



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: **B.S. , IČ x**
sídlem ...
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 7. 2. 2019, č. j. PK-DSH/14271/18,

takto:

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

Odůvodnění:

I.

Napadené rozhodnutí

1. Žalobce se podanou žalobou domáhal zrušení shora uvedeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo podle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „*správní řád*“) zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Sušice, odboru dopravy a silničního hospodářství – dopravní úřad ze dne 26. 10. 2018, sp. zn. 4225/17/DOP/ZK-298, který byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „*zákon o pozemních komunikacích*“), ve znění účinném do 30. 9. 2018, za což mu byl uložen správní trest pokuty ve výši 9 000 Kč a současně mu byla uložena povinnost uhradit náklady přestupkového řízení ve výši 1 000 Kč.

II.

Žaloba

2. V podané žalobě žalobce nejprve odkázal na znění § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích věta první v rozhodném znění a poukazoval na skutečnost, že v rámci přestupkového řízení zcela logicky a v souladu s výše uvedeným § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích nemůže být uložena provozovateli pokuta výpočtem 9 000 Kč, ale pokud mu má být uložena pokuta, tak v tomto případě 5 000 Kč. Dále žalobce v této souvislosti poukazoval na znění vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 9. 2018 (dále jen „*vyhláška*“), tedy předně na znění § 2 písm. i) a j) této vyhlášky a následně také na znění § 37, resp. § 37 odst. 1 a 3 dané vyhlášky. K tomu uvedl, že z uvedených ustanovení je zcela patrné, že vyhláška zná pouze termín největší. V ustanovení § 43 zákona o pozemních komunikacích ve větě druhé je ovšem užito slovo nejvyšší, což zcela zásadně mění význam celého výkladu § 43 citovaného zákona. Podle § 43 věty druhé není-li nejvyšší povolená (nikoli překročená) hmotnost vozidla (tou nejvyšší povolenou v tomto případě u jízdní soupravy převýšena není) překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč. Pokud se má najít tedy nejvyšší povolená hmotnost váženého vozidla, je touto hmotností jízdní souprava. Pokud by nejvyšší povolená hmotnost byla překročena o více než 500 kg (jízdní soupravy), pak by zcela nepochybně platila věta první a třetí, které správní orgány uplatňují.
3. 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 to na skupinu náprav (trojnáprava). Provozovateli měla být tedy logicky uložena pokuta 5 000 Kč. 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 jako takové to sice nezabývá, ale při uložení pokuty zákonodárce zohledňuje nepřekročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy.
4. Žalobce trval na názoru, že kontrolní vážení vozidla převážející kamenivo bylo provedeno v rozporu s dobrými mravy a nemá oporu ve smysluplnosti výkonu policejního orgánu, kterému je dána důvěra provádět tato hmotnostní měření. Nikdo nedokáže na stavbě silnice v terénu instalovat váhy tak, aby navážil u sypkého materiálu vozidlo, které by mělo za každých okolností náklad zcela rozložen přesně na nápravy. Nutno uvážit i skutečnost, že stavba a místa nakládek se mění velmi rychle, v závislosti na potřebách stavby a druhu materiálu. Vozit náklad z opatrnosti třeba 10 procent pod nejvyšší povolenou hmotnost rovněž není možné. Náklady na stavby silnic by se zvýšily a zatížilo by to rozpočty staveb placených z veřejných prostředků. Stavební práce byly prováděny

při modernizaci a opravě pozemní komunikace a přeprava pro Silnice Klatovy byla uskutečňována na vzdálenost 4 km, což byla vzdálenost mezi stavbou a skládkou. Samotné provádění kontrolního vážení vozidel stavby v uvedeném místě orgány PČR a Celní správy jsou podle žalobce v rozporu s dobrými mravy.

5. Dále žalobce uvedl, že problematikou přepravy sypkých materiálů se zabýval i zákonodárce a některá ustanovení zákona o pozemních komunikacích upravil v § 43 odst. 5, 6 a 7, kde je zohledněno přepravování sypkých materiálů. V tomto případě vozidlo převáželo kamenivo, což je sypký materiál, který se nedá bez přesunu ani naložit ani přepravovat. K posunu dochází ne na silnici, ale hlavně v terénu, než se na silnici samotnou najede. Proto žalobce nesouhlasil ani tvrzením žalovaného, že posuzoval, zda užití nových ustanovení zákona o pozemních komunikacích (platný od 1. 10. 2018) by nebylo pro obviněného příznivější.
6. Žalobce rovněž poukazoval na skutečnost, že ve výroku prvoinstančního rozhodnutí je uvedeno, že provozovatel je vinen, že provozoval přípojně vozidlo. Jak již žalobce namítal tahač s návěsem je jízdní soupravou a návěs je k točně připojen přes čep, nedá se při kontrolním vážení přesně určit co je hmotnost návěsu a co tahače, když hmotnost návěsu je přenášena přes čep. Dále žalobce uvedl, že vyhláška neřeší hmotnost návěsu, ale celkovou hmotnost jízdní soupravy. V návaznosti na výše uvedené žalobce neprovozoval přípojně vozidlo MENCI, které při kontrolním nízkorychlostním vážení překročilo součet zatížení náprav, ale jízdní soupravu složenou z tahače DAF a návěsu MENCI. Podle samotného stanoviska Ministerstva dopravy u takto složené jízdní soupravy – tahač a návěs, lze kontrolovat pouze zaprvé celkovou hmotnost jízdní soupravy a zadruhé zatížení na jednotlivé nápravy jízdní soupravy. Nelze tedy uvádět ve výroku rozhodnutí, že „*provozoval přípojně vozidlo MENCI, které při kontrolním vážení překročilo součet zatížení tří náprav trojnápravy přípojněho vozidla (...), čímž došlo k překročení povolené hmotnosti u přívěsu se třemi nápravami.*“ Podle žalobce pokud správní orgány uvádějí u této jízdní soupravy – návěs a tahač, překročení limitních hodnot, zcela jasně nedošlo k přetížení přípojněho vozidla, ale trojnápravy v jízdní soupravě.
7. Závěrem žalobce uvedl, že od roku 1962 vykonával řidiče nákladních vozidel, od roku 1990 vede dopravní firmu podnikající ve sklápečkové mezinárodní a vnitrostátní dopravě, a ve věku 77 let, jako jediný řídí firmu a ze své činnosti řádně a včas platí daně. Za celou tuto dobu se nenaučil, jak má přepravovat v těchto podmínkách stavební materiál a v souladu se závěrem odvolacího orgánu uvedeného na straně 9 napadeného rozhodnutí. Nikdo totiž dle názoru žalobce nedokáže za uvedených podmínek vozidla na stavbě sypkým kamenivem přesně na jednotlivou nápravu naložit.
8. Žalobce dále upozornil na to, že je mu znám rozsudek Nejvyššího správního soudu, který správní orgány užívají pro oporu svých tvrzení, že dopravce si má například příhradou v ložné ploše zabezpečit sypký materiál. Každý případ je jiný, jiné je přepravovat sypký materiál na vzdálenost 700 km (nasypávaný násypkou), nebo bagrem na stavbě. Žalobce trval na tom, že kontrolní vážení bylo v tomto případě prováděno v rozporu s dobrými mravy a zcela bez užití rozumu. Pokud tedy někdo o této skutečnosti může rozhodnout, je jím jistě soud. V opačném případě žalobce uvedl, že se doznává, že neumí jinak vozidlo provozovat a činnosti na stavbě ovlivňovat tak, aby při každé nakládce mohly být instalovány váhy, a bude nucen po vynesení posledního rozsudku v této věci podnikatelské činnosti zanechat.
9. Žalobce žádal, aby soud napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu

řízení.

III.

Vyjádření žalovaného k žalobě

10. Ve vyjádření k podané žalobě žalovaný uvedl, že při svém rozhodování vycházel z platných zákonných a podzákonných ustanovení, tj. zákona o pozemních komunikacích a prováděcí vyhlášky (zvláštního právního předpisu). Celé řízení a následné rozhodnutí vedl v souladu s platnými právními předpisy.
11. Ke způsobu určení výše výměry pokuty poté uvedl, že byla uložena podle zákonem stanoveného postupu dle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Je zde jasný vztah mezi mírou přetížení a výší sankce podle klíče 9 000 Kč za jednu tunu přetížení a u přetížení do 500 kg je tato sankce snížena na 5 000 Kč. Výše pokuty byla takto i stanovena dle uvedeného zákonného ustanovení ve výši 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost kontrolovaného vozidla dle vyhlášky (věta první daného ustanovení), kde došlo k překročení povolené hmotnosti o více než 500 kg. V daném případě vozidlo překročilo největší povolenou hmotnost silničního vozidla (přípojného vozidla se třemi nápravami č. 3, 4 a 5), tj. došlo u trojnapravy přípojného vozidla k překročení součtu zatížení tří náprav trojnapravy 24 t (při jejich větším z dílčích rozvorů jednotlivých náprav „nad 1,3 m do 1,4 m včetně“) o 4,1 %, tj. o 985 kg (0,985 t), čímž byla překročena největší povolená hmotnost silničního vozidla a jejich rozdělení na nápravy, stanovená zvláštním právním předpisem v § 37 odst. 1 písm. g) bodu 2 a v § 37 odst. 2 písm. e) vyhlášky, a tím byla naplněna skutková podstata přestupku dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích.
12. Ohledně významu slov největší a nejvyšší se žalovaný může vyjádřit pouze v souvislosti s odvoláním na zákonná ustanovení. Předmětná vyhláška uvádí největší povolené hodnoty (tj. povolené hodnoty hmotnosti i povolené rozměry) v § 37 až § 39, které nesmí být překročeny u zvláštních vozidel, vozidel a jízdních souprav. Dne 1. 10. 2018 zákonem č. 193/2018 Sb. došlo ke změně zákona o pozemních komunikacích a rovněž od 1. 10. 2018 pak nabyla účinnost vyhláška č. 206/2018 Sb., kterou se mění vyhláška. Dále dnem 1. 10. 2018 nabyla účinnost nová vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, která je stávající právní úpravou dané problematiky kontrolního vážení. Na základě těchto změn nalézací správní orgán posuzoval a vedl řízení o přestupku podle platných právních předpisů s platností do 30. 9. 2018, neboť posuzování podle zákona o pozemních komunikacích a vyhlášky č. 209/2018 Sb., účinných od 1. 10. 2018 nebylo pro provozovatele vozidla příznivější.
13. S vyjádřením žalobce k samotnému provedení kontrolního vážení a k určení místa provedení kontrolního vážení orgány Policie ČR a Celní správy žalovaný nesouhlasil. Výběr a určení místa ke kontrolnímu vážení je plně v dikci kontrolních orgánů a správní orgán nemůže zasahovat do určení výběru těchto míst. Ze strany správního orgánu bylo na základě platných právních předpisů učiněno vše pro objasnění skutkového stavu přestupku a současně byla odvolateli poskytnuta možnost plného uplatnění práv. Pro odvolací správní orgán a také i pro nalézací správní orgán je směrodatným podkladem pro správní řízení a následné udělení pokuty doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení. Kontrolním vážením bylo zjištěno, že k přetížení u kontrolovaného vozidla prokazatelně došlo, a dle podkladů bylo provedeno zcela v souladu se zákonem o pozemních komunikacích dle § 38b. Byl tak zjištěn skutkový stav, o kterém nejsou pochybnosti.

Podmínky a pravidla, jak provádět přepravy, jsou obsahem zákonných ustanovení platných předpisů, kterými se žalobce jako provozovatel vozidla ve své podnikatelské činnosti má řídit a zároveň dodržovat. Správní orgán jenom dohlíží na dodržování ustanovení platných právních předpisů a nenáleží mu určovat a tím zasahovat do výběru vhodného místa k provedení kontrolního vážení.

14. Žalovaný dále ke znění obsahu výroku rozhodnutí uvedenému prvoinstančním správním orgánem, na který žalobce upozornil, uvedl, že správní orgán ve snaze zdůraznit, že k překročení hmotnosti došlo u přípojného vozidla, na prvním místě uvedl přípojně vozidlo, u kterého je žalobce rovněž provozovatelem. Tato formulace ve výroku rozhodnutí nemá vliv na zákonnost rozhodnutí a výši uložení sankce za přestupek. Z takto uvedeného obsahu výroku rozhodnutí není pochyb, že žalobce v době kontrolního vážení byl provozovatelem kontrolovaného vozidla a provozoval jízdní soupravu tvořící motorové vozidlo (nákladní automobil) tovární značky DAF.FT XF105.460 SC, registrační značky (RZ) x a přípojně vozidlo (návěs nákladní sklápěčkový) tovární značky MENCI SA700R, registrační značky (RZ) ..., s nákladem (kamenivo), které při kontrolním vážení překročilo největší povolenou hmotnost silničního vozidla.
15. V návaznosti na výše uvedené žalovaný upozornil na § 43 odst. 7 zákona o pozemních komunikacích, platné do 30. 9. 2018 a na nové znění § 38a odst. 6 zákona o pozemních komunikacích, platné od 1. 10. 2018, kterými se ve svém rozhodování řídil.
16. Závěrem žalovaný poukazoval na to, že se žalobce v podané žalobě odvolává na „*stanovisko Ministerstva dopravy*“. Správným orgánů toto stanovisko nebylo v rámci správního řízení žalobcem předloženo. Pokud žalobce má na mysli stanovisko ministerstva dopravy z roku 2006, žalovanému je toto stanovisko velice dobře známo a ve své praxi se s ním často setkával. Dopravci (provozovatelé vozidel), kteří přepravují sypké materiály, si nesprávně vysvětlili stanovisko ze dne 6. 11. 2006, pod č. j.: 14/2006 120- ORG/9, které bylo vydáno a rovněž založeno na znaleckém posudku Č.1/JK/SD/06 ze dne 2. 6. 2006, zpracovaném Ing. Jaroslavem Krejcarem, soudním znalcem v oboru dopravy. Na základě tohoto posudku Odbor pozemních komunikací ministerstva doporučil: „*kontrolním orgánům, aby na základě znaleckého posudku byla při kontrolním vážení vozidla (soupravy) přepravujících volně ložené materiály, kontrolovaná pouze celková hmotnost vozidla (soupravy), nikoliv hmotnost připadající na nápravu*“. Proto bylo Odborem pozemních komunikací ministerstva vydáno nové stanovisko ze dne 31. 8. 2008, pod č. j.: 7/2008-120- ORG/4 (zápis zjednání ze dne 31. 1. 2008, k přepravě sypkých materiálů) s doporučením pro správní orgány, kde je uvedeno: „*že při kontrolním vážení vozidla (soupravy) bude bez rozdílu přepravovaného materiálu zjišťovaná nejen okamžitá hmotnost soupravy, ale i okamžitá hmotnost připadající na jednotlivé nápravy*“.
17. Žalovaný je toho názoru, že argumentace uvedená žalobcem v podané žalobě nemůže být akceptována a je objektivně neobhajitelná. Na celou záležitost je nutné nahlížet nejen ve vztahu k žalobci a jeho právní odpovědnosti, ale především posoudit hledisko bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
18. Žalovaný žádal, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítl.

IV.

Replika

19. Žalobce v replice ze dne 18. 9. 2019 uvedl, že žalovaný ve vyjádření k žalobě nevyvrátil žádnou z žalobních námitek. Žalobce setrval na žalobním požadavku na zrušení

napadeného rozhodnutí.

V.

Vyjádření účastníků při jednání

20. Při jednání účastníci setrvali na svých dosavadních procesních stanoviscích.

VI.

Posouzení věci soudem

21. 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.

VII.

Rozhodnutí soudu

22. Žaloba není důvodná.
23. § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích ve znění ke dni spáchání přestupku stanovil, že právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu.
24. § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích ve znění ke dni spáchání přestupku stanovil, že jde-li o přestupek podle § 42b odst. 1 s), činí výměra pokuty 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla dle zvláštních právních předpisů. Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč. V případě, že je porušeno více mezních hodnot, je bráno na zřetel pouze nejvyšší přetížení.
25. § 37 vyhlášky ke dni spáchání přestupku stanovil limit největší povolené hmotnosti na nápravu (odst. 1), největší povolené hmotnosti silničních vozidel (odst. 2) a největší povolené hmotnosti zvláštních vozidel (odst. 3). § 37 odst. 1 písm. g) bod 2 vyhlášky ve znění ke dni spáchání přestupku stanovil, že největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla nesmí překročit u trojnapravy přípojných vozidel při jejich větším z dílčích rozvorů jednotlivých náprav nad 1,3 m do 1,4 m součet zatížení tří náprav trojnapravy 24 t, přičemž trojnapravou přípojných vozidel se rozumí tři za sebou umístěné nápravy, jejichž součet dílčích rozvorů činí nejvýše 3,6 m. § 37 odst. 2 písm. e) vyhlášky ve znění ke dni spáchání přestupku stanovil, že největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit u přívěsů se třemi nápravami 24 t.
26. § 2 písm. i) a j) vyhlášky ve znění ke dni spáchání přestupku stanovil, že 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, a největší povolenou hmotností na nápravu největší hmotnost na nápravu, se kterou smí být vozidlo užíváno v provozu na pozemních komunikacích v České republice.
27. Podle ustanovení § 38a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích se provádí na dálnicích, silnicích a místních komunikacích kontrolní vážení a měření silničních motorových vozidel kategorií N2, N3 a jejich jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorií O2, O3 a O4 a dále motorových vozidel kategorie OT3, OT4. Dle odst. 2 téhož ustanovení se rozlišují dvě kategorie kontrolního vážení: jednak kontrolní vážení vozidla nepřenosnými

vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu a jednak kontrolní vážení vozidla všemi jinými technickými zařízeními, než jaká jsou uvedena v písmenu a) výše, při kterém dochází k odklonění vozidla z provozu.

28. První žalobní námitka spočívala v tom, že v § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích se rozlišuje mezi „největší“ a „nejvyšší“ povolenou hmotností vozidla, přičemž reguluje toliko „největší povolenou hmotnost“. Žalobce dovozuje, že překročil největší povolenou hmotnost trojnápravy, avšak nepřekročil hmotnost jízdní soupravy, a proto mu měla být udělena pokuta 5 000 Kč, a nikoli 9 000 Kč. Žalobce interpretuje § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích vzhledem ke zde užití dualitě pojmů „největší“ a „nejvyšší“ tak, že se nejprve se má určit nejvyšší povolená hmotnost týkající se vozidla (v daném případě hmotnost jízdní soupravy), ta se má srovnat se zákonným hmotnostním limitem a podle toho určit výši pokuty (je-li limit překročen o více než 500 kg 9 000 Kč, je-li limit překročen o maximálně 500 kg 5 000 Kč).
29. Tato žalobní námitka je nedůvodná, neboť žalobcův výklad § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je nesprávný.
30. Soud předesílá, že právní úprava s účinností od 1. 1. 2010 začlenila do zákona o pozemních komunikacích soubor ustanovení týkajících se vážení motorových vozidel (§ 38a až § 38d) za účelem ochrany pozemních komunikací. 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.
31. Právní argumentace žalobce je v rozporu s § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a § 37 vyhlášky. 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.
32. 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.
33. Pokud jde o systematický právní výklad, dospívá soud ke stejnému závěru: Slovo „nejvyšší“ je v souvislosti s povolenou hmotností v zákoně o pozemních komunikacích užitó 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.
34. Stejný závěr konečně vyplývá 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. Dále je nutno doplnit, že výkladem *reductio ad absurdum* interpretace žalobce by bylo, že byli by některý z nižších hmotnostních limitů (např. nápravy) překročen násobně, ale současně ten nejvyšší z nich (např. soupravy) jen méně než o 500 kg, byla by vždy ukládána pokuta 5 000 Kč, což je zjevně nesmyslný závěr.

35. Odkázat lze i na doktrinální výklad § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích – Zákon o pozemních komunikacích: Komentář, Karel Černín a kol., Wolters Kluwer, k § 43 zákona č. 13/1997 Sb.
36. Soud dodává, že ani judikatura nerozlišuje mezi pojmy „největší“ a „nejvyšší“ povolená hmotnost ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích – viz např. rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 29. srpna 2014, č. j. 57 A 34/2013 – 51, odstavce „Vzhledem k obsahu dalších žalobcem uplatněných námitek krajský soud považuje za nutné dále konstatovat, že v souladu s § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích zahrnuje nízkorychlostní vážení nejen kontrolu nejvyšší povolené hmotnosti silničního vozidla, ale také kontrolu nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla, a kontrolu nejvyšších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav. Pokud tedy žalobce v podané žalobě uvedl, že si je „vědom hmotnostních a dalších mezních limitů, které musí splňovat každé vozidlo při provozu na pozemních komunikacích“, pak mu nepochybně muselo být zřejmé, že pokud v průběhu přepravy dojde k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení, nebude předmětem této kontroly pouze nejvyšší povolená hmotnost vozidla, kterou žalobce (jak sám uvedl) je schopen po nakládku zkontrolovat, ale že dojde také ke kontrole nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu a skupinu náprav, jakož i ke kontrole dalších stanovených veličin.“, nebo rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 29. srpna 2017, č. j. 30 A 174/2016 – 32, odstavce „V posuzované věci není sporu o zjištěném skutkovém stavu, který spočíval v tom, že dne 9. 3. 2016 provozovala žalobkyně na silnici č. I/31, na Gočárově okruhu v Hradci Králové jízdní soupravu, a to motorové vozidlo, nákladní automobil (tahač), tovární značky Scania, registrační značky ..., rozlišovací značky státu „CZ“ a přípojné vozidlo (nákladní náves) tovární značky UMIKOV, typ NPK, registrační značky ... rozlišovací značky státu „CZ“, která při nízkorychlostním kontrolním vážení překročila nejvyšší povolené hmotnosti stanovené vyhláškou č. 341/2014. V rámci nízkorychlostního kontrolního vážení bylo zjištěno, že u uvedené jízdní soupravy byla překročena nejvyšší povolená rychlost na nápravu č. 4 stanovená v § 37 odst. 1 písm a) vyhlášky č. 341/2014. Nejvyšší povolená hmotnost na tuto nápravu činí dle citované vyhlášky 10 000 kg, zjištěná (okamžitá) hmotnost pak byla 11 872 kg, při odečtení relativní chyby měření 3%. Tím došlo k překročení nejvyšší povolené hmotnosti na uvedenou nápravu nejméně o 1 872 kg (tj. o 18,7%). Dále byla překročena nejvyšší povolená hmotnost na nápravu č. 5 stanovená v § 37 odst. 1 písm a) vyhlášky č. 341/2014 Sb. Na tuto nápravu činí nejvyšší povolená hmotnost stanovená dle uvedené vyhlášky 10 000 kg, zjištěná (okamžitá) hmotnost pak byla 10 843 kg, při odečtení relativní chyby měření 3%. Tím došlo k překročení nejvyšší povolené hmotnosti na uvedenou nápravu nejméně o 843 kg (tj. o 8,4). Také byla překročena nejvyšší povolená hmotnost na skupinu náprav č. 2, 3 stanovená v ustanovení § 37 odst. 1 písm c) bod 4 vyhlášky č. 341/2014 Sb. Nejvyšší povolená hmotnost na tuto skupinu náprav činí dle citované vyhlášky 19 000 kg, zjištěná (okamžitá) hmotnost byla 24 579 kg, při odečtení relativní chyby měření 3%. Tím došlo

k překročení nejvyšší povolené hmotnosti na uvedenou skupinu náprav nejméně o 5 579 kg (tj. o 29,4%). Překročena byla také nejvyšší povolená hmotnost na skupinu náprav č. 4 a 5 stanovená v ustanovení § 37 odst. 1 písm c) bod 3 vyhlášky č. 341/2014 Sb. Nejvyšší povolená hmotnost na tuto skupinu náprav činí dle citované vyhlášky 18 000 kg, zjištěná (okamžitá) hmotnost byla 22 715 kg, při odečtení relativní chyby měření 3%. Tím došlo k překročení nejvyšší povolené hmotnosti na uvedenou skupinu náprav nejméně o 4 715 kg (tj. o 26,2%). Nejvyšší povolená hmotnost byla rovněž překročena u motorového vozidla (tabače) stanovená v § 37 odst. 2 písm b) vyhlášky č. 341/2014 Sb. Nejvyšší povolená hmotnost činí dle uvedené vyhlášky 26 000 kg, zjištěná (okamžitá) hmotnost byla 32 823 kg, při odečtení relativní chyby měření 3%. Tím došlo k překročení nejvyšší povolené hmotnosti nejméně o 6 823 kg (tj. o 26,2%).“

37. Výklad § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích podaný v napadeném rozhodnutí žalovaným je tedy právně perfektní. Mezi účastníky je nesporné, že žalobce provozoval jízdní soupravu složenou z nákladního vozidla a přípojného vozidla tvořeného trojnápravou. Při kontrolním vážení dne 17. 8. 2017 v 8:40 hodin na silnici II/169 v Pražské ulici v obci Sušice byla zjištěna hmotnost přípojného vozidla 24 985 kg. Podle citovaného § 37 odst. 1 písm. g) bod 2 vyhlášky činila největší povolené zatížení trojnápravy 24 t a podle citovaného § 37 odst. 2 písm. e) vyhlášky činila největší povolená hmotnost silničních vozidel u přívěsů se třemi nápravami 24 t. Z toho vyplývá, že v případě žalobce bylo překročeno největší povolené zatížení trojnápravy a největší povolená hmotnost přívěsu se třemi nápravami (24 t) o 985 kg. Protože největší povolená hmotnost byla překročena o více než 500 kg a méně než 1 t, měla být a napadeným rozhodnutím i byla žalobci uložena pokuta ve výměře 9 000 Kč.
38. Další žalobní námitkou bylo, že provádění kontrolního vážení bylo prováděno v rozporu s dobrým mravem, protože nikdo nedokáže na stavbě silnice v terénu instalovat váhy tak, aby navážil u sypkého materiálu vozidlo, které by mělo za každých okolností náklad zcela rozložen přesně na nápravy, resp. naložit vozidlo sypkým kamenivem přesně na jednotlivou nápravu. Podle žalobce nelze vozidla nakládat z opatrnosti jen do 90%, protože by se zvýšily náklady a výdaje ze státních rozpočtů.
39. Soud k těmto námitkám žalobce uvádí, že jsou též nedůvodné. Žalobce neuvedl, v čem konkrétně spatřuje nemravnost a nerozumnost kontrolního vážení, proto soud vypořádává tuto námitku odkazem na §§ 38b a 38d zákona o pozemních komunikacích, podle nichž je řidič povinen na výzvu policisty nebo celníka podrobit vozidlo nízkorychlostnímu a vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení. Pokud žalobce namítl, že zákonným imperativům ohledně největší povolené hmotnosti nelze prakticky vyhovět, případně jen za cenu vyšších nákladů, pak soud uvádí, že nutnost vyšších nákladů není důvodem pro porušování zákonných povinností a že žalobce ve správním řízení ani netvrdil, že zákonnou povinnost nemohl dodržet a proč. Soud dodává, že transport sypkých materiálů od 1. 10. 2018 zákon o pozemních komunikacích se řeší v § 43 novelizovaném zákonem č. 193/2018 Sb., jehož důvodová zpráva výslovně uvádí: „Vzhledem k fyzikálním vlastnostem některých sypkých materiálů nelze při jejich přepravě zajistit rovnoměrné zatížení jednotlivých náprav vozidla, neboť např. při brzdění dojde k přesunutí větší části nákladu na přední nápravu. Řidič vozidla tento jev nemůže nijak ovlivnit a zpravidla nemůže ovlivnit ani způsob naložení a zajištění nákladu, avšak je-li vozidlo podrobeno kontrolnímu vážení a je-li zjištěno překročení nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu, je odpovědný za přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c). Navrhuje se proto zmírnění tvrdosti tohoto sankčního ustanovení tak, aby se řidič mohl odpovědnosti za tento přestupek zprostit. Zproštění odpovědnosti bude omezeno pouze na případy, kdy bylo zjištěno výhradně přetížení náprav, skupin náprav, kol nebo skupin kol. V

případě, že bude zjištěno i překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla (jízdní soupravy), řidič se své odpovědnosti za přestupek zprostit nemůže. Podmínkou pro zproštění odpovědnosti bude, že bude přepravován pouze sypký materiál. Sypký materiál bude včetně jeho fyzikálních vlastností blíže specifikován v prováděcím právním předpisu. 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.“ V důvodové zprávě je tedy zdůrazněno, že provozovatel vozidla má možnost ovlivnit, jaký náklad bude naložen, o jaké hmotnosti a jakým způsobem, 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. Na toto odůvodnění soud ve vztahu k námitce neproveditelnosti opatření zajišťujících dodržení zákonných povinností odkazuje a dodává, že podniká-li žalobce v oboru přepravy sypkých materiálů, je povinen při přepravě těchto materiálů činit vše, aby dodržení stanovených hmotnostních limitů zajistil, a zabránil tak jejich překročení. Při běžném jízdním provozu působí na jakýkoli náklad enormní síly. V případě sypkých materiálů lze přitom předpokládat jejich zvýšený pohyb či přesypávání s ohledem na síly, jež na něj působí během přepravy (např. v zatáčkách, při brždění, zrychlování, při vyhybácích manévrech nebo též z důvodu špatného stavu vozovky). Není-li žalobce schopen dodržení těchto limitů zajistit jinak (např. prostřednictvím rozložení převáženého nákladu do jednotlivých prosto oddělených přepážkami), nezbyvá mu, než přizpůsobit množství naloženého nákladu. Už ze samotného stanovení hmotnostních limitů v předmětné právní úpravě je ostatně zřejmé, že zákonodárce upřednostňuje častější dopravu méně naložených vozidel před dopravou vozidel přetížených, a to ať již přetížených celkově, nebo na nápravu.

40. Žalobce dále namítal, že při posouzení přestupku měly správní orgány vycházet z novelizovaného § 43 odst. 5, 6 a 7 zákona o pozemních komunikacích.
41. Zákonem č. 193/2018 Sb. s účinností od 1. 10. 2018 bylo skutečně ohledně sypkých materiálů novelizováno ustanovení § 43 odst. 5 a 7 zákona o pozemních komunikacích. Tudíž tato novela nabyla účinnosti po spáchání přestupku před vydáním prvoinstančního rozhodnutí. Novela však k posuzovanému případu nemá žádný vztah, protože se týká výlučně odpovědnosti řidiče za přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, přičemž předmětem tohoto řízení je přestupek provozovatele podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích. Námitka je proto nedůvodná.
42. Dále žalobce namítal, že jeho vozidlo bylo tahačem s návěsem, kdy hmotnost návěsu je přenášena přes čep, tudíž nelze změřit zvlášť hmotnost návěsu a hmotnost tahače, což vede podle žalobce k závěru, že výrok prvoinstančního rozhodnutí je vadný, protože došlo k přetížení trojnápravy v jízdni soupravě a nikoli přípojného vozidla.
43. Soud předesílá, že tuto námitku žalobce ve správním řízení neuplatnil. Soud přisvědčuje žalobci, že v prvoinstančním rozhodnutí je nesprávně uvedeno, že došlo k přetížení přípojného vozidla, ale z výroku prvoinstančního rozhodnutí i odůvodnění

prvoinstančního rozhodnutí a napadeného rozhodnutí je zřejmé, že šlo o překročení limitu pro součet zatížení tří náprav trojnápravy. V rozhodnutí je jasně uvedeno, jaké přetížení u jaké konkrétní nápravy ze tří náprav bylo naměřeno a že součet těchto zatížení překročil zákonný limit. Proto namítaná vada neměla na zákonnost napadeného rozhodnutí žádný vliv a námitka žalobce je nedůvodná.

44. Lze tedy uzavřít, že správní orgány v předcházejícím řízení postupovaly v souladu se zákonem a napadené rozhodnutí netrpí vadami vytknutými žalobou žalobce.
45. Žalobu soud shledal nedůvodnou, proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

VIII.

Náklady řízení

46. Náhradu nákladů řízení soud žádnému z účastníků podle § 60 odst. 1 s. ř. s. nepřiznal, protože žalobce ve věci úspěch neměl a žalovanému se 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 3. prosince 2019

Mgr. Alexandr Krysl v.r.
předseda senátu