



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Milana Procházky a soudců JUDr. Viktora Kučery a Mgr. Ing. Veroniky Baroňové v právní věci žalobce: **CONTI-RSC s.r.o.**, se sídlem Osvobození 123, Postřelmov, zast. Mgr. Martinou Pešákovou, advokátkou se sídlem Kozinova 2, Šumperk, proti žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**, odbor dopravy a silničního hospodářství, se sídlem tř. Tomáše Bati 21, Zlín, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 7. 1. 2014, sp. zn. KUSP-67684/2013/DOP/Ků, ve věci správního deliktu na úseku dopravy,

t a k t o :

- I. Žaloba **s e z a m í t á**.
- II. Žalobce **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **s e n e p ř i z n á v á** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

Žalobce se podanou žalobou domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo k jeho odvolání změněno rozhodnutí Městského úřadu Uherský

Brod, odboru správního (dále jen „správní orgán I. stupně“), ze dne 9. 9. 2013, č. j. OSD/3417/21/12/Mik. Tímto rozhodnutím byla žalobci uložena pokuta ve výši 26 000 Kč za správní delikt dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění rozhodném pro posuzovanou věc (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), jehož se měl dopustit tím, že 5. 9. 2012 v 11:21 hod., na silnici I/50 v katastrálním území Starý Hrozenkov, na 101,45 km při vstupu do České republiky, jako provozovatel jízdní soupravy složené z vozidla tovární značky VOLVO, registrační značky X a přípojného vozidla registrační značky X provozoval při přepravě nákladu bentonitu tuto jízdní soupravu, která při kontrolním vážení překročila limity – hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem; konkrétně překročil v § 14 odst. 2 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.“) stanovený maximální poměr 1,5 násobku okamžité hmotnosti přípojného vozidla k okamžité hmotnosti tažného vozidla o 52 % (výrok I.). Současně byla citovaným rozhodnutím uložena povinnost uhradit jednak náklady správního řízení ve výši 1 000 Kč (výrok II.), jednak náklady vážení ve výši 6 000 Kč (výrok III.).

Žalovaným provedená změna rozhodnutí správního orgánu I. stupně provedená podle § 90 odst. 1 písm. c) zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), se přitom týkala pouze části o uložení pokutě, která byla snížena na částku 20 000 Kč; ve zbytku pak podle § 90 odst. 5 správního řádu bylo napadené rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrzeno, tj. výroky o vině, nákladech řízení i vážení zůstaly beze změny.

Žalovaný, podobně jako správní orgán I. stupně, vyšel primárně z protokolu Policie České republiky, Krajského ředitelství policie Zlínského kraje, odboru služby dopravní policie, o zjištěném porušení právních předpisů ze dne 5. 9. 2012, č. j.: KRPZ-98415/PŘ-2012-150007, z něhož je zjevné překročení maximálního možného poměru zatížení přípojného vozidla vůči vozidlu tažnému, kdy po zohlednění relativní odchylky vah bylo zjištěno toto: zatížení - okamžitá hmotnost - tažného vozidla = 13,04 t a zatížení - okamžitá hmotnost - přípojného vozidla = 26,38 t, tj. maximální možné zatížení přípojného vozidla bylo 19,56 t (1,5 násobek zatížení tažného vozidla), což ve výsledku bylo překročeno o 52 %. To znamená, že v daném případě došlo k porušení právních předpisů – viz výše, ačkoli celkový limit zatížení soupravy stanovený na 48,00 t nebyl překročen, neboť činil ve výsledku 39,42 t. Proto správní orgán I. stupně přistoupil k vydání napadeného rozhodnutí.

Žalobce v průběhu správního řízení opakovaně namítal, že k překročení limitu hmotnostních poměrů tažného a přípojného vozidla došlo pouze z důvodu změny polohy přepravovaného materiálu vyvolané jeho sypkostí, kterou, jakožto neměnný stav, nelze nijak vyloučit. Žalobce podle svých vyjádření za správní delikt neodpovídá, neboť vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno po něm požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránil. K prokázání svých tvrzení navrhl několik důkazů, zejména předložil znalecký posudek týkající se změny polohy nákladu sypkých substrátů a navrhl výslech svědků.

Oba správní orgány ovšem vyšly z toho, že uvedené na vině nic nemění a skutečnost, že během jízdy může docházet k pohybu sypkého materiálu, nijak nerozporovaly. Proto ani

neprovedly navržené důkazy. Z hlediska sankce pak správní orgán I. stupně zohlednil výrazné překročení stanoveného limitu (o 52 %), ale také skutečnost, že se jednalo o první provinění žalobce. Žalovaný pak dále zohlednil i charakter přepravovaného materiálu, snahu žalobce o dodržování právních předpisů, která se projevila tím, že nedošlo k přetížení ani jednoho z vozidel ani jednotlivých náprav a proškolení řidiče kontrolovaného vozidla a uloženou pokutu snížil.

II. Obsah žaloby

Žalobce proti rozhodnutí žalovaného, kterým mu byla snížena původně uložená pokuta z 26 000 Kč na 20 000 Kč, podal žalobu, v níž shrnul dosavadní procesní průběh věci – viz výše pod bodem I. a konkrétně namítl následující:

Podobně jako v předtím podaném odvolání, žalobce tvrdil, že za daný správní delikt neodpovídá, neboť vynaložil veškeré úsilí, které lze po něm požadovat. Podle svého názoru, který ostatně správní orgány potvrdily, prokázal, že přepravovaný materiál bentonit je sypký jemný prášek, který se během jízdy vlivem působení fyzikálních sil přesouvá, čemuž nelze zabránit; proto ostatně dříve platná doporučení Ministerstva dopravy a Celní správy v obdobných případech doporučovala vážit jen celkovou hmotnost vozidla.

V rozporu s tímto závěrem, a aniž by provedli žalobcem navržené důkazy (znalecký posudek a výslechy svědků), však správní orgány dospěly k závěru, že žalobce neprokázal, že vyvinul veškeré úsilí, které bylo po něm možné požadovat. Dle žalovaného měl žalobce použít jiný typ tažného vozidla nebo přípojné vozidlo naložit tak, aby poměr hmotnosti tažného a přípojného vozidla nebyl překročen. Toto však podle žalobce po něm požadovat nelze. Výklad zákona musí být vždy rozumný a přiměřený. Žalobce již během správního řízení tvrdil, že se jiná vhodná homologovaná vozidla nevyrábí, proto je nelze použít. Pokud by měl žalobce přípojné vozidlo nakládat tak, aby nemohlo dojít k přesunu materiálu a tím k překročení poměru okamžité hmotnosti tažného a přípojného vozidla, musel by jezdit téměř „po prázdnou“. Taková přeprava by ovšem byla nejen neekonomická, ale také neekologická. Takový způsob provozování dopravy nelze po žalobci požadovat.

Žalobce rovněž namítal nesprávné právní posouzení věci. Jeho jednání bylo správními orgány posouzeno jako správní delikt podle ust. § 42b písm. r) zákona o pozemních komunikacích, které uvádí, že právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že provozuje vozidlo, které při vážení „překročí hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.¹⁰⁾“. Jedná se tedy o odkazující právní normu. Toto ustanovení obsahuje odkaz „10)“ na poznámku pod čarou, kde je uvedena vyhláška Ministerstva dopravy č. 102/1995 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 102/1995 Sb.“). Tato vyhláška však byla před několika lety zrušena a žalobce ji proto nemohl žádným jednáním porušit.

S ohledem na vše shora uvedené proto žalobce navrhl zrušení napadeného rozhodnutí a vrácení věci žalovanému k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného

Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě zejména odkázal na svou argumentaci uvedenou v napadeném rozhodnutí a konkrétně pak k jednotlivým námitkám a argumentům žalobce uvedl následující:

Žalovaný souhlasil s tím, že při přepravě sypkého materiálu dochází k jeho přesunu, nicméně v tomto konkrétním případě došlo k překročení vzájemného poměru díky tomu, že náklad byl přepravován v cisterně, která není technicky vybavena proti posunu sypkého materiálu. Není-li možné pohybu během jízdy zabránit, nelze dopravu takového materiálu po pozemních komunikacích vůbec realizovat, případně je potřeba náklad rozložit tak, aby ani jeho přesun nezpůsobil překročení stanovených hodnot. Žalobce mohl rovněž využít cisternu rozdělené na komory, senzory, které sledují okamžitou hmotnost vozidla nebo zvolit jiné zapojení vozidel do jízdní soupravy. To, že taková opatření mohou být ekonomicky a organizačně náročná, mohou vést k nárůstu cen za dopravu nebo dokonce k zastavení dopravy takových materiálů po silnicích není důvodem pro rezignaci na plnění požadavků stanovených právními předpisy. Argumentace žalobce, podle které se jiná vhodná homologovaná vozidla nevyrábí, je absurdní. Pokud žalobce myslel těmito homologovanými vozidly jiná tažná vozidla, znamenalo by to, že přípojně vozidlo lze zapojit pouze za vozidlo stejné značky a stejné hmotnosti jako použil žalobce. Pokud těmito homologovanými vozidly myslel přípojná vozidla tj. cisterny, pak podle žalovaného na trhu existuje řada cisteren s přepážkami nebo komorami, které dokonce umožňují přepravu různých druhů sypkých materiálů; cisterny lze přepážkami vybavit i dodatečně.

Žalovaný nepochybně, že k posunu sypkého materiálu může dojít, ale právě provozovatel vozidla má povinnost zajistit, aby takový posun nezpůsobil překročení mezních hodnot stanovených právními předpisy. Odpovědnost za správní delikt je odpovědností za výsledek bez ohledu na zavinění. Pouze svou vlastní aktivitou může osoba prokázat liberační důvody, které ji odpovědnosti mohou zprostit. Podle žalovaného však žalobce naplnění těchto důvodů neprokázal.

K problematice dřívější existence stanoviska Ministerstva dopravy, podle kterého měla být vozidla převážející sypký náklad vážena pouze na celkovou hmotnost vozidla (soupravy) žalovaný uvedl, že mu je známo stanovisko ze dne 6. 11. 2006 sp. zn. 14/2006-12-ORG/9, které však bylo zrušeno stanoviskem č.j. 7/2008-120-ORG/4. Dále pak konstatoval, že stanoviska Ministerstva dopravy jsou pro správní orgány doporučující a nikoli závazná. Jedná se pouze o metodické pokyny, které mají sjednocovat výkon státní správy a nikoli nahrazovat činnost zákonodárce nebo vyjímát některé případy z působnosti obecně závazných právních předpisů.

Provedení dalších navrhovaných důkazů pak žalovaný nepovažoval za nutné, zvláště vzal-li za prokázané, že přepravovaný bentonit je sypkým materiálem, nepochyboval o dostatečném proškolení řidiče, jakož ani o tom, že řidič soupravy není sám o sobě schopen zabránit přesunu přepravovaného materiálu. K námitce týkající se nesprávného právního posouzení věci pak žalovaný odkázal na str. 6 napadeného rozhodnutí, kde se touto otázkou blíže zabýval. Závěrem navrhl, aby krajský soud podanou žalobu zamítl.

IV. Replika žalobce /a jeho další podání/

Na vyjádření žalovaného reagoval žalobce replikou, ve které v první řadě konstatoval, že on nemá prokazovat, že „udělal všechno, co jde“, ale pouze to, co na něm lze spravedlivě požadovat. Jednoznačně na něm nelze spravedlivě požadovat, aby přijal taková opatření, která povedou k zastavení přepravy sypkých substrátů po silnici. Žalobce má za to, že vše co je po něm možné spravedlivě požadovat, provedl, přičemž požadavky žalovaného na předejití porušení právní povinnosti v této věci již nejsou spravedlivé, respektive jak již žalobce uvedl v podané žalobě, jsou v podstatě z říše pohádek.

Žalobce trval na tom, že žádná homologovaná vozidla vhodná pro přepravu sypkých materiálů, než které používá, se nevyrábí. V praxi se pro přepravu sypkých materiálů používají sklopné cisterny, neboť základním požadavkem při přepravě je možnost cisterny vymýt (100% vyčistit). Do sklopných cisteren pak nelze instalovat přepážky, neboť náklad by nešel vyklopit. Cisterny, které obsahují přepážky, nejsou sklopné a lze je použít pouze pro přepravu kapalných materiálů. Pokud žalovaný argumentoval tím, že právní úprava je nezbytná pro ochranu účastníků silničního provozu, když těžší přípojně vozidlo představuje značné bezpečnostní riziko, tyto úvahy se vůbec netýkají posuzované věci, tedy přepravy nákladu v cisternách, tedy návěsech. Je rozhodně rozdíl mezi přívěsem a návěsem, přičemž návěsy včetně cisteren používané v současné době jsou technologicky natolik na výši, že je zde elektronicky řízené brždění jednotlivými nápravami dle aktuálního rozložení nákladu, tedy rozložení nákladu nemá naprosto vliv na brždění a brzdnou dráhu. Proto také nikde v Evropě nejsou tyto cisterny váženy na zatížení náprav, ale pouze na celkovou hmotnost.

V dalším podání ze dne 10. 3. 2016 žalobce předložil krajskému soudu usnesení Městského úřadu Šumperk, odboru dopravy ze dne 25. 11. 2015, č.j. MUSP 108614/2015, sp. zn. 78583/2015 DOP/LUPR, kterým bylo zastaveno správní řízení vedené se žalobcem ve věci správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, a to z toho důvodu, že žalobce prokázal, že vynaložil veškeré úsilí, které bylo po něm možné požadovat. Dle žalobce je tato věc v principu totožná jako v nyní posuzovaném případě, byť vozidlo nebylo váženo na poměr váhy tažného a přípojně vozidla, ale na váhy jednotlivých náprav. V předloženém rozhodnutí správní orgán podle žalobce hodnotil zejména skutečnost, že jako celek přetíženo nebylo a skutečnost, že během jízdy dochází k přesypu převáženého materiálu.

V. Průběh jednání ve věci

Jednání bylo – s ohledem na výslovný nesouhlas žalobce s rozhodnutím bez nařízení jednání dle § 51 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) – nařízeno na den 14. 3. 2016. V průběhu jednání krajský soud konstatoval podstatný obsah spisů, zejména napadeného rozhodnutí žalovaného. Žalobce ústy své zástupkyně Mgr. M. P. setrval na svém stanovisku obsaženém v žalobě, vč. závěrečného návrhu. Taktéž žalovaný ve svém přednesu vycházel ze svého vyjádření k žalobě a závěrů obsažených v napadeném rozhodnutí.

Při jednání provedl krajský soud ve smyslu § 77 s. ř. s. jako důkaz pouze usnesení Městského úřadu Šumperk, odboru dopravy ze dne 25. 11. 2015, č.j. MUSP 108614/2015, sp. zn. 78583/2015 DOP/LUPR. Tímto usnesením bylo dle ust. § 66 odst. 2 správního řádu zastaveno správní řízení vedené se žalobcem ve věci správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, a to z toho důvodu, že žalobce prokázal, že v souladu s § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích vynaložil veškeré úsilí, které bylo po něm možné požadovat. K tomuto závěru vedla správní orgán zejména skutečnost, že řidič vozidla byl řádně proškolen, že vozidlo bylo naplněno na cca 90 % své kapacity a že druhá náprava byla přetížena pouze o 3 %, což lze považovat za minimální. Vzhledem k charakteru přepravovaného materiálu bylo pravděpodobné, že mohlo dojít k posunu nákladu při sjíždění z prudkého kopce. Jako celek však vozidlo přetíženo nebylo.

Žalobce k prokázání naplnění liberačního důvodu (toho, že učinil vše proto, aby porušení povinnosti zabránil) navrhl i důkaz vyžádáním zprávy od všech výrobců homologovaných vozidel, která měla prokázat, že žádná vhodná vozidla s přepážkami či komorami nejsou dostupná. Krajský soud však v souladu s § 52 odst. 1 s. ř. s. navržený důkaz neprovedl a tento návrh žalobce zamítl – v podrobnostech viz bod VI. odůvodnění tohoto rozsudku. Krajský soud zamítl i návrh žalovaného na provedení důkazu rozsudkem zdejšího soudu sp. zn. 22 A 7/2014. Tento důkazní návrh krajský soud zamítl z toho důvodu, že je mu tento rozsudek znám z úřední činnosti.

VI. Posouzení věci krajským soudem

Napadené rozhodnutí žalovaného krajský soud přezkoumal v řízení podle části třetí, hlavy II, dílu 1, § 65 a násl. s. ř. s. v mezích uplatněných žalobních bodů, ověřil přitom, zda rozhodnutí netrpí vadami, k nimž by musel přihlídnout z úřední povinnosti (ex offio), a vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodnutí žalovaného správního orgánu, přičemž dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Podstatou projednávané věci je posouzení argumentace žalobce, který podle svého tvrzení učinil vše, co po něm lze požadovat, aby předešel porušení právní povinnosti a tím naplnil liberační důvody ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Opatření, na která žalobce upozornil žalovaný, pak po něm podle jeho tvrzení spravedlivě požadovat nelze. Podstata jeho žalobní argumentace tkví hlavně v tom, že při převozu sypkého substrátu nelze již z podstaty věci zabránit pohybu materiálu, aniž by případná opatření, která by tomu zabránila, překročila rozumnou a ekonomicky únosnou mez.

Předně je k této námitce potřeba ve shodě se žalovaným říci, že odpovědnost žalobce jakožto právnické osoby je odpovědností objektivní, tj. odpovědností bez ohledu na zavinění pachatele. To samozřejmě neznamená, že by se této odpovědnosti nebylo možno vůbec zprostit (v tomto případě naplněním podmínek dle ust. § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích), nicméně možnost liberace jako taková je institutem výjimečným, dopadajícím v podstatě jen na případy, kdy pachatel správního deliktu vyvinul veškeré možné úsilí, které lze po něm rozumně požadovat, aby překonal nebo odvrátil objektivní a zcela mimořádnou okolnost, která mu bránila ve splnění jeho povinnosti.

Osoba domáhající se aplikace ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích proto musí prokázat, že byla učiněna veškerá rozumná opatření, aby ke správnímu deliktu nedošlo, přičemž skutečnost, že taková opatření mohou být organizačně náročná či ekonomicky méně efektivní ještě neznamená, že je vůbec není možné požadovat. Nelze totiž bez dalšího říci, že po pachateli správního deliktu nelze požadovat takové úsilí, které by pro něj představovalo např. zvýšené náklady. Uvedený požadavek je zejména v případě přepravovaného materiálu - sypkého substrátu, u kterého nelze vyloučit pohyb během přepravy, nepochybně přísný, nicméně ani samotný charakter materiálu nemůže žalobce zprostit povinnosti řídit se obecně závaznými právními předpisy.

Na tom nemohou nic změnit ani údajně dříve platná doporučení Ministerstva dopravy a Celní správy, která v podobných případech doporučovala vážení pouze na celkovou hmotnost. Tato doporučení jednak žalobce blíže nespecifikoval, zejména však sám připustil, že byla později zrušena. Pro posouzení věci jsou za této situace naprosto irelevantní. Ustanovení § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích ve spojení s § 14 odst. 2 vyhlášky č. 341/2002 Sb. dle krajského soudu neumožňuje širší interpretaci přihlížející k odlišnému charakteru přepravovaného nákladu, v tomto případě sypkého substrátu a jeho vyjmutí z působnosti těchto norem. Takovým postupem by krajský soud popřel jednoznačně vyjádřenou vůli zákonodárce stanovit pro všechny případy bez výjimky maximální možný poměr mezi hmotností tažného a připojného vozidla a tuto právní povinnost vynucovat uplatněním správně-právní odpovědnosti. Charakter přepravovaného materiálu, stejně jako proškolení řidičů bylo zohledněno při ukládání sankce a znamenalo snížení pokuty v odvolacím řízení. Zprostit odpovědnosti se ale žalobce mohl pouze a jen v případě, že by prokázal, že skutečně podniknul veškerá možná opatření, aby ke správnímu deliktu nedošlo.

Krajský soud má ve shodě se správními orgány za to, že žalobce vynaložení takového úsilí neprokázal. Na tomto závěru nemůže nic změnit ani to, že správní orgány neprovedly jím navržené důkazy. Žalobce v průběhu správního řízení předložil znalecký posudek soudního znalce Ing. J. K. a navrhl výslech řidiče vozidla, jednatele žalobce a školitele. Uvedené důkazy se vztahovaly k charakteru přepravovaného materiálu, jeho pohybu během přepravy a školení řidičů. Správní orgány nijak nezpochybňovaly to, že právě díky sypkosti převáženého materiálu docházelo k pohybům během přepravy, které jsou dány působením fyzikálních sil. Školení řidiče a snahu žalobce o dodržování předpisů, která se projevila tím, že nedošlo k přetížení ani jednoho z vozidel ani jednotlivých náprav, pak žalovaný zohlednil při snížení uložené pokuty. Provedení těchto důkazů by proto bylo nadbytečné, neboť je zřejmé, že skutečnosti, které měly tyto důkazy prokázat, byly nesporné. Nic z uvedeného - ani pravidelná školení ani charakter přepravovaného materiálu - nemohlo žalobce zprostit jeho odpovědnosti.

Jestliže žalobce svým zaměstnancům (řidičům) poskytuje pravidelná školení, je nutno tuto skutečnost hodnotit spíše jako samozřejmou povinnost žalobce. „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.“ (rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25. 11. 2014, č.j. 57 A 44/2013 – 48, jenž byl potvrzen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 8. 2015, č.j. 5 As 10/2015 – 27).

To, že žalobce podle svého tvrzení není schopen rozumným způsobem převážet sypký materiál v souladu s právními předpisy, pak ještě neznamená, že to objektivně není možné. Byť krajský soud ani správní orgány nejsou povinny žalobci jakkoli radit, jakým způsobem má zajistit dodržování stanovených limitů, nebo tyto způsoby jakkoli určovat a je naopak plně na žalobci, jaké prostředky k zajištění výše uvedených povinností zvolí (k tomu srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 7. 2009, č.j. 9 As 92/2008 – 82), žalovaný v napadeném rozhodnutí přesto naznačil, jaká opatření mohl žalobce využít. Dle žalovaného mohl pro přepravu sypkého materiálu zvolit jiný typ tažného vozidla nebo přípojně vozidlo naložit tak, aby hmotnostní limit nebyl překročen.

Krajský soud ve shodě s vyjádřením žalovaného k žalobě doplňuje, že další z možností by mohlo být např. vybavení vozidla příslušným technickým zařízením, které zajistí náklad proti pohybu (např. vybavení nákladového prostoru přepážkami či jiným vhodným zařízením či jeho rozdělení na více komor). V této souvislosti lze ostatně poukázat na ustanovení § 15 odst. 11 vyhlášky č. 341/2002 Sb., podle kterého platí, že *náklad na vozidle (i v soupravě) musí být rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn vhodným technickým zařízením proti pohybu*. Toto ustanovení tedy hovoří o nutnosti rovnoměrného rozložení nákladu a jeho řádném zajištění na vozidle vhodným technickým zařízením, kterým mohou být v případě sypkých materiálů právě např. již výše zmiňované přepážky (obdobně srov. již shora citovaný rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25. 11. 2014, č.j. 57 A 44/2013 – 48, který byl potvrzen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 8. 2015, č.j. 5 As 10/2015 – 27).

Žalobce v podané žalobě, jakož i následné replice uvedená opatření zpochybňoval buď proto, že jsou prakticky těžko uskutečnitelná (převoz menšího množství materiálu), nebo že nejsou reálná vůbec (jiné tažné vozidlo, přepážky). Během jednání žalobce jako důkaz navrhl i vyžádání zprávy od všech výrobců homologovaných vozidel prokazující, že oddělené komory, či přepážky pro převoz sypkých materiálu se na trhu nevyskytují. Takto ve zcela obecné rovině navržený důkaz krajský soud neprovedl. Předně krajský soud uvádí, že o možnosti instalace přepážek hovoří i výše uvedený rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25. 11. 2014, č.j. 57 A 44/2013 – 48. Z ust. § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je navíc zřejmé, že důkazní břemeno ohledně prokázání naplnění liberačního důvodu leželo na žalobci. Ten se tohoto břemene nemůže zbavit tím, že bez jakékoliv bližší specifikace navrhne vyžádání zpráv od všech potenciálních výrobců příslušných návěsů (cisteren). Primárně by tak měly být tyto podklady předloženy samotným žalobcem, a to již v průběhu správního řízení, případně v řízení soudním. Neprovedení uvedeného důkazu ale krajský soud postavil především na závěru, že i kdyby se případně na trhu žádné jiné vhodné a homologované tažné vozidlo skutečně nenacházelo a i kdyby skutečně nebylo možné do sklopných cisteren instalovat přepážky, pořád ještě mohl žalobce své povinnosti dostát tím, že by např. přípojně vozidlo naložil tak, aby vyloučil možnost, že dojde k překročení příslušného hmotnostního limitu.

Žalobce krajskému soudu zaslal i shora označené usnesení MÚ Šumperk, kterým bylo řízení vedené proti žalobci za tentýž správní delikt jako v nyní posuzované věci s ohledem na naplnění liberačních důvodů zastaveno. Krajský soud toto usnesení během jednání provedl jako důkaz, nicméně následně jej neshledal relevantním pro projednávanou věc. V právním státě je jistě žádoucí, aby byla praxe jednotlivých správních orgánů konzistentní

a nevykazovala nedůvodné rozdíly (srov. i § 2 odst. 4 správního řádu), nicméně vždy je potřeba posuzovat konkrétní okolnosti dané věci. Nejenže bylo toto usnesení vydáno více než rok po nyní napadeném rozhodnutí, ale zejména skutkové okolnosti obou případů nejsou totožné. Na rozdíl od nyní posuzované věci, šlo v daném případě o přetížení jedné nápravy – konkrétně druhé nápravy – a nikoli o překročení dovoleného poměru mezi hmotností tažného a přípojného vozidla. V daném případě pak MÚ Šumperk zdůraznil tu skutečnost, že hmotnostní limit na nápravu byl překročen o pouhých 3 % (v nyní posuzované věci došlo k překročení limitu o 52 %). Provedené usnesení navíc vůbec nesvědčí o již ustálené praxi správních orgánů. Stejně dobře totiž může být pouhým excesem z jinak ustálené praxe správních orgánů, jejímž výsledkem je i napadené rozhodnutí.

Pokud chce žalobce podnikat v oboru přepravy sypkých materiálů je povinen při přepravě těchto materiálů činit vše, aby dodržení stanovených hmotnostních limitů zajistil, a zabránil tak jejich překročení. Jestliže není žalobce schopen dodržení těchto limitů zajistit jinak (např. jím zapovězená instalace technických zábran), nezbyvá mu, než přizpůsobit množství naloženého nákladu. Nakládání menšího množství nákladu by pravděpodobně vedlo k nárůstu dopravy a v důsledku bylo neekonomické a neekologické, to však neznamená, že by to nebylo objektivně možné. Už ze samotného stanovení hmotnostních limitů v předmětné právní úpravě je ostatně zřejmé, že zákonodárce upřednostňuje častější dopravu méně naložených vozidel, před dopravou vozidel přetížených, a to ať již přetížených celkově, na nápravu nebo v případě nedovoleného poměru váhy tažného a přípojného vozidla. Podle názoru krajského soudu lze takto popsané opatření po žalobci zcela spravedlivě požadovat, neboť je plně v jeho moci a ani jej nijak nediskvalifikuje proti jeho konkurentům; požadavky obecně závazných právních předpisů se samozřejmě vztahují i na ně.

Nelze tedy souhlasit se žalobcem, že zde není již žádné další úsilí, které by bylo možno vyvíjet, aby se provozovatel své odpovědnosti za správní delikt zprostil. Žalobce nepřistoupil k žádnému z výše uvedených opatření, zejména ke snížení převáženého nákladu, a proto se nemůže dovolávat vynaložení veškerého svého úsilí, které by jej ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích odpovědnosti zprostilo. Z lidského hlediska je sice pochopitelné, že žalobce akcentuje především praktickou stránku věci, nicméně to nemůže automaticky znamenat naplnění liberačních důvodů. Pokud by krajský soud přistoupil na argument o reálné nemožnosti přizpůsobit se požadavkům zákonné úpravy a na ni navazující aplikační praxe správních orgánů s odkazem na každodenní fungování žalobce, znamenalo by to rezignaci na ochranu veřejného zájmu společnosti na bezpečnosti silničního provozu a šetrném užívání pozemních komunikací (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 8. 2015, č.j. 5 As 10/2015 – 27). Tento žalobní bod proto krajský soud posoudil jako nedůvodný.

Jen na okraj pak zdejší soud dále doplňuje, že není tím správným místem, kde by měl žalobce zpochybňovat celkovou koncepci vážení a kontroly hmotnosti vozidel, ať už s ohledem na různé charakteristiky převáženého materiálu, moderní brzdicí systémy či zahraniční přístupy k vážení vozidel. Žalobce by se měl obracet na příslušná úřední místa, resp. zákonodárce, k čemuž může využívat i zájmové organizace dopravců (např. Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA).

Rovněž námitku nesprávného posouzení věci, konkrétně pak toho, že ustanovení, podle kterého byl žalobce uznán vinným ze správního deliktu, odkazuje na již neplatnou vyhlášku č. 102/1995 Sb., posoudil krajský soud jako nedůvodnou. Žalobce má pravdu v tom, že ust. § 42b písm. r) zákona o pozemních komunikacích je skutečně blanketní právní normou, která sama nevymezuje nejvyšší povolené hodnoty vážení, jejichž překročení znamená naplnění skutkové podstaty daného správního deliktu, ale k vymezení těchto hodnot užívá blanketního odkazu na zvláštní právní předpis. Pravdu má žalobce i v tom, že toto ustanovení obsahuje odkaz na poznámku pod čarou, kde je zrušená vyhláška č. 102/1995 Sb. skutečně uvedena; zmíněná vyhláška byla zrušena vyhláškou Ministerstva dopravy č. 301/2001 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a je již tedy neplatná.

Skutečnost, že poznámka pod čarou odkazuje na již zrušenou vyhlášku, však neznamená, že použitý blanketní odkaz na zvláštní předpis je vyhaslý. Žalobce se totiž mylí, pokud předpokládá, že poznámka pod čarou určuje závazně a jednou provždy ten jediný konkrétní právní předpis, na který dané ustanovení odkazuje. Poznámky pod čarou mají pouze pomocnou roli a často ani nejsou v případě zrušení nebo změny právního předpisu, na který odkazují novelizovány. Jak uvedl Ústavní soud v nálezu ze dne 30. 11. 1999, sp. zn. II. ÚS 485/98: *„Poznámky pod čarou či vysvětlivky nejsou normativní, přesněji závaznou součástí pravidla chování. Proto stejně jako jiné části právního předpisu, jejichž posláním je zlepšit přehlednost předpisu a orientaci v právním řádu (nadpis právního předpisu, označení částí, hlav, dílů, oddílů, paragrafů), jsou pouhou legislativní pomůckou, která nemůže být závazným pravidlem pro výklad právního předpisu a stanovení pravidel chování.“* Je jistě nešťastné, pokud poznámka pod čarou nereflektuje změnu či zrušení právního předpisu, na který sama odkazuje, čímž orientaci adresátů norem v právním řádu spíše ztěžuje, než aby ji zlepšovala. Pokud však samotný blanketní odkaz na zvláštní předpis zůstává nezměněn, je potřeba vycházet z tohoto odkazu uvedeného v předmětném zákonném ustanovení. Bez ohledu na poznámku pod čarou je tedy nutné postupovat podle takového právního předpisu, který řešenou materii zvláště upravuje a současně je v době rozhodování i platný a účinný.

V projednávaném případě se jednalo o zákon č. 56/2001 Sb., a zejména pak vyhlášku č. 341/2002 Sb., která jej prováděla. Ta v § 14 odst. 2 stanovovala právě i nejvyšší přípustný poměr hmotnosti tažného a přípojného vozidla (konkrétně na 1,5 násobek), který byl v této věci překročen. V § 15 pak upravovala také nejvyšší přípustné hmotnosti vozidla, hmotnosti na nápravu a skupinu náprav. Z textu této vyhlášky je proto zřejmé, že se jednalo o zvláštní předpis ve smyslu § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, upravující hodnoty hmotnosti pro účely vážení vozidel.

VII. Závěr a náklady řízení

S ohledem na všechny shora uvedené skutečnosti shledal krajský soud podanou žalobu nedůvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

O náhradě nákladů řízení krajský soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch

neměl. Žalobce ve věci úspěch neměl (žaloba byla jako nedůvodná zamítnuta), a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníku řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náhradu nákladů řízení nepřiznal, neboť mu nad rámec jeho běžné administrativní agendy žádné náklady nevznikly.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

V Brně dne 14. 3. 2016

Mgr. Milan Procházka
předseda senátu