



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudkyní JUDr. Janou Kubenovou v právní věci žalobce: **M. K.**, bytem U K. 267, Ch., zast. Mgr. Davidem Obenrauchem, advokátem, se sídlem Kopečná 11, 602 00 Brno, proti žalovanému: **Generální ředitelství cel**, se sídlem Budějovická 7, 140 96 Praha, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 10. 6. 2015, č. j. 29292-2/2015-900000-304.4, sp. zn. 47046/2014-640000-12,

t a k t o :

- I. Žaloba se **z a m í t á**.
- II. Žádnému z účastníků se **n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

Včas podanou žalobou žalobce napadá rozhodnutí žalovaného ze dne 10. 6. 2015, č. j. 29292-2/2015-900000-304.4, sp. zn. 47046/2014-640000-12 (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým bylo dle ust. § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Celního úřadu pro Zlínský kraj (dále též „správní orgán prvního stupně“ nebo „celní úřad“), ze dne 20. 4. 2015, č. j. 656-6/2015-640000-12, a napadené rozhodnutí bylo potvrzeno.

Správním orgánem prvního stupně byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle ust. § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), neboť dne 23. 9. 2014 v 17:50 hodin na silnici č. I/50, km 101,45 – vstup do ČR, v katastru obce Starý Hrozenkov, užil jako řidič k jízdě soupravu tvořenou tažným vozidlem tovární značky VOLVO FH 42, RZ: ...a přípojným vozidlem tovární značky BENALU, RZ: ..., u které při nízkorychlostním vážení tažného vozidla byla naměřena váha 18,43 t, což je o 0,43 t více (o 2,41 %), než je největší povolená hmotnost stanovená pro motorová vozidla se dvěma nápravami (limit 18 t). Tímto jednáním žalobce porušil právní povinnost definovanou ustanovením § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 31. 12. 2014 (dále jen „vyhláška o schvalování tech. způsobilosti“), která provádí § 2 odst. 5, 6, 7 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v platném znění (dále jen „zákon o provozu vozidel“) a nedodržel tak povinnost vyplývající z § 4 písm. b) a § 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), ve spojení s § 52 odst. 2 zákona o silničním provozu. Správní orgán prvního stupně za tato protiprávní jednání uložil žalobci podle ust. § 42a odst. 7 písm. a) zákona o pozemních komunikacích a s přihlédnutím k § 11 odst. 1 písm. b) a § 13 odst. 2 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“), sankci pokuty ve výši 1 000 Kč a dále žalobci uložil samostatným rozhodnutím č. j. 656-7/2015-640000-12 ze dne 27. 4. 2015 podle ust. § 79 odst. 2 správního řádu povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Obsah žaloby, vyjádření žalovaného a replika žalobce

Žalobce předně poukazuje na to, že komunikace, po které projížděl před provedením kontrolního vážení, je součástí kopcovitého terénu, kdy není v silách řidiče ovlivnit chování sypkého materiálu (sklodomitu) v nákladním prostoru vozidla. Současně byl žalobce nucen provést během jízdy minimálně dvakrát úhybný manévr, aby předešel střetu s jinými vozidly, čímž se žalovaný nezabýval, byť tento skutkový děj mohl být i okolností vylučující protiprávnost přestupku projednávaného v tomto správním řízení.

Dále se žalobce dovolává použití znaleckého posudku č. 1/JK/SD/06 zpracovaného znalcem Ing. J. K., na jehož základě bylo vydáno Ministerstvem dopravy ČR Stanovisko k vážení vozidel přepravujících sypké materiály. Stanovisko obsahovalo doporučení, aby při kontrolním vážení soupravy přepravující volně ložené materiály, byla kontrolována celková hmotnost soupravy, nikoliv hmotnost připadající na nápravu. Stanovisko sice bylo zrušeno, avšak nebylo nahrazeno, a proto se situace nedá vykládat v neprospěch žalobce.

Žalobce taktéž odkazuje na metrologický předpis MP 009-04, který upravuje postup správného vážení vozidla. Žalobce má za to, že správní orgán neprovedl zjištění, zda byl správný postup dodržen.

Žalobce taktéž poukazuje na to, že při nakládce materiálu ani po celou dobu přepravy mu nebyla dána možnost provést kontrolní vážení a mohl pouze opticky překontrolovat náklad.

Celková hmotnost nákladu byla nižší, než je povolený limit a žalobce tak nemohl jednat nedbalostně. Dle žalobce nebylo možné zajistit rozložení sypkého materiálu během jízdy technickými prostředky, neboť od výrobce je jakýkoliv zásah do konstrukce zakázán. Žalobce tak případné posunutí nákladu mohl zkontrolovat pouze na odpočívadlech.

Žalobce dále považuje za nepřesvědčivou úvahu o vědomé nedbalosti, neboť ani spisový materiál neobsahuje důkaz o tom, že žalobce věděl, že jím řízené vozidlo překračuje některé hmotnostní parametry.

Napadené rozhodnutí tak bylo vydáno na základě nedostatečně zjištěného skutkového stavu a v části, ve které konstatuje, že byl dodržen metrologický pokyn MP 009-04, je nepřezkoumatelné. Vyjádření správního orgánu, že vážení proběhlo na standardním kontrolním stanovišti, na kterém je vážení běžně prováděno, nemá oporu ve spisovém materiálu. Napadené rozhodnutí nenaplnuje obsahová kritéria daná ust. § 68 odst. 3 správního řádu, neboť se správní orgán adekvátním způsobem nevypořádal s námitkami odvolatele.

Na závěr žalobce žádá, aby bylo napadené rozhodnutí zrušeno a vráceno k dalšímu řízení, k doplnění řízení a novému projednání, kde se bude správní orgán blíže zabývat otázkou řádného doručení písemnosti, která ukládá zastoupenému účastníku řízení něco osobně vykonat.

K námitce, že k přesunu materiálu došlo při úhybném manévru, žalovaný poukazuje na to, že žalobce k tomu neuvedl žádné konkrétní informace ani neoznačil či nepředložil žádné důkazy, proto se jí žalovaný nemohl blíže zabývat, pouze ji zohlednil při posuzování zavinění žalobce. Žalovaný k tomu dále konstatuje, že pokud žalobce spoléhal na to, že ani v případě prudší změny rychlosti k přetížení nedojde, jedná se o případ nedbalosti. I přesto je povinností žalobce náklad zkontrolovat.

Nepřípadná je taktéž námitka ohledně zavinění žalobce, kdy se dle žalovaného jedná o nevědomou nedbalost, neboť o přetížení na nápravy zjevně nevěděl, ale s ohledem na své profesní zkušenosti vědět měl a mohl. Stejnou trasu se stejným tahačem již žalobce absolvoval v minulosti.

K námitce žalobce, že rozhodnutí bylo vydáno na základě nedostatečně zjištěného skutkového stavu, žalovaný dodává, že žalobce kromě tvrzení o úhybném manévru žádné další neuvedl, ani nepředložil žádné důkazy.

K dodržení metrologického pokynu MP 009-04 žalovaný uvádí, že neměl důvod žádná zjištění správnosti dodržení pravidel provádět, když žalobce neuvedl, k jakému porušení mělo dojít, pouze žádá, aby vážení bylo prověřeno. Takový požadavek je však nad rámec řízení.

Žalovaný dále poukazuje na to, že žádné vyjádření žalovaného, dle kterého vážení proběhlo na standardním pracovišti, na němž je vážení prováděno, žalovaný ve spisovém materiálu nenašel. Bylo pouze uvedeno, že vážení je prováděno řádně vyškolenými pracovníky. Pro absenci konkrétní námitky ohledně porušení postupu vážení nemohl žalovaný provést další dokazování.

K závěrečné námitce ohledně doručování se žalovaný nemůže vyjádřit, neboť mu není zřejmé, o jakou písemnost se jedná a komu mělo být doručováno.

III. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

Ve správním spise se mj. nachází doklad o úředním měření a vážní lístek č. 274581/2014 ze dne 23. 9. 2014, vystavený společností Tenzováhy, s. r. o jako doklad o provedeném vážení, doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení vozidla a vážní lístek č. 274581/2014 ze dne 23. 9. 2014, protokol o zjištěném porušení právních předpisů č. j. 47046-2/2014-640000-62 z 24. 9. 2014 sepsaný v nepřítomnosti účastníka řízení, kopie potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 7. 11. 2013, fotodokumentace vozidla, osvědčení o registraci vozidla (VOLVO FH 42, RZ: ...) č. UAJ ..., osvědčení o registraci vozidla (BENALU, RZ: ...) č. UAJ ..., mezinárodní nákladní list CMR č. CZ Ty 2220374, licence č. 050455 pro mezinárodní silniční nákladní přepravu pro cizí potřebu – opis č. 0012.

V dokladu o úředním měření a vážním lístku č. 274581/2014 a dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení vozidla a vážní lístek č. 274581/2014 jsou uvedeny detaily o průběhu kontrolní vážení.

Rovněž jsou zde uvedeny naměřené hodnoty a zjištění učiněná při vážení soupravy spolu s fotem předmětné soupravy včetně její registrační značky. V dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení vozidla a vážní lístek č. 274581/2014 je uvedeno, že vozidlo nebylo znečištěno, a že řidič odmítl blokové řízení a žádá o prošetření přestupku ve správním řízení. Na závěr je žalobcem podepsán s tím, že byl seznámen s jeho obsahem a obdržel jeden výtisk dokladu. K obsahu dokladu se vyjádřil tak, že: „*Při jízdě jsem musel prudce zabrzdit, a proto se mi náklad nasypal do přední části korby. Vzhledem k povaze nákladu nemohu rozložení hmotnosti ovlivnit.*“. Další pořízená fotodokumentace předmětné jízdní soupravy zachycuje přední část tahače s SPZ, boční pohled soupravy a zadní část

návěsu. Z uvedeného dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení vozidla a vážní lístek č. 274581/2014 a taktéž z mezinárodního nákladního listu č. CZ Ty 2220374 vyplývá, že byl převážen náklad sklodolomitu, III. třídy, frakce 0-3,15, volně ložený, o hmotnosti 26 440 kg, 17 m³, odesílatel – Kameňolomy a štrkopieskovne, a.s., so sídlom v Zlatých Moravciach. Je zde také poznačeno, že PČR byl vysloven zákaz pokračování v jízdě, a vozidlo nesplňuje podmínky pro pokračování v jízdě ve smyslu § 38c zákona o pozemních komunikacích.

Dne 11. 11. 2014 byl celním úřadem vydán příkaz, proti němuž dne 2. 12. 2014 podal žalobce odpor, kde uvedl, komunikace, po které projížděl před provedením vážení, je součástí kopcovitého terénu, kdy není v silách řidiče nákladního vozidla ovlivnit chování sypkého materiálu v nákladním prostoru vozidla. Zároveň byl v průběhu jízdy minimálně dvakrát nucen provést úhybný manévry, aby předešel střetu s jinými vozidly na pozemní komunikaci, Dále odkázal na znalecký posudek č. 1/JK/SD/06 zpracovaný Ing. J. K., soudním znalcem v oboru doprava, kdy na jeho základě vydalo Ministerstvo dopravy Stanovisko k vážení vozidel přepravujících sypké materiály, obsahující doporučení, aby při kontrolním vážení soupravy přepravující volně ložené materiály, byla kontrolována pouze celková hmotnost soupravy, nikoliv hmotnost připadající na nápravu.

Dne 12. 2. 2015 se ve věci konalo ústní jednání, právní zástupce žalobce dodal k nákladce dolomitu, že žalobce přijel, naložili ho, pak najel na váhu a obdržel vážní lístek. O to jaké množství mu bylo na vozidlo naloženo, se zajímal, a když odjížděl, bylo vše v pořádku. Váhu mu bylo umožněno zkontrolovat. Dále právní zástupce uvedl, že žalobce jezdí opakovaně a byl vícekrát kontrolován při převážení stejného materiálu, vždy však vše proběhlo v pořádku. K otázce celního úřadu, zda je použitý návěs technicky vybaven proti posunu naloženého materiálu, dodal, že to není technicky možné, a běžně se náklad vozí tímto způsobem. Na závěr podotkl, že žalobce nejméně rok jezdí s touto soupravou.

Dne 20. 4. 2015 prvostupňový správní orgán vydal rozhodnutí, proti němuž dne 5. 5. 2015 podal žalobce odvolání, ve kterém uplatnil shodné argumenty jako v žalobě a žalovaný se s nimi vypořádal tak, jak uvedl ve svém vyjádření k žalobě.

IV. Posouzení věci krajským soudem

Soud konstatuje, že žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen s. ř. s.), osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.), jde o žalobu přípustnou (§ 65, § 68, § 70 s. ř. s.).

V souladu s § 75 odst. 1, § 2 s. ř. s. přezkoumal Krajský soud v Brně napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházející jeho vydání, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.

Dne 1. 3. 2017 se ve věci konalo soudní jednání. Žalobce i žalovaný se zcela odvolali na žalobu a vyjádření k žalobě, kdy žalovaný dodal, že vyhláška o technické způsobilosti vozidel stanoví maximálně přípustnou hmotnost soupravy 48 tun. V případě soupravy, kterou řídil žalobce, se však jednalo o maximálně přípustnou hmotnost 42 tun. Souprava žalobce se skládala z taháče, který měl maximálně přípustnou hmotnost 18 tun a z přípojného vozidla, jehož maximální hmotnost byla 24 tun, takže celková hmotnost soupravy v tomto případě byla nejvíce 42 tun. Žalobce si ponechal rezervu při nakládání materiálu pouze 4%, to je 1,84 tun. Žalobce věděl, jak má tedy naplněné vozidlo, jakého druhu náklad veze a jakým terénem pojede, takže v případě zavinění žalobce za této situace se muselo jednat přinejmenším o nevědomou nedbalost. Zástupce žalobce k věci uvedl, že navrhuje výslech žalobce a to proto, aby se k okolnostem daného případu vyjádřil. Zástupce žalovaného o provedení dalších důkazů nenavrhoval, neboť tento důkazní návrh je zcela nadbytečný. Pokud jde o žalobce, měl možnost se vyjádřit k věci v průběhu správního řízení, což neučinil a žádné písemné vyjádření nedodal ani v průběhu soudního řízení. Žalovaný má za to, že skutkový stav byl zjištěn náležitě a není třeba nic dalšího dokazovat. K tomu zástupce žalobce podotkl, že se řízení nachází v řízení soudním, nikoliv správním, které má jiná pravidla. Dle zástupce nebyl skutkový stav věci řádně zjištěn a výslech žalobce navrhl proto, aby se předešlo případné kasaci, neboť nedostatečné zjištění skutkového stavu zakládá důvod pro podání kasační stížnosti.

Soud posoudil žalobní námitky žalobce a dospěl k závěru, že žaloba **není důvodná**.

Podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích se řidič vozidla dopustí přestupku tím, že vozidlo překročí při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.

Podle § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky o schvalování tech. způsobilosti 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.

Podle § 4 písm. b) zákona o silničním provozu při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, 5) vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Podle § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem.

Podle § 2 odst. 5 zákona o provozu vozidel systém vozidla je jakýkoliv konstrukční systém vozidla, na který se vztahují technické požadavky stanovené prováděcím právním předpisem. Systémem vozidla jsou například brzdy nebo zařízení pro snížení emise.

Podle odst. 6 cit. ust. konstrukční část vozidla je součást vozidla, jejíž typ musí být schvalován nezávisle na vozidle, pokud tak stanoví prováděcí právní předpis, a na kterou se vztahují technické požadavky stanovené prováděcím právním předpisem. Konstrukční částí vozidla je například svítlna.

Podle odst. 7 cit. ust. samostatný technický celek vozidla je součást, jejíž typ může být schvalován nezávisle na vozidle, ale pouze ve vztahu k jednomu typu vozidla nebo více typům vozidel, pokud tak stanoví prováděcí právní předpis, a na kterou se vztahují technické požadavky stanovené prováděcím právním předpisem. Samostatným technickým celkem vozidla je například zadní nárazník vozidla, pevná nebo výměnná nástavba vozidla.

Podle § 52 odst. 2 zákona o silničním provozu při přepravě nákladu nesmí být překročena maximální přípustná hmotnost vozidla a maximální přípustná hmotnost na nápravu vozidla. Náklad musí být na vozidle umístěn a upevněn tak, aby byla zajištěna stabilita a ovladatelnost vozidla a aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, neznečišťoval nebo nepoškozoval pozemní komunikaci, nezpůsoboval nadměrný hluk, neznečišťoval ovzduší a nezakrýval stanovené osvětlení, odrazky a registrační značku, rozpoznávací značku státu a vyznačení nejvyšší povolené rychlosti; to platí i pro zařízení sloužící k upevnění a ochraně nákladu, jako jsou například plachta, řetězy nebo lana. Předměty, které lze snadno přehlédnout, jako jsou například jednotlivé tyče nebo roury, nesmějí po straně vyčnívat.

Ze správního spisu vyplývá, že dne 23. 9. 2014 bylo provedeno nízkorychlostní vážení u tažného vozidla tov. zn. VOLVO FH 42, reg. zn. ..., kdy u nápravy č. 1 byla zjištěna hmotnost 7,16 t (limit pro tuto kategorii je 10,00 t), u nápravy č. 2 hmotnost činila 11,46 t (limit 11,50 t). Tažné vozidlo tedy vážilo 18,62 tun. Po zohlednění relativní chyby měřidla ve výši 1 % na celkovou hmotnost, byla zjištěná hmotnost ve výši 18,43 tun vyhodnocena jako překročení stanoveného limitu o 0,43 tuny (tj. o 2,41 %). Pro tuto kategorii je největší povolená hmotnost dle § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky o schvalování tech. způsobilosti ve výši 18 tun. U přípojného vozidla tovární značky BENALU, reg. značky ..., u nápravy označené č. 3 bylo naměřeno 7,10 t, u nápravy č. 4 pak 7,08 t a hmotnost nápravy č. 5 činila 7,36 t, jejichž součet hmotností byl 22,54 t, kdy k překročení povolené hmotnosti nedošlo (limit 24,00 t). Celá jízdní souprava vážila 40,16 t, tudíž limit 48 t také nebyl přesažen.

Žalobce má předně za to, že se žalovaný dostatečně nezabýval skutkovým dějem (kopcovitý terén, úhybný manévr), který mohl být okolností vylučující protiprávnost daného přestupku. Žalobce v žalobě dále uvádí, že mu nebyla dána možnost provést kontrolní vážení a rozložení sypkého materiálu nelze zajistit technickými prostředky během jízdy.

V posuzovaném případě nebylo mezi účastníky sporné, že stěžovatel byl řidičem vozidla, jež při kontrolním vážení stanovené hodnoty překročilo. Dle § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu je řidič povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky podle zákona o provozu vozidel, kdy prováděcí vyhláška tohoto zákona o schvalování tech. způsobilosti stanovuje maximální povolenou hmotnost silničních vozidel. V daném případě byl žalobce sankcionován za to, že součet nápravy č. 1 a nápravy č. 2 u tažného vozidla byl po zohlednění relativní chyby měřidla 18,43 t. Ust. § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky o schvalování tech. způsobilosti silničních vozidel stanoví jako největší povolenou hmotnost 18,00 t u motorových vozidel se dvěma nápravami. Je tak nepochybné, že vozidlo bylo přetíženo o 0,43 t. Předmětné jednání je jako přestupek ustanoveno v § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích. Jelikož zákon o pozemních komunikacích nestanoví ohledně přestupku dle § 42a odst. 4 písm. c) žádné zvláštní požadavky týkající se zavinění, je nezbytné aplikovat § 3 zákona o přestupcích, dle něhož postačí zavinění z nedbalosti (tedy i jen nevědomá nedbalost). Obecnou definici zavinění ve formě nevědomé nedbalosti podává § 4 odst. 1 písm. b) zákona o přestupcích. Lze v ní rozlišit dva znaky, které musí být naplněny kumulativně. Prvním znakem je, že pachatel přestupku nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. Druhým znakem je skutečnost, že pachatel o tomto vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Zaviněním pak musí být pokryta celá skutková podstata přestupku (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 8. 2008, č. j. 1 As 56/2008-66, dostupný na www.nssoud.cz).

Pokud jde o naplnění prvního znaku, pak krajský soud vyšel z vyjádření právního zástupce žalobce při ústním jednání, který uvedl, že žalobce byl přítomen nakládce dolomitu a vše proběhlo v pořádku. Celnímu úřadu ani žalovanému se nepodařilo tato tvrzení stěžovatele vyvrátit, resp. prokázat, že by při žalobce o přetížení věděl. Co se týče naplnění druhého znaku nevědomé nedbalosti, soud opět poukazuje na výpověď právního zástupce při ústním jednání před správním orgánem, dle níž žalobce je řidič z povolání, jenž nejméně rok s daným vozidlem jezdí a taktéž již několikrát dolomit nakládal. Z uvedeného lze naprosto jednoznačně dovodit, že mohl a měl znát všechny stanovené požadavky pro jízdu s nákladním vozidlem a přepravu nákladu, tedy i požadavky ohledně maximální přípustné hmotnosti. Ostatně to stěžovatel nepopírá. Taktéž žalobce jako řidič s praxí si musí být vědom skutečnosti, že ne za všech okolností je povrch pozemní komunikace rovnoměrný a zároveň musí čelit nepředvídatelným situacím a kolizím na pozemní komunikaci. Pokud tedy žalobce namítá, že nemůže být z předmětného přestupku odpovědný, neboť projížděl kopcovitým terénem a byl povinen provést úhybný manévr, přičemž v této situaci mohlo dojít k přesunu převáženého materiálu, měl si náklad náležitě zkontrolovat, popř. být na takové skutečnosti náležitě připraven. Stejně tak je irrelevantní námitka, že si žalobce nemohl náklad sám kontrolně zvážit. Je povinností řidiče si osobně ověřit, že je vše v pořádku.

Odpovědnost za náklad a přetížení vozidla je konstruována jako odpovědnost řidiče, a to s ohledem na skutečnost, že právě on je účastníkem silničního provozu se všemi právy a povinnostmi. Je to řidič, kdo rozhoduje o tom, s jakým vozidlem se zúčastní silničního provozu. Žalobci muselo být jako řidiči z povolání známo, že povolené hmotnosti jsou

stanoveny nejen na celkové zatížení, ale i na jednotlivé nápravy, a této skutečnosti měl přizpůsobit i své jednání. Žalobce však takto nepostupoval a pouze se spolehnul na ujištění ze strany jiných osob, čímž se však odpovědnosti nezbavil a ani zbavit nemohl. Pokud je totiž odpovědnost přesunuta na osobu řidiče, tak ten musí vynaložit veškeré úsilí na to, aby nedošlo ke spáchání protiprávního jednání. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 29. 4. 2010, č. j. 4 As 7/2010-75, dostupný na www.nssoud.cz, v praxi je obtížné provést naprosto důkladnou kontrolu nakládaného materiálu a jeho hmotnosti, nicméně se o to má řidič alespoň pokusit. Žalobce tedy mohl v posuzované věci využít několik prostředků za účelem ovlivnění množství a rozmístění převáženého materiálu tak, aby nedošlo k jeho posunu a následnému přetížení nápravy č. 1 a 2, avšak z řízení před správními orgány a krajským soudem vyplývá, že se o to ani nepokusil, neboť jak sám konstatuje v žalobě, že při nakládce materiálu ani po celou dobu přepravy mu nebyla dána možnost provést kontrolní vážení a mohl pouze náklad překontrolovat opticky. Při řízení motorových vozidel, zejména nákladních vozidel, je třeba počínat si vždy s jistou mírou obezřetnosti a opatrnosti, a to s ohledem na možné negativní následky. Povinnost rozložit převážený materiál navíc žalobci plyne z ust. § 15 odst. 11 věty první vyhlášky o schvalování tech. způsobilosti, dle něhož náklad na vozidle (i v soupravě) musí být rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn vhodným technickým zařízením proti pohybu.

Lze tedy shrnout, že žalobce jako řidič nákladního vozidla vzhledem ke všem okolnostem daného případu mohl a měl vědět, že vozidlo zatížené převáženým nákladem překračuje největší povolené hmotnosti silničních vozidel a jejich rozdělení na nápravy podle § 15 vyhlášky o schvalování tech. způsobilosti, a proto se z nevědomé nedbalosti dopustil přestupku dle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích. Správní orgány obou stupňů tedy nepochybily, když takový závěr učinily. Výše vyjmenovaným námitkám proto krajský soud nepřisvědčil.

Žalobce se v žalobě dále dovolával znaleckého posudku č. 1/JK/SD/06. Správní orgány se důkladně zabývaly konkrétními skutkovými okolnostmi dané věci, přičemž zohlednily i možnost provedení opatření zabraňujících přesunu sypkého materiálu. Žalobce měl možnost porušení právních předpisů předejít vybavením vozidla příslušným technickým zařízením, které zajistí náklad proti pohybu (např. vybavení nákladového prostoru přepážkami či jiným vhodným zařízením), dále vlastnictvím přenosných nápravových vah, nebo případnou instalací kontrolních vah přímo do vozidla tak, aby řidič mohl být přesně informován o jeho celkovém zatížení, jakož i o zatížení jednotlivých náprav a skupiny náprav a tím také o dodržení příslušných právních předpisů. V důsledku toho by pak byl i schopen lépe reagovat na situace, kdy v průběhu přepravy dojde k posunům u převáženého sypkého materiálu.

Nelze proto souhlasit se žalobcem, že neexistuje technické řešení, které by zabezpečilo přepravu sypkého materiálu takovým způsobem, aby nedošlo k překračování hmotnostních limitů. Poukazoval-li žalobce na znalecký posudek Ing. J. K., souhlasí krajský soud se 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 nezbavuje žalobce

odpovědnosti za spáchání předmětného přestupku spojeného s jejich překročením. Správní orgány tedy nepochybily, pokud při posouzení právní otázky nezohlednily žalobcem navrhovaný znalecký posudek (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 5. 2016, č. j. 7 As 61/2016-34, dostupný na www.nssoud.cz).

Žalobce dále namítá, že nebyl dodržen metrologický předpis při vážení nápravy. V projednávaném případě žalobce v průběhu správního řízení vznesl pouze obecné námitky k nedodržení metrologického předpisu, se kterými se žalovaný vypořádal. Další námitky týkající se nedostatků vážení nevznsl. Oproti tomuto tvrzení žalobce však stály závěry správního orgánu prvního stupně i žalovaného doložené podklady pro rozhodnutí, které tvořily součást správního spisu. Žalobce svá tvrzení obsažená v jednotlivých žalobních výtkách nepodpořil žádnými dalšími objektivními důkazy, které by byly způsobilé podpořit jeho tvrzení o neúplnosti zjištěného stavu věci ve smyslu § 3 správního řádu. Soud v tomto směru konstatuje, že pokud na konkrétní měřidlo je vydáno ověření o jeho vlastnostech a je opatřeno úřední značkou na místech uvedených v certifikátu typu měřidla, jedná se o měřidlo použitelné ke kontrolnímu měření a výsledky jím při měření dosažené mají důkazní hodnotu, převyšující obecné tvrzení žalobce o jeho domnělé nezpůsobilosti. Pokud žalobce v žalobě uváděl pouze námitky obecného charakteru, aniž by upřesnil, které konkrétní důkazy či podklady pro rozhodnutí chybí, je takové jeho tvrzení bez uvedených konkrétních skutečností nedůvodné (obdobně viz Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015-27, dostupném na www.nssoud.cz).

Žalobce rovněž namítal, 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 o schvalování tech. způsobilosti, je v dané věci zcela irelevantní. Zákon o pozemních komunikacích nestanoví, že by pro naplnění skutkové podstaty přestupku podle ust. § 42a odst. 4 písm. c) 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. 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 v průběhu přepravy dojde k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení, je předmětem této kontroly vedle nejvyšší povolené hmotnosti vozidla také kontrola nejvyšší povolené hmotnosti na jednotlivé nápravy a skupiny náprav, jakož i kontrola dalších stanovených veličin. Váha jízdní soupravy, vozidla jako takového a zatížení jednotlivých náprav jsou tak samostatnými veličinami, kterými je nutno se zabývat. Správní orgány proto dle krajského soudu nepochybily, pokud k dané skutečnosti nepřihlížely.

Na závěr žalobce nesouhlasí s posouzením zavinění přestupku ve formě vědomé nedbalosti. Soud po prostudování napadeného rozhodnutí zjistil, že žalovaný v posledním odstavci strany 3 napadeného rozhodnutí vyhodnotil zavinění žalobce jako nevědomou nedbalost. Žalovaný zde konstatuje, že nebylo prokázáno, že odvolatel (žalobce) o přetížení nápravy a vozidla věděl, avšak jako řidič z povolání mohl a měl vědět, že i v případě nižšího zatížení jízdní soupravy než je nejvyšší povolené zatížení, může během jízdy docházet k posunu převáženého materiálu, tím spíše, pokud jezdil s předmětnou soupravou již více než rok. Soud považuje odůvodnění žalovaného za dostatečné, neboť zde bere v potaz všechny rozhodné skutečnosti a specifika dané jízdy.

V případě otázky řádného doručení písemnosti, která ukládá zastoupenému účastníku řízení něco osobně vykonat, již by se měl zabývat správní orgán v novém projednání, soud jen okrajově dodává, že mu není zřejmé, co touto námitkou měl žalobce na mysli, neboť nespecifikoval, o jakou konkrétní písemnost se jedná a jakým způsobem měla být doručována. Soud nemůže za žalobce rozvíjet žalobní námitky a vytvářet argumentace za něj. Soud se proto s uvedenou námitkou nemohl blíže vypořádat.

V. Závěr a náklady řízení

Krajský soud na základě shora provedeného posouzení žalobní námitky dospěl k závěru, že tato není důvodná, a proto žalobu podle ust. § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

O nákladech řízení bylo rozhodnuto ve smyslu ust. § 60 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly.

P o u č e n í : Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno, ve dvojím vyhotovení. 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.

V Brně dne 1. března 2017

JUDr. Jana Kubenová, v.r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení:
Eva Drlová