



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Petra Kuchynky a soudců JUDr. Ondřeje Szalonnáse a Mgr. Jaroslava Škopka ve věci

žalobce: **SÝBEK Autodoprava s.r.o.**, IČO 26080036
sídlem Zahradnická 749, 388 01 Blatná
zastoupený advokátem Mgr. Jiřím Zájedou
sídlem Zahradnická 38, 388 01 Blatná

proti
žalovanému: **Krajský úřad Plzeňského kraje**
sídlem Škroupova 18, 306 13 Plzeň

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 7. 2018, č.j. PK-DSH/5919/18

takto:

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

Odůvodnění:

Vymezení věci

1. Žalobce byl uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o

pozemních komunikací“), neboť dne 8. 11. 2017 v 08:15 hodin na silnici I/22 u osady Beňovy provozoval vozidlo (jízdni soupravu) složenou z motorového nákladního vozidla tovární značky SCANIA R 420 CB6x4 [...] a přípojného vozidla tovární značky F. X. MEILLER, MZDA 18/21 [...] s nákladem (písek), které při kontrolním vážení překročilo největší povolenou hmotnost u motorového vozidla na skupině náprav 2,3 o 1795 kg, čímž překročilo limitní hodnoty stanovené v § 37 odst. 1 písm. c) bodě 4 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*vyhláška č. 341/2014 Sb.*“), protože u dvounápravy motorových vozidel při dílčím rozvoru od 1,3 m a méně než 1,8 m, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním, největší povolená hmotnost nesmí překročit 19 tun, a dále překročilo povolenou hmotnost motorového vozidla (skupina náprav 1,2,3) o 304 kg, čímž překročilo limitní hodnoty stanovené v § 37 odst. 2 písm. b) vyhlášky č. 341/2014 Sb., protože u motorových vozidel se třemi nápravami, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním, největší povolená hmotnost nesmí překročit 26 tun. Za spáchání tohoto přestupku byl žalobci podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích uložen správní trest pokuty ve výši 18 000 Kč. Současně byla žalobci uložena povinnost nahradit náklady řízení o přestupku v paušální výši 1 000 Kč [rozhodnutí Městského úřadu Klatovy ze dne 30. 4. 2018, č.j. OD/3513-2/18/Ba, ve spojení s rozhodnutím Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 24. 7. 2018, č.j. PK-DSH/5919/18].

Žaloba

2. Žalobce namítá, že pokud se přestupku dopustil, nemohl se dopustit přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích [*jako provozovatel vozidla **provozuje** vozidlo, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu*], nýbrž se musel dopustit přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích [*jako provozovatel vozidla **přikáže, svěří, nebo umožní řízení** vozidla, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu*]. V případě, že zapsaný provozovatel vozidla je v době spáchání přestupku přímo řidičem předmětného vozidla, tak vozidlo jako provozovatel provozuje, a tím spáchá přestupek podle písm. s) výše citovaného zákonného ustanovení. V případě, kdy zapsaný provozovatel není přímo řidičem předmětného vozidla (vozidlo řídila jiná osoba – zaměstnanec), provozovatel vozidla přikázal, dovolil, svěřil nebo umožnil řízení vozidla, a tím provozovatel vozidla spáchal přestupek podle písm. u) výše citovaného zákonného ustanovení. Je s podivem, jakým způsobem se správní orgán prvního stupně i odvolací správní orgán s logickou argumentací a námitkou žalobce vypořádaly.
3. Dále žalobce namítá, že výpočet uložené pokuty není v souladu s § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Správní orgán prvního stupně a odvolací správní orgán pouze citovaly zákon o pozemních komunikacích a to, co žalobce namítal, nijak nevyvrátily a svůj výklad nezdůvodnily. Žalobce přitom zcela logicky a v souladu s § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích argumentoval tím, že v tomto případě nemůže být uložena provozovateli pokuta výpočtem $2 \times 9\,000\text{ Kč} = 18\,000\text{ Kč}$, ale pokud mu má být uložena pokuta, tak v tomto případě 5 000 Kč. Správní orgán prvního stupně a odvolací správní orgán nemají jasno ve významu slov **největší** a **nejvyšší**. Je jim zcela lhostejné, které z těchto (zcela rozdílných) pojmů si vyberou. Nikdo nepostřehl, že v tomto ustanovení vůbec tato sobě (opticky) podobná slova jsou. Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu zná pouze termín **největší**. V § 43

zákona o pozemních komunikacích je ve větě druhé ovšem užito slovo **nejvyšší**, což zcela zásadně mění význam celého výkladu § 43 citovaného zákona. Podle § 43 věty druhé tohoto zákona „Není-li **nejvyšší povolená** (nikoli překročená) hmotnost vozidla (tou **nejvyšší povolenou** u NA Scania je 26 000 kg – ta byla převýšena pouze o 304 kg) překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč.“ Pokud se tedy má najít **nejvyšší** povolená hmotnost váženého vozidla, je touto hmotností podle vážního listu buď **největší** povolená hmotnost vozidla (26 000 kg), nebo v tomto případě, jelikož se jednalo o jízdní soupravu, dokonce **největší** povolená hmotnost jízdní soupravy. Pokud by **nejvyšší** povolená hmotnost (jízdní soupravy) byla překročena o více než 500 kg, pak by zcela nepochybně platila věta první a třetí. Dle názoru žalobce **nejvyšší** kontrolovanou hmotností byla hmotnost jízdní soupravy, která překročena nebyla vůbec. I když překročena nebyla vůbec, byla překročena největší povolená hmotnost vozidla a na nápravu. Provozovateli měla být tedy uložena pokuta 5 000 Kč. Tento jednoznačný výklad má oporu v logickém myšlení. Z **nejvyšší** kontrolované hmotnosti lze soudit, že pokud je přetížení do 500 kg (zejména u sypkých materiálů může právě dojít k často diskutovanému posunu), není z toho parný úmysl přetěžovat vozidlo, odpovědnosti to sice nezabavuje, ale při uložení pokuty zákonodárce zohledňuje nepřekročení **největší** povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy.

Vyjádření žalovaného k žalobě

4. Ve vyjádření k žalobě žalovaný uvedl, že správní orgán prvního stupně a odvolací správní orgán shodně dospěly k závěru, že důvody, které žalobce v rámci vedeného řízení uváděl na svou obhajobu, nelze v žádném případě považovat za dostatečné a argumentace uvedená v žalobě je objektivně neobhajitelná. Žalovaný celé řízení a následné rozhodnutí vedl v souladu s platnými zákonnými a podzákonnými právními předpisy (zákon o pozemních komunikacích a vyhláška č. 341/2014 Sb.).
5. Žalovaný dále konstatuje, že určení skutkové podstaty přestupku, podle kterého řízení bude vedeno, je v dikci správního orgánu, a to na základě zjištěného protiprávního jednání v uvedené věci. Skutková podstata uvedená v § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích a skutková podstata uvedená v § 42b odst. 1 písm. s) téhož zákona je trestána stejně a v praxi tato skutková podstata zůstává téměř nevyužívaná. Žalovaný nenašel přímou spojitost mezi uvedenou skutkovou podstatou přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) a § 43 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích, na kterou žalobce poukazuje v souvislosti ve vztahu provozovatele a řidiče.
6. Žalovaný dále uvádí, že pokuta byla podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích stanovena ve výši 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost kontrolovaného vozidla dle vyhlášky (§ 43 odst. 1 věta první zákona o pozemních komunikacích), kde došlo k překročení povolené hmotnosti o více než 500 kg. V daném případě došlo k přetížení o 1 795 kg, tedy o dvě započaté tuny, celková částka připadající na pokutu tak činí (2 x 9 000) 18 000 Kč. V daném případě došlo k porušení více mezních hodnot, a proto bylo bráno na zřetel nejvyšší přetížení u kontrolovaného vozidla (u jízdní soupravy), tj. přetížení zjištěné u motorového vozidla (na skupinu náprav 2, 3) o 1 795 kg, a to s hodnotou přetížení o více než 500 kg. Ohledně významu slov největší a nejvyšší se žalovaný může vyjádřit pouze v souvislosti s odvoláním na zákonná ustanovení. Vyhláška č. 341/2014 Sb. jako zvláštní právní předpis uvádí v § 37 až § 39 největší povolené hodnoty, které nesmí být u vozidla překročeny. V tomto případě se jedná o hodnotu největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla podle § 37 odst. 1 písm. c) bodu 4, která je

19 t a nesmí být překročena, a také o hodnotu největší povolené hmotnosti silničních vozidel podle § 37 odst. 2 písm. b), která je 26 t a nesmí být překročena. Toto jsou hodnoty největší. Správní orgán použil formulaci termínu nejvyšší v souvislosti s určením způsobu pokuty podle § 43 odst. 1 věty třetí zákona o pozemních komunikacích. Pokuta byla uložena za nejvyšší překročení (přetížení) v souladu s § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích.

Replika

7. V replice žalobce uvádí, že u jízdní soupravy, která je složená z NA Scania a tandemového vleku Meiler, nelze přesně určit, co je hmotnost vozidla a tandemového přípojného vozidla. Jednotlivé hmotnosti (auta i vleku) se mezi nimi přenášejí, stejně jako je tomu u jízdní soupravy složené z tahače návěsu a návěsu. V technickém průkazu je zaznamenáno, že se jedná o tandemový vlek, který je rozdílný než vlek v provedení čepového oje. Tam by dle názoru provozovatele bylo možno na místě samotného kontrolního vážení stanovit hmotnosti na nápravy i hmotnosti jednotlivých vozidel. Je nutno vycházet tedy pouze vyhlášky č. 341/2014 Sb. K tomu znalci v oboru dopravy již v minulosti uváděli, že pokud je k tažnému vozidlu připojeno přípojně vozidlo přes čep (tahač a návěs), je nemožné určit, co je hmotnost tažného vozidla a přípojně vozidla. Jízdní souprava v tomto případě má zcela stejné technické parametry z hlediska připojení (viz TP), tedy princip, kdy vlek (který má jedno pevné spojení) tlačí přes něj na zadní části NA a ovlivňuje jeho hmotnost. Z tohoto důvodu nelze hovořit ani uvádět, že bylo přetíženo vozidlo Scania, ale pouze skupina náprav 2, 3.
8. Žalobce dále poukazuje na to, že jeho argumentaci k výpočtu uvedené pokuty mu nikdo a nijak ani v náznaku nevyvrátil. Jedním ze smyslů prováděného kontrolního vážení je, aby přeprava materiálů nebyla prováděna podle mnohdy (často v minulosti) motivace přepravy za jednu tunu, což mělo za následek nakládání velkého množství materiálu. Může se však určitými skutečnostmi (přesunem materiálu, nemožnosti kontroly váhy na stavbě) stát, že je přetížena jen určitá náprava. Pak provozovatel (řidič) nechtěl nadměrně přetěžovat vozidlo nebo jízdní soupravu. To je přesně ten příklad, kdy takový zaplatí pokutu paušálně 5 000 Kč. Je tady jasně rozlišen od toho, kdo tak činí záměrně, nebo nedbalostně přistupuje ke svým povinnostem. K tomu žalobce dodává, že novela zákona o pozemních komunikacích účinná od 1. 10. 2018 upravila ustanovení § 43 tohoto zákona. Zákodárce tedy s tímto ustanovením pracoval a zabýval se jím. Kupříkladu bylo vloženo chybějící slovo jízdní souprava nebo bylo v poslední větě změněno slovo nejvyšší za největší.

Jednání před soudem

9. Při jednání před soudem dne 8. 7. 2020 žalobce setrval na své argumentaci uplatněné v žalobě a v replice. Průběh tohoto jednání před soudem je zachycen na zvukovém záznamu založeném v soudním spise.

Posouzení věci krajským soudem

10. Soud přezkoumal napadené výroky rozhodnutí v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.).
11. **Žaloba není důvodná.**
12. Ze správního spisu soud zjistil, že Městský úřad Klatovy uznal žalobce vinným výše uvedeným přestupkem podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona pozemních komunikacích příkazem ze dne 12. 12. 2017, č.j. OD/10966-1/17/Ba. Proti tomuto příkazu podal žalobce

odpor. Nato Městský úřad Klatovy uznal žalobce vinným výše uvedeným přestupkem podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích rozhodnutím ze dne 18. 1. 2018, č.j. OD/619/18/Ba. Proti tomuto rozhodnutí správního orgánu prvního stupně se žalobce odvolal. Krajský úřad Plzeňského kraje rozhodnutím ze dne 29. 3. 2018, č.j. PK-DSH/1328/18, rozhodnutí Městského úřadu Klatovy ze dne 18. 1. 2018, č.j. OD/619/18/Ba, zrušil a věc vrátil k novému projednání správnímu orgánu prvního stupně. Poté Městský úřad Klatovy uznal žalobce vinným výše uvedeným přestupkem podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích rozhodnutím ze dne 30. 4. 2018, č.j. OD/3513-2/18/Ba. Proti tomuto rozhodnutí správního orgánu prvního stupně se žalobce rovněž odvolal. Krajský úřad Plzeňského kraje rozhodnutím ze dne 24. 7. 2018, č.j. PK-DSH/5919/18, odvolání žalobce zamítl a rozhodnutí Městského úřadu Klatovy ze dne 30. 4. 2018, č.j. OD/3513-2/18/Ba, potvrdil.

13. Podle § 82 odst. 2 věty první správního řádu *Odvolání musí mít náležitosti uvedené v § 37 odst. 2 a musí obsahovat údaje o tom, proti kterému rozhodnutí směřuje, v jakém rozsahu ho napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo.*
14. V této souvislosti došel Nejvyšší správní soud k tomuto názoru: „*Správní řád z roku 2004 zvýšil odpovědnost účastníka řízení za rozsah odvolacího přezkumu, neboť jeho dispozici svěřil, v jakém rozsahu a z jakých hledisek má být prvostupňové rozhodnutí přezkoumáváno (§ 82 odst. 2). Pozornost, kterou je odvolací orgán povinen nad rámec uplatněných odvolacích námitek věnovat základním zásadám správního řízení, je limitována skutečnostmi, které jsou ze spisu zjevné.*“ (rozsudek ze dne 13. 2. 2008, č.j. 2 As 56/2007-71, publ. pod č. 1580/2008 Sb. NSS).
15. V odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Klatovy ze dne 18. 1. 2018, č.j. OD/619/18/Ba, žalobce mimo jiné namítal, že pokud se měl přestupku dopustit, musela by být jeho kvalifikace podle § 42b odst. 1 písm. u) a nikoli písm. s) zákona o pozemních komunikacích (předmětné vozidlo řídil zaměstnanec) a že výše pokuty měla být uložena podle § 43 odst. 2 věty první a nikoli věty druhé zákona o pozemních komunikacích (předmětné vozidlo bylo přetíženo pod 500 kg, konkrétně o 304 kg). V odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Klatovy ze dne 30. 4. 2018, č.j. OD/3513-2/18/Ba, žalobce zejména na základě všeho, co k tomu případu uvedl, žádal předání případu soudnímu znalci, který posoudí, zda je možné tyto přepravy provádět nebo ne. Jelikož žalobce v odvolání proti novému rozhodnutí správního orgánu prvního stupně své námitky z odvolání proti původnímu rozhodnutí téhož správního orgánu neopakoval (ani na ně výslovně neodkázal), odvolací správní orgán nepochybil, jestliže je blíže nevypořádával.
16. V žalobě žalobce předně namítá nesprávnou kvalifikaci skutku.
17. Zákon o pozemních komunikacích byl v tomto ohledu s účinností od 1. 10. 2018 novelizován zákonem č. 193/2018 Sb.
18. Podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích (ve znění účinném do 30. 9. 2018) *Právnícká nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu.*
19. Podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích (ve znění účinném do 30. 9. 2018) *Právnícká nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla přikáže, dovolí, svěří nebo umožní řízení vozidla, jehož hmotnost*

převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu.

20. Zákon č. 193/2018 Sb. s účinností od 1. 10. 2018 dosavadní znění ustanovení § 42b odst. 1 písm. u) zrušil. V důvodové zprávě k vládnímu návrhu této novely zákona o pozemních komunikacích je uvedena změna odůvodněna takto: „Dále se vypouští skutková podstata nyní uvedená pod písm. u), neboť v ní uvedené protiprávní jednání je trestáno zároveň podle skutkové podstaty uvedené v písm. s) a v praxi tato skutková podstata zůstává téměř nevyužívaná.“ (Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, VIII. volební období, tisk 51/0).
21. K tomu soud uvádí, že provozovat vozidlo lze různým způsobem: provozovatel vozidla zejména může vozidlo řídit sám nebo může jeho řízení přikázat, dovolit, svěřit nebo umožnit jiné osobě. Provozování vozidla tak nelze redukovat toliko na řízení vozidla samotným provozovatelem, nýbrž zahrnuje i přikázání, dovolení, svěřeni nebo umožnění řízení vozidla některé jiné osobě. Soud proto nesouhlasí s žalobcem v tom, že je-li provozovatelem vozidla právnická osoba, rozumí se provozováním vozidla jen jeho řízení jejím statutárním orgánem nebo členem jejího statutárního orgánu. Tu je na místě dovolat se ustanovení § 20 odst. 2 písm. c) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, podle něhož *Za osobu, jejíž jednání je přičitatelné právnické osobě, se za účelem posuzování odpovědnosti právnické osoby za přestupek považuje [i] zaměstnanec nebo osoba v obdobném postavení při plnění úkolů vyplývajících z tohoto postavení.*
22. Z řečeného tedy plyne, že mezi uvedenými skutkovými podstatami vymezenými v § 42b odst. 1 zákona o pozemních komunikacích (ve znění účinném do 30. 9. 2018) je vztah úpravy obecné [písmeno s)] a úpravy zvláštní [písmeno u)]. Do 30. 9. 2018 se úprava uvedená v § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích týkala jak řízení vozidla samotným provozovatelem, tak přikázání, dovolení, svěřeni nebo umožnění řízení vozidla jiné osobě, kdežto úprava uvedená v § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích pouze přikázání, dovolení, svěřeni nebo umožnění řízení vozidla osobě odlišné od provozovatele vozidla. Jelikož *lex specialis derogat legi generali* (zvláštní úprava má přednost před úpravou obecnější), měla být v daném případě aplikována úprava vymezená v § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Správní orgány tak neučinily, a proto postupovaly vadně. Jedná se však o vadu spíše formální povahy, která nemohla mít vliv na celkovou zákonnost předmětných rozhodnutí, neboť zde byla toliko zaměněna úprava obecná s úpravou zvláštní a zároveň ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích (ve znění účinném do 30. 9. 2018) stanovovalo stejnou výměru pokuty za přestupek podle § 42b odst. 1 písm. s) jako za přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) téhož zákona. Možnost benevolentního přístupu k této otázce je ostatně předznamenána i ve shora citované důvodové zprávě.
23. Dále žalobce v žalobě namítá nesoulad výpočtu uložené pokuty s § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích.
24. Podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích (ve znění účinném do 30. 9. 2018) *Jde-li o přestupek podle § 42b odst. 1 s) a u), činí výměra pokuty 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla dle zvláštních právních předpisů ¹⁰⁾ [věta první]. Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč [věta druhá]. V případě, že je porušeno více mezních hodnot, je bráno na zřetel pouze nejvyšší přetížení [věta třetí].*
25. Poznámka ¹⁰⁾ odkazuje na zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na

pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích“), a na vyhlášku č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 341/2014 Sb.“).

26. Podle § 4 odst. 3 písm. i) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích *V registru silničních vozidel se dále u silničního vozidla uvádí největší technicky přípustná hmotnost, největší povolená hmotnost a provozní hmotnost silničního motorového vozidla a největší technicky přípustná hmotnost na nápravu a největší povolená hmotnost na nápravu.*
27. Podle § 2 písm. i) vyhlášky č. 341/2014 Sb. *Pro účely této vyhlášky se rozumí největší povolenou hmotností největší hmotnost, se kterou smí být vozidlo užíváno v provozu na pozemních komunikacích v České republice.* Podle § 2 písm. j) vyhlášky č. 341/2014 Sb. *Pro účely této vyhlášky se rozumí největší povolenou hmotností na nápravu největší hmotnost na nápravu, se kterou smí být vozidlo užíváno v provozu na pozemních komunikacích v České republice.*
28. Největší povolené hmotnosti silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy jsou stanoveny v § 37 vyhlášky č. 341/2014 Sb. Ve smyslu § 37 odst. 1 písm. c) bodě 4 této vyhlášky *Největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla nesmí překročit u dvojnápravy motorových vozidel při jejich dílčím rozvoru od 1,3 m a méně než 1,8 m, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním, 19,00 t.* Ve smyslu § 37 odst. 2 písm. b) uvedené vyhlášky *Největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit u motorových vozidel se třemi nápravami, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním, 26,00 t.*
29. V daném případě vozidlo (jízdni souprava) složená z motorového nákladního vozidla tovární značky SCANIA R 420 CB6x4 a přípojného vozidla tovární značky F. X. MEILLER MZDA 18/21 při kontrolním vážení překročilo největší povolenou hmotnost u motorového vozidla na skupině náprav 2,3 o 1795 kg, čímž překročilo limitní hodnoty stanovené v § 37 odst. 1 písm. c) bodě 4 vyhlášky č. 341/2014 Sb., protože u dvounápravy motorových vozidel při dílčím rozvoru od 1,3 m a méně než 1,8 m, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním, největší povolená hmotnost nesmí překročit 19 tun, a dále překročilo povolenou hmotnost motorového vozidla (skupina náprav 1,2,3) o 304 kg, čímž překročilo limitní hodnoty stanovené v § 37 odst. 2 písm. b) vyhlášky č. 341/2014 Sb., protože u motorových vozidel se třemi nápravami, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním, největší povolená hmotnost nesmí překročit 26 tun.
30. Soud nemá za to, že by z odlišnosti dikce ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, kdy ve větě první je užito výrazu „největší povolená hmotnost vozidla“, kdežto ve větě druhé výrazu „nejvyšší povolená hmotnost vozidla“, měly být dovozovány důsledky uplatněné žalobcem.
31. Je třeba konstatovat, že jak zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, tak vyhlášky č. 341/2014 Sb. používají toliko výrazy „největší povolená hmotnost (silničního vozidla)“ a „největší povolená hmotnost na nápravu (vozidla)“.
32. Zákon o pozemních komunikacích byl, jak již řečeno, opakovaně novelizován. Obsahová změna rozhodného ustanovení zákona o pozemních komunikacích byla provedena s účinností od 31. 12. 2015 zákonem č. 268/2015 Sb.

33. Podle § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích (ve znění účinném do 30. 12. 2015) *Při určení výměry pokuty právnické osobě se přihlédne k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl správní delikt spáchán. Jde-li o správní delikt podle § 42b odst. 1 písm. r) a s), činí výměra pokuty 7 000,- Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla dle zvláštních právních předpisů. V případě, že je porušeno více mezních hodnot, je bráno na zřetel pouze nejvyšší přetížení.*
34. Zákon č. 268/2015 Sb. v § 43 odst. 2 slova „r) a s), činí výměra pokuty 7000,- Kč“ nahradil slovy „s) a u), činí výměra pokuty 9000 Kč“ a za větu druhou vložil větu „Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5000 Kč.“
35. V důvodové zprávě k vládnímu návrhu této novely zákona o pozemních komunikacích je uvedena změna odůvodněna takto: *„Zákon o pozemních komunikacích v § 43 odst. 2 stanoví specifický postup stanovení výše pokuty při přetížení vozidla (překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla), a to výměrou 7 000,- Kč za každou započatou tunu přetížení. Tento princip na straně jedné představuje objektivní měřítko při určování celkové výše sankce, na straně druhé výrazně omezuje možnost přihlídnutí k závažnosti porušení právní povinnosti (resp. tato závažnost je vyjádřena paušalizovaným způsobem – výměrou za 1 tunu přetížení). Při hodnocení aplikační praxe v této oblasti se ukázalo, že zejm. u malých přetížení (v řádu desítek popř. stovek kilogramů) je žádoucí zohlednit malou intenzitu tohoto porušení [...] Lze tedy konstatovat, že navržená změna, tedy vypuštění náhrady nákladů vážení za současného navýšení výše pokut za překročení nejvyšších povolených hmotností vozidel a stanovení speciální sazby pokuty za malá přetížení do 500 kg, nepřinese žádné významné nepříznivé důsledky pro provozovatele vozidel ani pro příjemce pokut ukládaných za překročení nejvyšších povolených hmotností vozidel.“* (Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, VII. volební období, tisk 374/0).
36. Z citovaného je zřejmé, že při změně zákona o pozemních komunikacích provedené zákonem č. 268/2015 Sb. byla (patrně: nedopatřením) zaměněna dosavadní zákonná dikce „překročení největší povolené hmotnosti vozidla“ za dikci „překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla“. Za situace, kdy se jedná o vyjádření v podstatě synonymická, nemá soud za to, že by se uvedenému rozdílu měly přičítat následky, které z nich vyvozuje žalobce.
37. Obdobným sporem se zabýval senát 57 zdejšího soudu v rozsudku ze dne 3. 12. 2019, č.j. 57A 53/2019- 35, v němž došel k tomuto závěru: *„Je přitom zřejmé a odůvodnitelné, proč zákonodárce trvá na tom, aby jízdní soupravy pozemní komunikace nepřetěžovaly. Dochází-li k překračování hmotnostních limitů provozovaných vozidel, mohou být v důsledku toho způsobeny závažné následky jak v podobě dopravních nehod, tak poškození konkrétních pozemních komunikací, apod. Kontrolní vážení se provádí ke kontrole největší povolené hmotnosti silničního vozidla, největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla a dalších hmotnostních poměrů vozidla. ... S žalobcem lze sice souhlasit, že § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích užívá slova „největší“ a „nejvyšší“, nicméně ze všech možných výkladů tohoto zákonného ustanovení vyplývá, že tato slova jsou užitá jako slova souznačná, tedy slova totožného významu. Slova „největší“ a „nejvyšší“ jsou ve sporném zákonném ustanovení použita při porovnávání fyzikální veličiny – hmotnosti. Každé fyzikální veličině včetně hmotnosti lze přiřadit určitou hodnotu, tj. velikost (slova „veličina“ a „velikost“ mají ostatně shodný slovotvorný základ). Při porovnávání velikosti fyzikální veličiny lze vždy určit hodnotu nejvyšší, která je vždy současně hodnotou největší. Z tohoto důvodu z jazykového*

výkladu vyplývá, že slova „největší“ a „nejvyšší“ mají ve sporném zákonném ustanovení stejný význam. Teleologickým právním výkladem se dojde k totožnému závěru, protože evidentním účelem a smyslem rozebírané právní normy vzhledem k zaměření celého zákona o pozemních komunikacích je postihnout jednání, jímž je překročen hmotnostní limit provozovaných vozidel, tj. jeho maximální výše. Pokud jde o systematický právní výklad, dospívá soud ke stejnému závěru: Slovo „nejvyšší“ je v souvislosti s povolenou hmotností v zákoně o pozemních komunikacích užito toliko jedenkrát, a to právě v § 43 odst. 1. U všech ostatních zákonných ustanovení je v souvislosti s limitem povolené hmotnosti vždy důsledně používáno slovo „největší“. Zákon tedy mezi těmito kategoriemi nijak nerozlišuje, nijak odlišně je nedefinuje. Stejně závěry konečně vyplývají i z logického právního výkladu: § 43 odst. 1 in fine zákona o pozemních komunikacích stanoví, že v případě, že je porušeno více mezních hodnot, je bráno na zřetel pouze nejvyšší přetížení. Zákon tedy přikazuje srovnat všechny překročené největší povolené hmotnosti (nápravy, vozidla) a zjistit takto, která z limitů byla překročena o největší počet kilogramů, a podle tohoto největšího překročení určit výši pokuty podle věty první a druhé § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích.“ Z provedených výkladů je tedy patrné, že pojmy největší a nejvyšší v sobě obsahují totožný význam. Pojem nejvyšší i největší povolená hmotnost tak shodně vyjadřují maximální přípustnou hmotnost.

38. Senát 30 zdejšího soudu se s citovaným názorem plně ztotožňuje a souhlasně odkazuje i na další posouzení této otázky v rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 3. 12. 2019, č.j. 57A 53/2019- 35.
39. V přezkoumávané věci považuje soud za podstatné také to, že ve výroku rozhodnutí Městského úřadu Klatovy ze dne 30. 4. 2018, č.j. OD/3513-2/18/Ba, není nesprávně použita dikce „nejvyšší povolená hmotnost“. Záměna „největší povolené rychlosti“ a „nejvyšší povolené rychlosti“, k níž došlo v rozhodnutí odvolacího správního orgánu, pak nemá věcný dopad a nezpůsobuje nezákonnost rozhodnutí správních orgánů jako celku.
40. K věci je třeba dodat, že v § 42b odst. 1 písm. s) a u) zákona o pozemních komunikacích (ve znění účinném do 30. 9. 2018) je užito vyjádření „vozidlo, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu“. Hmotností vozidla se tu podle názoru soudu rozumí nejen hmotnost samotného silničního vozidla, ale i hmotnost na nápravu (a skupiny náprav) vozidla. K tomuto řešení vede již množné číslo užitá ve výrazu „hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu“. Zvláštní právní předpisy pak pracují jak s největší povolenou hmotností silničního motorového vozidla, tak s největší povolenou hmotností na nápravu (viz výše). Nadto kontrolní vážení vozidel, upravené v § 38a zákona o pozemních komunikacích, zahrnuje – mimo jiné – kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla a kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla. Vzhledem k uvedenému nepovažuje soud za důvodnou ani eventuální žalobní námitku, že nezáleží na přetížení náprav, ale postihnout lze jen za přetížení celého vozidla.
41. K námitce žalobce, že při převozu sypkých materiálů (v tomto případě písku) nelze docílit rovnoměrného zatížení (rozložení nákladu) na všechny nápravy, žalovaný přílehavě odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 12. 2016, č.j. 5 As 118/2016-24, v němž se došlo k tomuto závěru: „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.“

Rozhodnutí soudu

42. Jelikož žaloba nebyla shledána důvodnou, soud ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

Náklady řízení

43. Jelikož žalovaný, který měl ve věci plný úspěch, nárok na náhradu nákladů řízení neuplatnil, bylo rozhodnuto, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost do dvou týdnů po jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu, sídlem Moravské náměstí 6, 657 40 Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Plzeň 8. července 2020

JUDr. PhDr. Petr Kuchynka, Ph.D. v.r.
předseda senátu

