



ČESKÁ REPUBLIKA

## ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem, pobočka v Liberci, rozhodl samosoudkyní Mgr. Lucií Trejbalovou v právní věci žalobce **J.J.**, bytem ■■■, zastoupeného JUDr. Vladimírem Doleželem, advokátem se sídlem Matouškova 264, 512 63 Rovensko pod Troskami, proti žalovanému **Generálnímu ředitelství cel**, se sídlem Budějovická 7, 140 96 Praha 4, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 25. 1. 2016, č. j. 911-2/2016-900000-304.8,

t a k t o :

- I. **Žaloba proti rozhodnutí Generálního ředitelství cel ze dne 25. 1. 2016, č. j. 911-2/2016-900000-304.8, s e 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. Vymezení věci

Žalobce se domáhá zrušení shora označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo zamítnuto žalobcovo odvolání a potvrzeno rozhodnutí Celního úřadu pro Liberecký kraj (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 18. 12. 2015, č. j. 12086-10/2015-560000-12, kterým byl žalobce uznán vinným z přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění do 12. 11. 2015, kterého se měl dopustit užitím jízdní soupravy, u níž bylo zjištěno překročení hodnot stanovených vyhláškou č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Dne 10. 2. 2015 v 13:59 hod. řídil žalobce na pozemní komunikaci č. I/13 u obce Rynoltice jízdní soupravu stávající se z motorového nákladního vozidla ■■■ a přípojného vozidla (návěsu) ■■■, kterou hlídka Policie ČR zastavila za účelem silniční kontroly a

provedení nízkorychlostního kontrolního vážení na kontrolním stanovišti u čerpací stanice Benzina s.r.o. Provedeným nízkorychlostním kontrolním vážením na kalibrovaných vahách byly pracovníkem Centra služeb pro silniční dopravu s.p.o. v součinnosti s příslušníky Policie ČR zjištěny hodnoty a údaje zaznamenané v dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení evidenční č. 20158093 ze dne 10. 2. 2015. Při kontrolním vážení bylo po odečtení relativní chyby měření 3 % zjištěno překročení největší povolené hmotnosti připadající na jednu nápravu trojnépravy přípojného vozidla - u nápravy č. 2 trojnépravy o 2 338 kg (23,4 %), u nápravy č. 3 trojnépravy o 2 803 kg (28,0 %), zároveň bylo zjištěno překročení nejvyšší povolené hmotnosti přípojného vozidla o 7 141 kg (39,7 %), když byla zjištěna okamžitá hmotnost přípojného vozidla 25 141 kg. Zjištění hmotnosti nápravy č. 1 trojnépravy přípojného vozidla nebylo realizováno z důvodu poruchy, neboť vlivem prázdných měchů byla za jízdy trvale zvednuta a neměla kontakt s vozovkou. Z tohoto důvodu byla trojnéprava přípojného vozidla vážena jako dvojnáprava a v dokladu o výsledku nízkorychlostního vážení jsou nápravy č. 2 a 3 trojnépravy označeny jako náprava č. 3 a 4 (viz. úřední záznam o přestupku sepsaný Policií ČR ze dne 11. 2. 2015).

Přestupek byl zaznamenán do oznámení přestupku č. j. KRPL-14452/KPŘ-2015-180506, do něhož žalobce uvedl, že při odjezdu soupravy z nakládky bylo vše v pořádku a náprava č. 1 trojnépravy byla dole. Podle fotodokumentace pořízené hlídkou Policie ČR v průběhu silniční kontroly je náprava č. 1 trojnépravy přípojného vozidla nadzvednuta. Oznámení přestupku spolu s fotodokumentací, úředním záznamem o přestupku ze dne 11. 2. 2015 a doklady o vážení byly postoupeny správnímu orgánu I. stupně. Ten na podkladě předaného spisového materiálu Policií ČR zahájil se žalobcem řízení o přestupku a žalobce předvolal k ústnímu jednání.

Ústní jednání se konalo dne 17. 12. 2015 a správní orgán I. stupně při něm provedl dokazování listinami založenými ve spisovém materiálu, včetně příkazu Magistrátu města Liberec ze dne 31. 3. 2015, sp. zn. MML 043968/15/1506/OD/Hrz, jímž byl žalobce uznán vinným přestupkem podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“), jehož se měl dopustit tím, že porušil § 5 odst. 1 písm. a) uvedeného zákona, když užil k jízdě vozidla, která nesplňovala technické podmínky dané zvláštním právním předpisem, mimo jiné byla nefunkční první zvedací náprava, která za jízdy neměla kontakt s vozovkou. Žalobce při ústním jednání uvedl, že závadu na nápravě návěsu zjistil při silniční kontrole, před vážením se mu závadu nepodařilo opravit. Nesouhlasil se zařazením závěsu jako dvojnápravového namísto třínápravového a poukázal na to, že za nefunkční první zvedací nápravu mu již byla uložena pokuta.

Po provedeném dokazování uznal správní orgán I. stupně rozhodnutím ze dne 18. 12. 2015 žalobce vinným z přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, kterého se měl dopustit jako řidič tím, že předmětná jízdní souprava překročila při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené vyhláškou č. 341/2014 Sb., konkrétně byla překročena nejvyšší povolená hmotnost 10 t dle § 37 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 341/2014 Sb. u nápravy č. 2 trojnépravy přípojného vozidla o 2 338 Kg a nápravy č. 3 o 2 803 Kg, za což mu byla podle § 42a odst. 7 písm. a) uvedeného zákona uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč. Správní orgán I. stupně vyšel z důkazů provedených při ústním jednání, uvedl, že žalobce k nákladu při kontrole

nepředložil žádný doklad. K nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení konstatoval, že hmotnost připadající na první nápravu trojnapravy přípojného vozidla nebyla měřena, neboť byla pro poruchu stále zvednuta, nešla spustit a přípojně vozidlo proto bylo váženo jako dvojnápravový návěs. Ovšem proto, že nešlo o přípojně vozidlo se dvěma, ale třemi nápravami, nevztahuje se k němu ve smyslu § 37 odst. 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb. největší povolená hmotnost. Přípojně vozidlo bylo vybaveno trojnapravou ve smyslu § 37 odst. 1 písm. g) vyhlášky č. 341/2014 Sb. a okolnost, že první náprava trojnapravy byla zvednuta pro poruchu, nemá vliv pro určení součtu zatížení tří náprav trojnapravy, když uvedená porucha byla příčinou zjištěného následku, tedy překročení největší povolené hmotnosti na nápravě č. 2 a č. 3 trojnapravy, která překročila hodnotu 10 t podle § 37 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 341/2014. Přestupek, jímž byl žalobce uznán vinným příkazem Magistrátu města Liberec ze dne 31. 3. 2015, postihuje jiný přestupek žalobce, který na danou věc nedopadá. Popsaným jednáním žalobce jako řidič označené jízdní soupravy porušil obecný zákaz dle § 52 odst. 2 zákona o silničním provozu, podle kterého nesmí být při přepravě nákladu překročena maximální přípustná hmotnost vozidla a maximální přípustná hmotnost na nápravu vozidla. Z pohledu projevu vůle žalobce správní orgán I. stupně dospěl k závěru, že přestupek byl spáchán ve formě nevědomé nedbalosti.

Žalobou napadeným rozhodnutím ze dne 25. 1. 2016 bylo prvostupňové rozhodnutí o přestupku potvrzeno. K vážení soupravy žalovaný v odůvodnění svého rozhodnutí uvedl, že návěs byl vážen jako dvojnápravový, protože náprava č. 1 trojnapravy byla porouchaná, neměla kontakt s vozovkou, a proto nebylo možné její hmotnost zjistit. Z tohoto důvodu byly v dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení nápravy č. 2 a 3 trojnapravy označeny jako náprava č. 3 a 4. Ačkoli bylo přípojně vozidlo váženo jako by se jednalo o dvojnápravový návěs, zjištěné hodnoty byly posuzovány vůči limitům trojnapravy dle § 37 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 341/2014 Sb. K otázce poruchy soupravy za jízdy a zavinění žalobce za přestupek žalovaný uvedl, že tvrzení o bezvadném stavu soupravy před započítáním dopravy zůstalo v rovině tvrzení. Přitom pravděpodobnost, že k závadě došlo během jízdy, se žalovanému jeví jako malá, a to i s ohledem na další zjištěné technické závady, které existovaly již před zahájením dopravy. Žalovaný se ztotožnil s posouzením zavinění ve formě nevědomé nedbalosti, neboť žalobce nevěděl o překročení zákonem největší povolené hmotnosti na nápravě č. 2 a 3 trojnapravy, ačkoli o tom jako profesionální řidič věděl a mohl. Neměl vycházet pouze z vizuální kontroly vozidla před zahájením dopravy a ústně sděleného výsledku z vážení při odjezdu, respektive mohl v průběhu dopravy závadu zjistit například vizuální prohlídkou. Takto však žalobce nepostupoval a spolehl se na své původní zjištění a ujištění ze strany jiné osoby.

## II. Žaloba

Ve včas podané žalobě žalobce namítal, že technika vážení byla špatná. Byla zvážena pětínápravová souprava, ale doklad o výsledku nízkorychlostního vážení byl vystaven pro soupravu pětínápravovou. Přitom žalobce nemohl závadu odstranit. V servisu bylo zjištěno porušení elektronického zátěžového modelu u závěsu. Na místě žalobce provedl veškeré úkony a opatření, které po něm lze požadovat. Provedení kontroly za dané situace je chybné. Žalobce dále poukázal na to, že mu je za stejnou věc uložen druhý trest, neboť již dostal za technickou závadu pokutu od Magistrátu města Liberec ve výši 1 500 Kč.

Žalobce popíral, že by se nechoval profesionálně a nesouhlasil s tím, že mu je podsouván vznik poruchy před jízdou. Konstatování o tom, že vizuální kontrola je nedostatečná, je irelevantní, neboť řidič pozná, zda je náprava zvednutá nebo spuštěná. Podle žalobce nebyla zodpovězena otázka, jakým způsobem mohl řidič předejít přetížení náprav nebo se o to pokusit. Podle žalobce správní orgány neprovedly dostatečně dokazování a nevypořádaly se s jeho námitkami. Žalobce přitom provedl veškeré právní úkony, které po něm lze požadovat.

Z uvedených důvodů žalobce navrhoval, aby soud napadené rozhodnutí žalovaného zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení a žalobci přiznal náhradu nákladů řízení.

### **III. Vyjádření žalovaného**

Žalovaný s ohledem na to, že se žalobní námitky shodují s odvolacími, odkázal k otázce nízkorychlostního kontrolního vážení na odůvodnění správních rozhodnutí. Dále poukázal na to, že žalobce nepředložil důkaz o tom, že k porušení zátěžového systému modulu u návěsu došlo v průběhu dopravy. Žalovaný vyjádřil přesvědčení, že se v dané věci nejedná o porušení principu *ne bis in idem*, neboť skutková podstata přestupků, za které byl žalobce postihnut, je rozdílná. Příkazem Magistrátu města Liberec ze dne 31. 3. 2015 byl žalobce postižen za přestupek podle zákona o silničním provozu, kdy porušil povinnost užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Oproti tomu správní orgán I. stupně žalobci pokutu uložil za překročení maximálních limitů hmotnosti náprav podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích ve spojení s vyhláškou č. 341/2014 Sb., tedy za překročení zákonem stanovených hmotnostních limitů, jejichž překročení má negativní vliv na povrch pozemních komunikací. Žalovaný poznamenal, že pokud by bylo pravdivé tvrzení, že řidič pozná, zda je náprava zvednutá nebo spuštěná, měl žalobce na zjištění závady v průběhu jízdy reagovat, tedy nepokračovat v jízdě. Žalovaný navrhoval, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítnul.

### **IV. Replika**

Žalobce reagoval tím, že vykonal všechny úkony, které po něm lze požadovat. Pokles nápravy v průběhu jízdy nemůže řidič jízdni soupravy poznat jen vizuální kontrolou, na automobilu neexistuje technické zařízení, které by mohlo pokles nápravy zjistit. Žalobce setrval na tom, že mělo-li vozidlo takovou technickou závadu, jeho vážení nemělo vůbec proběhnout.

### **V. Posouzení věci soudem**

Krajský soud přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí žalovaného v řízení dle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního s. ř. s., a to v mezích a z hlediska uplatněných žalobních bodů v duchu přísné dispoziční zásady, kterou je správní soudnictví ovládáno, přitom byl soud vázán skutkovým a právním stavem v době rozhodování správního orgánu podle § 75 odst. 1, odst. 2 s. ř. s.

K projednání žaloby nařídil soud na žádost žalobce ústní jednání. Při něm obě strany setrvaly na svých stanoviscích. Žalobce se zejména bránil zavinění přestupku ze své strany.

Navrhoval, aby soud provedl důkaz stanoviskem provozovatele vozidla GS holding a.s., který se k přestupku a zavinění vyjadřoval. S ohledem na to, že se jedná o žádost společnosti GS holding a.s. adresovanou právnímu zástupce žalobce o posouzení dané věci, především zavinění žalobce, a pohled provozovatele na celou záležitost, nikoli důkaz, kterým by žalobce navrhoval prokázat určitou spornou skutečnost, jež by označil, soud pro nadbytečnost dokazování uvedenou listinou neprovedl. Sporné otázky ohledně zavinění jsou předmětem řízení a soud je povolán k tomu, aby si je posoudil sám. Po přezkoumání napadených rozhodnutí dospěl soud k závěru, že žaloba je nedůvodná.

V úvodu musí soud odmítnout obecně formulované námitky nedostatečného dokazování a nevypořádání námitek žalobce. Soud má za to, že dokazování bylo v přestupkovém řízení provedeno v dostatečném rozsahu tak, aby byl zjištěn skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a správní orgán mohl žalobcovo jednání posoudit v intencích relevantních zákonných ustanovení. Žalobce ani neuvádí, jaké jiné skutečnosti měly být správními orgány zjištěny a zohledněny a jaké další důkazy bylo na místě provádět.

Z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí soud zjistil, že správní orgán I. stupně se dostatečně zabýval námitkami žalobce uplatněnými při ústním jednání, které směřovaly proti vážení jízdní soupravy a uvedení hmotnosti u dvou náprav, jakož i námitkami ohledně zavinění závadového stavu žalobcem. Stejně tak žalovaný v odůvodnění svého rozhodnutí odvolací námitky žalobce řádně vypořádal, rozhodnutí žalovaného nemůže být v žádném případě z tohoto pohledu považováno za nepřezkoumatelné.

Soud rovněž neshledal pochybení při provedení a hodnocení nízkorychlostního kontrolního vážení, při němž musí být podle § 42a odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích zjištěno překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem. Tímto zvláštním právním předpisem je vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Podle § 37 odst. 1 písm. h) uvedené vyhlášky *největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla nesmí překročit hmotnost připadající na jednu nápravu dvojnápravy a trojnápravy přípojných vozidel nesmí překročit 10 t. Nad hodnotu 1,8 m respektive 3,6 m je náprava (nápravy) považována za samostatnou.*

Předně lze uvést, že žalobce nebyl postižen za překročení součtu zatížení náprav přípojného vozidla, pro něž § 37 vyhlášky stanoví pro dvojnápravu a trojnápravu jiné hmotnostní limity. Ustanovení § 37 odst. 1 písm. h) vyhlášky stanoví největší povolenou hmotnost na nápravu 10 t jak na jednu nápravu dvojnápravy, tak jednu nápravu trojnápravy. Z tohoto pohledu pak soudu není zřejmé, co konkrétně žalobce výtkou vážení pětinápravové soupravy a vystavením dokladu jako pro soupravu pětinápravovou míní a jakou nezákonnost napadeným rozhodnutím vytýká. Námitkami týkajícími se vlastního vážení jízdní soupravy se podrobně zabývaly správní orgány obou stupňů a soud jejich odůvodnění považuje za vyčerpávající a plně na ně odkazuje. Problematiku nízkorychlostního kontrolního vážení lze stručně shrnout tak, že zatížení nápravy č. 1 přípojného vozidla nebylo možné zjistit v důsledku její závady, neboť tato náprava neměla kontakt s vozovkou, a tedy ani s měřicím zařízením. Proto byly zjištěny hmotnosti pouze u náprav vozidla a funkčních druhé a třetí nápravy přípojného vozidla, které byly v dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení, vystaveného v souladu s § 38b odst. 6 zákona o pozemních komunikacích, označené jako nápravy č. 3 a č. 4. Tato skutečnost však neměla na posouzení překročení největší

povolení hmotnosti na jednotlivou nápravu 10 t vliv. Soud pak nemohl přijmout obranu žalobce, který namítal, že vozidlo nemělo být vůbec váženo. Žádnou takovou výjimku, která by za daného technického stavu přípojného vozidla zakazovala nízkorychlostní kontrolní vážení provést, právní předpisy nestanoví.

Žalobce dále poukázal na skutečnost, že již jako řidič dostal za závalu pokutu za přestupek od Magistrátu města Liberec. K této stručné námitce lze v obecné rovině uvést, že i pro správní trestání platí zásada *ne bis in idem*, podle níž nikdo nemůže být dvakrát potrestán pro stejný skutek. Předpokladem pro její uplatnění je, aby se jednalo o stejný skutek, tedy aby byla dána totožnost skutku (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 2. 2005, č. j. A 6/2003-44, publ. ve Sb. NSS č. 1038/2007). Skutkem je určitá událost ve vnějším světě záležející v jednání člověka, která může mít znaky jednoho správního deliktu, dvou či i více správních deliktů (tzv. jednočinný souběh), nebo znaky jednoho či více přestupků nebo nemusí vykazovat znaky žádného správního deliktu, resp. přestupku. Podstata skutku spočívá v jednání. Rámec aktů zahrnutých do jednání je vymezen následkem, jehož je jednání příčinou. Totožnost skutku je zachována, je-li dána totožnost jednání nebo totožnost následku.

Dále je třeba uvést, že skutková podstata přestupku dle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích ve spojení s § 37 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 341/2014 Sb. je odlišná od skutkové podstaty vymezené ustanovením § 125c odst. 1 písm. k) ve spojení s § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu. U prvně uvedeného přestupku spočívá protiprávní jednání v tom, že řidič užije vozidlo, které při nízkorychlostním vážení překročí hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem, mj. tedy nejvyšší povolenou hmotnost 10 t na nápravu u dvojnápravy a trojnápravy podle § 37 odst. 2 písm. h) vyhlášky č. 341/2014 Sb. V případě přestupku dle uvedených ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích je skutková podstata naplněna jednáním, kterým je porušena obecná povinnost dle § 5 odst. 1 písm. a) uvedeného zákona, tedy užít vozidlo splňující technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem.

Zatímco příkazem Magistrátu města Liberec byla žalobci pokuta uložena za užití vozidla nesplňujícího technické podmínky z důvodu nefunkčnosti první zvedací nápravy (mimo jiné zjištěné závady), která nebyla trvale v kontaktu s vozovkou, zjednodušeně řečeno za špatný technický stav vozidla, napadenými rozhodnutími byl žalobce potrestán jako řidič za jízdu na pozemní komunikaci s vozidlem, které překročilo největší povolené hmotnosti na nápravu. Tímto jednáním došlo k porušení objektu chráněného zákonem o pozemních komunikacích, kterým je ochrana pozemních komunikací před poškozením. Jednání, jímž byly naplněny odlišné skutkové podstaty přestupků, tedy nebylo totožné. Na tomto závěru nic nemění ani skutečnost, že k překročení největších povolených hmotností na nápravu trojnápravy došlo právě v důsledku technické závady na první zvedací nápravě přípojného vozidla.

Další spornou otázkou byla otázka zavinění, tedy subjektivní stránka přestupku. Protože zákon o pozemních komunikacích nestanoví ohledně přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) žádné zvláštní požadavky týkající zavinění, je třeba postupovat podle § 3 zákona č. 200/190 Sb., o přestupcích. Podle uvedeného ustanovení k naplnění skutkové podstaty přestupku postačí zavinění z nedbalosti, tedy i ve formě nevědomé nedbalosti. Právě takto zavinění žalobce v posuzovaném případě správní orgány posoudily.

Podle § 4 odst. 1 písm. b) zákona o přestupcích, je přestupek spáchán z nedbalosti, *jestliže pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.*

Soud má ve shodě se správními orgány za to, žalobce o tom, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem (zájem na ochraně stavebního stavu pozemní komunikace před poškozením přepravou vozidla překračujícími nejvýše stanovené přípustné hmotnostní hodnoty), nevěděl. V tomto směru lze vycházet z vyjádření žalobce, že podle něj mělo být vše v pořádku, o přetížení náprav přípojného vozidla nevěděl.

Pokud jde o naplnění druhého znaku nevědomé nedbalosti, dospěl soud k závěru, že i ten byl naplněn. Žalobce vzhledem k okolnostem případu a svým osobním poměrům o překročení největších povolených hmotností na nápravu návěsu vědět měl a mohl. Je na místě zdůraznit, že žalobce je jako profesionální řidič jízdní soupravy povinen vědět, že na pozemní komunikaci nesmí užít jízdní soupravu přetíženou nákladem, která překročuje stanovené největší povolené hmotnosti vozidel a jejich rozdělení na nápravy ve smyslu vyhlášky č. 341/2014 Sb. Pro žalobcovu tvrzení, že při odjezdu z nakládky bylo vše v pořádku, tedy byla funkční i první náprava přívěsného vozidla, a proto byly hmotnostní limity na jednotlivé nápravy návěsu dodrženy, není ve správním spise opora a jeho věrohodnost vyvrací i další zjištěné závady na vozidle. Žalobce totiž při silniční kontrole ani následně v přestupkovém řízení nepředložil žádný doklad vztahující k bezvadnému technickému stavu vozidla a k přepravovanému nákladu, ani k okamžité hmotnosti vozidla či k zatížení jednotlivých náprav. Z jeho vyjádření v průběhu správního řízení vyplynulo, že se spokojil pouze se souhrnným dodacím dokladem, který odesílatel nákladu vyhotovil za všechny nakládky za celý den, a ubezpečením třetí osoby o tom, že nápravové tlaky jsou v pořádku. Tudíž neměl žádný doklad o nákladu a správném zatížení prvé zvedací nápravy návěsu.

Ve shodě se správními orgány pak soud konstatuje, že i pokud by uvěřil žalobcovu tvrzení, že první zvedací náprava trojnápravy přípojného vozidla byla při odjezdu z nakládky v pořádku, tedy v kontaktu s pozemní komunikací, nezbavovala by tato okolnost žalobce z odpovědnosti za dané protiprávní jednání. Žalobce byl zásadně povinen užít vozidlo, které při přepravě nákladu nepřekročuje největší povolenou hmotnost vozidla a největší povolenou hmotnost na nápravu, po celou dobu jízdy s jízdní soupravou při přepravě nákladu. Jak žalobce sám uváděl a rovněž to vyplývá z pořízené fotodokumentace, závada prvé zvedací nápravy přípojného vozidla byla vizuálně rozpoznatelná. Žalobce by tedy mohl a měl tuto závadu při užití jízdní soupravy, která logicky může mít vliv na zatížení jednotlivých náprav užití trojnápravy, seznat. Žalovaný případně uvedl, že žalobce jako profesionální řidič neměl vycházet pouze z vizuální kontroly vozidla před zahájením dopravy a ústně sděleného výsledku zvažení vozidla třetí osobou při odjezdu. Pokud žalobce takto nepostupoval, ač tak podle okolností postupovat mohl a měl, a spolehl se na původní zjištění ze strany jiné osoby, která vážení prováděla, a na to, že jízdní souprava nemá závadu, za spáchaný přestupek odpovídá.

Soud tedy shrnuje, že žalobce jako profesionální řidič nákladního vozidla vzhledem ke všem okolnostem daného případu mohl a měl vědět, že v důsledku závady první zvedací nápravy trojnápravy zjiitelné pouhým okem může překračovat stanovené největší povolené

hmotnostní limity na nápravu, a proto se z nevědomé nedbalosti přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích dopustil. Správní orgány obou stupňů tedy ve svých závěrech o zavinění ve formě nevědomé nedbalosti nepochybily.

Z uvedených důvodů soud žalobu jako nedůvodnou zamítl podle § 78 odst. 7 s. ř. s.

Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o § 60 odst. 1 věta první s. ř. s., podle něhož *má účastník, který měl ve věci plný úspěch právo na náhradu důvodně vynaložených nákladů řízení proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl*. V souzené věci neměl žalobce úspěch, úspěšný byl správní orgán, ten náhradu nákladů řízení nepožadoval, ostatně ani náklady soudního řízení nepřesáhly rámec běžné činnosti správního orgánu, proto soud vyslovil, že žádný z účastníků nemá na náhradu nákladů řízení právo.

**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 ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty 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](http://www.nssoud.cz).

V Liberci dne 21. července 2016.

Mgr. Lucie Trejbalová,  
samosoudkyně