



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Alexandra Krysla a soudkyň Mgr. Miroslavy Kašpírkové a JUDr. Aleny Hocké v právní věci **žalobkyně LAGARDE SPEDITION spol. s r.o.**, se sídlem Cheb, Podhradská 2008/14, zastoupené JUDr. Filipem Štípkem, advokátem, se sídlem Ústí nad Labem, Hradiště 96/6-8, **proti žalovanému Krajskému úřadu Plzeňského kraje**, se sídlem Škroupova 18, Plzeň, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11.11.2016, č.j. DSH/12755/16,

t a k t o:

- I. Žaloba se z a m í t á.
- II. Žádný z účastníků n e m á právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í

I.

Napadené rozhodnutí

Žalobkyně se žalobou domáhala zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 11.11.2016, č.j. DSH/12755/16 (dále jen „*napadené rozhodnutí*“), jímž bylo zamítnuto odvolání žalobkyně proti rozhodnutí Magistrátu města Plzně (dále jen „*prvoinstanční orgán*“) ze dne 29.8.2016, č.j. MMP/206511/16 (dále jen „*prvoinstanční rozhodnutí*“), a toto rozhodnutí bylo potvrzeno. Prvoinstančním rozhodnutím byla žalobkyni podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „*zákon o pozemních komunikacích*“), uložena pokuta ve výši 5.000 Kč, neboť se dopustila správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. s) téhož zákona porušením § 37 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „*vyhláška*“); žalobkyni byla rovněž uložena povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1.000 Kč.

II. Žaloba

Žalobkyně je přesvědčena, že napadeným rozhodnutím byla zkrácena na svých právech. Namítala, že žalovaný porušil v rámci správního řízení některé své povinnosti uložené mu zákonem, což vyústilo ve vydání napadeného rozhodnutí, které žalobkyně považuje za nezákonné. Žalovaný předně nerespektoval jednu ze základních zásad upravených v zákoně č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „*správní řád*“), konkrétně zásadu legitimního očekávání. Dle této zásady musí správní orgán postupovat mimo jiné tak, aby jeho rozhodnutí odpovídalo okolnostem daného případu. Žalobkyně se domnívá, že žalovaný velmi bagatelizoval tu skutečnost, že vážené vozidlo převažovalo sypký, nesourodý materiál, který je při převozu velmi pohyblivý a volně se v nákladním prostoru přesouvá. V rámci své argumentace žalobkyně tvrdila a dokládala, že povaha převáženého materiálu (zde konkrétně ječmene) způsobuje během jízdy jeho nerovnoměrné rozložení a neustálé přesouvání. Jelikož uvedené okolnosti byly často předmětem diskuzí, nechala si žalobkyně v roce 2006 vypracovat k dané problematice soudním znalcem, Ing. Jaroslavem Krejcarem, znalecký posudek, č. 1/JK/SD/06. Tento posudek byl správnímu orgánu předložen jakožto důkaz podporující tvrzení žalobkyně. Z posudku jednoznačně vyplývá obecná nemožnost dopravce zabránit pohybům sypkého materiálu v průběhu jeho přepravy, neboť neexistuje žádné technologické řešení, které by takovému jevu bylo schopné zabránit. Přestože od vydání posudku uplynula již řada let, na možnostech dopravců se od té doby stran této problematiky nic nezměnilo. Ani současný stav techniky nepřinesl v této oblasti žádné novum, stále není známe řešení, jež by přesunům převáženého sypkého materiálu a s tím souvisejícím nerovnoměrným zatížením náprav zamezilo a dovolilo tak provozovatelům nákladních vozidel lépe materiál zajišťovat. Žalobkyně upozorňuje, že je společností provozující kolem 150 nákladních vozidel, která nakupuje od různých výrobců. Žalobkyni jednak není známo, že by nějaký výrobce nákladních vozidel, působící na českém i zahraničním trhu, nabízel byt' jen částečné řešení nastíněného problému formou nějaké technologické úpravy přepravního prostoru. Žalobkyně v této věci oslovila řadu výrobců, jakož i sdružení ČESMAD Bohemia, a bylo jí potvrzeno, že její názor na danou věc je správný, tedy že není známo řešení, které by posunu přepravovaného nesourodého materiálu zabránilo. Žalovaný tedy v napadeném rozhodnutí nerespektoval zvláštnosti případu a nezohlednil tak všechny relevantní okolnosti.

Žalobkyně dále konstatovala, že žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí uvádí, že žalobkyně „*musí najít vhodný způsob pro jeho druh přepravy (s nákladem sypkého materiálu) a zabránit tak protiprávné činnosti*“. Současně žalovaný uvádí, že „*jistě existuje mnoho možností, jak právě uvedenému zabránit*“. Citovaná konstatování však představují pouhou spekulaci žalovaného obsahující odhad, že vývoj techniky pokročil natolik, aby k popsánému jevu nedocházelo, přičemž takto spekulativní domněnka nemá ve správním trestání své místo, resp. je nepřijatelná. Žalobkyně je přesvědčena, že vzhledem k mnohaletému podnikání v silniční dopravě disponuje výrazně podrobnějšími odbornými informacemi a poznatky než žalovaný, a přesto jí není známo žádné zařízení, které by slovům žalovaného přisvědčilo. Žalovaný tedy při svém rozhodování nevycházel z prokazatelných faktů, nýbrž z pouhých svých neodborných a ničím nedoložených dohadů a názorů. Měl-li žalovaný zato, že pohybu materiálu může být zabráněno nějakým určitým způsobem, měl tento svůj tip blíže popsat a jasně konkretizovat s odkazem např. na funkčnost takového řešení v praxi, jaké řešení, jehož žalobkyně mohla a měla použít, má na mysli. To, že k takovému kroku žalovaný nepřistoupil, pouze podporuje tvrzení žalobkyně o neexistenci řešení dané problematiky. Žalovaný tak v této otázce konstatoval porušení povinnosti, jejíž plnění je ovšem objektivně nemožné a za současného stavu nereálné. Žalobkyně tedy ve výsledku

doplácí na to, že nesplnila povinnost, kterou by nemohl splnit nikdo! Žalovaný při svém rozhodování navíc vůbec nebral zřetel na znalecký posudek, který mu žalobkyně předložila (což ostatně žalovaný sám konstatuje v odůvodnění napadeného rozhodnutí). Žalovaný vůbec nerespektoval, že důsledky plynoucí ze znaleckého posudku mají výrazný vliv na posouzení možnosti žalobkyně vyvinut se z odpovědnosti za předmětné delikty. Jestliže žalobkyně učinila vše, co po ní bylo možné objektivně požadovat, nemůže být shledána vinnou ze správního deliktu. Pokud by pro dopravce existovalo objektivně použitelné řešení, žalobkyně by závěr žalovaného nijak nezpochybňovala a ze spáchání deliktu by se poučila. Jestliže však nemá k dispozici žádné opatření, kterým by nevýhody převozu sypkého materiálu odstranila, nemůže po ní žalovaný (a ani jiný správní orgán) žádná taková opatření požadovat. Tomu, že žalobkyně učinila vše, co po ní mohlo být spravedlivě požadováno, svědčí i okolnost, že nedošlo k překročení celkové největší povolené hmotnosti vozidla u jízdní soupravy! Zde je třeba uvést, že ani řidič, ani sám dopravce nemá možnost ovlivňovat množství materiálu naloženého na nakládce, která zpravidla probíhá u cizích subjektů (řidiči mnohdy ani nesmějí – a bylo tomu tak i v tomto případě – opustit v areálu nakládky vozidlo). Jediné, na co se tak může dopravce spoléhat, je doklad o vážení na nakládce, tedy na vážní lístek. V posuzovaném případě je však z vážního lístku patrné, že vozidlo žalobkyně při nakládce, resp. po nakládce materiálu, přetíženo nebylo, a to v žádném ze sledovaných parametrů!!! Následně zjištěné přetížení o 331 kg, tedy o méně než 2 % proti limitu, je natolik marginální, že jednoznačně podporuje tvrzení žalobkyně neovlivnitelném drobném přesunu materiálu při přepravě (to vše při zachování nejvyšší 48tunové hmotnosti na soupravu). Materiál se při přepravě zjevně přesunul do přední části soupravy a zatížil motorové vozidlo nad povolenou mez. Žalobkyně tak znovu zdůrazňuje, že učinila vše, co v posuzovaném případě učinit mohla, aby k porušení zákona nedošlo. Tedy zkontrolovala a zajistila (skrze svého zaměstnance, který soupravu řídil), že vozidlo bezprostředně po nakládce přetíženo nebylo, a to v žádném z hlediska zákona relevantních parametrů (viz vážní lístek), a že tak zákon v okamžiku, kdy vozidlo vyjelo z nakládky na pozemní komunikaci, porušen nebyl. Následný vznik drobného přetížení souvisí nepochybně s přesunem převáženého materiálu po nakládce, v průběhu přepravy, a to vlivem fyzikálních sil neovlivnitelných žalobkyní, resp. řidičem jízdní soupravy. Žalobkyně nemá jiné logické vysvětlení, jak by mohlo dojít k vytýkanému přetížení, pakliže toto přetížení nebylo zjištěno po nakládce vozidla. Žalobkyně tak tvrdí, že liberační důvody byly v posuzovaném případě naplněny a že se tak správního deliktu nedopustila.

III.

Vyjádření žalovaného k žalobě

Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby. Ve vyjádření k žalobě uvedl, že dle jeho názoru se nedopustil vytýkaných vad a napadené rozhodnutí je vydáno v souladu se zákonem. V odůvodnění napadeného rozhodnutí je vše podstatné podrobně zdůvodněno. Žalobkyně je i tak přesvědčená, že napadeným rozhodnutím byla zkrácená na svých právech, přičemž toto své přesvědčení opírá o následující skutečnosti, kde uvádí: „Žalovaný se ztotožnil se závěrem Magistrátu města Plzeň, že se žalobkyně dne 23.5.2016 dopustila při provozu svého nákladního vozidla MAN a přípojného vozidla Schwarzmuller překročení největší povolené hmotnosti silničního vozidla se dvěma nápravami. Žalobkyně namítá, že žalovaný porušil v rámci správního řízení některé své povinnosti uložené mu zákonem, což vyústilo ve vydání napadeného rozhodnutí, které žalobkyně považuje za nezákonné. Žalovaný předně nerespektoval jednu ze základních zásad upravených ve správním řádu, konkrétně zásadu legitimního očekávání. Dle této zásady musí správní orgán postupovat mimo jiné tak, aby jeho rozhodnutí odpovídalo okolnostem daného případu. Žalobkyně se domnívá, že žalovaný velmi bagatelizoval tu skutečnost, že vážené vozidlo převažovalo sypký, nesourodý materiál,

který je při převozu velmi pohyblivý a volně se v nákladním prostoru přesouvá. V rámci své argumentace žalobkyně tvrdila a dokládala, že povaha převáženého materiálu (zde konkrétně ječmene) způsobuje během jízdy jeho nerovnoměrné rozložení a neustálé přesouvání.“ Žalobkyně svoje přesvědčení opírá o znalecký posudek, který si nechala vypracovat k dané problematice sypkého materiálu, a to v roce 2006 soudním znalcem (Ing. Jaroslavem Krejcarem, znalecký posudek, č. 1/JK/SD/06), který byl správnímu orgánu předložen jako důkaz, podporující tvrzení žalobkyně, na které žalovaný dle vyjádření žalobkyně při svém rozhodování vůbec nebral zřetel. Žalobkyně je přesvědčená, že vzhledem k mnohaletému podnikání v silniční dopravě disponuje výrazně podrobnějšími odbornými informacemi a poznatky než žalovaný, a při svém rozhodování nevycházel z prokazatelných faktů, nýbrž z pouhých svých neodborných a ničím nedoložených dohadů a názorů. Žalobkyně zdůrazňuje, že učinila vše, co v posuzovaném případě učinit mohla, aby k porušení zákona nedošlo, svědčí o tom i okolnost, že nedošlo k překročení celkové největší povolené hmotnosti vozidla u jízdní soupravy. Dále uvádí, že ani řidič, ani sám dopravce, nemá možnost ovlivňovat množství materiálu naloženého na nakládce. Jediné, na co se tak může dopravce spoléhat, je doklad o vážení na nakládce, tedy na vážní lístek. V posuzovaném případě je však z vážního lístku patrné, že vozidlo žalobkyně při nakládce, resp. po nakládce materiálu, přetíženo nebylo, a to v žádném ze sledovaných parametrů. Následný vznik drobného přetížení souvisí nepochybně s přesunem převáženého materiálu po nakládce, v průběhu přepravy, a to vlivem fyzikálních sil neovlivnitelných žalobkyní. Následné zjištěné přetížení o 331 kg, tedy o méně než 2 % proti limitu, je natolik marginální, že jednoznačně podporuje tvrzení žalobkyně o neovlivnitelném drobném přesunu materiálu při přepravě. Žalobkyně nemá jiné logické vysvětlení, jak by mohlo dojít k vytykánému přetížení, pakliže toto přetížení nebylo zjištěno po nakládce vozidla. V závěru podané stížnosti žalobkyně uvádí, že „*liberační důvody byly v posuzovaném případě naplněny a že se tak správního deliktu nedopustila*“. Tento závěr je v rozporu s veřejným zájmem na zachování bezpečnosti silničního provozu a s veřejným zájmem na ochraně pozemních komunikací. Předestřená argumentace žalované (správně: žalobkyně) tedy nemůže být akceptována. Na celou záležitost je nutné nahlížet nejen ke vztahu k žalobkyni a její právní odpovědnosti, ale především tak, že žalobkyně tím, že provozuje přetížená vozidla, bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, čemuž se zákonodárce snaží předejít tím, že mj. stanovil hmotnostní limity vozidel (jízdních souprav). V tomto případě nedošlo k překročení největší povolené hmotnosti (limitní) vozidla (u jízdní soupravy) stanovené zvláštním právním předpisem, uvedené v § 37 odst. 2 písm. i) vyhlášky, tj. nebyla překročena největší povolená hmotnost silničního vozidla u jízdní soupravy 48.000 kg, tj. tato činila pouze 43.820 kg. Ale bylo zjištěno, že došlo k překročení největší povolené hmotnosti (limitní) silničního motorového vozidla (u motorového vozidla se dvěma nápravami) stanovené v § 37 odst. 2 písm. a) vyhlášky, tj. k překročení největší povolené (limitní) hmotnosti vozidla 18.000 kg o 1,8 %, tj. o 331 kg, kdy tato činila 18.331 kg (po odečtení 3% toleranční srážky). Tato zjištěná hodnota (kontrolním vážením) byla řádně zaznamenána do dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení ev. č. 2016802 65 a byla také podkladem pro sankční řízení vedené s žalobkyní. V daném případě nedošlo u kontrolovaného vozidla k porušení více mezních hodnot. Správní orgán proto vzal na zřetel jenom nejvyšší přetížení u motorového vozidla s dvěma nápravami o 331 kg (překročení největší povolené (limitní) hmotnosti motorového vozidla a výše pokuty 5.000 Kč byla stanovena v souladu s § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích. Žalobkyně poukazuje a zároveň zdůrazňuje, že nebyla překročena celková hmotnost vozidla, ale v rámci ochrany pozemních komunikací byl do zákona o pozemních komunikacích (účinném od 1.1.2010) začleněn soubor ustanovení týkající se vážení motorových vozidel dle § 38a až § 38d (Kontrolní vážení vozidel), kde předmětem kontrolního vážení je ne jenom zjištění celkové hmotnosti vozidla, ale i změření nápravových

tlaků (bez uvedených výjimek) a měření rozměrů vozidel. Kontrolní vážení vozidla bylo proto provedeno v rámci nízkorychlostního kontrolního vážení v souladu s § 38a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích a v souladu s § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích zahrnuje kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu největších povolených rozměrů vozidel a jízdních soupřav, které jsou uvedené v § 37 a § 39 vyhlášky. Žádný právní předpis také striktně nevymezuje přednost naměřených hodnot stanovených v § 37 vyhlášky a ani kolik zjištěných údajů musí být provedeno v rámci provedení kontrolního vážení. Je plně na vůli subjektu (v daném případě je to Policie ČR, Městské ředitelství policie Plzeň, územní odbor vnější služby, dopravní inspektorát), který kontrolní vážení provádí, které hodnoty bude kontrolovat, tedy kontrolně vážit. Žalobkyni byla sankce uložena za prokazatelné přetížení motorového vozidla, tj. za porušení § 37 odst. 2 písm. a) vyhlášky. Vozidlo bylo naloženo nad hranici zákonných limitů včetně stanovené tolerance (hodnoty uvedené v protokolu o kontrolním vážení jsou uvedeny po odečtu tolerance 3 % hmotnosti, tj. povolená tolerance na relativní chyby měření při vážení je stanovena ve smyslu Metrologického předpisu /IMP009-04/ zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, na 3% jak na celkovou hmotnost, tak na naměřené hodnoty náprav), a bylo proto povinností prvoinstančního orgánu za toto protiprávní jednání, tedy za spáchání předmětného správního deliktu, uložit pokutu. Žalobkyně opětovně předložila správnímu orgánu znalecký posudek. Žalovaný v řízení nebral zřetel na odbornou expertizu a zní vycházející posudek (kopie znaleckého posudku č. 1/JK/SD/06 ze dne 2.6.2006, zpracovaného Ing. Jaroslavem Krejcarem, soudním znalcem v oboru dopravy, a kopie protokolu č. 2/AZL/S1-2/06 ze dne 2.5.2006, o zkouškách přepravních ložních sypkých substrátů na silničních vozidlech), který žalobkyně předložila na podporu svých důvodů k podanému odporu a následného odvolání, neboť žalobkyni nezbavuje odpovědnosti za naplnění skutkové podstaty správního deliktu podle § 42 odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích. Předmětný znalecký posudek ani nemůže ve věci přinést něco nového či být důvodem k tomu, aby prvoinstanční orgán dospěl v řízení k jinému právnímu závěru. Znalec v posudku pouze konstatuje obecně známou skutečnost, totiž že sypké materiály se mohou při běžných provozních podmínkách přemísťovat a způsobovat tak větší či menší změny v zatížení náprav vozidla. Žalobkyně, opětovně, celou záležitost formuluje tak, že při převozu sypkých materiálů je nutné zcela rezignovat na dodržování příslušných hmotnostních limitů jízdních soupřav, neboť k jejich překračování dochází v důsledku přenosu materiálu za jízdy, který dopravce nemůže nijak ovlivnit. S tímto ale žalovaný zásadně nesouhlasí. Žalobkyně neuvedla žádné jiné skutečnosti, kterými by popsala své konkrétní úsilí, jímž se snažila porušení svých povinností předejít a neprokázala existenci liberačních důvodů ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Žalovaný se proto plně ztotožňuje s názorem a následným rozhodnutím krajského soudu (rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 29.2.2016, sp.zn. 57 A 21/2015). Žalobkyně tedy po právu nemůže argumentovat tím, že nemůže zabránit přesýpání materiálu, tomu naopak zabránit musí. V rámci správního řízení opakovaně poukazuje na tu skutečnost, že není v jejích silách ovlivnit nakládku, resp. naložení a následného přemístění (přesýpání) nákladu v průběhu jízdy. To jsou ovšem rovněž skutečnosti, kterými se žalobkyně z protiprávního jednání nemůže vyvinut, jak vyplývá kupř. z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 14.8.2015, č.j. 5 As 10/2015-27, dle kterého „je na stěžovateli, který na rozdíl od krajského soudu zná situaci na trhu dopravních služeb (...), aby zákonné požadavky splnil a dodržení hmotnostních limitů zajistil. Není povinností správních orgánů stěžovateli doporučovat, jakým způsobem má porušení právních předpisů předcházet. Stanovením hmotnostních limitů je chráněn veřejný zájem a je zcela na provozovateli, jak zajistí, že hmotnostní maxima nepřekročí.“, a dále z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 25.5.2016, č.j. 7 As

61/2016-34 (dostupný na www.nssoud.cz). Provozovatel vozidla (jízdni soupravy) je povinen jednat a postupovat s náležitou a odbornou péčí, a tedy činit vše, aby dodržení stanovených hmotnostních limitů zajistil, a zabránil tak jejich překročení. Podle názoru žalovaného je argumentace žalované (správně: žalobkyně) uvedená v žalobě objektivně neobhajitelná, protože obhájuje a bagatelizuje provozování vozidla, jehož naměřené hodnoty hmotnosti, byť dle žalobkyně „marginálně“, překračují nejvyšší povolené meze, což je věcí velice nebezpečnou pro všechny účastníky silničního provozu.

IV.

Posouzení věci soudem

Vzhledem k tomu, že žalovaný souhlasil s rozhodnutím o věci samé bez jednání a žalobkyně ve lhůtě dvou týdnů od doručení výzvy předsedy senátu nevyjádřila nesouhlas s projednáním věci bez jednání, ač byla poučena o tom, že v takovém případě se bude mít za to, že souhlas je udělen, rozhodl soud v souladu s § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s.ř.s.“), o věci samé bez jednání.

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.

K námitkám, které žalobkyně učinila součástí žaloby se již vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 25.5.2016, č.j. 7 As 61/2016 – 34 (rozsudky Nejvyššího správního soudu jsou dostupné na www.nssoud.cz). Nejvyšší správní soud uvedl: „Podle ust. § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích právní osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. Stěžovatelka nebrojí proti zjištěnému skutkovému stavu a pouze namítá, že je dán liberační důvod, pro který není odpovědná ze spáchání předmětného správního deliktu. Je tomu tak proto, že podle jejího názoru u přepravy sypkého materiálu nelze zabránit pohybu a přesunu materiálu během jízdy, což má za následek přetížení nápravy vozidla a následné překročení limitních hodnot hmotnosti vozidla. Z těchto důvodů stěžovatelka nemohla zabránit spáchání správního deliktu. Nejvyšší správní soud existenci liberačního důvodu neshledal. Pouhá 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 nezbavuje provozovatele vozidla odpovědnosti 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 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. Nejvyšší správní soud nesouhlasí se stěžovatelkou ani v tom, že by správní orgány porušily zásadu legitimního očekávání, kdy nepřihlíděly ke konkrétním okolnostem dané věci, zejména k povaze přepravovaného materiálu. Správní orgány (a následně i krajský soud) 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 (umístněním 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.). Nejvyšší správní soud se s uvedenými závěry ztotožňuje. Nelze proto souhlasit se stěžovatelkou, že neexistuje technické řešení, které by zabezpečilo přepravu sypkého materiálu takovým způsobem, aby nedošlo k překračování hmotnostních limitů. Poukazovala-li stěžovatelka na znalecký posudek Ing. Jaroslava Krejčara, souhlasí Nejvyšší správní soud s krajským soudem a správními orgány v tom, 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 nezabavuje 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. Stěžovatelka 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 ust. § 15 odst. 2 písm. i) vyhlášky, je v dané věci zcela irelevantní. Zákon o pozemních komunikacích nestanoví, že by pro naplnění skutkové podstaty správního deliktu podle ust. § 42b odst. 1 písm. r) bylo nutné překročit největší povolenou hmotnost celé jízdní soupravy. Postačí i překročení největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla u jednotlivé hnací nápravy [ust. § 15 odst. 1 písm. b) vyhlášky] nebo největší povolené hmotnosti u motorových vozidel se dvěma nápravami [ust. § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky], jako tomu bylo právě v nyní posuzované věci. Správní orgány (a následně i krajský soud) proto nepochybily, pokud k dané skutečnosti nepřihlížely.“

Soud se se závěry, ke kterým dospěl Nejvyšší správní soud, resp. zdejší soud v rozsudku ze dne 29.2.2016, č.j. 57 A 21/2015 – 31, zcela ztotožňuje. Vzhledem k tomu, že žalobkyně v nyní souzené věci vznášela zcela shodné námitky, jako tomu bylo ve věci

souzené Nejvyšším správním soudem, resp. věci souzené zdejším soudem pod sp.zn. 57 A 21/2015, přičemž žádná z jejích námitek nebyla shledána důvodnou, nemůže tomu být jinak ani v nyní souzené věci.

Dlužno doplnit, že pro postih žalobkyně za správní delikt nebyl podstatný stav v době nakládky materiálu, nýbrž v době spáchání deliktu. Vážní listek tak nevypovídá nic o tom, zda se žalobkyně správního deliktu dopustila či nikoli. To samé platí pro tvrzení žalobkyně o tom, že „*zkontrolovala a zjistila skrze svého zaměstnance, který soupravu řídil, že vozidlo bezprostředně po nakládce přetíženo nebylo, a to v žádném z hlediska zákona relevantních parametrů a že tak zákon v okamžiku, kdy vozidlo vyjelo z nakládky na pozemní komunikaci, porušen nebyl*“. Že by žalobkyně učinila cokoli k tomu, aby nedošlo k porušení zákona v průběhu přepravy, neuvedla.

„*Následně zjištěné přetížení o 331 kg, tedy méně než 2% proti limitu*“ pak „*nepodporuje tvrzení žalobkyně o neovlivnitelném drobném přesunu materiálu při přepravě*“. Vypovídá pouze o tom, že jeden z limitů nebyl žalobkyní dodržen.

V.

Rozhodnutí soudu

Soud neshledal žádný z žalobkyní uvedených žalobních bodů důvodným, a proto žalobu podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl, neboť není důvodná.

VI.

Odůvodnění neprovedení důkazů

Soud neprovedl žádný z žalobkyní navržených důkazů, neboť jejich provedení nebylo nezbytné k posouzení důvodnosti či nedůvodnosti žaloby.

VII.

Náklady řízení

Podle § 60 odst. 1 s.ř.s. by měl právo na náhradu nákladů řízení žalovaný, když měl ve věci plný úspěch. Jelikož žalovanému žádné důvodně vynaložené náklady nevznikly, rozhodl soud, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

P o u č e n í : 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.

V Plzni dne 30. ledna 2018

Mgr. Alexandr Krysl v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení: L. K.