 a 3 s. ř. s. a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení (§ 78 odst. 4 s. ř. s.). V něm je žalovaný

v souladu s § 78 odst. 5 s. ř. s. vázán právním názorem soudu vysloveným v tomto rozsudku, tedy bude povinen aplikovat zásadu příkazu retroaktivity ve prospěch obviněného z přestupku (viz odst. 16 až 36 výše). Ke zrušení prvostupňového rozhodnutí soud přistoupil, neboť s ohledem na pro žalobkyni příznivější právní úpravu též nemůže obstát.

39. Soud si je vědom toho, že napadené a prvostupňové rozhodnutí zrušil z jiných důvodů, než žalobkyní namítaných, nicméně neshledal důvod pro rozhodnutí podle § 60 odst. 7 s. ř. s. tak, že žádný z účastníků právo na náhradu nákladů řízení nemá. Soud proto o nákladech řízení účastníků soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. V této souvislosti je na místě podotknout, že i judikatura NSS k této otázce není zcela jednotná (viz rozsudek ze dne 26. 11. 2020, č. j. 6 Afs 177/2019-30, odst. 46).
40. Žalovaný nebyl v řízení procesně úspěšný, a proto mu náhrada nákladů řízení nenáleží. Žalobkyně měla ve věci plný úspěch, a proto 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 sepis žaloby), u nichž sazba odměny činí 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, ve znění účinném do 31. 12. 2024),
 - 1 428 Kč jako náhradu za 21% daň z přidané hodnoty, jejímž je zástupce žalobkyně plátcem (což soud ověřil z veřejně přístupného Administrativního registru ekonomických subjektů).

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). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

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

Praha 3. září 2025

Mgr. Ing. Petr Šuránek v.r.
předseda senátu