



ČESKÁ REPUBLIKA

## ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Aleše Roztočila a soudců JUDr. Jiřího Pally a Mgr. Petry Weissové v právní věci žalobce: **AUTODOPRAVA CHALUPECKÝ s.r.o.**, IČO: 271 13 752, se sídlem K Lomu 76, Beroun, zast. JUDr. Václavem Polomisem, advokátem, se sídlem Randova 206, Klatovy, proti žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**, se sídlem třída Tomáše Bati 21, Zlín, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 1. 2024, č. j. KUZL 2642/2024, o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 17. 6. 2025, č. j. 31 A 5/2024-41,

**t a k t o :**

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

### Odůvodnění:

#### I. Přehled dosavadního řízení

[1] Žalovaný v záhlaví uvedeným rozhodnutím zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Uherský Brod ze dne 11. 7. 2023, č. j. MUUB/64458/2023, jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupků podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích [krajský soud nesprávně uvádí již neúčinné znění § 42b odst. 1 písm. s), který upravoval týž přestupek ve znění zákona o pozemních komunikacích účinném do 31. 12. 2020]. Těch se měl dopustit tím, že dne 25. 4. 2023 v 11.40 hod., na silnici I/50 v katastrálním území Starý Hrozenkov, na 101,45 km při vstupu do ČR provozoval při přepravě dolomitu jízdní soupravu složenou ze silničního vozidla tov. zn. DAF, RZ 8P4 3726 a přípojného vozidla RZ 4SL 2177, která při nízkorychlostním kontrolním vážení překročila největší povolenou hmotnost silničního vozidla RZ 8P4 3726 nejméně o 2,02 tun (11,21 %) a největší povolenou hmotnost jednotlivé hnací nápravy u osy

č. 2 jízdní soupravy nejméně o 0,59 tun (5,16 %). Dále dne 3. 5. 2023 v 12.50 hod., na silnici I/50 v katastrálním území Starý Hrozenkov, na 101,45 km při vstupu do ČR provozoval při přepravě dolomitu jízdní soupravu složenou ze silničního vozidla tov. zn. DAF, RZ 8P4 3726 a přípojného vozidla RZ 4SL 2177, která při nízkorychlostním kontrolním vážení překročila největší povolenou hmotnost silničního vozidla RZ 8P4 3726 nejméně o 1,42 tun (7,91 %). Tím žalobce porušil § 5 odst. 1 písm. b) a § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Za tyto přestupky byla žalobci uložena pokuta ve výši 27.000 Kč a povinnost nahradit paušální částku nákladů řízení ve výši 1.000 Kč.

[2] Žalobce proti tomuto rozhodnutí žalovaného podal žalobu, kterou Krajský soud v Brně nadepsaným rozsudkem zamítl. Žalobci vytkl, že v žalobě nevymezil žádnou konkrétní argumentaci, pouze zopakoval odvolací námitky, s nimiž se již přezkoumatelně vypořádal žalovaný. Žalovaný v napadeném rozhodnutí poukázal na irelevanci argumentace ohledně aplikace § 6 a § 5 odst. 2 písm. k) vyhlášky č. 209/2018 Sb., neboť v posuzované věci došlo k porušení § 5 odst. 1 písm. b) a § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb. K § 6 vyhlášky č. 209/2018 Sb. dodal, že se jedná o ustanovení týkající se největších technických přípustných hmotností vozidel. Výklad zastávaný žalobcem, že k naplnění skutkové podstaty přestupku musí být splněny všechny podmínky uvedené v § 6 odst. 1 vyhlášky č. 209/2018 Sb., považoval za nesmyslný. Krajský soud se s touto argumentací ztotožnil a považoval ji za dostatečnou. K možnosti zproštění odpovědnosti v případě překročení povolených hmotností při převozu sypkého materiálu, žalovaný uvedl, že zproštění odpovědnosti dopadá pouze na řidiče vozidla. Odpovědnost provozovatele vozidla zůstane zachována v plném rozsahu, neboť provozovatel vozidla má možnost ovlivnit, jaký náklad bude naložen, o jaké hmotnosti a jakým způsobem. I s touto argumentací se krajský soud zcela ztotožnil. Vzhledem k tomu, že žalobce setrval na dříve uplatněných námitkách a na odůvodnění napadeného rozhodnutí věcně nereagoval, krajský soud již nehledal způsob pro alternativní a originální vyjádření závěrů, k nimž již správně dospěl žalovaný a v podrobnostech odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí.

## II. Obsah kasační stížnosti a vyjádření žalovaného

[3] Proti tomuto rozsudku krajského soudu podal žalobce (dále též „stěžovatel“) kasační stížnost. Namítl, že krajský soud pochybil, když se zcela ztotožnil se závěrem žalovaného o irelevanci § 6 vyhlášky č. 209/2018 Sb. Uvedl, že toto ustanovení nebylo aplikováno, čímž však ignoroval jeho systematické postavení v právním řádu. Z § 6 vyhlášky č. 209/2018 Sb. vyplývá, že bezpečnost provozu ohrožuje provozovatel vozidla pouze v případě, že dojde ke kumulativnímu naplnění všech zde uvedených bodů a), b), c). Krajský soud také pochybil, když sám neprovedl výklad § 6 vyhlášky č. 209/2018 Sb. a spokojil se s výkladem zastávaným žalovaným, aniž by se zabýval účelem a smyslem regulace hmotnostních limitů vozidel. Výklad provedený stěžovatelem přitom nebrání postihování jednotlivého vozidla za překročení technicky přípustné hmotnosti, neboť jednotlivé vozidlo bez přívěsu se posuzuje podle jiných ustanovení vyhlášky č. 209/2018 Sb.

[4] Krajský soud nesprávně posoudil možný liberační důvod dle § 21 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o přestupcích“).

pokračování

Stěžovatel prokázal, že po naložení bylo vozidlo řádně zváženo, náklad byl rovnoměrně rozmístěn, jednotlivé nápravy nebyly přetíženy a technické úpravy návěsu by byly v rozporu s právními předpisy. Krajský soud však nepřihlédl k fyzikální povaze přepravovaného sypkého materiálu (sklodolomit) a ignoroval objektivní nemožnost provozovatele ovlivnit redistribuci nákladu během jízdy působením fyzikálních sil. Bez náležité analýzy přijal argumentaci žalovaného o možnosti technických úprav návěsu, aniž by zohlednil praktickou realizovatelnost a soulad s technickými předpisy. Výklad přijatý krajským soudem by vedl k faktickému znemožnění výkonu zákonné podnikatelské činnosti v oblasti nákladní dopravy sypkých materiálů. Žalovaný nerespektoval změnu právní úpravy, která s účinností od 1. 10. 2018 výslovně zmírnila postihování při přepravě sypkých materiálů pro řidiče. Žalovaný taktéž při svém rozhodování nerespektoval *ratio legis* ustanovení o liberaci a formalisticky odmítl zvážit konkrétní okolnosti případu. Argumentace žalovaného o možnosti „palubních vah“ je spekulativní a neodpovídá současnému technickému standardu. Krajský soud se však s touto argumentací ztotožnil, aniž by provedl vlastní právní rozbor.

[5] Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že se stěžovatelem uplatněnými námitkami již dostatečně a podrobně zabýval v napadeném rozhodnutí. Rovněž se s nimi dostatečně vypořádal krajský soud v napadeném rozsudku. Přisvědčil, že dodržování zákonných hmotnostních limitů vozidel a jízdních souprav může být pro provozovatele jistou zátěží. Nesouhlasí však s tím, že tato právní úprava fakticky znemožňuje zákonnou podnikatelskou činnost v oblasti nákladní dopravy sypkých materiálů. Na vážném zařízení na hraničním přechodu Starý Hrozenkov jsou ročně kontrolovány tisíce nákladních vozidel, přičemž přetížení je zjištěno jen u cca 2–3 % z nich.

### III. Posouzení kasační stížnosti

[6] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil zákonné náležitosti kasační stížnosti a konstatoval, že byla podána včas, osobou oprávněnou, proti rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost ve smyslu § 102 s. ř. s. přípustná, a stěžovatel je v souladu s § 105 odst. 2 s. ř. s. zastoupen advokátem. Poté Nejvyšší správní soud přezkoumal důvodnost kasační stížnosti dle § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů. Neshledal přitom vady podle § 109 odst. 4 s. ř. s., k nimž by musel přihlídnout z úřední povinnosti.

[7] Kasační stížnost není důvodná.

[8] Stěžovatel předně namítá, že krajský soud věc nesprávně posoudil, když aproboval závěry žalovaného týkající se aplikace § 6 vyhlášky č. 209/2018 Sb., převozu sypkého materiálu a související možnosti liberace. Krajský soud v první řadě stěžovateli v bodech 17 až 19, jakož i v bodech 22 a 23 napadeného rozsudku oprávněně vytknul, že v žalobě pouze zopakoval argumentaci uplatněnou již v odvolání, aniž by jakkoliv polemizoval s odpověďmi, které mu na tyto námitky poskytl žalovaný. Vzhledem k tomu, že tímto postupem stěžovatel pominul věcné posouzení odvolacích námitek ze strany žalovaného, odkázal krajský soud na relevantní argumentaci obsaženou v napadeném rozhodnutí.

Takový postup je v souladu s ustálenou judikaturou zdejšího soudu, neboť smyslem soudního přezkumu není opakovat již jednou vyřčené, jestliže se žalobní bod neliší od odvolací námitky, správní orgán se s odvolací námitkou řádně vypořádal a správní soud se s posouzením odvolací námitky ztotožní (viz rozsudek NSS ze dne 27. 7. 2007, č. j. 8 Afs 75/2005-130, č. 1350/2007 Sb. NSS). Krajský soud proto nepochybil, když se v bodech 20 a 21 svého rozsudku na základě vlastního přezkoumání obsahu spisového materiálu ztotožnil se závěry žalovaného, shrnul, jakým způsobem se s námitkami vypořádal a odkázal na přezkoumatelné odůvodnění jeho rozhodnutí. Věcná správnost daných závěrů je pak otázkou dalšího posouzení (viz níže).

[9] Podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném od 1. 1. 2021, *právnícká nebo podnikající fyzická osoba se 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.*

[10] Podle § 43a odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), *hodnoty hmotností a rozměrů vozidel a jízdních souprav, poměrů hmotností vozidel v jízdní soupravě, rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola a skupiny kol, jejichž nedodržení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, podmínky spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu a použití sklopného nebo odnímatelného zařízení pro snížení aerodynamického odporu, jejichž nedodržení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, a rozsah údajů uváděných v dokladu o rozměrech vozidla stanoví prováděcí právní předpis.*

[11] Podle § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 209/2018 Sb. *hodnoty hmotností na nápravu, skupinu náprav vozidla a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u jednotlivé hnací nápravy - 11,50 t. Podle § 5 odst. 2 písm. a) téže vyhlášky hodnoty hmotností vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u motorových vozidel se dvěma nápravami - 18,00 t.*

[12] V nyní posuzovaném případě byl stěžovatel shledán vinným ze spáchání přestupků podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích porušením § 5 odst. 1 písm. b) a § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., neboť provozoval jízdní soupravu, která při kontrolních váženích překročila největší povolenou hmotnost jednotlivé hnací nápravy u osy č. 2 jízdní soupravy nejméně o 0,59 tun a největší povolenou hmotnost silničního vozidla v jednom případě nejméně o 2,02 tun (11,21 %), ve druhém případě nejméně o 1,42 tun (7,91 %).

[13] Pokud stěžovatel poukazuje na § 6 odst. 1 vyhlášky č. 209/2018 Sb., je tato argumentace nepřiléhavá. Uvedené ustanovení se týká hodnot největších technicky přípustných hmotností vozidel, jízdních souprav a náprav, zatímco § 5 vyhlášky č. 209/2018 Sb. stanovuje největší povolené hmotnosti silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy. Jak uvedl žalovaný, tyto hodnoty sice mohou být stejné, je však

## pokračování

potřeba je mezi sebou odlišovat. Zatímco největší povolená hmotnost představuje největší hmotnost, se kterou smí být vozidlo užíváno v provozu na pozemních komunikacích v České republice a stanovuje ji na základě zákona o silničním provozu prováděcí právní předpis, největší technicky přípustná hmotnost je dána technickými možnostmi vozidla stanovenými výrobcem vozidla. Jedná se tedy o dva samostatné hmotnostní limity, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a stav pozemní komunikace. K naplnění skutkové podstaty přestupku dle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích přitom postačí překročení alespoň jednoho hmotnostního limitu stanoveného vyhláškou č. 209/2018 Sb. Ustanovení § 5 a § 6 odst. 1 vyhlášky č. 209/2018 Sb. se tedy vzájemně nepodmiňují, a nedodržení každého z nich samostatně je způsobilé naplnit skutkovou podstatu uvedeného přestupku. Pro naplnění skutkové podstaty přestupku dle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích tedy stačilo, že stěžovatel svým jednáním porušil § 5 odst. 1 písm. b) a § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb.

[14] Nejvyšší správní soud proto souhlasí s žalovaným i krajským soudem, že § 6 odst. 1 vyhlášky není pro nyní posuzovanou věc relevantní, neboť předmětem řízení nebylo překročení největších technicky přípustných hmotností vozidel, jízdních souprav a náprav, nýbrž překročení největších povolených hmotností silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy. Vzhledem k tomu, že § 6 odst. 1 vyhlášky nebyl v posuzované věci aplikován, nepochybil krajský soud, když pouze odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí, a sám se výkladem tohoto ustanovení blíže nezabýval. Z uvedených důvodů tak nečiní ani Nejvyšší správní soud. Smyslu a účelu regulace hmotnostních limitů vozidel se pak krajský soud dostatečně věnoval v bodu 15 napadeného rozsudku.

[15] Nejvyšší správní soud se neztotožnil ani s námitkou, že stěžovatel prokázal, že splnil podmínky pro liberaci ve smyslu § 21 odst. 1 zákona o přestupcích, neboť vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení předmětné právní povinnosti zabránil.

[16] Odpovědnost za přestupek podle § 42b zákona o pozemních komunikacích je odpovědností objektivní, tedy odpovědností za následek, bez ohledu na zavinění. Odpovědnosti se lze v takovém případě zprostit pouze tehdy, prokáže-li pachatel naplnění důvodů pro liberaci. Dle § 21 odst. 1 zákona o přestupcích právnická osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila *veškeré* úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila.

[17] Judikatura zdejšího soudu považuje liberační důvody za institut využitelný ve zcela výjimečných situacích, v nichž by uložení sankce odporovalo jejímu smyslu (viz např. rozsudky NSS 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015-27, či ze dne 24. 6. 2020, č. j. 2 As 265/2019-30). Osoba, která se chce dovolávat liberačního důvodu, proto musí prokázat, že provedla technicky možná opatření způsobilá účinně zabránit porušení zákona (srov. např. rozsudky NSS ze dne 21. 8. 2018, č. j. 9 As 195/2018-27, bod 18, či ze dne 20. 9. 2018, č. j. 8 As 50/2017-33, bod 24). Je zcela na provozovateli, jak zajistí, že hmotnostní maxima nepřekročí (např. rozsudky NSS ze dne 16. 7. 2009, č. j. 9 As 92/2008-82, či ze dne 23. 1. 2025, 7 As 262/2024-26, bod 24). Nelze se však spokojit s prostým tvrzením, že vynaložil veškeré úsilí, aby

k přestupku nedošlo, či s poukazem na to, že technicky možná opatření po něm nebylo možné spravedlivě požadovat, protože by jejich provádění bylo neekonomické (viz rozsudek NSS ze dne 19. 9. 2014, č. j. 4 As 123/2014-33, bod 46).

[18] Stěžovatel spatřoval naplnění liberačního důvodu v tom, že převážel sypký materiál, jehož přesun během jízdy nemohl ovlivnit. Nejvyšší správní soud však ve své judikatuře již opakovaně vyslovil, že „*pouhá skutečnost, že byl přepravován sypký materiál, který se během jízdy přesunuje a zatěžuje nápravu vozidla nad hranici největší povolené hmotnosti, ještě nezakládá liberační důvod podle ust. § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a nezbujuje provozovatele vozidla odpovědnosti za předmětný správní delikt.*“ (srov. rozsudky NSS ze dne 25. 5. 2016, č. j. 7 As 61/2016-34, či ze dne 15. 12. 2016, č. j. 5 As 118/2016-24).

[19] Pokud pak stěžovatel poukazoval na to, že vozidlo bylo po naložení řádně zváženo, náklad byl rovnoměrně rozmístěn a jednotlivé nápravy nebyly přetíženy, aniž by tato svá tvrzení jakkoliv prokázal, Nejvyšší správní soud odkazuje na bod 21 rozsudku ze dne 15. 6. 2023, č. j. 9 As 140/2022-38, v němž zdejší soud uvedl, že „*je povinností provozovatele vozidla odpovídajícím způsobem zajistit náklad na vozidle, zejména tak, aby nedošlo k překročení maximální přípustné hmotnosti vozidla či maximální přípustné hmotnosti na nápravu vozidla. Ke zproštění odpovědnosti provozovatele vozidla nestačí tvrzení o správném rozložení nákladu a systému nakládky, jak měl dokládat výslech řidičů k jednotlivým skutkům. Samotná kontrola průběhu nakládky a rozložení nákladu by měla být samozřejmostí a nemůže být sama o sobě liberačním důvodem. (...) Připuštěním stěžovatelkou tvrzených liberačních důvodů by liberační ustanovení § 21 odst. 1 zákona o přestupcích ztratilo povahu výjimky z obecného pravidla, což by znamenalo ohrožení veřejného zájmu chráněného zákonem.*“ Tyto závěry lze bezesbytku uplatnit i v nyní posuzované věci.

[20] Naplnění liberačních důvodů neprokazuje ani stěžovatelem předložený vážný lístek ze dne 25. 4. 2023 vydaný dodavatelem přepravovaného materiálu (společností PREMIUM Dolomit SE), neboť pro postih za předmětný přestupek nebyl podstatný stav v době nakládky materiálu, nýbrž v době spáchání přestupku. Jak již uvedly správní orgány, z vážního lístku vyplývá pouze celková hmotnost jízdní soupravy, která v zásadě koresponduje s údaji zjištěnými dne 25. 4. 2023 při kontrolním vážení. Předložený vážný lístek však nijak neupřesňuje zatížení jednotlivých náprav jízdní soupravy ani hmotnost silničního vozidla. Vzhledem k tomu, že stěžovateli není vytýkáno překročení největší povolené hmotnosti celé jízdní soupravy, nýbrž překročení největší povolené hmotnosti jedné hnací nápravy a motorového vozidla, nemůže vést předložený vážný lístek prokazující pouze celkovou hmotnost jízdní soupravy k závěru o zproštění stěžovatele odpovědnosti za přestupek (srov. např. rozsudky NSS ze dne 24. 7. 2014, č. j. 9 As 129/2013-48, bod 25, či ze dne 21. 5. 2018, č. j. 7 As 139/2018-28, bod 10).

[21] Se stěžovatelem nelze souhlasit ani v tom, že žalovaný nerespektoval změnu právní úpravy provedenou zákonem č. 193/2018 Sb., která zmírnila postihování při přepravě sypkých materiálů. Žalovaný se této změně podrobně věnoval na str. 6 napadeného rozhodnutí. Uvedl, že s účinností od 1. 10. 2018 byla zmírněna tvrdost postihování řidiče v případech, že se jedná o přepravu sypkého materiálu; v případech překročení povolených hmotností na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol se může řidič zprostit

pokračování

odpovědnosti za tento přestupek. Toto zproštění odpovědnosti však nedopadá na provozovatele vozidla, ale toliko na řidiče. Poukázal přitom na důvodovou zprávu k zákonu č. 193/2018 Sb., která výslovně uvádí, že „odpovědnost provozovatele vozidla zůstane zachována v plném rozsahu, neboť provozovatel vozidla má možnost ovlivnit, jaký náklad bude naložen, o jaké hmotnosti a jakým způsobem. Provozovatel vozidla může zajistit aby, bylo vozidlo vybaveno přepážkami či zvolit jiná technická řešení, která by pohyb materiálu minimalizovala či může rozhodnout o množství sypkého materiálu, které bude přepravováno, a při nakládce ponechat dostatečnou rezervu v zatížení jednotlivých náprav a kol tak, aby ani při přesunu materiálu při jízdě nedošlo k překročení nejvyšších povolených hodnot.“ Domněnka stěžovatele, že citovaná změna právní úpravy ovlivňuje též odpovědnost provozovatele vozidla, je proto mylná.

[22] Vzhledem k tomu, že uvedená novela neměla žádný vliv na objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za přestupky dle § 42b zákona o pozemních komunikacích (čemuž také odpovídá aplikované i aktuální znění tohoto ustanovení), jsou nadále použitelné i závěry výše citovaného rozsudku č. j. 7 As 61/2016-34. Tento rozsudek se sice vztahoval k již neúčinnému znění § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Nynější obecná úprava zproštění odpovědnosti právnické osoby za přestupek obsažená v § 21 zákona o přestupcích je však totožná s touto již zrušenou právní úpravou. Žalovaný proto nepochybil, když při hodnocení možnosti liberace stěžovatele v důsledku převozu sypkého materiálu z rozsudku č. j. 7 As 61/2016-34 ve věci stěžovatele vycházel.

[23] Stěžovatel krajskému soudu též neoprávněně vytýká, že převzal argumentaci správních orgánů ohledně možnosti technických úprav návěsu, aniž by zohlednil jejich praktickou realizovatelnost. Je na stěžovateli, který na rozdíl od krajského soudu zná situaci na trhu přepravních služeb, aby zákonné požadavky splnil a dodržení hmotnostních limitů zajistil vhodným technickým opatřením. Není povinností správních orgánů a soudu stěžovateli předepisovat, jakým způsobem má porušení právních předpisů předcházet. Stanovením hmotnostních limitů je chráněn veřejný zájem a je zcela na provozovateli, jak zajistí, že hmotnostní maxima nepřekročí (srov. již výše uvedené rozsudky NSS č. j. 5 As 10/2015-27, č. j. 7 As 262/2024-26, bod 24, či rozsudek NSS ze dne 28. 11. 2019, č. j. 7 As 413/2018-24, bod 23). Správní orgány ve svých rozhodnutích stěžovateli přesto naznačily, jakým způsobem lze zajistit, aby z jeho strany nedocházelo k porušování dotčených právních norem. Konstatovaly, že stěžovatel má možnost předejít takové situaci např. vybavením vozidla přepážkami zabraňujícími pohybu sypkého materiálu, naložením menšího množství přepravovaného materiálu a tím ponechání dostatečné rezervy, sledováním hmotnostních parametrů za jízdy např. použitím senzorů snímajících sledované parametry v reálném čase (palubní váhy ve vozidle).

[24] Z hlediska naplnění podmínek § 21 odst. 1 zákona o přestupcích, tj. zproštění se odpovědnosti za spáchaný přestupek, tedy leželo důkazní břemeno ohledně prokazování vynaložení veškerého úsilí na stěžovateli. Krajský soud proto nepochybil, když se závěrem správních orgánů ztotožnil, odkázal na něj a sám se možnými opatřeními nezabýval. Pokud se stěžovatel chtěl liberovat, bylo jeho povinností prokázat, že provedl veškerá technicky možná opatření vhodná k zabránění přetížení vozidla a jeho náprav. To však stěžovatel

neučinil. Poukaz na to, že technická opatření požadovaná po stěžovateli jsou nerealizovatelná, nepraktická či ekonomicky nevýhodná, aniž by stěžovatel prokázal, že skutečně technická opatření realizoval, nemůže nic změnit na závěru, že stěžovatel nesplnil zákonné podmínky pro zproštění odpovědnosti za spáchaný přestupek. Pokud stěžovatel namítá nesoulad požadavků vyplývajících z právních předpisů s každodenní praxí, pak se ani soud ani správní orgány nemohou od této právní úpravy odchýlit, naopak musí se jí přizpůsobit provozovatelé motorových vozidel. Opačný přístup by znamenal rezignaci na ochranu veřejného zájmu společnosti na bezpečnosti silničního provozu a šetrném užívání pozemních komunikací (srov. např. již výše uvedený rozsudek NSS č. j. 5 As 10/2015-27).

[25] Na základě výše uvedeného lze uzavřít, že žalovaný dospěl ke správnému závěru, že stěžovatel neprokázal, že vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby překročení zákonem stanovených hmotnostních limitů zabránil, a podmínky pro liberaci ve smyslu § 21 odst. 1 zákona o přestupcích tedy nenaplnil. Nejvyššímu správnímu soudu nezbývá než konstatovat, že skutkový stav věci byl s ohledem na podklady založené ve správním spise zjištěn dostatečně a byl prokázán závěr, že stěžovatel spáchal přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Krajský soud proto nepochybil, když se se závěry správních orgánů ztotožnil a v podrobnostech pouze odkázal na odůvodnění jejich rozhodnutí (viz výše).

#### IV. Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

[26] Nejvyšší správní soud shledal kasační stížnost nedůvodnou, a proto ji zamítl podle § 110 odst. 1 věty druhé s. ř. s.

[27] Zároveň Nejvyšší správní soud rozhodl o nákladech řízení o kasační stížnosti podle § 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatel neměl v řízení úspěch, a právo na náhradu nákladů řízení proto nemá. Procesně úspěšnému žalovanému pak nevznikly v řízení náklady přesahující rámec nákladů jeho běžné úřední činnosti.

**Poučení:** Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 31. října 2025

Mgr. Aleš Roztočil  
předseda senátu