



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Václava Trajera a soudců Ing. Mgr. Martina Jakuba Bruse a Mgr. Ladislava Vaško ve věci

žalobkyně: **LAGARDE SPEDITION spol. s r. o.**, IČO: 252 18 972,
sídlem Podhradská 2008/14, 350 02 Cheb,
zastoupená JUDr. Filipem Štípkem, advokátem,
sídlem Hradiště 96/6-8, 400 01 Ústí nad Labem,

proti

žalovanému: **Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství**,
sídlem Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem,

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 4. 8. 2016, č. j. 4160/DS/2015,
JID: 122033/2016/KUUK,

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalobkyně se žalobou podanou v zákonem stanovené lhůtě prostřednictvím svého právního zástupce domáhala zrušení rozhodnutí žalovaného Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství, ze dne 4. 8. 2016, č. j. 4160/DS/2015, JID: 122033/2016/KUUK, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobkyně a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Litoměřice, odboru dopravy a silničního hospodářství, (dále Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

jen správní orgán I. stupně“) ze dne 19. 1. 2016, č. j. 0003649/16/DOPPŘ/Ple, sp. zn. 0078565/14/DOP/Ple/1363. Tímto rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 12. 2015 (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), kterého se dopustila tím, že dne 30. 10. 2014 ve 14:30 hodin provozovala na silnici II/261 v obci Polepy (odstavná plocha, areál bývalé tržnice) jízdní soupravu, kterou tvořilo motorové vozidlo zn. Volvo, reg. zn. „X“, a přípojně vozidlo zn. Martin Reisch, reg. zn. „X“, která při nízkorychlostním kontrolním vážení po odečtení 3% přípustné tolerance překročila největší povolenou hmotnost motorového vozidla; při prováděné silniční kontrole bylo Centrem služeb pro silniční dopravu přepočtem zjištěno překročení největší povolené hmotnosti motorového vozidla o 340 kg, a tím byly překročeny limitní hodnoty stanovené v § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti s o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění do 31. 12. 2014 (dále jen „vyhláška o podmínkách provozu“). Za spáchání tohoto správního deliktu správní orgán I. stupně dle § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích uložil žalobkyni pokutu 7 000 Kč. Dále správní orgán I. stupně uložil žalobkyni povinnost uhradit náklady správního řízení v paušálně stanovené částce 1 000 Kč a náklady kontrolního vážení paušální částkou ve výši 6 000 Kč. Současně se žalobkyně domáhala, aby soud uložil žalovanému povinnost uhradit jí náklady soudního řízení.

Žaloba

2. Žalobkyně namítala, že žalovaný bagatelizoval skutečnost, že vážené vozidlo převáželo sypký, nesourodý materiál (rašelinu), který je při převozu velmi pohyblivý a volně se v nákladním prostoru přesouvá. Zdůraznila, že ze znaleckého posudku soudního znalce Ing. J. K. z roku 2006 jednoznačně vyplývá obecná nemožnost dopravce zabránit pohybům sypkého materiálu v průběhu jeho přepravy, neboť neexistuje žádné technologické řešení, které by takovému jevu bylo schopno zabránit. Zdůraznila, že na možnostech dopravců se od doby vypracování znaleckého posudku stran této problematiky nic nezměnilo. Poznamenala, že jí není známo, že by nějaký výrobce nákladních vozidel působící na českém i zahraničním trhu nabízel byť jen částečné řešení nastíněného problému formou nějaké technologické úpravy přepravního prostoru. Přestože žalobkyně správním orgánům předložila kromě výše zmíněného znaleckého posudku i některá další odborná vyjádření, žalovaný žalobkyni nabídl několik variant možných řešení, k nimž se měla žalobkyně v rámci respektování všech zákonných povinností uchýlit. Podle názoru žalobkyně však v praxi žádný takový návrh nemůže obstát a nebyl by do budoucna žádným řešením. Žalovaný dle žalobkyně zcela rezignoval na skutečnost, že nemá odborné znalosti týkající se dané problematiky na takové úrovni, aby mohl skutkové okolnosti sám správně vyhodnotit a posoudit, zda žalobkyně učinila všechna opatření, která po ní bylo možné požadovat. Žalobkyně si byla vědoma, že liberační důvody by měly být aplikovány zcela výjimečně, a to jen tehdy, kdy by uložení sankce odporovalo jejímu smyslu. Jestliže však žalobkyně neměla možnost jak okamžitým přesunům přepravovaného materiálu zabránit, přičemž zároveň nepřekročila maximální povolenou hmotnost celé jízdní soupravy ani jakékoliv nápravy, byl právě tento případ důvodem pro aplikaci liberačního důvodu. Konstatovala, že žalovaný tedy v napadeném rozhodnutí nerespektoval zvláštnosti případu, a nezohlednil tak všechny relevantní okolnosti - naopak výslovně uvedl, že poukazování na nepřetížení jediné z náprav je zavádějící. Tomuto stanovisku žalobkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

nerozuměla, jelikož dle jejího názoru je i tato okolnost pro zákonné rozhodnutí ve věci stěžejní.

3. Poukázala na to, že řadu jejích námitek žalovaný shodil s tvrzením, že zákon o pozemních komunikacích takovou možnost liberace nezná, ačkoliv zákon pouze vyžaduje provedení všech možných opatření, která byla možno po účastníkovi řízení požadovat. Pokouší-li se tedy žalobkyně doložit, že žádná další než již uskutečněná opatření provést nemohla, načež žalovaný tato tvrzení nerespektuje s poukazem na to, že zákon tuto konkrétní námitku jako možnost liberace neupravuje, je takový postup žalovaného naprosto nepřijatelný. Zdůraznila, že žalovaný své rozhodnutí odůvodňuje čistě formalisticky, neboť je zřejmé, že účelem zákona není přinést kazuistický seznam všech v úvahu připadajících liberačních argumentů, nýbrž dát správním orgánům prostor pro to, aby v každém jednotlivém případě objektivně posoudily, zda se účastník řízení snažil dostatečně svým povinností dostát. Uvedla, že žalovaný bez zjevného opodstatnění bazíruje na prokázání veškerého úsilí, které žalobkyně vynaložila, aby porušení povinnosti zabránila, a odmítá uznat, že v některých situacích jsou možnosti účastníků řízení natolik omezené, že nelze prokázat žádná zvláštní opatření, která účastník řízení učinil. Je zřejmé, že striktní bazírování na zákonném textu bez zohlednění okolností vlastních konkrétnímu případu nemá v žádném právním státě místo a nemůže obstát.
4. Konstatovala, že celá problematika týkající se přepravy sypkých materiálů byla odbornou veřejností diskutována již před více než 10 lety. Ministerstvo dopravy tehdy vydalo dne 6. 11. 2006 doporučení adresované kontrolním orgánům, v němž deklarovalo objektivní nemožnost ovlivnění posunů sypkých hmot ze strany řidiče nákladního vozidla, v němž se náklad přepravuje. Ministerstvo dopravy zde taktéž vycházelo ze znaleckých závěrů a kontrolním orgánům doporučilo, že v případě přepravy sypkých materiálů je vhodnější zaměřit se pouze na hmotnost celé jízdní soupravy, a nikoliv na vážení hmotnosti na jednotlivých nápravách. Uvedla, že zcela jistě lze uvedený závěr přijmout i ve vztahu hmotnosti nákladního vozidla (tažného) a jízdní soupravy jako celku. Také proto se měl dle názoru žalobkyně žalovaný více zabývat namítaným dodržením všech ostatních váhových parametrů a nelpět opět velmi formalisticky pouze na hmotnosti motorového vozidla. S ohledem na výše popsané proto žalobkyně považuje nepřekročení největší povolené hmotnosti celé jízdní soupravy v celém případě za velmi podstatnou skutečnost, jíž se však žalovaný nezabýval. Dle přesvědčení žalobkyně mělo být naopak k této skutečnosti významnou měrou přihlédnuto, neboť právě největší povolenou hmotnost celé soupravy může každý provozovatel nákladního vozidla kontrolovat a korigovat. Bylo-li tedy při nízkorychlostním vážení zjištěno, že maximální povolená hmotnost soupravy jako celku zákonné úpravě zcela vyhovovala, měl žalovaný vzít tento výsledek v potaz a důkladněji zvážit existenci liberačních důvodů.
5. Namítala, že žalovaný se dále vůbec nevypořádal s její námitkou, že při posouzení věci došlo k nesprávné interpretaci vyhlášky o podmínkách provozu. Žalobkyně uvedla, že aplikuje-li správní orgán při svém rozhodování hmotnostní limit pro jízdní soupravu jako celek, konzumuje tato maximální povolená hranice limity ostatní. Podmínky vyjmenované v dané vyhlášce proto není nutné splnit kumulativně, neboť nákladní vozidlo představuje součást jízdní soupravy a v tomto smyslu je třeba vyhlášku vykládat. Žalovaný se však s nesprávným výkladem nijak nevypořádal, přičemž jen poukázal na to, že rozhodnutí správního orgánu I. stupně bylo správné. Žalovaný se všemi argumenty žalobkyně řádně nezabýval, a rozhodnutí je tak nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a nezákonné. Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

Vyjádření žalovaného k žalobě

6. Žalovaný k výzvě soudu předložil správní spis a písemné vyjádření k žalobě, v němž navrhl její zamítnutí pro nedůvodnost. K věci uvedl, že zákon o pozemních komunikacích nezná pojmy jako „nekonzistentní pohyblivý materiál“ či „povolený přesun hmot“. Poukázal na to, že znalecký posudek Ing. K. byl brán v potaz, stejně jako novější metodické pokyny a rady Ministerstva dopravy, ze kterých jednoznačně vyplývá, že je věcí dopravce příslušně přizpůsobit převážený náklad tak, aby nedocházelo k překročení zákonem daných podmínek. Metodické příručky Ministerstva dopravy č. j. 500/2014-120-STSP/14 a 500/2014-120-STSP/20 tak již překonaly stanovisko stejného úřadu ze dne 6. 11. 2006. Uvedl, že dané stanovisko Ministerstva dopravy, na které odkazovala žalobkyně, již v době, kdy se skutek stal, správní orgány dávno neaplikovaly, neboť v tomto ohledu došlo ke změně právního názoru, což je patrné nejen z výše uvedených metodických příruček, ale i rozsudku Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 10/2015. Konstatoval, že provozovatel vozidla je proto povinen hledat způsoby, jak zajistit náklad, který se vyznačuje určitými fyzikálními vlastnostmi, které mohou mít vliv na jeho pohyb, aby dodržel zákonem stanovené podmínky; správní orgány mohou přepravu sypkého materiálu zohlednit při stanovení výše sankce za porušení § 37 odst. 1 vyhlášky o podmínkách provozu. Žalovaný k tvrzení, že žalobkyně neměla možnost, jak okamžitým přesunům přepravovaného materiálu zabránit, přičemž zároveň nepřekročila maximální povolenou hmotnost celé jízdní soupravy ani jakékoliv nápravy, podotkl, že žalobkyně zde podsouvá jí vyhovující způsob provádění nízkorychlostního vážení, který zcela popírá jeho smysl.

Posouzení věci soudem

7. O žalobě soud rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) bez jednání, neboť žalovaný s tímto postupem souhlasil a žalobkyně nesdělila soudu do dvou týdnů od doručení výzvy svůj nesouhlas s takovýmto projednáním, ačkoli byla ve výzvě výslovně poučena, že nevyjádří-li se v dané lhůtě, má se za to, že souhlas s rozhodnutím bez jednání byl udělen.
8. Napadené rozhodnutí žalovaného soud přezkoumal v řízení podle části třetí hlavy druhé prvního dílu s. ř. s., který vychází z dispoziční zásady vyjádřené v § 71 odst. 1 písm. c), písm. d), odst. 2 větě druhé a třetí a v § 75 odst. 2 větě první s. ř. s. Z této zásady vyplývá, že soud přezkoumává zákonnost rozhodnutí správního orgánu pouze v rozsahu, který žalobce uplatnil v žalobě nebo během dvouměsíční lhůty po oznámení napadeného rozhodnutí ve smyslu § 72 odst. 1 věty první s. ř. s. Povinností žalobce je proto tvrdit, že rozhodnutí správního orgánu nebo jeho část odporuje konkrétnímu zákonnému ustanovení, a toto tvrzení zdůvodnit. Nad rámec žalobních bodů musí soud přihlídnout toliko k vadám napadeného rozhodnutí, k nimž je nutno přihlížet bez návrhu nebo které vyvolávají nicotnost napadeného rozhodnutí podle § 76 odst. 2 s. ř. s. Takové nedostatky však v projednávané věci nebyly zjištěny.
9. Na tomto místě soud předesílá, že po přezkoumání skutkového a právního stavu a po prostudování obsahu předloženého správního spisu dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
10. Soud se předně zabýval námitkou nepřezkoumatelnosti žalobou napadeného rozhodnutí, kterou žalobkyně spatřovala v tom, že se žalovaný nevypořádal s její námitkou, že aplikuje-li správní orgán při svém rozhodování hmotnostní limit pro jízdní soupravu jako

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

celek, konzumuje tato maximální povolená hranice ostatní. Tato námitka není důvodná. Žalovaný ve svém rozhodnutí uvedl, že argumentace žalobkyně, že správní orgán I. stupně nepřihlédl ke skutečnosti, že nebyla překročena celková okamžitá hmotnost předmětné soupravy, je zavádějící, neboť zákon o pozemních komunikacích ani vyhláška o podmínkách provozu možnost přihlídnutí k hodnotám, které nebyly překročeny, nepřipouští. Dále žalovaný konstatoval, že správní orgán I. stupně ji tedy ve svém rozhodnutí správně nezmínil, neboť k překročení celkové okamžité hmotnosti jízdní soupravy v daném případě nedošlo. Žalovaný též poznamenal, že smyslem ustanovení týkajícího se nízkorychlostního kontrolního vážení je ochrana pozemních komunikací, a tedy všechny veličiny byly do zákona o pozemních komunikacích a jeho prováděcích předpisů vloženy právě z tohoto důvodu. Žalovaný k poukazu žalobkyně na fakt, že „tažné vozidlo navíc nebylo samo o sobě určeno k přepravě nákladu“, podotkl, že žalobkyně opomíjí skutečnost, že váha nákladu návěsu se u tohoto spojení (jízdní soupravy) rozkládá mezi nápravy návěsu a právě dotčené tažné vozidlo. V důsledku toho je dle žalovaného správné a logické posuzovat jeho hmotnost včetně na něm uloženého nákladu v souladu se zmiňovanou ochranou pozemních komunikací. Žalovaný byl toho názoru, že z uvedeného nevyplývá, že by měl správní orgán aplikovat pouze některá pro dopravce výhodnější ustanovení zákona o pozemních komunikacích. Podle přesvědčení soudu je patrné, že žalovaný považoval argumentaci žalobkyně stran toho, že hmotnostní limit pro jízdní soupravu jako celek konzumuje ostatní maximální povolené hranice, za nesprávnou a logicky a srozumitelně vysvětlil, proč k tomu závěru dospěl. Rozhodnutí žalovaného tak soud hodnotí jako přezkoumatelné.

11. Před vypořádáním dalších námitek žalobkyně soud poznamenává, že mezi účastníky není sporu o skutkovém stavu. Z obsahu správního spisu plyne, že dne 30. 10. 2014 ve 14:30 hodin byla na komunikaci č. II/261 v obci Polepy na kontrolním stanovišti U-08 odstavná plocha – areál bývalé tržnice při nízkorychlostním kontrolním vážení zvážena jízdní souprava, jejímž provozovatelem byla žalobkyně a která sestávala z motorového vozidla značky Volvo FH 42T, reg. zn. „X“, a přípojného vozidla značky Martin Reisch RSBS, reg. zn. „X“. Při tomto vážení, které provedlo Centrum služeb pro silniční dopravu, státní příspěvková organizace, bylo zjištěno překročení okamžité hmotnosti motorového vozidla o 340 kg (zjištěná hmotnost po odečtení relativní chyby měření ve výši 3 %), když největší povolená hmotnost motorového vozidla byla 18 000 kg; ostatní měřené hodnoty byly dodrženy. Mezi účastníky dále není sporu o tom, že jízdní souprava, jejímž provozovatelem byla žalobkyně, v danou dobu převážela rašelinu.
12. Podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích *právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, které překročí při nízkorychlostním anebo vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.*
13. Podle § 43 odst. 2 téhož zákona platí, že *při určení výměry pokuty právnické osobě se přihlídnou 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.*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

14. Podle § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky o podmínkách provozu *největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit u motorových vozidel se dvěma nápravami 18,00 t, jedná-li se o vozidlo kategorie M₃ 19,00 t.*
15. Jelikož žalobkyně nezpochybnila skutečnost, že byla překročena největší povolená hmotnost silničního vozidla, soud jen ve stručnosti uvádí, že dne 30. 10. 2014 bylo při nízkorychlostním kontrolním vážení zjištěno překročení největší povolené hmotnosti silničního vozidla, jehož provozovatelem byla žalobkyně. V daném případě byla největší povolená hmotnost silničního vozidla dle § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky o podmínkách provozu určena na 18 t, přičemž při nízkorychlostním kontrolním vážení byla naměřena hmotnost vozidla 18,88 t, čímž i po odečtení odchylky (relativní chyby měření ve výši 3 %) došlo k překročení největší povolené hmotnosti o 340 Kg. Tím se žalobkyně jednoznačně dopustila správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích. Správní orgány potom nepochybily, pokud za tento správní delikt vyměřily žalobkyni pokutu ve výši 7 000 Kč, neboť překročení největší povolené hmotnosti ve smyslu § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky o podmínkách provozu u silničního vozidla žalobkyně bylo do jedné tuny a dle § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích se každou započatou tunou, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla dle zvláštních předpisů, udělí pokuta 7 000 Kč.
16. Soud se poté zabýval klíčovou námitkou žalobkyně spočívající v tom, že je dán liberační důvod, pro který není odpovědná za spáchání předmětného správního deliktu. Je tomu tak proto, že podle jejího názoru nelze u přepravy sypkého materiálu zabránit pohybu a přesunu materiálu během jízdy, což má za následek přetížení nápravy vozidla a následné překročení limitních hodnot hmotnosti vozidla. Z těchto důvodů žalobkyně nemohla zabránit spáchání správního deliktu.
17. Soud připomíná, že odpovědnost za správní delikt podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích je koncipována jako objektivní, tzn. jako odpovědnost za protiprávní jednání bez podmínky zavinění. V § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je formulován obecný liberační důvod: „*Právník osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila.*“ Soudní judikatura přitom již v minulosti dovodila, že pokud zákon podmiňuje liberaci „*úsilím*“, je třeba vyjít z toho, že se jedná o aktivní činnosti k zabránění porušení právní povinnosti. Jelikož liberační důvody (zde tedy vynaložení veškerého úsilí) představují výjimku ze zásady objektivní odpovědnosti, uplatní se pouze ve výjimečných a opodstatněných případech (srov. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 12. 3. 2013, č. j. 62 A 17/2012-101, publ. pod č. 2880/2013 Sb. NSS, a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 4. 2017, č. j. 3 As 95/2016-64, www.nssoud.cz).
18. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 25. 5. 2016, č. j. 7 As 61/2016-34, www.nssoud.cz, který se týkal skutkově i právně obdobného případu, jehož účastníkem byla i v dané věci žalobkyně, uvedl, že „*[p]loubá 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 nezabývá provozovatele vozidla odpovědností za předmětný správní delikt. Toto ustanovení totiž předpokládá, aby osoba, která se správního deliktu dopustila, vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. V dané věci však stěžovatelka ani neuvedla žádné konkrétní kroky, které učinila k tomu, aby se jako*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

provozovatelka vozidla nedopustila správního deliktu podle ust. § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, tedy aby nedošlo u jí provozovaného vozidla k překročení hodnot stanovených ve zvláštním právním předpise (vyhlášce). Skutečnost, že byl přepravován sypký materiál, který se během jízdy přesunuje, sama o sobě nemůže obstát. Skutkově velmi podobným případem se Nejvyšší správní soud zabýval již v rozsudku ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015 - 27, dostupný na www.nssoud.cz, na který správně odkázal také krajský soud. Nejvyšší správní soud neshledal důvody, proč by se měl odchýlit od právních závěrů vyslovených v citovaném rozsudku a přebírá je také pro nyní posuzovanou věc. V citovaném rozsudku, kromě namítané přepravy sypkého materiálu, jehož přesunu během jízdy údajně nelze zabránit, spatřoval účastník řízení liberační důvod také v tom, že řádně a pravidelně školil své zaměstnance ohledně dodržování povinností podle vyhlášky č. 341/2002 Sb. Ani tuto okolnost však Nejvyšší správní soud neposoudil jako liberační důvod podle výše citovaného ustanovení. Naopak konstatoval, že *„[ú]čelem ustanovení obsahujícího liberační důvod je zabránění sankce ve zcela výjimečných případech, kdy by její uložení odporovalo jejímu smyslu. Připuštěním navrhaných liberačních důvodů (zabezpečení povinného školení řidičů) by mohlo být liberační ustanovení aplikováno ve velkém množství případů, a ztratilo by tak povahu výjimky z obecného pravidla, což by znamenalo ohrožení veřejného zájmu. Značné překročení stanovených hodnot zjištěných při vážení vozidla poškozuje síť pozemních komunikací, ale rovněž ohrožuje zdraví a život účastníků silničního provozu“*. Pakliže v citovaném rozsudku za situace, kdy účastník řízení přepravoval sypký materiál a tvrdil, že jeho pohybu v průběhu jízdy nemohl zabránit, neobstálo jako liberační důvod opatření spočívající v zajištění povinného školení řidičů k dodržování hmotnostních limitů, tím spíše nemůže jako důvod pro zbavení odpovědnosti za správní delikt obstát pouhé tvrzení o přepravě sypkého materiálu a nemožnosti jeho zajištění během jízdy, bez jakýchkoliv dalších opatření, které by stěžovatelka učinila v zájmu nepřekročení hmotnostních limitů. Stanovením hmotnostních limitů je chráněn veřejný zájem a je zcela na provozovateli, jak zajistí, že hmotnostní maxima nepřekročí.“

19. Soud výše uvedené závěry plně sdílí a neshledává žádný důvod, proč by se od nich měl odchýlit v nyní projednávané věci. Soud proto shrnuje, že pouhé tvrzení o přepravě sypkého materiálu a nemožnosti jeho zajištění během jízdy, bez jakýchkoliv dalších opatření, nezakládá liberační důvod ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích.
20. Pokud jde o znalecký posudek Ing. J. K. ze dne 2. 6. 2006, i k němu se vyjádřil Nejvyšší správní soud v již citovaném rozsudku č. j. 7 As 61/2016-34 tak, že *„tento posudek prokazuje pouze obecně známou skutečnost, že při přepravě sypkého materiálu dochází ke změně jeho polohy v ložném prostoru vozidla, což způsobuje změny v zatížení náprav vozidla. V žádném případě ale neprokazuje objektivní nemožnost splnění hmotnostních limitů stanovených právními předpisy a nezabývá stěžovatelku odpovědnosti za spáchání předmětného správního deliktu spojeného s jejich překročením. Správní orgán (a následně ani krajský soud) tedy nepochybily, pokud při posouzení právní otázky nezohlednily stěžovatelkou předložený znalecký posudek“*. Zdejší soud tak poukazuje na to, že ani výše uvedený znalecký posudek není schopen prokázat objektivní nemožnost splnění hmotnostních limitů daných vyhláškou o podmínkách provozu. Soud proto nemůže souhlasit se žalobkyní, že správní orgány na základě předmětného znaleckého posudku měly uznat existenci liberačního důvodu ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích na straně žalobkyně. Stejně je tomu i v případě stanoviska homologačního technika společnosti VOLVO Truck Czech, s. r. o., Ing. S., podle něhož je-li při přepravě volně ložených sypkých substrátů dodržena hmotnost vozidla (jízdní soupravy) a dojde-li vlivem působení dynamických sil během

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

jízdy ke změně zatížení jednotlivých náprav vozidla (soupravy) vlivem pohybu zboží na ložné ploše, nedochází u vozidel Volvo k přetěžování jednotlivých náprav, a tím k ohrožení bezpečnosti provozu. Toto stanovisko tedy neobsahuje nic o tom, že by nebylo objektivně možné zajistit splnění hmotnostních limitů i v případě převozu sypkých materiálů. Rovněž potvrzení technika společnosti Schwarzmüller s. r. o., která ani nebyla výrobcem daného návěsu, Viktora Hobla nesvědčí o tom, že by nebylo objektivně možné zajistit splnění hmotnostních limitů i v případě převozu sypkých materiálů. Z tohoto důvodu jsou dané námitky žalobkyně zcela nedůvodné.

21. Žalobkyně rovněž namítala, že nedošlo k překročení největší povolené hmotnosti celé jízdní soupravy, což je významná okolnost, k níž správní orgány nepřihlížely. Ani tato námitka není důvodná. Okolnost, že nedošlo k překročení největší povolené hmotnosti celé jízdní soupravy podle § 15 odst. 2 písm. i) vyhlášky o podmínkách provozu, je v dané věci zcela irelevantní. Zákon o pozemních komunikacích nestanoví, že by pro naplnění skutkové podstaty správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. r) bylo nutné překročit největší povolenou hmotnost celé jízdní soupravy. Postačí i překročení největší povolené hmotnosti u motorových vozidel se dvěma nápravami [§ 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky o podmínkách provozu], jako tomu bylo právě v nyní posuzované věci. Správní orgány proto nepochybily, pokud k dané skutečnosti nepřihlížely. I tato námitka je tudíž nedůvodná.
22. Soud nesouhlasí se žalobkyní ani v tom, že by správní orgány porušily zásadu legitimního očekávání, neboť nepřihlédly ke konkrétním okolnostem dané věci, zejména k povaze přepravovaného materiálu. Správní orgány se důkladně zabývaly konkrétními skutkovými okolnostmi dané věci, přičemž zohlednily i možnost provedení opatření zabráňujících přesunu sypkého materiálu. Nad rámec svých povinností uvedly, jakým způsobem lze porušení právních předpisů předejít (umístěním vnitřních přepážek zabráňujících pohybu sypkého materiálu, naložením menšího množství nákladu, vybavením vozidla technickým zařízením proti pohybu materiálu, pořízením přenosných nápravových vah, instalací kontrolních vah přímo do vozidla apod.). Soud se s uvedenými závěry ztotožňuje. Nelze proto souhlasit se žalobkyní, že neexistuje technické řešení, které by zabezpečilo přepravu sypkého materiálu takovým způsobem, aby nedošlo k překračování hmotnostních limitů. Námitka žalobkyně je proto nedůvodná.
23. K doporučení Ministerstva dopravy ze dne 6. 11. 2006 je nutno konstatovat, že je žalobkyně k žalobě nedoložila, a soud je tedy nemá k dispozici. Soud dále uvádí, že žalobkyně se v žádném ze svých podání učiněných ve správním řízení o tomto doporučení vůbec nezminila, jeho závěry neargumentovala a též je správním orgánům nepředložila. Za takové situace nemůže žalobkyně správním orgánům oprávněně vytýkat, že dané doporučení ve svých rozhodnutích nezohlednily. Nutno též připomenout, že pro soud by toto doporučení ani nebylo závazné a soud by z něj nebyl povinen vycházet. Pro projednávanou věc je podstatné, že jízdní souprava, kterou provozovala žalobkyně, překročila největší povolenou hmotnost silničního vozidla a že žalobkyně neprokázala existenci liberačního důvodu ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Odpovědnost žalobkyně za správní delikt dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích je přitom, jak výše uvedeno, dána.
24. Soud ve smyslu § 52 odst. 1 s. ř. s. neprovedl dokazování správním spisem, neboť v soudním řízení správním se dokazování správním spisem neprovádí. Dále soud neprovedl dokazování odvoláním žalobkyně ze dne 2. 2. 2016, žalobou napadeným rozhodnutím a

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

znaleckým posudkem Ing. J. K., jelikož tyto listiny jsou součástí správního spisu, jímž se v soudním řízení správním dokazování neprovádí. Soud nemohl provést dokazování doporučením Ministerstva dopravy ze dne 6. 11. 2006, neboť žalobkyně tuto listinu soudu nedoložila, a soud ji tak neměl k dispozici.

25. S ohledem na výše uvedené soud uzavírá, že žalobu v mezích uplatněných žalobních bodů vyhodnotil jako nedůvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. výrokem I. rozsudku zamítl.
26. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. Žalobkyně neměla ve věci úspěch a žalovanému náklady řízení nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly, navíc je ani nepožadoval, a proto soud výrokem II. rozsudku vyslovil, že žádný z účastníků nemá na náhradu nákladů řízení právo.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat **kasační stížnost** ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, sídlem Moravské náměstí 611/6, 657 40 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). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů 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.

Ústí nad Labem 22. října 2019

Mgr. Václav Trajer, v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.