



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Václava Roučky a soudců JUDr. Petra Kuchynky a Mgr. Jaroslava Škopka v právní věci **žalobce: Chlumčanská doprava surovin s.r.o.**, IČ 26352036, se sídlem Chlumčany, U Keramičky 288, *zastoupeného JUDr. Josefem Hlaváčem, advokátem, se sídlem Plzeň, Martinská 8*, proti **žalovanému: Krajský úřad Karlovarského kraje**, se sídlem Karlovy Vary, Závodní 353/88, v řízení o žalobě proti **rozhodnutí žalovaného ze dne 10. března 2015, čj. 747/DS/15-2**,

t a k t o :

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

O d ů v o d n ě n í

I.

Žalobou napadené rozhodnutí

Žalobou napadeným rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Cheb (dále též *správního orgán I. stupně*) ze dne 29.1.2015, čj. Much 96306/2014, kterým rozhodl, že provozovatel vozidla Chlumčanská doprava surovin

s.r.o. spáchal správní delikt podle ust. § 42b odst. 1 písm. r) zák. o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. (dále též *zákon o pozemních komunikacích*), neboť jako provozovatel vozidla dne 17.10.2014 ve 12:345 hod. provozoval na silnici R6 u Chebu jízdní soupravu sestavenou z motorového vozidla RZ ..., tov. značky Volvo, FH 42T B, HC1, se dvěma nápravami, o největší povolené hmotnosti 18 000 kg a přípojného vozidla RZ ... tov. značky BENALU OPTILINER 106, se třemi nápravami, kdy motorové vozidlo při nízkorychlostním kontrolním vážení překročilo největší povolenou hmotnost o 855 kg a tím překročilo limitní hodnoty stanovené v § 15 odst. 2 písm. a) vyhl. č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, protože největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit u motorových vozidel se dvěma nápravami 18 t, přičemž zjištěná hmotnost byla 18 855 kg. Za spáchání tohoto správního deliktu provozovateli vozidla v souladu s ust. § 42b odst. 6 písm. a) zák. o pozemních komunikacích byla uložena pokuta ve výši 7.000,- Kč. Podle § 38b odst. 5 zák. o pozemních komunikacích současně provozovateli vozidla byla uložena povinnost nahradit náklady vážení paušální částkou 6.000,- Kč a povinnost uhradit náklady správního řízení ve výši 1.000,- Kč.

II. Žaloba

Žalobce vytýkal žalovanému, že se dostatečně nevypořádal se vznesenými námitkami stran nedostatku kontrolního místa a dodržení metrologického pokynu MP009-04 stran parametrů vážicí zóny a vyrovnaní kol/náprav vozidla. Žalovaný se vůbec nezabýval otázkou kvality kontrolního místa, pouze odkázal na existenci pasportů vážního stanoviště, z něhož měly být údajně všechny potřebné parametry zjištěny. Skutečnost, že pasport uvádí určité parametry místa, neznamená, že tyto parametry v době konání měření jsou pravdivé. Řidič vozidla již v době provádění kontroly na místě samém upozorňoval na skutečnost, že vozidla se nenachází v rovině. V dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení vznesl námitku, že mobilní váhy v rovině nebyly. Následným přeměřením místa kontroly pak žalobce zjistil existenci bočního náklonu na pravou stranu v rozsahu 35 mm. Celé kontrolní místo, na němž vážení probíhalo, bylo z kopce a rozdíl mezi umístěním první nápravy tahače a zadní nápravou činil 18 mm. I z fotodokumentace pořízení kontrolním orgánem je zřejmé, že bylo třeba soupravu zajistit klíny tak, aby se nepohybovala směrem vzad a z vah nesklouzávala. Toto svědčí o tom, že souprava v rovině nebyla.

Žalobce tvrdil, že samotná vážní plocha nesplňuje podmínky dané metrologickým předpisem MP009-04, podle jeho článku 6.2.2. musí být vážná plocha dostatečně tuhá, aby nedocházelo ke změnám, které by mohly negativně ovlivnit výsledky měření – materiál povrchu musí být kvalitní (musí být bez výtluk a vyjetých kolejí) a čistý (zbaven nečistot). Z fotodokumentace z místa vážení je zřejmé, že tyto parametry místo nesplňuje.

Žalovaný se s těmito námitkami žalobce stran nedostatku kontrolního místa umístění mobilních vah a provedení kontroly v rozporu s metrologickým předpisem MP009-04 vypořádal toliko odkazem na listiny, z nichž dovozuje správnost postupu kontrolního orgánu. Pokud jde o pasport, z něhož měly být zjištěny potřebné parametry místa, pochází z roku 2013 a konstatuje, že se jedná o prostor pro odstavení tří vozidel nebo souprav. V místě, kde byla

prováděna kontrola žalobce, však neodpovídají údaje z pasportu skutečnosti. Přes námitky žalobce, nebyla doposud provedena žádná relevantní kontrola místa. Přitom je otázkou, zda jsou vůbec výsledky vážení přezkoumatelné a místo, kde vážení bylo provedeno, není ze strany kontrolního orgánu nikde vyznačeno. Stejně tak konstatování žalovaného, že kontrolní vážení bylo prováděno organizací, která disponuje vyškolenými pracovníky a materiálně technickým vybavením ještě nedokladuje, že byly v daném případě dodrženy závazné postupy. Již samotnou otázku platnosti ověření použitého měřidla není možné zodpovědět toliko odkazem na skutečnost, že ověření bylo uděleno do 6.11.2014 a tudíž je měřidlo považováno za ověřené. Podle § 7 odst. 2 vyhl. č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření, platnost ověření stanoveného měřidla zaniká, jestliže:

- a) uplynula doba platnosti jeho ověření,
- b) byly provedeny změny nebo úpravy stanoveného měřidla, jež mohou ovlivnit jeho metrologické vlastnosti,
- c) stanovené měřidlo bylo poškozeno tak, že mohlo ztratit některou vlastnost rozhodnou pro jeho ověření,
- d) byla znehodnocena, případně odstraněna úřední značka nebo
- e) je zjevné, že i při neporušeném ověření stanoveného měřidla ztratilo toto stanovené měřidlo požadované metrologické vlastnosti,
- f) bylo i při neporušeném ověření změněno místo používání stanoveného měřidla v případě, kde to stanoví certifikát o schválení typu měřidla, avšak i za předpokladu, že by skutečně bylo měřidlo ověřené a k provádění měření způsobilé, neprokazuje tato existence způsobilosti měřidla to, že by bylo měřidlo použito v souladu s metrologickým předpisem MP009-04.

Nedodržení metrologického předpisu MP009-04 přitom může mít zásadní vliv na výsledky měření zjištěné, kdy okamžitá hmotnost motorového vozidla byla zjištěna o pouhých 855 kg více, než je nejvyšší povolená hmotnost stanovena § 15 odst. 2 vyhl. č. 341/2001 Sb. Ostatní hmotností limity přitom byly ze strany žalobce dodrženy a celková hmotnost soupravy činila pouhých 37 690 kg.

Žalobce dále tvrdil, že v rámci správního řízení uvedl skutečnosti, které podle jeho názoru znamenaly naplnění tzv. liberačních podmínek uvedených v § 43 odst. 1 zák. o pozemních komunikacích, podle kterých právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. Celková hmotnost soupravy činila pouhých 37 690 kg a ze strany řidiče nebyla možnost provedení kontroly při nakládce materiálu, který byl sypký a nedaleko před kontrolním místem došlo z důvodu omezení řidiče žalobce jiným automobilem a nutností odvrátit způsobení dopravní nehody prudkým bržděním, k přesunu sypkého materiálu. Řidič si byl vědom své povinnosti náklad kontrolovat, avšak neměl možnost kontrolu provést dříve, než právě u kontrolního místa. Navíc neexistují technické možnosti, jak přesunu sypkého materiálu během jízdy zabránit.

Žalovaný dospěl k závěru, že liberační podmínka nebyla ze strany žalobce naplněna a odkázal na právní názory obsažené v rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích sp. zn. 10A 148/2013 a na rozsudek Krajského soudu v Plzni sp. zn. 57 A 44/2013. Aplikace ani jednoho z těchto rozsudků podle žalobce však není vhodná, neboť v případě projednávaném

před Krajským soudem v Českých Budějovicích se jednalo o překročení celkové hmotnosti vozidla o 13 700 kg a nikoliv jako v případě žalobce o relativně nízké překročení hmotnosti na jedné nápravě. V případě žalobce by provádění průběžné kontroly celkové hmotnosti nemělo žádný efekt, neboť celková hmotnost byla vždy v pořádku, byť řidič neměl k dispozici mobilní váhy, byl si možného problému z přetížení určité nápravy v důsledku brždění a možného přesunu sypkého materiálu vědom. Žalobce měl přitom v úmyslu po brždění na nejbližším vhodném místě se přesvědčit o rozložení nákladu a je tedy zřejmé, že žalobce jako provozovatel podnikl dostatečné kroky k tomu, aby nebyla v žádném případě celková povolená hmotnost soupravy přetížena. Nakládku materiálu pak neprovádí řidič, který je postupně vyzván k popojíždění pod sypancem sypkého materiálu na konkrétní polohy, v níž je mu následně materiál do vozidla sypán. Řidič vozidla ani provozovatel nemají možnost ovlivnit plynulost dopravního provozu, či eliminovat situace, kdy bude řidič ohrožen v provozu jiným dopravním prostředkem a bude nucen prudce vozidlo zabrzdit. U sypkých materiálů pak může v důsledku prudkého brždění dojít k přesunu materiálu, čemuž žádné váhy nezabrání. Pokud jde o úvahy soudů, stran možností jak zabránit přesunu sypkých materiálů, je samozřejmě teoreticky možná instalace vnitřní přepážky, avšak ze strany výrobců je zásah do konstrukce vozidla zakázán a nedodržení omezení stran zásahu do vozidel, by mělo vliv minimálně na záruky za jakost.

Žalobce tvrdil, že napadené rozhodnutí bylo vydáno na základě chybně zjištěného skutkového stavu. Právní závěr žalovaného stran dodržení metrologického předpisu MP009-04 je nesprávný, když nesplňuje základní zákonem stanovené požadavky kladené na správní rozhodnutí. Rozhodnutí žalovaného je nezákonné a bylo vydáno v řízení, jež vykazuje vady, a to zejména ve zjišťování skutkového stavu věci. Žalobce navrhl, aby rozhodnutí žalovaného i rozhodnutí správního orgánu I. stupně bylo zrušeno a věc byla vrácena žalovanému k dalšímu řízení a žalovaný byl povinen žalobci nahradit náklady řízení.

III. Vyjádření žalovaného

Žalovaný v písemném vyjádření k žalobě konstatoval, že se dostatečně vypořádal s námitkou směřující k nedodržení metrologického předpisu MP 009-04 (dále jen „metrologický předpis“), když jednoznačně citoval požadavky na kvalitu vozovky tvořící váhící zónu a podmínky pro vyrovnávání kol/náprav vozidel a tyto podmínky srovnal s pasportem kontrolního místa, které je standardně využíváno pro kontrolní účely včetně nízkorychlostního kontrolního vážení. Pasport je prováděn vždy, když dojde k úpravě povrchu (frézování vozovky, položení nového povrchu) a kontrolní místo je před výkonem samotné kontroly vizuálně kontrolováno na výskyt možných kolejí či jiných nerovností negativně ovlivňujících nízkorychlostní kontrolní vážení (průhyb kontrolních vah ve vyjeté koleji, houpání váhy na hrbolu). Pokud se vyskytne některá z výše uvedených závad, není stávající umístění váhy nadále používáno až do sjednání potřebné nápravy. Současně však toto nebrání přesunutí váhy v rámci kontrolního stanoviště na jiné vhodné místo, jelikož jsou váhy přenosné a z tohoto vyplývá jejich variabilita umístění v rámci pasportizovaného kontrolního stanoviště. Upozornění a námitka řidiče v dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení je logická a pochopitelná neboť kontrolní místo má dle pasportu podélný sklon 1,2 % a příčný sklon 0,5 %, což je plně v souladu s metrologickým předpisem, který

požaduje podélný sklon menší než 2 % a příčný sklon menší než 3 %. K argumentaci žalobce o potřebě zajistit soupravu klíny žalovaný uvádí, že dle metrologického předpisu (článek 6.3.1.1) je obsluha vah povinná zajistit, aby vážené vozidlo nebylo zabrzděno, a v případě vážení ve svahu musí být kola zajištěna proti sjetí vhodnými prostředky (např. klíny). Z výše uvedené vyplývá, že kontrolní úkon je pro zajištění bezpečnosti provádění úkonu a správného výsledku prováděn vždy s použitím zajištění vozidla pomocí klínů buď z obou stran kol, nebo z jedné strany kola některé z náprav. Žalovaný dále uvádí, že k uvedeným hodnotám sklonů v žalobě se nemůže konkrétněji vyjádřit, jelikož mu není známo, jakým technickým prostředkem byly měřeny, zda byly naměřeny přesně na stejném místě a v případě bočního náklonu na jaké vzdálenosti byl náklon měřen. Pokud by se měl žalovaný k žalobcem naměřeným hodnotám vyjádřit tak v případě bočního náklonu 35 mm by vycházel z toho, že žalobce měřil boční náklon ve vzdálenosti minimálně 2 500 mm (rozchod nápravy) a tomuto by odpovídal příčný sklon cca 1,4 %, který i tak splňuje podmínku metrologického předpisu. V případě naměřeného podélného sklonu opět není z textu žaloby zcela jasné, v jaké vzdálenosti byl naměřen. Pokud by byl naměřen mezi první a druhou nápravou soupravy (pouze nápravy tahače) jednalo by se dle technické dokumentace k předmětnému vozidlu o vzdálenost 3 800 mm (rozvor náprav), což by odpovídalo podélnému sklonu cca 0,5 % a pokud by se jednalo o první a poslední nápravu jízdní soupravy, potom by bylo procento sklonu ještě výrazně nižší. Žalovaný k tomuto upozorňuje, že se jedná pouze o hypotézu odvozenou z textu žaloby a že i nadále trvá na svém odůvodnění napadeného rozhodnutí. Žalovanému není zcela jasné jakým způsobem nebo z jaké fotodokumentace žalobce odvodil, že vážicí zóna nesplňovala požadavky metrologického předpisu ve smyslu dostatečné tuhosti, kvality (výtluky a vyjeté koleje) a čistoty, když v následujícím odstavci napadá vypovídací hodnotu fotodokumentace ohledně souladu kontrolního vážení s předpisy. Z fotodokumentace a místní znalosti nemá žalovaný žádné pochybnosti o splnění požadavků metrologického předpisu. Současně je žalovanému i prvoinstančnímu správnímu orgánu plně známo používané technické vybavení (jediné používané v celém územním obvodu Karlovarského kraje) a zcela odmítá použití vyrovnávacích koberců odlišné výšky než je vážicí zařízení, jelikož vyrovnávací koberce jsou originálním příslušenstvím od dodavatele vah. Žalovaný v tomto případě považuje tvrzení žalobce za zcela účelové jakýmkoliv způsobem zpochybnit regulérnost proběhlého nízkorychlostního kontrolního vážení ve vztahu k vážicí zóně, která je zcela standardně využívána ke kontrolním úkonům bez jakýchkoliv námitek k vážicí zóně ze stran kontrolovaných subjektů.

Žalobce ve svém odvolání proti rozhodnutí prvoinstančního správního orgánu vznesl námitku ve znění „*Při vážení nebyl dodržen metrologický předpis MP 009-04, který stanoví, že při vážení druhé nápravy tahače musí být vyrovnány všechny 3 nápravy návěsu tzv. vyrovnávací deskou tak, aby byla náprava tahače spolu s nápravami návěsu v jedné rovině.*“, která dle názoru žalovaného logicky směřuje k použití vyrovnávacích koberců. Žalovaný má za to, že se s touto námitkou ve svém rozhodnutí vypořádal zcela dostatečným a jednoznačným způsobem. Žalovaný se při vedení odvolacího řízení řídí ustanovením § 89 odst. 2 správního řádu a po přezkoumání souladu napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy přezkoumává napadené rozhodnutí jen v rozsahu námitek uvedených v odvolání, jinak jen tehdy, vyžaduje-li to veřejný zájem. Námitka vznesená před prvoinstančním správním orgánem a směřující k povrchu vážicí zóny nebyla v odvolání vznesena. Žalobce před prvoinstančním orgánem vznesl návrh na konání

místního šetření za účelem přeměření sklonu vážního místa, avšak tímto návrhem není dle § 52 správního řádu správní orgán vázán, a pokud jsou dostupné důkazy pro správní orgán zcela jednoznačné, není povinen navrhované šetření provést. Žalovaný pouze poznamenává, že výrazné změny sklonových poměrů takovéto plochy jsou reálné jen v případech mechanických zásahů člověkem (frézování plochy, pokládka nové vrstvy) avšak takové zásahy nebyly po provedené pasportizaci uskutečněny, jelikož se pasport provádí vždy po jakémkoliv takovém zásahu. Žalobcem vznesená otázka, zda jsou vůbec výsledky vážení přezkoumatelné, je spíše otázkou systémovou, jelikož takovéto kontrolní úkony nejsou reálně po nějaké době zopakovatelné bez rozdílu použitých kontrolních vah. Zopakovat tento kontrolní úkon lze prakticky pouze opakovaným najetím toho samého vozidla na kontrolní váhy ihned po sjetí z těchto kontrolních vah, neboť už se nikdy jindy nebudou opakovat stejné podmínky vážení (rozložení nákladu, huštění pneumatik, objem pohonných hmot, technický stav vozidla atd.). Žalobce dále bez jakéhokoliv důkazu zpochybňuje funkčnost vah, kterým bylo vydáno potvrzení o ověření stanoveného měřidla Českým metrologickým institutem. V žalobě uvedená teze bez konkrétního důkazu by mohla být použita na jakékoliv úředně stanovené měřidlo, čímž by prakticky došlo k zablokování veškerých kontrolních činností spočívajících ve zjišťování váhy či míry a zpochybnění systému úředního ověřování měřidel. Ačkoliv řidič při vlastním kontrolním úkonu nesmí opustit kabinu vozidla, může před nebo po provedeném nízkorychlostním kontrolním vážení provést obhlídku vážního zařízení za účelem zjištění platnosti a vylepení úředních značek nebo za účelem zjištění jeho zjevného poškození. Žalovaný k tomuto uvádí, že nemá jakékoliv pochybnosti o funkčnosti použitého vážícího zařízení, jelikož vážení proběhlo dne 17.10. 2014 a Český metrologický institut vydal na tyto konkrétní váhy nové potvrzení o ověření stanoveného měřidla dne 5.11.2014 tedy 18 dní po tomto konkrétním kontrolním úkonu s tím, že poslední žalovanému známé kontrolní vážení provedené tímto vážícím zařízením bylo provedeno dne 29.10. 2014. Žalobce uvádí, že ostatní hmotností limity byly z jeho strany dodrženy. Toto tvrzení se nezakládá na pravdě, jelikož z dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení vyplývá, že byla překročena i největší povolená hmotnost na nápravu č. 2 o 236 kg. Z dikce zákona o pozemních komunikacích vyplývá, že zákonodárce přikládá přetížení na nápravu mnohem větší důležitost, neboť v případě překročení celkové váhy může vozidlo za podmínky získání povolení ke zvláštnímu užívání pokračovat v jízdě (§ 38c odst. 1 zákona o pozemních komunikacích), ale v případě překročení povolené hmotnosti na nápravu musí být vozidlo odstaveno (§ 38c odst. 2 zákona o pozemních komunikacích) a pokračovat může až po odstranění přetížení. Při překročení více mezních hodnot může správní orgán potrestat provozovatele vozidla pouze za nejvyšší překročení (§ 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích), kterým v tomto případě bylo překročení nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla. Kontrolní místo a tedy ani kontrolované vozidlo nemusí být v případě přenosných nápravových vah v absolutní rovině, avšak musí být splněny podmínky metrologického předpisu, které byly v tomto případě zcela splněny. Žalovaný současně nemá žádné pochybnosti o funkčnosti použitého vážícího zařízení a ani o jeho způsobilosti k provádění kontrolních úkonů dle příslušných předpisů, jelikož potvrzení o ověření stanoveného měřidla Českým metrologickým institutem je pro žalovaného i prvoinstanční správní orgán zcela zásadní důkaz.

Žalovaný se dále vyjadřoval k tvrzení žalobce k části II. žaloby, kde se dovolával naplnění tzv. liberačních podmínek ve smyslu ust. § 43 odst. 1 zákona o pozemních

komunikacích a uváděl, že důkazní břemeno o naplnění tzv. liberační podmínky dle ustanovení § 41 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích leží zcela na žalobci jako provozovateli vozidla. Provozovatel vozidla musí správnímu orgánu předložit takové důkazy o vynaložení veškerého úsilí, které může reálně správní orgán ověřit a tedy přijmout. Dle názoru žalovaného nebyl žádný takový relevantní důkaz žalobcem předložen, jelikož kromě mezinárodního nákladního listu se veškeré důkazy pohybují v rovině tvrzení. Současně v mezinárodním nákladním listu je zaznamenána pouze celková hmotnost nákladu bez jakéhokoliv následného ověření nápravových tlaků. Řidič sice nebyl přítomen nakládce, ale dle vyjádření žalobce údajně provedl vizuální kontrolu rovnoměrného rozložení nákladu, tedy řidič i tak měl možnost rozložení nákladu ovlivnit. Argumentaci nemožnosti ovlivnění rozložení nákladu by mohl správní orgán přijmout v případě skutečné úředně bránící překážce, kterou může být typicky například celní uzávěra kontejneru naloženého na jízdní soupravu. Taktéž tvrzení o nutnosti odvrácení dopravní nehody prudkým bržděním nebylo ani jednomu správnímu orgánu podloženo žádným relevantním důkazem (může být například videozáznam z palubního nahrávacího zařízení či jiné údaje prokazující prudké brždění). Pokud se tak stalo, což nebylo žádným způsobem dokázáno, a řidič měl pochybnosti o rozložení nákladu, měl pokračovat v jízdě na nejbližší vhodné místo k bezpečnému odstranění závady takovým, že vozidlo z hlediska bezpečnosti nemusí být v pořádku (např. snížit rychlost a zapnout výstražná světla).

Žalobce v žalobě uvádí nevhodnost použití odkazů na rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 25.06.2013 sp. zn. 10 A 148/2013 a na rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25.11.2014 sp. zn. 57 A 44/2013, Žalovaný s tímto názorem nesouhlasí, neboť citace z rozsudků uvedené v žalobou napadeném rozhodnutí považuje za soudy odvozené obecné zásady, které by měli dopravci dodržovat a úsilí, které by mohli vyvíjet k odvrácení možného porušení právních předpisů. Tyto obecné zásady nejsou závislé na konkrétním porušení a tedy argumentace žalobce o jiném a výraznějším překročení povolených hodnot je zcela lichá. Výše uvedený postoj žalovaného je jednoduše vysledovatelný i z odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí (poslední odstavec strany 6).

S odkazem na výše uvedené trvá žalovaný na tom, že bylo postupováno v souladu se zákonem a navrhl zamítnutí žaloby.

IV.

Posouzení věci krajským soudem

Krajský soud při přezkoumávání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu a napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů, kterými byly výroky rozhodnutí řádně napadeny (§ 75 odst. 1 a 2 s.ř.s.).

Žaloba není důvodná.

V přezkoumávaném případě byl žalobce shledán odpovědným tím, že jako provozovatel vozidla provozoval vozidlo, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené vyhláškou č. 341/2002 Sb., což naplňuje znaky skutkové podstaty správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích.

Podle § 1 vyhlášky č. 341/2002 Sb. se pro účely této vyhlášky rozumí ve smyslu ust. § 1 písm. k) *největší povolenou hmotností* – největší hmotnost, se kterou smí být vozidlo užíváno v provozu na pozemních komunikacích, ve smyslu ust. § 1 písm. m) *největší technicky přípustnou hmotností vozidla* – největší hmotnost vozidla daná jeho konstrukcí a hmotností nákladu podle údajů výrobce vozidla a ve smyslu ust. § 1 písm. o) *okamžitou hmotností vozidla nebo jízdní soupravy* – hmotnost zjištěná v určitém okamžiku při jejich provozu na pozemních komunikacích.

Podle § 15 odst. 1 písm. a), b) vyhlášky č. 341/2002 Sb. největší povolené hmotnosti *na nápravu vozidla* nesmí překročit u jednotlivé nápravy 10,00 t a u *jednotlivé hnací nápravy* 11,50 t. Ve smyslu § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb. největší povolená hmotnost *silničních vozidel* nesmí překročit u motorových vozidel se dvěma nápravami 18,00 t. Podle § 15 odst. 4 věty první vyhlášky č. 341/2002 Sb. největší povolená hmotnost vozidla nesmí překročit hodnotu největší technicky přípustné hmotnosti vozidla. Podle § 15 odst. 5 vyhlášky č. 341/2002 Sb. okamžitá hmotnost vozidla (soupravy) nesmí překročit největší povolenou hmotnost vozidla (soupravy). V případě znečištění (např. bláto, sníh, voda) se připouští překročení největší povolené hmotnosti vozidla (soupravy) maximálně o 3 %.

V daném případě bylo zjištěno, že motorové vozidlo při nízkorychlostním kontrolním vážení překročilo největší povolenou hmotnost, která u motorových vozidel se dvěma nápravami činí 18,00 t, o 855 kg. Jde tu o překročení největší povolené hmotnosti motorového vozidla, a nikoli jízdní soupravy tvořené motorovým vozidlem a taženým přípojným vozidlem. Jedná se proto o překročení největší povolené hmotnosti motorového vozidla ve smyslu § 15 odst. 2 vyhlášky č. 341/2002 Sb., a nikoli o překročení největší povolené hmotnosti na nápravu či nápravy motorového vozidla podle § 15 odst. 1 vyhlášky č. 341/2002 Sb.

Žalobce nebyl činen odpovědným ani za to, že by náklad na vozidle nebyl rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn vhodným technickým zařízením proti pohybu, což je povinnost plynoucí z ust. § 15 odst. 11 věta první vyhlášky č. 341/2002 Sb.

Z vážního lístku č. 2014810314 a dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení vyhotoveného dne 17.10. 2014 soud zjistil, že dne 17. 10. 2014 ve 12:34 hodin v místě R6 u Chebu bylo provedeno kontrolní vážení motorového vozidla SPZ ... a byly zjištěny tyto údaje: okamžitá hmotnost na nápravu č.1 **7 119 kg** a okamžitá hmotnost na nápravu č.2 **11 736 kg**, okamžitá hmotnost motorového vozidla tedy činila **18 855 kg**, což znamená překročení největší povolené hmotnosti motorového vozidla, která je stanovena na 18.000 kg, o 855 kg. Řidič motorového vozidla J.H. se k obsahu dokladu vyjádřil takto: „*Síl byla nakládána v Německu a já nebyl přítomen u nakládky. Mobilní váhy nebyly v rovině*“. Lze tak z těchto podkladů konstatovat, že při nízkorychlostním kontrolním vážení okamžitá hmotnost motorového vozidla ($7\,119\text{ kg} + 11\,736\text{ kg} = 18.855\text{ kg}$) překročila o 855 kg jeho největší povolenou hmotnost (18.000 kg).

Okamžitá hmotnost vozidla nesmí překročit největší povolenou hmotnost vozidla. Největší povolená hmotnost motorového vozidla se dvěma nápravami nesmí překročit 18,00 t.

Největší povolená hmotnost na jednotlivou nápravu nesmí překročit 10,00 t a na jednotlivou hnací nápravu 11,50 t. Z toho plyne, že k překročení největší povolené hmotnosti motorového vozidla se dvěma nápravami může dojít i tehdy, jestliže největší povolená hmotnost na jeho jednotlivou nápravu anebo na jeho jednotlivou hnací nápravu není překročena buď vůbec, anebo – jako v tomto případě – jen nepatrně. V daném případě tudíž zcela jistě došlo k překročení největší povolené hmotnosti motorového vozidla o 855 kg, i když hmotnost na jeho nápravu č. 1 byla o 2 881 kg nižší, než je největší povolená hmotnost podle § 15 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb., a hmotnost na jeho nápravu č. 2 byla o 236 kg vyšší, než je největší povolená hmotnost podle § 15 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 341/2002 Sb.

V přezkoumávané věci jde o okamžitou hmotnost *motorového vozidla*. Je tu proto nerozhodné, jaká byla okamžitá hmotnost celé jízdní soupravy, tj. motorového vozidla a taženého přípojného vozidla. I v technickém průkazu předmětného motorového vozidla SPZ ... je ostatně uvedena největší technicky přípustná hmotnost vozidla 20.000 kg a největší povolená hmotnost vozidla 18.000 kg. **Delikt ní odpovídá žalobce se v tomto případě oprávněně dovozuje z největší povolené hmotnosti vozidla.** Největší technicky přípustná hmotnost vozidla by měla v této souvislosti význam toliko tehdy, kdyby byla nižší než největší povolená hmotnost vozidla (§ 15 odst. 4 věta první vyhlášky č. 341/2002 Sb.).

Žalobce v žalobě tvrdil, že napadené rozhodnutí bylo vydáno na základě chybně zjištěného skutkového stavu a napadal závěry žalovaného stran dodržení metrologického předpisu MP 009-04. K této žalobní výtce soud shledal, že námitku nedodržení metrologického předpisu MP 009-04 vznášel žalobce již ve svém odvolání proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, kde uváděl, že *při vážení nebyl dodržen požadavek tohoto předpisu, aby při vážení druhé nápravy tahače byly vyrovnány všechny 3 nápravy návěsu tzv. vyrovnávací deskou pak, aby byla náprava tahače spolu s nápravami návěsu v jedné rovině*. Žalovaný s touto odvolací námitkou vypořádal v odůvodnění napadeného rozhodnutí na jeho straně 5 a na podkladě podmínek pro vyrovnání a náprav vozidla stanovených metrologickým předpisem MP 009-04 v jeho části 6.2.3. vycházel z průběhu vážení dokládáného pořízenou fotodokumentací, z čehož dovodil, že při vyvážení byly použity vyrovnávací koberce stejné výšky, jako je vážicí zařízení a délky odpovídající předmětnému metrologickému předpisu. K nedostatečným parametrům místa, na kterém vážení bylo prováděno, namítaným až v žalobě, soud konstatuje, že žalovaný a podrobněji správní orgán prvního stupně, sledovali plnění požadavků na kvalitu vozovky tvořící vážicí zónu ve smyslu předmětného metrologického předpisu. Své závěry o splnění předepsaného postupu vážení oba správní orgány doložily podklady pro rozhodnutí, a to pasportem obsahujícím rozsah tolerance podélného a příčného sklonu vážicího místa a odkazem na metrologický předpis MP 009-04 v jeho části 6.2.1., 6.2.1.2., 6.2.2. a 6.2.3., jak plyne z odůvodnění napadeného rozhodnutí na str. 5. Stejně tak objektivnost výsledků měření byla doložena potvrzením o ověření stanoveného měřidla vystaveného Českým metrologickým institutem dne 6. listopadu 2013.

V přezkoumávaném případě se jednalo řízení ve věci správního deliktu, tedy o řízení z oblasti správního trestání, které je ovládáno zásadou vyšetřovací, a je proto na správním orgánu, aby si opatřil dostatečně kvalitní a vypovídající důkazy. Žalobce jako obviněný ze správního deliktu je přitom oprávněn vznášet námitky zpochybňující vypovídající hodnotu shromážděných důkazů a na správním orgánu zůstává, aby vznesené námitky rozptýlil.

Správní orgán ve smyslu ust. § 52 spr.ř. reaguje na povinnost účastníka označit důkazy na podporu jeho tvrzení, ale těmito návrhy není vázán a provádí jen důkazy potřebné ke zjištění stavu věci. Na správním orgánu zůstává, aby posoudil, které shromážděné podklady jsou dostatečné ke zjištění stavu věci ve smyslu § 3 správního řádu a které vznesené námitky jsou způsobilé vnést pochybnosti do úplnosti skutkových zjištění.

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 kontrolního místa, postupu při vážení a použitého měřidla uplatnil žalobce až v žalobě a tyto námitky obsahovaly tvrzení, jehož podstatou byla negace závěrů správních orgánů stran dodržení podmínek upravujících postup vážení. 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. Tento závěr platí rovněž pro tvrzení žalobce o nedoložení platnosti ověření použitého měřidla doprovázené pouze odkazem na ustanovení § 7 odst. 2 vyhlášky číslo 262/2000 Sb. s definicí skutečností způsobujících zánik platnosti ověření stanoveného měřidla uváděných pod písmenem a) až f) § 7 odst. 2 citované vyhlášky. 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 Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 14.8. 2015, čj. 5 As 10/2015-27, dostupném na www.nssoud.cz*).

Žalobce dále v žalobě tvrdil, že v rámci správního řízení uváděl skutečnosti, kterými dokládal naplnění liberačních podmínek uvedených v § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Podle tohoto ustanovení platí, že *právnícká osoba za právní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení pracovní povinnosti zabránila*. Podle žalobce tímto úsilím byla snaha žalobce zkontrolovat rozložení nákladu v místě, které bylo nejbližší místu, kde řidič vozidla byl vzhledem k dopravní situaci přinucen prudce zabrzdit v zájmu vyhnutí se kolizní situaci. Ani toto své prosté tvrzení žalobce nekonkretizoval relevantními skutečnostmi a nedokládal žádnými důkazy a rovněž toto jeho tvrzení není důvodné.

Na základě výše uvedené argumentace neshledal soud žalobu důvodnou, podle § 78 odst. 7 s. ř. s. ji rozsudkem zamítl.

Úspěšný žalovaný správní orgán žádné náklady řízení neuplatnil, a proto bylo rozhodnuto v souladu s ust. §60 odst. 1 s.ř.s., že na náhradu nákladů řízení nemá žádný z účastníků právo.

Poučení: 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. 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 25. května 2016

JUDr. Václav Roučka, v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení:
Helena Kovářiková