



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Alexandra Krysla a soudců JUDr. Veroniky Burianové a Mgr. Lukáše Pišvejce ve věci

žalobce: J. P.
zastoupený advokátem JUDr. Filipem Štípkem
sídlem Hradiště 96/6-8, Ústí nad Labem

proti
žalovanému: Generální ředitelství cel,
sídlem Budějovická 7, Praha 4

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 2. 4. 2020, č. j. 13842-3/2020-900000-316,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I.

Napadené rozhodnutí

1. Včas podanou žalobou proti rozhodnutí správního orgánu ve smyslu ust. § 65 a násl.

Shodu s prvopisem potvrzuje H. K.

zákona č. 150/2002 Sb. (dále jen „s.ř.s.“) se žalobce domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 2. dubna 2020, č.j. 13842-3/2020-900000-316 (dále jen „*napadené rozhodnutí*“), kterým žalovaný zamítl podle ust. § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb. (dále jen „*správní řád*“) odvolání žalobce proti rozhodnutí Celního úřadu pro Plzeňský kraj (dále jen „*správní orgán prvního stupně*“) ze dne 19. února 2020, č.j. 15428-6/2020-600000-12 (dále jen „*prvoinstanční rozhodnutí*“), jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle ust. § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb. (dále jen „*zákon o pozemních komunikacích*“), který měl spáchat tím, že dne 7. 11. 2019 řídil jízdní soupravu, u níž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem č. 361/2000 Sb. (dále jen „*zákon o silničním provozu*“), když překročil limit největší povolené hmotnosti motorových vozidel se dvěma nápravami o 2,27 %, tj. o 409 kg, za což mu byla uložena pokuta ve výši 1 000 Kč a povinnost nahradit náklady správního řízení ve výši 1 000 Kč, a prvoinstanční rozhodnutí potvrdil.

II.

Žaloba

2. Žalobce napadené rozhodnutí považoval za nezákonné, neboť žalovaný v procesu vydání napadeného rozhodnutí nerespektoval zásadu legitimního očekávání žalobce. Dále žalobce uvedl, že žalovaný i správní orgán prvního stupně u předmětného přestupku spolehlivě neprokázaly zavinění žalobce, když přestupek posuzovaly z hlediska principů objektivní odpovědnosti. Žalobce dále uvedl, že učinil vše, co v daném případě učinit mohl, aby daný přestupek nespáchal, a že bezpečně prokázal, že bezprostředně po nakládce jízdní souprava nevykazovala jakékoliv přetížení. Dále žalobce namítal, že jako zaměstnanec neměl povinnost kontrolovat zatížení vozidla.
3. Žalobce navrhl, aby soud napadené rozhodnutí zrušil.

III.

Vyjádření žalovaného k žalobě

4. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě nejprve odkázal na napadené rozhodnutí a spisový materiál, z nichž je zřejmé, z jakých podkladů při svém rozhodování vycházel. Dále žalovaný uvedl, že si není vědom žádné skutečnosti, která by zakládala nezákonnost napadeného rozhodnutí nebo porušení zásady legitimního očekávání, když správní praxe podepřená judikaturou zůstává nezměněna. K žalobcem přednesené otázce zavinění předmětného přestupku žalovaný poté, co se věnoval obecným principům přestupkového práva stran vymezení pojmu přestupek a odpovědnosti fyzické osoby za něj, uvedl, že dovedl na straně žalobce zavinění ve formě nevědomé nedbalosti, neboť v průběhu přestupkového řízení se neprokázalo, že by žalobce věděl o překročení nejvyšší povolené hmotnosti jízdní soupravy, nicméně o žalobce jako řidič předmětné jízdní soupravy byl plně odpovědný za dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, tudíž u něj byl naplněn znak nevědomé nedbalosti, že o svém přestupkovém jednání vědět měl a mohl. Dále žalovaný uvedl, že smyslem limitů stanovených ust. § 52 odst. 2 zákona o silničním provozu je záruka stability a ovladatelnosti vozidla, zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zabránění znečišťování a poškozování pozemních komunikací, omezení nadměrného hluku, eliminace znečišťování ovzduší a zakrývání stanoveného osvětlení. Dodržení těchto limitů se pak nelze zprostit odkazem např. na zaměstnavatele a pracovněprávní podmínky. Závěr o odpovědnosti řidiče v posuzovaném případě pak žalovaný dovedl i s ohledem na judikaturu zdejšího soudu (rozsudky ze dne

25. března 2011, č.j. 17 Ca 27/2009-35, ze dne 31. října 2011, č.j. 17 Ca 28/2009-32 či ze dne 30. září 2015, č.j. 17 A 58/2014-44) a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. února 2012, č.j. 8 As 58/2011-66.

5. Dále žalovaný uvedl, jakým způsobem se žalobce mohl vyhnout riziku spáchání předmětného přestupku, když odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. srpna 2015, č.j. 5 As 10/2015-27, z něhož plyne, že není povinností správních orgánů doporučovat subjektům, o jejichž právech a povinnostech rozhodují, jakým způsobem předcházet porušení právních předpisů. Ačkoliv se tento rozsudek týkal provozovatele vozidla, dle žalovaného závěry z něj plynoucí lze vztáhnout i na řidiče.
6. K tvrzení žalobce, že bezpečně prokázal, že bezprostředně po nakládce jízdní souprava nevykazovala přetížení, žalovaný uvedl, že žalovaný jako řidič z povolání by měl znát právní předpisy upravující provoz nákladního vozidla a přepravy nákladu, když jeho základní povinností je použít vozidlo splňující technické podmínky. Řidič vozidla musí tedy při nakládce počítat nejen se stanovenými hmotnostními limity, ale musí též zohlednit vlastnosti nakládaného materiálu, jeho rovnoměrné rozložení a zajištění proti pohybu. O případ nevědomé nedbalosti se dle žalovaného jedná proto, že žalobce spoléhal pouze na to, že bylo-li zatížení jízdní soupravy naloženým materiálem v rámci limitů stanovených pro celou jízdní soupravu, avšak s rezervou pouze zanedbatelnou, jak mohl žalobce seznat z vážního a dodacího listu, aniž by vzal v potaz např. to, že v důsledku pohybu nákladu dojde k překročení stanovených limitů. V této souvislosti žalovaný odkázal na rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem, pobočka v Liberci, ze dne 3. srpna 2018, č.j. 58 A 9/2017-75. Dále žalovaný uvedl, že řidič se nemůže spoléhat pouze na ujištění ze strany jiných osob, že hmotnostní limity jsou v pořádku, když odpovídá za to, že nebude překročena nejvyšší celková povolená hmotnost jízdní soupravy, i za to, že nedojde k překročení nejvyšší povolené hmotnosti motorového a přípojného vozidla samostatně a zároveň i nejvyššího povoleného zatížení jednotlivé nápravy. Tyto parametry je pak řidič povinen posuzovat i nezávisle na sobě. K tomu žalovaný odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. února 2012, č.j. 8 As 58/2011-66.
7. K námitce žalobce, že jako zaměstnanec neměl povinnost kontrolovat zatížení vozidla, žalovaný uvedl, že je-li odpovědnost zákonem stanovena vůči řidiči, musí on sám vynaložit veškeré úsilí, aby nedošlo ke spáchání protiprávního jednání. Na toto pak dle žalovaného nemá vliv ani to, že žalobce jako zaměstnanec při výkonu práce neměl mít možnost ani oprávnění jakkoliv zkoumat nebo ovlivnit nakládku materiálu, protože on jako řidič vozidla nesměl užít vozidlo překračující maximální povolenou hmotnost. Tomuto závěru pak dle žalovaného odpovídá i rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. února 2012 č.j. 8 As 58/2011-66.
8. K námitce žalobce, že vůči němu nelze dovodit žádnou formu nedbalostního zavinění, neboť před započatím jízdy učinil vše, co po něm lze spravedlivě požadovat, aby neporušil právní předpisy, žalovaný uvedl, že na straně žalobce dovodil stran formy zavinění předmětného přestupku toto ve formě nevědomé nedbalosti. Žalobce kromě kontroly vážního a dodacího listu neučinil žádné úkony, které mohly porušení právních předpisů zabránit, nevyužil tedy např. způsobů zabráňujících pohybu nákladu, aby nedošlo k překročení nejvyšší povolené hmotnosti jízdní soupravy nebo naložení menšího množství nákladu. Dále žalovaný uvedl, že nepřekročení maximální povolené hmotnosti jízdní soupravy neznamená, že zatížení jednotlivých částí soupravy bude v souladu s limity stanovenými právními předpisy. Tento závěr pak dle žalovaného plyne i z rozsudku

Krajského soudu v Brně ze dne 1. března 2017, č.j. 41 A 51/2015-40.

9. Stran námitky žalobce, že žádný právní předpis neukládá žalobci povinnost naložit menší množství nákladu, než právní předpisy připouštějí, žalovaný uvedl, že dodržení maximálních povolených limitů je věcí řidiče vozidla, žalobce v tomto případě. Obdobná je pak i konstrukce jiných povinností stanovených právními předpisy, u nichž zákonodárce nedává návod, jak povinnosti dodržet, ale sankcionuje jejich porušení. Žalovaný dále tvrdil, že připuštěním žalobcových námitek by bylo umožněno řídit vozidla bez ohledu na hmotnostní limity stanovené právními předpisy s poukazem na nemožnost ovlivnění hmotnosti provozovaných vozidel. Tím by došlo k rezignaci na ochranu veřejného zájmu, který se vztahuje k ostatním účastníkům silničního provozu a k pozemním komunikacím.
10. Dále žalovaný uvedl, že se v napadeném rozhodnutí věnoval i posouzení možnosti liberace dle ust. § 43 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích. V žalobcově případě bylo přepravovaným nákladem kamenivo. Z vážního a dodacího listu nevyplývá, že by v něm byla uvedena nižší hmotnost zásilky, než byla její skutečná hmotnost a žalobce neprokázal, že by nemohl provést kontrolu hmotnosti zásilky. Zároveň nedošlo výhradně k nedodržení hodnot pro rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol, ale bylo přetíženo celé tažné vozidlo. Současně žalobce neučinil žádná opatření, aby k přetížení nedošlo, což ostatně sám přiznal, když uvedl, že jeho jediným úkonem byla vizuální kontrola vážního a dodacího listu.
11. Závěrem pak žalovaný uvedl, že nelze tolerovat praxi přetěžování vozidel, když takovým postupem by norma stanovující maximální hmotnostní limity ztratila svůj význam a došlo by k oslabení ochrany zájmu na bezpečnosti silničního provozu a šetrném využívání pozemních komunikací. V této souvislosti pak žalovaný odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. srpna 2008, č.j. 1 As 56/2008-66.
12. Závěrem pak žalovaný navrhl, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítnul.

IV.

Posouzení věci soudem

13. Soud o žalobě rozhodoval ve smyslu ust. § 51 odst. 1 s.ř.s. bez nařízení ústního jednání, neboť s tím oba účastníci řízení souhlasili (žalobce včas nereagoval na výzvu soudu doručenou mu dne 21. 7. 2020, žalovaný s tímto postupem výslovně souhlasil ve svém vyjádření k žalobě ze dne 2. července 2020).
14. V souladu s § 75 odst. 1, 2 s.ř.s. vycházel soud při přezkoumání napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, a napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů uplatněných v žalobě.

V.

Rozhodnutí soudu

15. Soud po posouzení žaloby dospěl k závěru, že žaloba žalobce není důvodná.
16. Z obsahu správního spisu zjistil soud tyto skutečnosti podstatné pro své rozhodnutí: Dne 7. listopadu 2019 provedli příslušníci oddělení silničního dohledu Policie ČR nízkorychlostní kontrolní vážení ve smyslu ust. § 38a zákona o pozemních komunikacích v prostoru odstavné plochy u odbočky na obec Horní Bríza na pozemní komunikaci I/27, přičemž kontrolovanou jízdní soupravu řídil v rozhodné době žalobce. Provedeným

nízkorychlostním vážením bylo zjištěno překročení nejvyšší povolené hmotnosti u motorového vozidla se dvěma nápravami o 2,27 %, tj. o 409 kg. Přepřavovaným nákladem bylo kamenivo, přičemž dle vážního a dodacího listu č. 1313287 byla netto hmotnost nákladu 30,44 tun. Dne 25. ledna 2020 byl žalobci doručen příkaz vydaný správním orgánem prvního stupně, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle ust. § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích a byla mu uložena pokuta ve výši 1 000 Kč. K odporu žalobce byl předmětný příkaz zrušen. Dne 19. února 2020 byl žalobce prvoinstančním rozhodnutím opětovně uznán vinným ze spáchání přestupku dle ust. § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, za jehož spáchání mu byla na základě ust. § 42a odst. 7 písm. a) téhož zákona uložena pokuta ve výši 1 000 Kč a podle ust. § 95 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb. ve spojení s ust. § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb. mu byla uložena povinnost nahradit náklady správního řízení ve výši 1 000 Kč. K odvolání žalobce pak bylo napadeným rozhodnutím prvoinstanční rozhodnutí potvrzeno a žalobcovo odvolání bylo zamítnuto.

17. Při posouzení důvodnosti žaloby vyšel soud z následující právní úpravy.
18. Podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích ve znění k 7. 11. 2019 platí, že řidič vozidla se dopustí přestupku tím, že řídí vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.
19. Podle § 43 a odst. 6 zákona o silničním provozu ve spojení s § 5 odst. 2 písm. c) vyhlášky č. 209/2018 Sb. činí hodnota hmotnosti vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, u motorových vozidel se dvěma nápravami 18 t.
20. Podle § 43 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích není řidič vozidla s výjimkou překročení největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav odpovědný za přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c), pokud prokáže, že odesílatel nebo provozovatel vozidla mu vydal k přepravované zásilce doklad, v němž uvedl nižší hmotnost zásilky, než je její skutečná hmotnost, a při převzetí zásilky nemohl provést kontrolu hmotnosti zásilky. Řidič není dále odpovědný za přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c), pokud bylo při kontrolním vážení zjištěno pouze nedodržení hodnot pro rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol stanovených zákonem o silničním provozu a řidič prokázal, že byl přepravován pouze sypký materiál, jehož pohybu během přepravy nemohl bez nepřiměřených opatření zabránit.
21. § 15 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „*přestupkový zákon*“) platí, že k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek se vyžaduje zavinění a že postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění. Odst. 3 tohoto zákonného ustanovení stanoví, že přestupek je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel a) věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí, nebo b) nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.
22. K jednotlivým žalobním námitkám uvádí soud následující.
23. Žalobce brojil proti závěru o zavinění předmětného přestupku. Uvedl, že žalovaný v podstatě bagatelizoval skutečnost, že aby fyzická osoba byla shledána vinnou

z přestupku, musí jí být spolehlivě prokázána nějaká forma zavinění. Žalovaný i správní orgán prvního stupně však předmětný přestupek posuzovaly dle žalobce v podstatě z hlediska principů objektivní odpovědnosti. Správní orgány obou stupňů se vůbec nezabývaly tím, jaké reálné možnosti a prostředky měl žalobce k provádění kontroly zatížení vozidla a ovlivnění zatížení pro provedení nakládky. Dále uvedl, že na jeho straně nelze dovodit nedbalostní zavinění v žádné formě, ani vědomé ani nevědomé. Žalobce konstatoval, že před započítím jízdy učinil vše, co po něm bylo lze spravedlivě požadovat, aby neporušil žádné právní předpisy. Dle žalobce není reálné, aby řidič poté, co zkontroluje hmotnost vozidla, ještě překontroloval jednotlivé parametry, popř. činil nějaké další ověřující úkony, neboť jakmile byl žalobce obeznámen s tím, že maximální povolená hmotnost překročena nebyla, nelze mu přičítat k tíži, že během jízdy nečinil ničeho, čímž by si nepřekročení hmotnostních limitů opětovně prověřoval. Takový požadavek by byl zcela nepřiměřený a v praxi nesplnitelný. Dále žalobce uvedl, že bezprostředně po nakládce vozidlo nevykazovalo jakékoliv přetížení, přičemž v rámci maximálně přípustných limitů mělo ještě rezervu. Dále žalobce poukázal na to, že se nemůže fyzicky účastnit nakládky, když spoléhá pouze na údaje uvedené na vážním lístku, když z těchto údajů přetížení vozidla nevyplývalo. Žalobce dále uvedl, že v posuzovaném případě vykonával práci v pracovněprávním poměru, přičemž obsahem jeho pracovní náplně není provádět kontrolu zatížení vozidla po nakládce v průběhu přepravy a jakkoliv manipulovat s nákladem, když takové jednání by bylo v rozporu s pravidly a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Zajištění nákladu proti zamezení jeho pohybu pak lze dle žalobce požadovat toliko po provozovateli vozidla, resp. zaměstnavateli žalobce. Žalobce dodal, že žádný právní předpis neukládá dopravci povinnost nakládat menší množství nákladu než je množství maximálně přípustné. Navíc není dle žalobce zřejmé, jaké konkrétní menší množství nákladu by mělo být naloženo, aby bylo zabráněno pohybu materiálu v průběhu přepravy, resp. aby nemohlo dojít přetížení nad stanovené limity. Žalobce učinil vše, co mohl, aby k porušení zákona nedošlo.

24. Žalobní námitky žalobce lze shrnout tak, že žalobce sporoval, že ve správním řízení bylo prokázáno jeho nedbalostní zavinění přestupku, kdy žalobce splnil vše, co po něm bylo možno spravedlivě požadovat, tím, že ověřil z vážního lístku po nakládce, že vozidlo není přetížené. Žalobce nebyl povinen provádět následnou kontrolu zatížení vozidla v průběhu přepravy, přičemž za zajištění nákladu při přepravě (zamezení jeho pohybu) odpovídá provozovatel vozidla, nikoli jeho řidič. Podle žalobce není zřejmé, o kolik méně nákladu by muselo být naloženo, aby se zabránilo pohybu materiálu v průběhu přepravy.
25. Námitky nejsou důvodné.
26. V posuzovaném případě nebylo mezi účastníky sporu o následujících skutkových okolnostech: Žalobce řídil motorové vozidlo, jež při kontrolním vážení překročilo největší povolenou hmotnost o 409 kg. Podle vážního lístku po nakládce vážilo naložené vozidlo 44,7 t, náklad kameniva 30,44 t a prázdné vozidlo 14,26 t.
27. Soud vyšel z toho, že podle ustálené judikatury (například usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu čj. 5 Afs 16/2003-56 ze dne 12. 10. 2004) tvoří rozhodnutí správních orgánů I. a II. stupně z hlediska soudního přezkumu jeden celek, a proto se soud zabýval jak odůvodněním prvoinstančního rozhodnutí, tak i potvrzujícího napadeného rozhodnutí.
28. V prvoinstančním rozhodnutí na str. 5 správní orgán prvního stupně výslovně uvedl, že z vážního lístku nevyplývalo překročení stanovené hmotnosti, ale hmotnost jízdní

soupravy se pohybovala na samé hranici povolené hmotnosti (44,7 t oproti 45 t). Závěr o nevědomé nedbalosti žalobce správní orgán prvního stupně odůvodnil na str. 7 a 8 prvoinstančního rozhodnutí tím, že žalobce jako profesionální řidič měl a mohl vědět, že nesmí řídit přetížené vozidlo. Jelikož žalobce z vážního lístku zjistil, že hmotnost jízdní soupravy je na samé hranici zákonného limitu, tudíž měl a mohl buď nechat naložit menší množství nákladu nebo zvolit vhodnější rozložení nákladu. Žalobce proto měl a mohl vědět, že jím řízená jízdní souprava překračuje hmotnostní limit.

29. Žalovaný v napadeném rozhodnutí na str. 6 uvedl, že pokud žalobce z vážního lístku zjistil, že zatížení vozidla naloženém materiálem vykazuje ve vztahu k limitu jízdní soupravy pouze zanedbatelnou rezervu, musel si být vědom toho, že limit zatížení může být překročen např. v důsledku pohybu nákladu při brždění. Žalobce měl a mohl přetížení zabránit naložením jen takové hmotnosti nákladu, aby v důsledku pohybu při přepravě nemohlo dojít k přetížení. K zavinění žalobce na str. 7 a 8 napadeného rozhodnutí žalovaný uvedl, že žalobce nevěděl o překročení hmotnostního limitu, ale jako řidič z povolání měl a mohl zachovávat opatrnost k zamezení přetížení, tzn. že vzhledem k okolnostem případu a svým osobním poměrům měl a mohl vědět, že jím řízené vozidlo překračuje největší povolenou hmotnost.
30. Vzhledem k žalobním námitkám bylo klíčovou otázkou pro posouzení důvodnosti žaloby posouzení subjektivní stránky stíhaného přestupku, tj. zda bylo ve správním řízení prokázáno, že žalobce ve smyslu § 15 odst. 1, 3 přestupkového zákona ve spojení s § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích sice nevěděl, ale vědět měl a mohl vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům, že řídí vozidlo s hmotností, jež překračuje největší nejvyšší povolenou hmotnost o 409 kg. Zaviněním totiž musí být pokryta celá skutková podstata přestupku (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 8. 2008, č. j. 1 As 56/2008-66). Skutečnost, že žalobce toto nevěděl, nebyla mezi účastníky řízení sporná. Soud ve shodě se správními orgány dospěl k závěru, že skutečnost, že žalobce toto vědět měl a mohl, vyplývá ze souhrnu dále uvedených nesporných faktů: Žalobce je profesionálním řidičem z povolání, který započal jízdu s vědomím, že hmotnost vozidla je na samé hranici zákonného limitu (44,7 t oproti 45 t). Žalobce z titulu svého řidičského oprávnění měl a mohl vědět, že rozložení nákladu ovlivňuje výsledky kontrolního měření hmotnosti a že limit zatížení může být překročen např. v důsledku pohybu nákladu při brždění nebo způsobem jízdy v závislosti na dopravní situaci nebo výškový nebo točitý průběh vozovky. Žalobce nevynaložil veškeré úsilí, které na něm bylo lze požadovat, pokud jízdu vědomě započal s vozidlem, které se limitně hranici nepřipustného zatížení blížilo a v době kontroly ji překročilo. Za toto překročení hmotnostního limitu žalobce odpovídá, kdy nelze uzavřít, že by o riziku překročení zatížení neměl a nemohl vědět. V případě žalobce tedy bylo splněno i subjektivní kritérium nedbalosti, které spočívá v míře opatrnosti, kterou byl povinen vynaložit žalobce v řešeném konkrétním případě.
31. Soud se ztotožňuje s právním východiskem tak, jak ho shrnul Krajský soud v Brně ve svém rozsudku čj. 41 A 51/2015 – 40 ze dne 1. 3. 2017: „Odpovědnost za náklad a přetížení vozidla je konstruována jako odpovědnost řidiče, a to s ohledem na skutečnost, že právě on je účastníkem silničního provozu se všemi právy a povinnostmi. Je to řidič, kdo rozhoduje o tom, s jakým vozidlem se zúčastní silničního provozu. Žalobci muselo být jako řidiči z povolání známo, že povolené hmotnosti jsou stanoveny nejen na celkové zatížení, ale i na jednotlivé nápravy, a této skutečnosti měl přizpůsobit i své jednání. Žalobce však takto nepostupoval a pouze se spolehnul na ujištění ze strany jiných osob, čímž se však odpovědnosti nezbavil a ani

zbavit nemohl. Pokud je totiž odpovědnost přesunuta na osobu řidiče, tak ten musí vynaložit veškeré úsilí na to, aby nedošlo ke spáchání protiprávního jednání.“

32. Zde Krajský soud v Brně vyšel z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 4. 2010, č. j. 4 As 7/2010-75: *„Pokud je totiž odpovědnost přesunuta na osobu řidiče, tak ten musí vynaložit veškeré úsilí na to, aby nedošlo ke spáchání protiprávního jednání. Nejvyššímu správnímu soudu je zřejmé, že je v praxi obtížné provést naprosto důkladnou kontrolu nakládaného materiálu a jeho hmotnosti, nicméně se o to má řidič alespoň pokusit. Stěžovatel tedy mohl v posuzované věci využít několik prostředků za účelem ovlivnění množství a rozmístění převáženého materiálu tak, aby nedošlo k jeho posunu a následnému přetížení dvojnápravy, avšak z řízení před správními orgány a krajským soudem vyplývá, že se o to ani nepokusil. Při řízení motorových vozidel, zejména nákladních vozidel, je třeba počínat si vždy s jistou mírou obezřetnosti a opatrnosti, a to s ohledem na možné negativní následky.“*
33. Lze odkázat i na rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 5 As 118/2016 – 24 ze dne 15. 12. 2016, podle něhož *„Zájem společnosti na ochraně stavu pozemních komunikací a bezpečnosti provozu stojí vždy výše než fakt, že důsledky např. nekontrolovaného posunu nákladu půjdou k tíži provozovatele vozidla nebo řidiče. Náklad na vozidle musí být odpovídajícím způsobem zajištěn, zejména tak, aby nedošlo k překročení jak maximální přípustné hmotnosti vozidla, tak i maximální přípustné hmotnosti na nápravu vozidla. Nelze-li takového stavu dosáhnout a garantovat jej i během celé přepravy, pak nezbyvá, než takový náklad po pozemní komunikaci buď nepřepřevážet vůbec, nebo jej při splnění zákonných podmínek realizovat formou povolení zvláštního užívání pozemní komunikace.“*
34. Soud shrnuje, že zavinění žalobce na stíhaném přestupku ve formě nevědomé nedbalosti bylo ve správním řízení prokázáno a v prvoinstančním a napadeném rozhodnutí dostatečně odůvodněno. Žalobce jako řidič z povolání měl znát hmotnostní limit vozidla, které řídil, dále měl a mohl při nakládce počítat jak s hmotnostním limitem, tak rozložením nákladu a jeho zajištěním proti pohybu a dále měl a mohl přizpůsobit jízdu naloženému nákladu. Žalobce, který řídil vozidlo, o němž věděl, že již při nakládce dosahovalo těsně k samotnému hmotnostnímu limitu, a měl a mohl vědět, že vzhledem k tomu může dojít k překročení limitu způsobem jízdy či přesunem nákladu, nevynaložil dostatečnou míru opatrnosti, kterou na něm lze spravedlivě požadovat. Žalobci nebylo kladeno za vinu, že neprováděl následnou kontrolu zatížení vozidla v průběhu přepravy. Žalobní námitka, že za zamezení pohybu nákladu při přepravě neodpovídá řidič, ale výlučně provozovatel vozidla, nemá oporu v zákonné úpravě tak, jak byla citována výše. Správním orgánům ani soudu nepřisluší žalobci určovat, o kolik méně nákladu má nakládat, aby dodržel své zákonné povinnosti, mj. proto takové obecné doporučení nelze stanovit, neboť je odvislé od konkrétního vozidla, váhy nákladu včetně jeho charakteru a způsobu jeho zajištění.
35. Soud dodává k námitce žalobce obsažené v žalobě stran nedodržení zásady legitimního očekávání žalovaným soud uvádí, že tuto nepovažoval za žalobní bod (srov. rozsudek rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 20. prosince 2005, č.j. 2 Azs 92/2005-58), neboť žalobce nijak nekonkretizoval, jakým způsobem by měl žalovaný tuto zásadu ve vztahu k němu porušit. Rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v bodech 81 a 82 usnesení dne 21. 7. 2009, č.j. 6 Ads 88/2006-132, č. 1915/2009 Sb. NSS, uvedl: *„S ohledem na výše uvedené rozšířený senát uzavírá, že správní praxe zakládající legitimní očekávání je ustálená, jednotná a dlouhodobá činnost (příp. i nečinnost) orgánů veřejné správy, která opakovaně potvrzuje určitý výklad a použití právních předpisů. Takovou praxí je správní*

orgán vázán. Jen taková správní praxe je doplněním psaného práva a je způsobilá modifikovat pravidla obsažená v právní normě. Správní praxi zakládající legitimní očekávání lze změnit, pokud je taková změna činěna do budoucna, dotčené subjekty mají možnost se s ní seznámit a je řádně odůvodněna závažnými okolnostmi. Libovolná (svévolná) změna výkladu právních předpisů směřující k tíži adresátů není přípustná. Za racionální (nikoliv svévolnou) změnu správní praxe lze přitom s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem považovat změnu interpretovaného zákona, změnu zákonů souvisejících s interpretovaným předpisem (systematický výklad) a změnu skutečností rozhodných pro interpretaci zákona (teleologický výklad).“ V posuzované věci žalobce neuvedl, že by správní orgány v totožných věcech postupovaly odlišně, žádnou konkrétní ustálenou odlišnou správní praxi netvrdil. Proto námitka zásahu do legitimního očekávání nebyla žalobcem v žalobě nijak odůvodněna a z kontextu žaloby vyplývalo, že jí žalobce směřoval spíše k tomu, že podle něj správní orgány ve svých rozhodnutích pominuly konkrétní okolnosti stíhaného přestupku, přičemž tuto námitku soud vypořádal výše.

36. Žalobu soud shledal nedůvodnou, proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

VI.

Náklady řízení

37. Náhradu nákladů řízení soud žádnému z účastníků podle § 60 odst. 1 s. ř. s. nepřiznal, protože žalobce ve věci úspěch neměl a žalovaný se práva na náhradu nákladů řízení výslovně vzdal, nad rámec běžné úřední činnosti žádné náklady nevznikly, ani jejich náhradu nepožadoval.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost. Kasační stížnost musí být podána do dvou týdnů po doručení rozsudku. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu; lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni.

Plzeň 1. prosince 2020

Mgr. Alexandr Krysl v.r.
předseda senátu