



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Petra Kuchynky a soudců JUDr. Václava Roučky a Mgr. Jaroslava Škopka v právní věci **žalobce: AUTODOPRAVA CHALUPECKÝ s.r.o.**, se sídlem Jarov čp. 76, Beroun 5, IČ 271 13 752, zastoupeného JUDr. Jiřím Archmannem, nar. ..., obecným zmocněncem, proti **žalovanému: Krajský úřad Karlovarského kraje**, se sídlem Závodní 353/88, Karlovy Vary, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 14. 11. 2014, čj. 3299/DS/14-2,

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. Vymezení věci

I. Žalobce jako provozovatel vozidla byl shledán odpovědným za správní delikt dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů [dále jen „zákon o pozemních komunikacích“], neboť provozoval dne 28. 8. 2014 ve 13:50 hod. na silnici R6 u Chebu jízdní soupravu sestavenou z motorového vozidla reg. zn. ..., tovární značky VOLVO, 24A3C, se dvěma nápravami, o největší povolené hmotnosti 18 000 kg, a přípojného vozidla reg. zn. ..., tovární značky SCHWARZMÜLLER, KIS-3/E, se třemi nápravami, kdy motorové vozidlo při nízkorychlostním kontrolním vážení překročilo největší povolenou hmotnost o 893 kg a tím překročilo limitní hodnoty stanovené v § 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 [dále jen „vyhláška č. 341/2002 Sb.“], protože největší povolená hmotnost silničních vozidel u motorových vozidel se dvěma nápravami nesmí překročit 18 tun, přičemž zjištěná hmotnost byla 18 893 kg; *II.* Za spáchání tohoto správního deliktu byla provozovateli vozidla v souladu s § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích uložena pokuta ve výši 7.000,- Kč; *III.* Dle § 79 odst. 5 správního řádu a v souladu s § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb. byla provozovateli vozidla uložena povinnost uhradit náklady správního řízení ve výši 1.000,- Kč; *IV.* Dle § 38b odst. 5 zákona o pozemních komunikacích byla provozovateli vozidla uložena povinnost nahradit náklady vážení paušální částkou 6.000,- Kč [rozhodnutí Městského úřadu Cheb ze dne 13. 10. 2014, čj. MUCH 75840/2014, ve spojení s rozhodnutím Krajského úřadu Karlovarského kraje ze dne 14. 11. 2014, čj. 3299/DS/14-2].

II. Žaloba

V bodě *II.* žaloby žalobce namítá, že z dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení a vážního lístku č. 2014810246 vyplývá, že nápravy č. 1, 3, 4 a 5 vykazovaly zatížení nižší, než stanovuje limit. Překročení limitu bylo zjištěno pouze na nápravě č. 2, a to o 3 kg, což u přepravy sypkého materiálu řidič vzhledem ke konstrukci vozidla nemůže během jízdy ovlivnit, při celkové váze soupravy o 1,04 t nižší než stanovuje povolený limit. Při naměřeném přetížení pouze u nápravy č. 2 o 3 kg není proto možné vykazovat a navážit přetížení motorového vozidla o 893 kg, zejména když náprava č. 1 vykazuje zatížení nižší o 2,61 t. Žalobce zdůrazňuje, že se jednalo o přepravu sypkého materiálu, který není řidič schopen žádným způsobem na korbě vozidla zajistit tak, aby nedocházelo k jeho pohybu při prudkém brzdění a rozjíždění, zejména v kopcovitém terénu. Vážní lístek zcela jasně dokladuje, že celková hmotnost naložené soupravy byla o 1,04 t nižší, než stanovuje povolený limit dle TP. Je proto velmi nevěrohodné, jak je uvedeno v dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení, že by přetížení nápravy č. 2 motorového vozidla pouze o 3 kg mělo za následek přetížení motorového vozidla o 893 kg, přičemž zatížení 1. nápravy motorového vozidla vykazovalo hodnotu zatížení nižší o 2,61 t, než je stanovený limit. V opačném případě by se muselo jednat o konstrukční vadu vozidla, za kterou nemůže však nést odpovědnost provozovatel vozidla ani řidič. Jízdní souprava, kterou byl sypký materiál přepravován, není výrobcem technicky přizpůsobena proti posunu sypkého materiálu, a řidič proto nemůže žádným způsobem zajistit jeho volný pohyb tak, jako je tomu např. u přepravy zboží na paletách a podobně.

V bodě *III.* žaloby žalobce poukazuje na to, že v případě otázky překročení maximálního zatížení nápravy při přepravě sypkých materiálů existují dva úhly pohledu na věc. Na jednu stranu řidič (objektivně přepravce) odpovídá za správné uložení nákladu na vozidle po celou dobu přepravy. Na druhou stranu se odborná vyjádření různých znalců a znaleckých ústavů shodují, že ani řidič, ani osoba, která provádí nakládku, nemohou zamezit přesypávání materiálu o velmi malé frakci během jízdy. Při důsledném dodržování dotčených právních norem by byla přeprava těchto sypkých materiálů ekonomicky naprosto neúnosná, ne-li přímo technicky nemožná. V této souvislosti se žalobce odvolává na stanovisko Ministerstva dopravy č. 14/2006-12-ORG/9, které udává vodítko kontrolním a správním orgánům, jak postupovat při kontrole vozidel převážejících sypký materiál. Jako důkazy k tomuto bodu jsou uvedeny stanovisko Ministerstva dopravy k přepravě sypkých materiálů ze dne 6. 11. 2006 a znalecký posudek, který bude soudu předán nejpozději při jednání.

V bodě **IV.** žaloby se žalobce odvolává na odborné stanovisko č. 28/ÚV07 vydané firmou EXCOLO s.r.o. CHEB, jako akreditovanou zkušební laboratoří č. 1187, ze kterého jednoznačně vyplývá, že sypký materiál, který byl v tomto případě přepravován, sice může způsobit překročení legislativně stanovené zatížitelnosti náprav, avšak nepřekročí technickou zatížitelnost náprav vozidla a tím ohrožení bezpečnosti provozu vozidla. Kontrolní orgán, kterým je Centrum služeb pro silniční dopravu, má podle tohoto stanoviska zjišťovat jen celkovou hmotnost vozidla a nevážit jeho jednotlivé nápravy. Ve shora popsáném případě tedy správní orgány postupují v rozporu s tímto stanoviskem. Tato skutečnost proto znamená, že správní delikt nenastal. Vzhledem k dlouholetým zkušenostem řidičů žalobce a jejich profesní způsobilosti řidičů z povolání, žalobce tvrdí, že v době naložky a odjezdu od dodavatele byl náklad naložen v souladu se stanovenými limity na jednotlivé nápravy. Správnímu úřadu se navíc v průběhu vedeného správního řízení nepodařilo žádným způsobem prokázat, že v době vážení naloženého nákladu by nebylo zatížení jednotlivých náprav v souladu s povoleným zatížením tak, jak uvedl řidič vozidla. Jako důkazy k tomuto bodu jsou označeny odborné stanovisko vydané EXCOLO s.r.o. CHEB č. 28/ÚVR/07, stanovisko pracovní skupiny pro technické záležitosti sdružení ČESMAD BOHEMIA a doklad o potvrzení řidiče o seznámení s provozem a dodržování pravidel ve společnosti AUTODOPRAVA CHALUPECKÝ s.r.o.

III. Vyjádření žalovaného správního orgánu

K bodu **II.** žaloby žalovaný uvedl, že aplikoval správně veškerá příslušná ustanovení právních předpisů, které se týkají projednávané věci. Žalobce, jakožto provozovatel vozidla, provozoval vozidlo, které překročilo při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštními právními předpisy, a to v souladu s § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích. Žalobce se brání nemožností přetížení motorového vozidla v případě přetížení 2. nápravy o 3 kg a zatížení 1. nápravy o 2 610 kg nižší než připouští vyhláška č. 341/2002 Sb. Nízkorychlostní kontrolní vážení zahrnuje dle § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích kontrolu nejvyšší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu nejvyšších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav. Při provádění nízkorychlostního kontrolního vážení dochází ke zjišťování dodržení hodnot stanovených vyhláškou č. 341/2002 Sb., která stanovuje nepřekročitelné hmotnostní limity jak pro jednotlivé nápravy, tak pro jednotlivá vozidla jízdní soupravy a celé soupravy. Tyto hmotnostní limity jsou samostatně měřitelné veličiny, kterými je nutné se zabývat nezávisle, přičemž dodržení jednoho hmotnostního limitu neznamená automaticky dodržení ostatních. To znamená, že v případě žalobce je vyhláškou č. 341/2002 Sb. povolené zatížení 1. nápravy 10 tun a 2. nápravy 11,5 tuny, což si žalobce pravděpodobně vykládá, že celková povolená hmotnost motorového vozidla je 21,5 tuny, avšak vyhláška č. 341/2002 Sb. stanovuje hmotností limit motorového vozidla se dvěma nápravami ve výši 18 tun. Motorové vozidlo žalobce mělo okamžitou hmotnost ve výši 18 893 kg, čímž bylo porušeno ustanovení § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb. Žalobce dále argumentuje hmotností jízdní soupravy nižší o 1,04 t, než je povolený limit v technickém průkazu motorového vozidla. K tomuto žalovaný uvádí, že v technickém průkazu motorového vozidla je zaznamenána největší technicky přípustná hmotnost soupravy (45 000 kg), kterou souprava nesmí překročit ani v případě, kdy vyhláška č. 341/2002 Sb. stanovuje možnost vyššího zatížení (48 000 kg),

jelikož to nedovoluje konstrukce motorového vozidla a motorové vozidlo překračující největší technicky přípustnou hmotnost je v tu chvíli technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích. V projednávaném případě nebylo řešeno přetížení jízdní soupravy, ale přetížení pouze motorového vozidla, a proto je dle žalovaného tato argumentace zcela lichá. Argumentace žalobce směrem k přepravě sypkého materiálu a nemožnosti zajištění jeho pohybu po nákladovém prostoru není dle žalovaného důvodná, jelikož zákon o pozemních komunikacích ani vyhláška č. 341/2002 Sb. nestanovuje při přepravě sypkého materiálu žádnou výjimku z hodnot stanovených touto vyhláškou. Žalobce má tedy jako provozovatel jízdní soupravy povinnost zajistit při pohybu jízdní soupravy na pozemních komunikacích dodržování všech hmotnostních limitů stanovených uvedenou vyhláškou bez rozdílu přepravovaného materiálu, a jakým způsobem toto provede, je zcela na něm. Žalobce uvádí, že by se v tomto případě muselo jednat o konstrukční vadu vozidla, s tímto žalovaný na základě výše uvedeného nesouhlasí.

K bodu **III.** žaloby žalovaný konstatoval, že k otázce překročení maximálního zatížení při přepravě sypkých materiálů se vyjádřil již výše a pouze doplňuje, že žalobce argumentuje vyjádřením vztahujícím se k překročení maximálního zatížení nápravy, ale postihovaným správním deliktem je překročení maximální povolené hmotnosti motorového vozidla dle § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb., jelikož dle § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích je v případě porušení více mezních hodnot bráno na zřetel pouze nejvyšší přetížení. Zmiňované stanovisko Ministerstva dopravy č. 14/2006-12-ORG/9, na které se žalobce odvolává, doporučovalo, aby při kontrolním vážení vozidel přepravujících volně ložené materiály: cement, sádra, saze, kaolin, keramzit, umělé hnojivo, granule, polypropylen, sůl, zrní a kačírek byla kontrolována pouze celková hmotnost vozidla, nikoliv hmotnost připadající na nápravu. Tato odvolávka je však nepřipadná, jelikož žalobce spáchal správní delikt tím, že jeho motorové vozidlo (nikoliv náprava) překročilo celkovou povolenou hmotnost, a dále pro to, že toto stanovisko bylo stanoviskem Ministerstva dopravy čj. 7/2008-120-ORG/4 zcela zrušeno.

K bodu **IV.** žaloby žalovaný uvedl, že výše uvedené odborné stanovisko akreditované zkušební laboratoře žádným způsobem nevyvrací možnost spáchání správního deliktu dle zákona o pozemních komunikacích, ale naopak takovouto možnost připouští. Odborné stanovisko hovoří o nepřekročení technické zatížitelnosti náprav vozidla, což je analogie nejvyšší technicky přípustné hmotnosti, jejímž překročením se vozidlo stává technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích bezprostředně ohrožující bezpečnost silničního provozu. Centrum služeb pro silniční dopravu, státní příspěvková organizace, jako pověřená osoba dle § 38a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích provádí ve spolupráci s Policií České republiky nebo celními úřady nízkorychlostní kontrolní vážení dle podmínek stanovených tímto zákonem, vyhláškou č. 341/2002 Sb. a metrologickým předpisem MP 009 - 04, ve kterých není zakotvena žádná výjimka pro přepravu sypkého materiálu. Současně žalovaný opět uvádí, že žalobce je postihován za přetížení motorového vozidla, nikoliv za přetížení nápravy.

IV. Jednání před soudem

Při jednání před soudem dne 30. 3. 2016 žalovaný správní orgán setrval na svých výše uvedených argumentech.

V. Posouzení věci krajským soudem

Je třeba se důsledně držet toho, z čeho byl žalobce shledán odpovědným.

Ve smyslu § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích se právnická osoba dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu [= vyhláška č. 341/2002 Sb.].

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

Podle § 15 odst. 1 vyhlášky č. 341/2002 Sb. největší povolené hmotnosti *na nápravu vozidla* nesmí překročit u jednotlivé nápravy 10,00 t [písm. a)] a u jednotlivé hnací nápravy 11,50 t [písm. b)]. 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 893 kg. Jde tu o překročení největší povolené hmotnosti motorového vozidla, ne jízdní soupravy (= motorové vozidlo a tažené přípojně vozidlo). Jedná se zde o překročení největší povolené hmotnosti motorového vozidla [§ 15 odst. 2 vyhlášky č. 341/2002 Sb.], ne na nápravu či nápravy motorového vozidla [§ 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 (§ 15 odst. 11 věta první vyhlášky č. 341/2002 Sb.).

Z vážního lístku č. 2014810246 a dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení soud zjistil, že dne 28. 8. 2014 v 13:50 hodin v místě R6 u Chebu bylo provedeno kontrolní vážení motorového vozidla SPZ ... a byly zjištěny tyto údaje: okamžitá hmotnost na nápravu č. 1 (s tol. srážkou) 7.390 kg a okamžitá hmotnost na nápravu č. 2 (s tol. srážkou) 11.503 kg, okamžitá hmotnost motorového vozidla tedy činila 18.893 kg, což znamená překročení největší povolené hmotnosti motorového vozidla, která je stanovena na 18.000 kg, o 893 kg. Řidič motorového vozidla M.K. se k obsahu dokladu vyjádřil takto: „Po naložení náklad správně naložen (rovnoměrně)“. Řidič ani žalobce naměřené údaje přímo

nezpochybňovali. Lze tak konstatovat, že při nízkorychlostním kontrolním vážení okamžitá hmotnost motorového vozidla ($7.390 + 11.503 = 18.893$ kg) překročila o 893 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 (významnému) překročení největší povolené hmotnosti motorového vozidla se dvěma nápravami může dojít i tehdy, jestliže největší povolená hmotnost na jeho jednotlivou nápravu a/nebo 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 893 kg, i když hmotnost na jeho nápravu č. 1 byla o 2.610 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 pouze o 3 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 20.500 kg a největší povolená hmotnost vozidla 18.000 kg. Delikt ní odpovědnost 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.).

Výsledky kontrolního vážení nenasvědčují konstrukční vadě vozidla.

Zbývající část bodu II. žaloby a body III. a IV. žaloby se naprosto míjejí s klíčovým zjištěním, že okamžitá hmotnost motorového vozidla překročila o 893 kg jeho největší povolenou hmotnost. Jelikož námitky tam obsažené se netýkají skutku, z něhož byl žalobce uznán odpovědným, nemá soud žádného racionálního důvodu se jimi zabývat a důkazy k nim uvedené provádět.

VI. Celkový závěr a náklady řízení

Soud přezkoumal napadené výroky rozhodnutí v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.). Jelikož na základě výše uvedené argumentace neshledal žalobu důvodnou, podle § 78 odst. 7 s. ř. s. ji rozsudkem zamítl.

Úspěšný žalovaný správní orgán žádné náklady řízení neuplatnil, 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). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší 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. března 2016

JUDr. PhDr. Petr KUCHYNKA, Ph.D., v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení:
Helena Kovářiková