



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Václava Roučky a soudců JUDr. Petra Kuchynky a Mgr. Jaroslava Škopka v právní věci **žalobce: Doprava a mechanizace, a. s.**, se sídlem Plzeň, Emilova 1228/9, IČ 453 58 761, *zastoupeného JUDr. Ing. Vojtěchem Levorou, advokátem, se sídlem Plzeň, Slovanská tř. 136*, proti **žalovanému: Krajský úřad Plzeňského kraje**, se sídlem Plzeň, Škroupova 18, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 5. 3. 2015, čj. DSH/148/15,

t a k t o :

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

O d ů v o d n ě n í :

[I] Předmět řízení

Žalobou ze dne 26. 3. 2015, doručenou Krajskému soudu v Plzni (dále též jen „soud“) prostřednictvím datové zprávy dne 16. 4. 2015, se žalobce domáhal zrušení rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 5. 3. 2015, čj. DSH/148/15 (dále též jen „*napadené rozhodnutí*“), kterým bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Nýřany (dále též jen „*prvoinstanční správní orgán*“) ze dne 17. 12. 2014, čj. 2/OD-přest/749/14-6 HD (dále též jen „*prvoinstanční rozhodnutí*“), a toto rozhodnutí bylo potvrzeno.

Prvoinstančním rozhodnutím bylo rozhodnuto tak, že žalobce jakožto provozovatel vozidla spáchal správní delikt podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „*zákon o pozemních komunikacích*“), neboť provozoval přetížené vozidlo, u něhož bylo při nízkorychlostním kontrolním vážení zjištěno, že překročilo limitní hodnoty stanovené v § 15 odst. 1 písm. c) bod 1 a § 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 pozdějších předpisů. Za spáchání správního deliktu byla žalobci podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích uložena pokuta ve výši 7.000,- Kč, povinnost nahradit náklady vážení dle § 38 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích ve výši 6.000,- Kč a povinnost nahradit náklady správního řízení ve výši 1.000,- Kč.

Správní delikty právnických osob v souvislosti s provozem vozidel na pozemních komunikacích upravuje mimo jiné i zákon o pozemních komunikacích.

Vyhláškou Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb., bylo upraveno schvalování technické způsobilosti vozidel a technické podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Správní řízení upravuje zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „*správní řád*“).

[III] Žaloba

Žalobce proti napadenému rozhodnutí brojil z následujících důvodů.

Žalovaný v rozhodnutí uvedl následující:

a) Žalobce jakožto provozovatel vozidla měl možnosti, jak zabránit přetížení vozidla (měl s touto možností počítat a kupř. jí přizpůsobit množství nákladky apod.).

b) Žalobce nepředložil jediný relevantní argument, na jehož základě by bylo možno spravedlivě dojít k závěru, že vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno od něj požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránil.

c) Žalobce musí najít možnosti, jak v daném případě porušení právní povinnosti předejít či zabránit, např. tím, aby řidiči při nákládkách ponechávali rezervu pod povolenou celkovou nejvyšší hmotnost.

- Žalobce k bodu a) a c) uvedl, že přizpůsobil množství nákladky tomu, aby zabránil přetížení vozidla, když dle mostové váhy v lomu bylo naměřeno 44.980 kg a největší povolená hmotnost jízdní soupravy je 48.000 kg. Žalobce si tedy ponechal rezervu větší než 3 tuny, aby nedošlo k přetížení jízdní soupravy, což činí 6,3 %. Žalobce nesouhlasil ani s argumentací žalovaného popsanou v bodu b), neboť si ponechal rezervu, aby nedošlo k přetížení soupravy, přičemž žalobce pravidelně řidiče seznamuje s nutností nakládat soupravy více na zadní nápravy závěsu. Avšak fyzikální zákony ani možné situace silničního provozu (nutnost

brzdění) není žalobce s to nikterak ovlivnit, tedy nelze se vyhnout posunu materiálu vpřed při prudkém brzdění.

Žalobce již uváděl, že z fyzikálního hlediska je nemožné, že vozidlo bylo přeloženo pouze na zadní nápravě tahače o 61 kg a celkově na tahači o 660 kg. Důvod pro toto tvrzení je, že v dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení jsou uvedena měření pěti náprav. Náprava označená jako č. 1 je první nápravou automobilu, je říditelnou nápravou a nezatěžuje ji náklad, ale motorová část automobilu. Náprava označená jako č. 2 je zadní nápravou tahače. Nad touto nápravou je umístěn zajišťovací mechanismus návěsu, na který návěs svojí hmotností působí. Náprava označená jako č. 3 je první nápravou návěsu. Nápravy označené jako č. 4 a 5 jsou druhá a třetí (zadní) náprava návěsu. Bez připojení návěsu je druhá náprava tahače (zadní náprava tahače) absolutně bez zatížení, vyjma vlastní hmotnosti. Jestliže připojíme návěs, druhá náprava se zatíží a přenesení se na ni část hmotnosti naloženého návěsu. Druhá náprava je z důvodu přetížení opravdu nejrizikovější, neboť při brzdění se sypký materiál pohybuje dopředu, tedy nad tuto nápravu. Při zapojení návěsu náklad zatěžuje nápravy č. 2, 3, 4, 5.

Co je na měření zvláštní, že náprava č. 2 má zatížení 11.561 kg, náprava č. 3., tedy nejbližší náprava k přetížené nápravě, má hodnotu 8.128 kg, zatímco náprava č. 4 má hodnotu 8.264 kg. Kdyby bylo měření správné, nemělo by být na vzdálenější nápravě od přetížené nápravy více, než na nápravě, která je blíže k přetížené nápravě (vždy musí existovat jistá linerita). Toto je jev, resp. stav, který odvolací správní orgán ve svém rozhodnutí vůbec nekomentoval a ani se jím nijak nezabýval. Kdyby totiž vzal v potaz tlaky na jednotlivé nápravy, pak by musel dojít k názoru jako žalobce, že takto naměřené zatížení náprav je nereálné.

Žalobce dále podotýká, že nemá 100% důvěru k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení, neboť byl-li zástupce žalobce u měření, nikdy nebylo pochybeno. Vážení provádí soukromá firma. Ta dle žalobce nemá zájem měřit objektivně (pakliže to na mobilních vahách vůbec jde).

Bez ohledu na výše uvedené je třeba uvést i to, že nápravový tlak není možno v praxi prakticky vůbec změřit. Navíc se nápravový tlak při přepravě sypkých materiálů mění během jízdy vlivem reliéfu terénu, brzděním apod. Je sice pravda, že zákon spojuje sankce s měřením na přenosných vahách, avšak takovéto ustanovení nelze brát absolutně, neboť ke správnému měření nepostačí pouze a jen certifikovaná, resp. v laboratoři kalibrovaná váha. Ke správnému měření je nutno kromě kvalifikované obsluhy mít standardizovaný, popřípadě certifikovaný podklad.

Pokud jde o odpovědnost provozovatele za správní delikt, je nutno dodat, že v praxi není možnost vážit nápravové tlaky. Po provozovateli vozidla nelze spravedlivě požadovat, aby každý automobil vybavil přenosnou váhou. Kamenivo je sypký materiál, proto změřený tlak na nápravy je platný právě jen v okamžiku měření. Řidič byl řádně proškolen a poučen, a to opakovaně, pravidelně. Žalobce je toho názoru, že postihovat lze jen za to, co porušil a přitom neučinil nápravné opatření. V daných případech není žalobce schopen objektivně zjistit další nápravná opatření.

Správní orgán dává sankce, které opírá (dnes již) o frázi, že provozovatel neučinil dostatečná nápravná opatření. To, že jsou řidiči řádně proškoleni, to nestačí. To, že je náklad před expedicí zvážen na certifikované mostní váze, nestačí. Jaká opatření to však mají být, správní orgán neříká. Žalobce je přesvědčen, že je správní orgán neříká, neboť jiná opatření, než provedl žalobce, prostě provést nejde (pokud nebude na každém autě jezdit osobně statutární orgán žalobce, který bude dohlížet sám na sebe).

Žalobce v jiném správním řízení žádal o kontrolní vážení a o doložení návodu k obsluze k mobilní váze a způsobu vážení. Nebylo mu vyhověno. Návod k obsluze takové váhy žádný dopravce nikdy neviděl. Důvod je více než zřejmý. Jestliže se naměří přetížení, hradí měření konkrétní postižený subjekt. Jinými slovy: soukromá společnost provádí kontrolní měření, nikdo nekontroluje dodržování metodiky měření, nikdo nekontroluje objektivní podmínky konkrétního měření. Žalobce je tudíž v nevýhodě, jestliže k měření nestačí dojet odpovědný a znalý technik. V té chvíli se využívá neznalost řidiče.

Každý lom má vážní lístky v PC. Kdyby stát opravdu chtěl, může kontrolovat vážní lístky u jednotlivých distributorů sypkých směsí daleko rychleji, objektivněji a laciněji.

V praxi lze jiným způsobem těžko zabezpečit objektivní změření překročení limitů. Nereálná je i představa, že by jednotliví členové představenstva a dozorčí rady jezdili jako kontrolní orgány a spolujezdci s jednotlivými řidiči.

Závěr žalovaného, že pokud se žalobce v daném kontextu chce chovat skutečně zodpovědně a dodržovat příslušné právní předpisy, pak si způsob, jak toho dosáhnout bezpochyby najde, je závěrem, který nelze akceptovat z důvodu, že žalobce postupoval s náležitou a odbornou péčí, a tedy činil vše, aby dodržení stanovených hmotnostních limitů zajistil a zabránil tak jejich překročení (přestože i toto je mu žalovaným vyčítáno, že neučinil). Stejně tak nelze souhlasit s tvrzením žalovaného, že nemůže přisvědčit námitce žalobce, že provedl všechna potřebná opatření, a to z důvodů výše uvedených.

Obecný závěr žalovaného vypovídá, že sám způsob zabezpečení nezná a jen obecně deklamuje jakási moudra, o kterých nemůže být vůbec přesvědčen. Celá argumentace žalovaného i prvoinstančního orgánu je podřízena chuti represe. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 314/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, má ve svém § 15 skutečně největší povolené hmotnosti (limitní) silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy.

Odkaz na zmocnění vyhláška udává § 2 odst. 5, 6 a 7 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Žalobce dále tato zákonná ustanovení ocitoval.

Dle žalobce, ani jedno z uvedených ustanovení nezmocňuje ministerstvo ke stanovení maximálního zatížení jednotlivých náprav, neboť samotné zatížení není ani konstrukčním systémem vozidla, ani konstrukční částí ani samostatným technickým celkem. Jinými slovy, samotná konstrukce nápravy (byť by byla i několikrát vyšší, než chce ministerstvo

ve vyhlášce povolovat), nemá vliv na její zatížení faktické, provozní, tedy tyto kategorie spolu nesouvisí. Konečně technický průkaz udává maximální zatížení vozidla jako celku.

Rozhodováno bylo na základě ustanovení, které bylo vydáno v rozporu s právním pořádkem ČR a ke kterému nemělo Ministerstvo dopravy zmocnění.

Kromě zrušení napadeného rozhodnutí a též rozhodnutí prvoinstančního navrhl žalobce soudu, aby podal návrh na zrušení § 15 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 314/2002 Sb. k Ústavnímu soudu.

[III] Vyjádření žalovaného k žalobě

Žalovaný ve svém vyjádření ze dne 1. 6. 2015 k žalobě nejprve zcela odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí, kde je dle jeho názoru vše podstatné podrobně zdůvodněno. Žalobce, dle žalovaného, celou záležitost formuluje tak, že při převozu sypkých materiálů je nutné zcela rezignovat na dodržování příslušných hmotnostních limitů jízdních souprav, neboť k jejich překračování dochází v důsledku přenosu materiálu za jízdy, který dopravce nemůže nijak ovlivnit. S tímto ale žalovaný zásadně nesouhlasí. Tento závěr je v rozporu s veřejným zájmem na zachování bezpečnosti silničního provozu a s veřejným zájmem na ochraně pozemních komunikací. Žalobce, který je provozovatelem vozidla (jízdní 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. Zákon o pozemních komunikacích § 38a odst. 5 ve spojení s § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb. (platné v době spáchání správního deliktu) tvoří pro provozovatele určitý legislativní rámec, zároveň žalovaný v tomto směru odkázal na rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25. 11. 2014, čj. 57 A 44/2013-48 .

Způsob provádění nízkorychlostního kontrolního vážení, náležitosti dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení a vzor dokladu je stanoven prováděcí vyhláškou k zákonu o pozemních komunikacích, tj. vyhláškou č.104/1997 Sb. Sankční řízení bylo vedeno v souladu s § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích a žalovaný přihlédl k okolnostem, že bylo porušeno více mezních hodnot. Výše pokuty byla uložena za přetížení motorového vozidla, tj. za porušení § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb. [byl také porušen § 15 odst. 1 písm. c) této vyhlášky]. Je zřejmé, že vozidlo bylo naloženo nad hranici zákonných limitů včetně stanovené tolerance (hodnoty uvedené v protokolu o kontrolním vážení jsou uvedeny po odečtu tolerancí 3% hmotnosti, tj. povolená tolerance na chyby při vážení je stanovena ve smyslu Metrologického předpisu MP009-04 jak na celkovou hmotnost, tak na naměřené hodnoty náprav).

K žalobcovým pochybnostem ohledně samotného vážení žalovaný uvedl, že přesnost měření byla doložena dokladem, že vážení bylo provedeno na vahách (v tomto případě byly použity váhy IIII.tř.př., značky Haenni WL 103, výr. č. 2753 a 2755), které jsou opatřeny ověřovacím listem, který opatřuje Český metrologický institut. Použité váhy ověřením měřidla potvrzuje, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti (jsou kalibrovány). Uvedené váhy toto potvrzení mají s dobou platnosti ověření ze dne 14. 1. 2014 a používání měřidel se také řídí provozními předpisy, které jsou závazné pro pracovníky

mobilních expertních jednotek. Místa k zajištění vážení (kontrolní místa, stanoviště mobilní jednotky) odpovídají požadavkům kladených na kontrolní vážení. Tudíž není důvod domnívat se, že váhy jsou nepřesné.

Doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení ev.č. 2014802 162 ze dne 10. 10. 2014 (předložen i žalobcem) obsahuje část, kde je dokladováno: „*Výše podepsaný čestně prohlašuje, že nízkorychlostní kontrolní vážení proběhlo v souladu s platnou legislativou a ČMI vydaným Metrologickým předpisem MP 009-4 a uvedené údaje odpovídají skutečně zváženým a naměřeným hodnotám. V případě zjištěného porušení je pro potřeby ORP přílohou SW výstup získaný z průběhu nízkorychlostního kontrolního vážení a fotodokumentace z provedeného kontrolního úkonu*“. Pro rozhodování správního orgánu jsou podstatné zjištěné hodnoty, které byly v rámci kontrolního vážení skutečně naměřeny, nikoliv hodnocení možnosti či nemožnosti zjištěných hodnot z fyzikálního hlediska. Žalobce nepředložil žádný důkaz o tom, že nízkorychlostní kontrolní vážení neproběhlo předepsaným způsobem, všechny jeho námitky týkající se této věci jsou pouze v rovině nepodloženého tvrzení. Podle názoru žalovaného byla tato tvrzení vyvrácena podklady spisu. Stejná argumentace platí i pro údajnou nemožnost překročení nápravových tlaků z fyzikálního hlediska. I ve vztahu k této námitce jsou argumenty žalobce pouze v rovině tvrzení. Ty však musí žalovaný odmítnout, neboť vážní lístek je výstupem z úředně ověřeného měřidla, z tohoto úhlu pohledu je tak vyloučené, aby výsledky vážení byly „nemožné z fyzikálního hlediska“. V souvislosti s měřením žalovaný zmínil, že nesouhlasí s námitkou žalobce, že podle mostových vah v lomu byla hmotnost nákladu v pořádku. V těchto případech má přednost výsledek vážení na metrologicky ověřeném zařízení na rozdíl od „komerčních vah“, jak je uvedeno v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 7. 2014, čj. 9 As 129/2013-48.

K námitce vztahující se k „důvěře“ k společnosti, která provedla nízkorychlostní kontrolní vážení, žalovaný osvětlil, že kontrolní vážení provedla organizace Centrum služeb pro silniční dopravu, státní příspěvková organizace se sídlem Praha 1, nábreží Ludvíka Svobody 1222/12 (pověřená organizace k zajištění realizace nízkorychlostního kontrolního vážení) ve smyslu § 38a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, ve spolupráci s orgány Policie ČR. Jedná se o státní příspěvkovou organizaci, tedy nekomerční subjekt, jehož účelem není vytváření zisku, ale plnění úkolů, které jsou mu jeho zřizovatelem určeny. Subjekt, který provedl vážení tak nemůže být motivován k tomu, aby bylo zjištěno překročení hmotnosti vozidla.

Podle názoru žalovaného je argumentace žalobce objektivně neobhajitelná, protože obhájí a bagatelizuje provozování vozidla, jehož hmotnosti překračují nejvyšší povolené meze, což je věcí velice nebezpečnou pro všechny účastníky silničního provozu. Z výše uvedených důvodů žalovaný navrhl žalobu zamítnout.

[IV] Replika žalobce

Žalobce v replice ze dne 23. 6. 2015 k vyjádření žalovaného sdělil, že předkládá potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 26. 6. 2013 k váze v lomu v Kaznějově,

ve kterém byl předmětný náklad naložen. Mostová váha je kalibrována na místě samém, zatímco přenosná váha je kalibrována v laboratoři.

Žalobce dále poznamenal, že k měření na přenosných vahách došlo necelé čtyři měsíce po kalibraci mostové stacionární váhy a celková maximální hmotnost soupravy nebyla překročena. S ohledem na žalobcovu domněnku ohledně naprosto nesmyslných výsledků vážení, žalobce uvedl, že z dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení, vyplývá, že na přední nápravě (č. 1) bylo naměřeno 7.099 kg, tedy není přetížena. Na zadní nápravě tahače, tedy na druhé nápravě celé soupravy (č. 2) bylo naměřeno 11.561 kg, překročeno o 0,5 %, tedy o 61 kg. Jestliže se sečte hmotnost nápravy č. 1 a č. 2, výsledkem je okamžitá hmotnost motorového vozidla, která činí 18.600 kg (správně 18.660 kg – pozn. soudu) (druhá strana protokolu). Jestliže je nejvyšší povolená hmotnost motorového vozidla 18.000 kg, pak došlo k překročení povolené hmotnosti o 3,7 %, tedy o 660 kg. Z výše uvedeného vyplývá závěr, že ač tak nebylo naměřeno, přední náprava musela být přeložena o cca 3.000 kg oproti limitu. Je tedy otázkou, jestli 6.000 kg při vážení nechybí či nepřebývá.

Za naprosto nesmyslné označil žalobce tvrzení žalovaného, že měření na mostových vahách v lomu nebylo v pořádku, resp. že přenosná váha má přednost. Dle žalobce by bylo určité něco v nepořádku, kdyby měřící společnost prohlásila, že měření neproběhlo v pořádku, a proto je v protokolu předtisk, ve kterém zástupce měřícího subjektu formálně podpisem potvrzuje správné měření. Řidič soupravy nerozumí měření na nízkorychlostních vahách a protokol automaticky podepíše.

K dalšímu doplnění repliky doručenému soudu dne 29. 6. 2016 žalobce připojil metrologický předpis MP 009-04, na jehož znění se jak prvoinstanční orgán tak i žalovaný odvolával a dvě fotografie ze samotného vážení. Tyto fotografie by měly být součástí protokolu z vážení. Z pořízených fotografií je dle žalobce patrné že na váze stojí pouze druhá a třetí náprava. Žalobce zpochybňuje průběh samotného vážení z níže uvedených důvodů.

1. Z textu Metrologického předpisu 6.1.3 MP 009-04 vyplývá, že:

a) přibližovací úseky musí mít minimální délku odpovídající délce rozvoru nejdelšího váženého vozidla či soupravy; v daném případě by přibližovací úsek měl mít délku delšího z vážených vozidel.

Z přiložených fotografií je dle žalobce zcela zjevné, že čtvrtá a pátá náprava je umístěna mimo vyrovnávacího koberce (mimo přibližovací úsek). Protože z textu Metrologického předpisu 6.2.3 MP 009-04 vyplývá, že všechny nápravy měřeného vozidla musí spočívat na vážící zóně a že nevážené nápravy musí být vyrovnány, jde zjevně o nesprávné podmínky měření. Z doložených fotografií jednoznačně a nespochybnitelně vyplývá, že nevážené nápravy nebyly v souladu s předpisem vyrovnány. Tím nejsou splněny ani podmínky pro vyrovnání náprav dle bodu 6.2.3. citovaného předpisu ani charakteristika přibližovacích úseků 6.1.4. Délka roštů nebo pásů je uvedena zcela názorně na Obrázku 5 citovaného předpisu.

b) přibližovací úseky musí mít šířku přesahující minimálně o 300 mm každou boční stranu nosiče zatížení.

Na spodní fotografii (pohled zepředu) je zcela zjevné, že přesah není dodržen.

2. K charakteristice přibližovacích úseků dle 6.1.4.

a) k rovinnosti nebyla použita lať délky 4 m
b) nebylo doloženo, že byla prověřena shoda s parametry stanovených v bodě 6.1.4. v rovinnosti přibližovacích úseků, to ani po třiceti dnech po instalaci (což ani nelze doložit, neboť přenosnou váhu používají pouze na jeden den, nikoliv na delší období) a ani nebyla doložena shoda před prvním měřením.

3. Pokud není dodržen postup podle 36.3.1.1.1, je naprosto nadbytečné jakkoliv vážení vyhodnocovat.

4. V záznamu z kontrolního měření není uvedena teplota, za které je váženo. Těžko pak možno zkontrolovat, že byla splněna podmínka bodu 4.3.1. Rozsah pracovních teplot v MP 009-04.

Žalobce pak vyvodil takový závěr, že je trestuhodné samotné vlastní měření a ještě více prohlášení zodpovědné osoby o korektnosti. Z výše uvedeného rovněž vyplývá, jak formálně se skutkovým stavem zabývají rozhodující státní orgány, které se vlastním způsobem měření vlastně ani nezabývají. Žalobce je přesvědčen, že soudu prokázal zlý úmysl. Všichni zúčastnění poukazují Metrologický předpis 6.1.3 MP 009-04, avšak všichni zúčastnění se chovají v rozporu s tímto předpisem. Žalobce tímto dokazuje, to co původně tvrdil, že samotné „měření“ je jen záminka pro vybírání pokut.

V doplnění repliky ze dne 19. 4. 2016 žalobce soudu s odkazem na odlišné správní řízení týkající se též přetížení nápravy sdělil, že z výsledku policisty Knížka vyplynulo, že na místě vážení před pokladem vah neměří rovinnost. Ta je dopředu na určitých místech změřena a váhy se na toto místo umisťují bez předchozího měření rovinnosti, ne však vždy na stejné místo, pouze přibližné. Dokonce se s váhami dle šířky náprav manipuluje. Z toho žalobce usuzuje, že praxe měření jednotlivých náprav je v rozporu s metrologickým předpisem MP 009-04, konkrétně bod 6.1.4.

[V] Posouzení věci krajským soudem

Řízení ve správním soudnictví je upraveno zákonem č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „soudní řád správní“ nebo „s. ř. s.“).

Podle § 75 odst. 1 soudního řádu správního soud při přezkoumání rozhodnutí vychází ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.

Podle § 75 odst. 2 soudního řádu správního věty první soud přezkoumá napadené výroky rozhodnutí v mezích žalobních bodů.

Soud rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. o věci samé bez jednání, neboť žalobce i žalovaný vyslovili s takovým postupem souhlas.

Soud dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Žalobce nečinil sporným, že dne 10. 10. 2014 byl žalobcův (= provozovatel) řidič vozidla - soupravy tvořené nákladním automobilem IVECO STRALIS RZ ... a přípojného vozidla - návěsu Schwarzmüller RZ ... (dále též jen „vozidlo“) -, zastaven hlídkou Policie ČR na silnici I. třídy č. 27 v Horní Bříze. Následně došlo k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení soupravy. Tento proces, resp. jeho výsledky žalobce v žalobě zpochybnil.

Podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, které překročí při nízkorychlostním anebo vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.

Zvláštním právním předpisem, na který je § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích odkazováno, je vyhláška o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích (dále též jen „Vyhláška“). V žalobcově věci jsou pak rozhodná její ustanovení § 15 odst. 1 písm. c) bod 1, a § 15 odst. 2 písm. a).

Dle § 15 odst. 1 písm. c) bod 1. vyhlášky největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla nesmí překročit - u dvojnápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru do 1,0 m 11,50 t.

Dle § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit u motorových vozidel se dvěma nápravami 18,00 t.

Podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, za správní delikt lze uložit pokutu do 500.000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. a), b), r), s), u) a odstavce 5.

Podle § 38b odst. 5 zákona o pozemních komunikacích, zjistí-li se při nízkorychlostním kontrolním vážení překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem, je provozovatel vozidla povinen vlastníkově pozemní komunikace nebo kraji, zajišťuje-li vážení podle § 38a odst. 3 písm. a) bodu 1, uhradit náklady vážení paušální částkou ve výši 6.000 Kč. Náhradu nákladů vážení uloží příslušný správní úřad spolu s rozhodnutím o uložení pokuty za správní delikt podle § 42b odst. 1 písm. r).

O nízkorychlostním kontrolním vážení soupravy žalobce byl sepsán „Doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení“ ze dne 10. 10. 2014, evidenční číslo 2014802162 (dále též jen „Doklad“), v němž byly zachyceny výsledky vážení. Nedostatky byly zjištěny **a)** u okamžité hmotnosti na nápravu č. 2 [zjištěna 11.651 kg; největší povolená hmotnost 11.500 kg, což znamenalo překročení o 61 kg (0,5 %)], **b)** u okamžité hmotnosti motorového vozidla [zjištěna 18.660 kg; největší povolená hmotnost 18.000 kg, což znamená

překročení o 660 kg (3,7 %)]. Doklad byl řidičem vozidla podepsán, rubriku „Vyjádření řidiče k obsahu dokladu“ žalobce proškrtnul.

Prvoinstanční správní orgán nejprve vydal ve věci příkaz (ze dne 21. 11. 2014, čj. 2/OD-přest./749/14-1 HD), proti němuž podal žalobce odpor. Prvoinstanční správní orgán následně rozhodl tak, že žalobce jakožto provozovatel vozidla spáchal správní delikt podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, neboť naplnil § 38b odst. 5 téhož zákona tím, že dne 10. 10. 2014 kolem 09:50 hod. provozoval na pozemní komunikaci č. I/27 u obce Horní Bříza jízdní soupravu složenou z nákladního motorového vozidla IVECO STRALIS RZ: ... a přípojného vozidla-návěsu Schwarzmüller RZ: ..., řidič D.Č. Při kontrolním nízkorychlostním vážení bylo zjištěno, že nákladní motorové vozidlo bylo přetíženo, osa 2 o 0,5 %, tj. o 61 kg, osa 1, 2 o 3,7 %, tj. o 660kg, čímž došlo k porušení nejvyšší povolené hmotnosti stanovené vyhláškou č. 341/2002 Sb. Tím vozidlo překročilo limitní hodnoty stanovené v § 15 odst. 1 písm. c) bod 1 a § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb., protože u dvojnápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru do 1,0 m 11,50 tuny a dále u motorových vozidel se dvěma nápravami největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit 18 tun. Uvedené naměřené hmotnosti byly uvedeny již s toleranční srážkou 3 %. Za správní delikt byla žalobci dle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích uložena pokuta 7.000,- Kč, dle § 38 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích mu byla uložena povinnost nahradit náklady vážení ve výši 6.000,- Kč a povinnost nahradit náklady správního řízení ve výši 1.000,- Kč.

Žalobce předně namítal, že si ponechal rezervu k tomu, aby zabránil přetížení vozidla. Tuto námitku soud vnímá jako tvrzení o naplnění liberačních důvodů ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, které by jej odpovědnosti za spáchané správní delikty zprostily.

Podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích platí, že právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. Podle odst. 5 tohoto ustanovení dále platí, že na odpovědnost za jednání, k němuž došlo při podnikání fyzické osoby nebo v přímé souvislosti s ním, se vztahují ustanovení zákona o odpovědnosti a postihu právnické osoby.

Tuto žalobní námitku krajský soud neshledal důvodnou.

Žalobce přitom uvedl, že dle mostové váhy v lomu byla naměřena hmotnost soupravy 44.980 kg, zatímco nejvyšší povolená hmotnost soupravy je 48.000 kg. Dále konstatoval, že řidič byl řádně proškolen a poučen.

Krajský soud k tomu konstatuje, že se v tomto ohledu nejednalo o vynaložení veškerého úsilí, které by na žalobci bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránil. Pokud žalobce svým zaměstnancům (řidičům) poskytuje pravidelná školení ze znalosti příslušných právních předpisů, je tuto skutečnost nutno hodnotit spíše jako samozřejmou povinnost žalobce, k níž ho právní předpisy zavazují. Z hlediska naplnění podmínek dle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích však tuto skutečnost nelze

hodnotit jako vynaložení veškerého úsilí, ale spíše jako nutné minimum, k němuž je žalobce povinen. Stejně tak tvrzení o hmotnosti soupravy naměřené v lomu je pro uvedenou žalobní námitku irelevantní – překročení nejvyšší povolené hmotnosti soupravy nebylo žalobci ve správním řízení (a v něm vydaných rozhodnutích) vytýkáno.

Krajský soud v Plzni uvedl v rozsudku ze dne 25. 11. 2014, čj. 57A 44/2013 – 48, toto: „*Nová právní úprava s účinností od 1. 1. 2010 začlenila soubor ustanovení týkajících se vážení motorových vozidel (§ 38a až § 38d zákona) v rámci 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 v podobě dopravních nehod či poškození konkrétních pozemních komunikací apod. Ustanovení § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích, ve spojení s § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb., tedy představují legislativní rámec, který ukládá, že provozovatel vozidla má nejen povinnost dodržovat hmotnostní limity celkové hmotnosti jízdní soupravy a vozidla, ale také hmotnostní limity na nápravu a skupinu náprav. Provozovatel vozidla (jízdní soupravy) přitom 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. V této souvislosti je nutno poukázat také na znění § 38c odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, které stanoví, že zjistí-li se při nízkorychlostním kontrolním vážení, že nápravový tlak překračuje míru stanovenou zvláštním právním předpisem, nesmí řidič pokračovat v další jízdě. Je tedy zřejmé, že zákonodárce přikládá překročení povolených nápravových tlaků větší důležitost než překročení celkové hmotnosti vozidla, kdy řidič může na základě povolení ke zvláštnímu užívání komunikace v jízdě pokračovat. Pokud by tedy vynaložené úsilí žalobce mělo být hodnoceno jako veškeré úsilí, které na něm bylo možno požadovat, pak by se žalobce musel pokusit zajistit každou jednotlivou podmínku výše citovaných zákonných ustanovení. V opačném případě by předmětná právní úprava byla zbavena svého smyslu, čímž by došlo k výraznému oslabení ochrany zájmu na bezpečnosti silničního provozu, tak i na šetrném využívání pozemních komunikací.*

Je přitom na žalobci, jaké prostředky k zajištění výše uvedených povinností zvolí. (...) Další z možností je např. vybavení vozidla příslušným technickým zařízením, které zajistí náklad proti pohybu (např. vybavení nákladového prostoru přepážkami či jiným vhodným zařízením), dále vlastnictví přenosných nápravových vah, nebo případná instalace 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.“. Senát 30A zdejšího soudu se s těmito závěry ztotožňuje, považuje je za aplikovatelné i ve věci sp. zn. 30A 43/2015, a proto na ně v plném rozsahu odkazuje.

Další žalobcova tvrzení týkající se fyzikální nelogičnosti zatížení (přetížení) jednotlivých náprav, soud rovněž nepovažuje za důvodná. Předně, sám žalobce se odvolává na to, že přepravovaný materiál (kamenivo), je materiálem sypkým. U takového nákladu lze tedy předpokládat jistou nelogičnost jeho pohybu a sunutí na korbě nákladního automobilu, příp. návěsu (přívěsu). Dále je třeba zdůraznit, že řidič vozidla žalobce na místě samém (tedy

po provedeném vážení dne 10. 10. 2013) **a)** podepsal Doklad, v němž byly zachyceny veškeré naměřené hodnoty, a **b)** nijak se k těmto hodnotám v průběhu vážení nevyjádřil. Kolonku Dokladu označenou jako „Vyjádření řidiče k obsahu dokladu“ totiž proškrtnul. K tomu dlužno poznamenat, že tímto postupem byla výrazně oslabena další možná žalobcova obrana v řízení. Přístup k věci na místě samém totiž nelze vykládat nijak jinak, než že bylo odsouhlaseno vše – tedy především to, co a jak bylo zvaženo.

Soud dále nemá pochybnosti o tom, že nízkorychlostní kontrolní vážení je objektivním způsobem měření. Ve shodě s tvrzením žalovaného soud uvádí, že přesnost měření byla doložena dokladem – Potvrzení o ověření stanoveného měřidla – prokazujícím, že vážení bylo provedeno na vahách třídy přesnosti III, značky Haenni Wheel Load Scales Ltd., typ 103, výr. č. 2753 a 2755), které jsou opatřeny ověřovacím listem vystaveným příslušnou autoritou, konkrétně Českým metrologickým institutem. Ověření měřidla potvrzuje, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti (jsou kalibrovány).

Nedůvodné je i žalobní tvrzení o objektivnosti společnosti, která provedla nízkorychlostní kontrolní vážení. Soud připomíná vyjádření žalovaného, podle něhož kontrolní vážení provedla organizace Centrum služeb pro silniční dopravu, státní příspěvková organizace coby pověřená organizace k zajištění realizace nízkorychlostního kontrolního vážení ve smyslu § 38a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, ve spolupráci s orgány Policie ČR. Jedná se o státní příspěvkovou organizaci, tedy nekomerční subjekt, jehož účelem není vytváření zisku, ale plnění úkolů, které jsou mu jeho zřizovatelem určeny. Subjekt, který provedl vážení tak nemůže být motivován k tomu, aby bylo zjištěno překročení hmotnosti vozidla. Pro rozhodování správního orgánu jsou podstatné zjištěné hodnoty, které byly v rámci kontrolního vážení skutečně naměřeny, nikoliv hodnocení možnosti či nemožnosti zjištěných hodnot z fyzikálního hlediska.

Žalobce následně rozsah námitek rozhojnil v replice a jejích doplněních (viz výše). K těm ale nebylo možno přihlédnout.

Podle § 71 odst. 2 věty třetí s. ř. s. může žalobce rozšířit žalobu na dosud nenapadené výroky rozhodnutí nebo **ji rozšířit o další žalobní body jen ve lhůtě pro podání žaloby.**

Podle § 72 odst. 1 s. ř. s. lze žalobu podat do dvou měsíců poté, kdy rozhodnutí bylo žalobci oznámeno doručením písemného vyhotovení nebo jiným zákonem stanoveným způsobem, nestanoví-li zvláštní zákon lhůtu jinou.

V dané věci platila pro podání žaloby obecná lhůta stanovená § 72 odst. 1 s. ř. s., tedy do dvou měsíců poté, kdy rozhodnutí bylo žalobci oznámeno doručením písemného vyhotovení nebo jiným zákonem stanoveným způsobem. A pouze v této lhůtě bylo možné rozšířit žalobu o další žalobní body (= zásada koncentrace řízení).

Napadené rozhodnutí bylo žalobci doručeno dne **6. 3. 2015**. Lhůta pro podání žaloby a případné rozšíření žaloby uplynula tedy dne **6. 5. 2015** (středa). Podání s dalšími žalobními body (= replika a její doplnění, v nichž žalobce zpochybnil technické provedení měření, což v žalobě nenamítal) však bylo odesláno soudu až po tomto datu. Vzhledem k tomu (a při

respektování zásady koncentrace řízení) proto nebylo možné k námitkám obsaženým v replice přihlédnout. Soud proto uzavírá, že žalobce ve lhůtě pro podání žaloby nepředložil žádný důkaz o tom, že nízkorychlostní kontrolní vážení neproběhlo předepsaným způsobem.

Z výše uvedených důvodů soud dospěl k závěru, že žaloba není důvodná, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

Soud pro úplnost uvádí, že nepřerušil řízení a nepředkládal Ústavnímu soudu návrh na zrušení § 15 vyhlášky č. 314/2002 Sb. (tak, jak to požadoval žalobce), neb pro takový postup nebyl ve věci shledán důvod.

[VI] Náklady řízení

Žalovaný správní orgán, který měl ve věci plný úspěch, má podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. právo na náhradu důvodně vynaložených nákladů řízení před soudem proti žalobci, který ve věci úspěch neměl. Žalovanému správnímu orgánu však žádné specifické náklady soudního řízení nevznikly, a proto bylo rozhodnuto, že na náhradu nákladů řízení nemá žádný z účastníků právo.

P o u č e n í : Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost do dvou týdnů po jeho doručení. Kasační stížnost se podává 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 nejblíže 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.

V Plzni dne 30. června 2016

Za správnost vyhotovení: Martina Kerberová

JUDr. Václav Roučka, v.r.
předseda senátu