



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem - pobočka v Liberci rozhodl samosoudkyně Mgr. Karolínou Tylovou, LL.M., ve věci

žalobce: **B.P.**
bytem [REDACTED]
zastoupen advokátem JUDr. Vladimírem Doležalem
sídlem Matouškova 264, Rovensko pod Troskami

proti

žalovaný: **Generální ředitelství cel**
sídlem Budějovická 7, Praha 4

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 16. 6. 2017, č. j. 37732-2/2017-900000-304.8,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce se domáhá zrušení shora označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno rozhodnutí Celního úřadu pro Liberecký kraj (dále jen „celní úřad“ či „správní orgán I. stupně“) ze dne 9. 5. 2017, č. j. 21628-10/2017-560000-12, kterým byl žalobce uznán vinným z přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění platném pro projednávanou věc, kterého se měl dopustit užitím jízdní soupravy, u níž bylo zjištěno překročení hodnot stanovených vyhláškou č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
2. Dne 24. 3. 2017 v 9:20 hod. řídil žalobce na pozemní komunikaci č. ■■■ u obce ■■■ jízdní soupravou sestávající z motorového nákladního vozidla tovární značky ■■■, ■■■, registrační značky (CZ) ■■■, se třemi nápravami a přípojného vozidla (nákladního návěsu) tovární značky ■■■, ■■■, registrační značky (CZ) ■■■ se třemi nápravami, s rozvorem 2 x 1,41 m, u něž bylo při nízkorychlostním kontrolním vážení provedeném celním úřadem na kontrolním vážním stanovišti v ulici ■■■, ■■■, zjištěno překročení největší povolené hmotnosti stanovené zvláštním právním předpisem (§ 37 odst. 1 písm. g) bod 3 vyhlášky č. 341/2014 Sb.), konkrétně překročení největší povolené hmotnosti u trojnápravy přípojného vozidla, neboť součet zatížení tří náprav této trojnápravy překročil při jejich dílčím rozvodu 2 x 1,41 m hodnotu 27 t o 1 380 kg (5,1 %).
3. Dne 27. 3. 2017 obdržel celní úřad, oddělení správního trestání, podnět obsahující protokol o zjištěném důvodném podezření z porušení právních předpisů sepsaný dne 24. 3. 2017 oddělením mobilního dohledu celního úřadu (dále jen „kontrolní hlídka“) a další dokumentaci, kterou tvořil doklad o provedeném nízkorychlostním kontrolním vážení ze dne 24. 3. 2017, vážní lístek ze dne 24. 3. 2017, fotodokumentace a technická zpráva - geodetické zaměření lokality pro místo kontrolního vážení - odstavná plocha u nádraží ČD v Hodkovicích nad Mohelkou. Správní orgán I. stupně na podkladě předaného spisového materiálu zahájil s žalobcem řízení o přestupku a žalobce předvolal k ústnímu jednání.
4. Ústní jednání se konalo dne 26. 4. 2017 a správní orgán I. stupně při něm provedl dokazování listinami založenými ve spisovém materiálu. Zástupce žalobce při ústním jednání uvedl, že vážení považuje za neprůkazné a nevěrohodné vzhledem k neprůkaznému umístění vážicího zařízení a určení přibližovací zóny. Řidič v místě nakládky provedl veškerá vymahatelná opatření, užití vozidla v daný okamžik nic nebránilo. Postupným najížděním na mostovou váhu zjistil zatížení na jednotlivých nápravách vozidla a návěsu, potvrdil si nepřekročení celkové povolené hmotnosti jízdní soupravy a pohledem prověřil rovnoměrné rozložení nákladu. V době jízdy bylo užito všech řádně schválených, doporučených a povolených zajišťovacích systému k uložení nákladu. Řidič neměl žádné informace, ze kterých by mohl vyvodit, že by se událo něco, co by bránilo v užití vozidla. Řidič v místě vážení rozporoval vážicí místo, co do sklonu i povrchu vážicí zóny, na jeho výtky ale nebyl brán zřetel. Nerovnoměrné rozložení zjištěné při kontrolním vážení lze přisoudit sypaným vlastnostem naloženého materiálu. Tyto vlastnosti ovšem řidič při jízdě nemůže nijak ovlivnit.
5. Po provedeném dokazování uznal správní orgán I. stupně rozhodnutím ze dne 9. 5. 2017 žalobce vinným z přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních

komunikacích, kterého se měl dopustit jako řidič tím, že předmětná jízdní souprava překročila při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené vyhláškou č. 341/2014 Sb., konkrétně byla překročena největší povolená hmotnost u trojnápravy přípojného vozidla o 1 380 kg (5,1 %), za což mu byla podle § 42a odst. 7 písm. a) zákona o pozemních komunikacích uložena pokuta ve výši 2 000 Kč a dále povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč. Správní orgán I. stupně vyšel z důkazů provedených při ústním jednání, uvedl, že vozidlo přepravovalo náklad drobného kameniva frakce 0/4 mm o hmotnosti 32 300 kg. Nízkorychlostní kontrolní vážení provedla kontrolní hlídka celního úřadu na kontrolním vážním stanovišti v ulici Nádražní, Hodkovice nad Mohelkou, popsaném v technické zprávě, splňujícím v době kontroly parametry pro kontrolní vážení odpovídající metrologickému předpisu MP 009/04. Vážicí zóna je umístěna cca 300 m od hlavní komunikace, povrch zpevněný asfaltem, rozměr 44 x 4,5 m, maximální podélný sklon 0,06 %, maximální příčný sklon 2,66 %, prostor vyhovuje zadaným kritériím v celém prostoru vážicí zóny, jež podle pořízených snímků nevykazuje od okamžiku jejího zaměření změny, výtluky, vyjeté koleje či jiné nečistoty. Vyjádření žalobce při provedeném nízkorychlostním kontrolním vážení, v němž rozporuje prostor vážení: „...místo vážení nakloněno ve směru vážení na pravou stranu. Asfaltový plac nerovný“, lze dle správního orgánu I. stupně přisvědčit do té míry, že podle technické zprávy je maximální příčný sklon vážicí zóny 2,66 %. Tato hodnota příčného sklonu vážicí zóny splňuje požadavek definovaný v bodě 6. 2 MP 009-04, kde je uvedeno, že příčný sklon musí být menší než 3 %. Umístění kontrolního stanoviště odpovídá geodetickému zaměření lokality popsanému podrobně v technické zprávě jako místa vhodného pro provádění nízkorychlostního kontrolního vážení. Výběr stanoviště pro kontrolní vážení byl proveden podle požadavků na prostor, povrch a sklon proškolenými příslušníky celní správy. Celní úřad měl za prokázané, že žalobce jako řidič ve výroku označené jízdní soupravy porušil obecný zákaz daný § 52 odst. 2 věty první zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), podle kterého nesmí být při přepravě nákladu překročena maximální přípustná hmotnost vozidla a maximální přípustná hmotnost na nápravu vozidla. Celní úřad zdůraznil, že v okamžiku, kdy byl žalobce seznámen s výsledky měření, nezpochybnil ani neučinil spornými skutečnosti zaznamenané v dokladu o provedeném nízkorychlostním vážení ani ve vážním lístku. Celní úřad dále konstatoval, že žalobce zanedbal obvyklou míru opatrnosti, kterou lze na něm požadovat při předvídání způsobení poruchy zájmu chráněného zákonem o pozemních komunikacích, a spáchal tak přestupek ve formě nevědomé nedbalosti. V průběhu řízení žalobce ani jeho zástupce na podporu svých tvrzení neoznačili ani nepředložili žádný důkazní prostředek. Z dodacího listu není patrné, že před užitím pozemní komunikace předmětným vozidlem byly odesílatelem nákladu prováděny a zaznamenávány hodnoty zatížení jednotlivých náprav či skupin náprav, okamžité hmotnosti motorového vozidla či jízdní soupravy tak, jak uváděl zástupce žalobce při ústním jednání, neboť v předloženém dodacím listu byl uveden pouze údaj o hmotnosti nákladu kameniva 32 300 kg. Z uvedeného dodacího listu nejsou patrné ani žádné údaje o použitém vážicím zařízení u odesílatele nákladu a nevyplývá z něj tudíž, zda vážicí zařízení v místě nakládky bylo vůbec schopno změřit zatížení

jednotlivých náprav či skupin náprav. Konkrétní hodnoty zjištěného zatížení jednotlivých náprav či skupin náprav a předmětného vozidla zástupce žalobce také neuvedl.

6. Žalobou napadeným rozhodnutím ze dne 16. 6. 2017 bylo prvostupňové rozhodnutí o přestupku potvrzeno. Žalovaný konstatoval, že po prostudování spisového materiálu včetně metrologického předpisu MP 009-04 vydaného Českým metrologickým institutem dne 1. 1. 2005 dospěl k závěru, že celní úřad se při výběru místa realizace kontrolního vážení ani při samotném kontrolním vážení žádného pochybení nedopustil. Celní úřad neměl pochybnosti o umístění vážicího zařízení v prostorách vážicí zóny, když popsal, že nízkorychlostní kontrolní vážení bylo provedeno na vážním stanovišti v ulici Nádražní, Hodkovice nad Mohelkou, popsaném v technické zprávě, což je patrné z pořízené fotodokumentace a dokladu o provedeném nízkorychlostním kontrolním vážení z inkriminovaného dne. Porovnáním fotodokumentace a polohopisného a výškopisného zaměření okolního prostoru i vážicí zóny a jejího umístění ve vztahu k vlastnickým hranicím (výkres č. CZ/LI/6), jež tvoří součást zmíněné technické zprávy, dospěl žalovaný k závěru, že vážicí zařízení bylo řádně umístěno v rozmezí hranic vážicí zóny. Z výkresu CZ/LI/6 vyplývá, že délka vážicí zóny je 44 m, přičemž přibližně z jedné třetiny přiléhá k nádražní budově. Ze snímků je dle žalovaného rovněž patrné, že v průběhu vážení byly vyrovnávací rohože a vážicí zařízení (mobilní váha) umístěny podélně podle zaparkovaného služebního vozidla celního úřadu-mobilní váha byla propojena s elektronickým zařízením umístěným ve vozidle. Ze snímku návěsu s kamenivem je zřejmé, že u nádražní budovy jsou podélně zaparkovaná dvě služební vozidla celního úřadu, přičemž v porovnání s předchozími snímky lze seznat, že mobilní váha byla umístěna u vozidla, jež je zaparkováno přední částí u lampy veřejného osvětlení umístěné před drážní budovou. Lampa je zakreslena ve výkresu č. CZ/LI/6 ve vzdálenosti 6,43 m od konce vážicí zóny. Z těchto skutečností je tedy dle žalovaného evidentní, že vážicí zařízení se v průběhu kontroly nacházelo v prostoru vážicí zóny. Žalobcův odkaz na bod 6. 1. 4 metrologického předpisu není přiléhavý, protože se týká jiného vážicího zařízení, než které bylo použito v dané věci. Z dokumentů založených ve správním spise je patrné, že celní úřad při nízkorychlostním kontrolním vážení použil přenosné vážicí zařízení pokládané na povrch vozovky, které splňovalo parametry dle bodu 6. 2. 2 metrologického předpisu. I z tohoto důvodu není namítané kritérium přibližovacího úseku relevantní. Žalovaný dále uvedl, že nemá pochybnosti o kvalitě vážicí zóny, když z fotodokumentace je zřejmé, že asfaltový povrch byl bez výtluků, vyjetých kolejí a zbavený nečistot. Dle žalovaného tudíž nemohlo dojít k negativnímu ovlivnění naměřených hodnot. K námitce týkající se formy zavinění žalovaný uvedl, že celní úřad v řízení žalobci neprokázal vědomé porušení zákona o pozemních komunikacích, ale dospěl k závěru, že se jedná o nedbalost nevědomou. Žalovaný zdůraznil, že k odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění, což v daném případě nestanoví. Pokud žalobce namítal, že jednal kvalifikovaně a profesionálně, ničím toto tvrzení nedoložil. Jednoznačným pochybením řidiče bylo nezajištění rozložení přepravovaného nákladu, tak aby k přetížení trojnápravy návěsu nedošlo. Žalovaný uzavřel, že i samotná hmotnost přepravovaného nákladu 32 300 kg hrála svoji nezanedbatelnou roli, protože okamžitá hmotnost jízdní soupravy včetně nákladu

činila bez odečtení toleranční srážky 3 % 47 780 kg a s minimální rezervou dosahovala nejvyšší povolené hmotnosti 48 000 kg. Dle žalovaného došlo přetížení návěsu tím, že jízdní souprava byla vytížená téměř na maximální míru, rezerva překročení nejvyšší povolené hmotnosti bez toleranční srážky činila pouze 220 kg a dopravovaný náklad nebyl optimálně rozložen.

II. Žaloba

7. Žalobce v žalobě namítal, že napadené rozhodnutí nebylo řádně odůvodněno a dokazování provedené správními orgány bylo neúplné. Žalovaný neprokázal, že vážení bylo všemi svými parametry v souladu s metrologickým předpisem MP 009-04 (tj. řádnost instalace vážicího zařízení na ploše, povětrnostní podmínky a sklon plochy). Relevantní námitky žalobce měly být beze zbytku vypořádány již v době vážení. Dle žalobce měly také správní orgány konkrétně doložit, že vážicí a přibližovací zóna byla v době vážení dodržena, povrch byl v celé ploše bez závad a výtluků a přibližovací úseky byly dostatečně tuhé. Žalobce dále namítal, že závěr žalovaného o formě zavinění je nepřezkoumatelný. Tvrzení, že žalobce nezkontroloval složení nákladu, je spekulativní a v průběhu řízení nebylo prokázáno, co konkrétně žalobce zanedbal. Žalobce zdůraznil, že celková váha nákladu byla v pořádku. Dle žalobce mohlo k pohybu nákladu dojít na nerovné a hrbolaté ploše v místě vážení v Hodkovicích nad Mohelkou. Žalobce odkazoval na znalecký posudek firmy ■■■ s. r. o., v němž je uvedeno, že k pohybu materiálu dochází na nerovných polohách. Z uvedených důvodů žalobce navrhoval, aby soud napadené rozhodnutí žalovaného zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení a žalobci přiznal náhradu nákladů řízení.

III. Vyjádření žalovaného

8. V písemném vyjádření k žalobě žalovaný především odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí. Žalovaný nesouhlasil s názorem žalobce, že pochybnosti o bezvadném stavu vážicí zóny měly být vypořádány na místě. V rámci plnění svěřených kompetencí nemají pracovníci vykonávající nízkorychlostní kontrolní vážení časový prostor ani prostředky (např. technickou zprávu či metrologický předpis) k vypořádání případných námitek podaných kontrolovanými subjekty. Podanými námitkami se v rámci řízení zabývá správní orgán kompetentní k projednání porušení dotčených předpisů. Námitky ke způsobu vážení je možné uplatnit do dokladu o provedeném nízkorychlostním kontrolním vážení, jak ostatně žalobce v projednávaném případě učinil. V předmětném dokladu ze dne 24. 3. 2017 žalobce mimo jiné uvedl: „rozporuji místo vážení Hodkovice nad Mohelkou (nádraží). Místo vážení nakloněno ve směru vážení na pravou stranu. Asfaltový plac nerovný.“ Skutečnost, že místo vážení je skutečně mírně nakloněné ve směru vážení, potvrzuje i předmětná technická zpráva o geodetickém zaměření ze dne 20. 1. 2016 zpracovaná na základě žádosti Krajského úřadu Libereckého kraje autorizovaným subjektem Ing. J. H. Maximální příčný sklon ve vážicí zóně dosáhl 2,66 %, což je v souladu s bodem 6. 2. 2. žalobcem zmíněného metrologického předpisu, který stanovuje příčný sklon menší než 3 %. Podélný sklon byl rovněž v toleranci. Z přiložené fotodokumentace nejsou při bližším zkoumání zjevné

nerovnosti namítané žalobcem. Žalovaný doplnil, že povětrnostní podmínky v době vážení mu nejsou známy, nejedná se však o faktor, který by měl vliv na hodnoty zjištěné kontrolním vážením. O povětrnostních podmínkách se nezmiňuje ani metrologický předpis. Námitka ohledně tuhosti přibližovacích úseků nebyla v odvolacím řízení uplatněna. Dle žalovaného je však z technické zprávy evidentní, že podmínka dostatečné tuhosti vážicí zóny byla kritériem pro zvolení vhodného úseku pro zaměření lokality pro kontrolní vážení. V technické zprávě se mj. uvádí, že: „Prostor vyhovuje zadaným kritériím v celém prostoru vážicí zóny (viz. grafická příloha)“. Je tedy evidentní, že dle autorizovaného subjektu byla vážicí zóna dostatečně tuhá. K otázce potencionálního posunu materiálu žalovaný konstatoval, že na žalobci, jako řidiče nákladního vozidla, je přijmout taková opatření, aby posunu materiálu zabránil, a v případě, že se tak stane, uvedl rozložení nákladu do optimálního stavu. Žalovaný zpochybnil, že mohlo dojít k posunu dopravovaného materiálu směrem od středu návěsu do zadní části tak, aby došlo k přetížení trojnaprávy. V praxi lze připustit posun části materiálu způsobený prudkým brzděním, tj. posunu (přesypání) zejména jemného materiálu ve směru jízdy, k přední části vozidla. V daném případě ovšem byla přetížená zadní část soupravy. Posun materiálu do zadní části návěsu vlivem akcelerace vozidla (prudkého rozjíždění), lze však s ohledem na typ a hmotnost vozidla s nákladem vyloučit. K žalobcem zmíněnému znaleckému posudku žalovaný konstatoval, že v odvolacím řízení nebyl předložen, žalovaný nezná jeho obsah a nemůže se k němu proto vyjádřit. Žalovaný navrhoval, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítnul.

IV. Právní posouzení soudem

9. Krajský soud přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí žalovaného v řízení dle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“), v rozsahu a mezích uplatněných žalobních námitek dle § 75 odst. 2 s. ř. s., kterými je soud v duchu dispoziční zásady vázán, přitom byl vázán skutkovým a právním stavem v době rozhodování správního orgánu podle § 75 odst. 1, odst. 2 s. ř. s.
10. V úvodu musí soud odmítnout námitky nedostatečného dokazování a nevypořádání námitek žalobce. Soud má za to, že dokazování bylo v přestupkovém řízení provedeno v dostatečném rozsahu tak, aby byl zjištěn skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a správní orgán mohl žalobcovo jednání posoudit v intencích relevantních zákonných ustavení. Žalobce ani neuvádí, jaké další konkrétní důkazy bylo na místě provádět.
11. Z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí soud zjistil, že správní orgán I. stupně se dostatečně zabýval námitkami žalobce uplatněnými při ústním jednání, které směřovaly proti umístění vážicího zařízení a určení přibližovací zóny, jakož i námitkami ohledně zavinění závadového stavu žalobcem. Stejně tak žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí řádně vypořádal odvolací námitky žalobce a rozhodnutí žalovaného nemůže být v žádném případě z tohoto pohledu považováno za nepřezkoumatelné.

12. Soud rovněž neshledal pochybení při provedení a hodnocení nízkorychlostního kontrolního vážení, při němž musí být podle § 42a odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích zjištěno překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem. Tímto zvláštním právním předpisem je vyhláška č. 341/2014 Sb. Podle § 37 odst. 1 písm. g) bod 3 uvedené vyhlášky *největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla nesmí překročit u trojnapravy přípojných vozidel součet zatížení tří náprav trojnapravy při jejich větším z dílčích rozvorů jednotlivých náprav nad 1,4 m do 1,8 m včetně 27,00 t*. Při provedeném nízkorychlostním vážení bylo zjištěno překročení největší povolené hmotnosti u trojnapravy přípojného vozidla, součet zatížení tří náprav této trojnapravy překročil při jejich dílčím rozvodu 2 x 1,41 m hodnotu 27 t o 1 380 kg (5,1 %). Tuto skutečnost žalobce v průběhu přestupkového řízení, ani v žalobě nezpochybnil. Lze tak konstatovat, že naplnění objektivní stránky přestupku není mezi stranami sporné.
13. Námitkami týkajícími se vlastního vážení jízdní soupravy se podrobně zabývaly správní orgány obou stupňů a soud jejich odůvodnění považuje za vyčerpávající a plně na ně odkazuje. Soud souhlasí s žalovaným, že jsou to právě správní orgány kompetentní k projednání porušení dotčených předpisů, kdo musí vypořádat námitky kontrolovaných subjektů uplatněné při kontrolním vážení. Tvzení, že k pohybu nákladu mohlo dojít na nerovné a hrbolaté ploše v místě vážení v Hodkovicích nad Mohelkou, považuje soud za čistě spekulativní. V průběhu řízení o přestupku nebylo prokázáno, že by vážicí zóna nebyla dostatečně tuhá či kvalitní. Soud odkazuje především na technickou zprávu - geodetické zaměření lokality pro místo kontrolního vážení - odstavná plocha u nádraží ČD v Hodkovicích nad Mohelkou vypracovanou autorizovaným subjektem Ing. J. H. dne 20. 1. 2016. Znalecký posudek firmy ■■■ s.r.o. nemůže krajský soud hodnotit, protože žalobce tento posudek k žalobě nepřipojil a nenavrl jeho provedení jako důkaz.
14. Další spornou otázkou byla otázka zavinění, tedy subjektivní stránka přestupku. Protože zákon o pozemních komunikacích nestanoví ohledně přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) žádné zvláštní požadavky týkající zavinění, je třeba postupovat podle § 3 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích (dále jen „zákon o přestupcích“). Podle uvedeného ustanovení k naplnění skutkové podstaty přestupku postačí zavinění z nedbalosti, tedy i ve formě nevědomé nedbalosti. Právě takto zavinění žalobce v posuzovaném případě správní orgány posoudily.
15. Podle § 4 odst. 1 písm. b) zákona o přestupcích, je přestupek spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.
16. Soud má ve shodě se správními orgány za to, žalobce o tom, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem (zájem na ochraně stavebního stavu pozemní komunikace před poškozením přepravou vozidla překračujícími nejvýše stanovené přípustné hmotnostní hodnoty), nevěděl. V tomto směru lze vycházet z vyjádření žalobce, že podle něj mělo být vše v pořádku.
17. Pokud jde o naplnění druhého znaku nevědomé nedbalosti, dospěl soud k závěru, že i ten byl naplněn. Žalobce vzhledem k okolnostem případu a svým osobním

poměrně o překročení největších povolených hmotností na trojnápravu návěsu vědět měl a mohl. Je na místě zdůraznit, že žalobce je profesionální řidič, který s ohledem na to, že celková hmotnost soupravy kontrolovaného vozidla, přípojného vozidla a nákladu byla oproti horní hranici povolené celkové hmotnosti pro jízdní soupravu dle vyhlášky č. 341/2002 Sb., bez toleranční srážky, pouze o 220 kg nižší, tj. byla zde již jen malá hmotnostní rezerva, měl věnovat zvýšenou pozornost vhodnému rozložení nákladu na ploše přípojného vozidla. Pro žalobcovu tvrzení, že při odjezdu z nakládky bylo vše v pořádku, není ve správním spise opora. Žalobce při kontrole ani následně v přestupkovém řízení nepředložil žádný doklad vztahující se k zatížení jednotlivých náprav. Jedná se tedy o ničím nepodložené tvrzení žalobce. V dodacím listu byl uveden pouze údaj o hmotnosti nákladu kameniva 32 300 kg. Správní orgány obou stupňů tedy ve svých závěrech o zavinění ve formě nevědomé nedbalosti nepochybily.

V. Závěr a náklady řízení

18. Vzhledem ke všem shora přijatým závěrům posoudil krajský soud žalobu jako nedůvodnou a zamítl ji postupem podle § 78 odst. 7 s. ř. s.
19. Výrok o nákladech řízení se opírá o § 60 odst. 1 věta první s. ř. s., podle kterého má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl.
20. Žalovanému, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníkovi řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly, soud proto 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, se sídlem Moravské náměstí 6, 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). Připadne-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.

Liberec dne 3. srpna 2018

Mgr. Karolína Tylová, LL.M.