



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudkyní JUDr. Evou Lukotkovou ve věci žalobce: **V. L.**, zast. JUDr. Martinou Řezníčkovou, advokátkou se sídlem Zelný trh 12, 602 00 Brno, proti žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**, se sídlem tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín, v řízení o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu ze dne 2. 12. 2013, č. j. KUZL-76478/2013, sp. zn. KUSP 68625/2013/DOP,

t a k t o :

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

O d ů v o d n ě n í :

Rozhodnutím Městského úřadu Uherský Brod ze dne 12. 9. 2013, č. j. OSD/3415/8/13/Mik (dále též „správní orgán I. stupně“) bylo rozhodnuto tak, že podnikající fyzická osoba V. L., tj. žalobce se dopustil správního deliktu dle ust. § 42b odst. 1 písm. r) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále též „ZoPK“) a to tím, že dne 16. 7. 2013 v 11:06 hod. na silnici I/50 v katastrálním území, na km při vstupu do ČR jako provozovatel jízdní soupravy složené z vozidla značky,

RZ: a přípojného vozidla RZ: provozovala při přepravě nákladu cementu tuto jízdní soupravu, která při kontrolním vážení překročila limitní hodnoty stanovené zákonem č. 56/2011 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, jejíž provádí vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, když dle ust. § 15 odst. 2 písm. a) této vyhlášky byla překročena maximálně přípustná okamžitá hmotnost silničního vozidla RZ: 8B9 1806 nejméně o 0,57 t, tj. o 3,18 %, za což se jí v souladu s ust. § 42b odst. 6 písm. a) ve spojení s ust. § 43 odst. 2 ZoPK ukládá pokuta ve výši 7.000 Kč.

Proti citovanému rozhodnutí podal žalobce odvolání, rozhodnutím žalovaného ze dne 2. 12. 2013 č. j. KUZL-76478/2013, sp. zn. KUSP 68625/2013/DOP bylo odvolání žalobce zamítnuto a napadené rozhodnutí bylo potvrzeno. Citované rozhodnutí je předmětem soudního přezkumu.

V žalobě doručené zdejšímu soudu dne 31. 1. 2014 namítl žalobce, že podstatou věci je provedené kontrolní vážení vozidla, které je blíže specifikováno v odůvodnění napadeného rozhodnutí a s tím související povaha materiálu (cement), který byl kontrolovaným vozidlem převážen. Tento materiál je svou povahou sypký materiál, který jako takový nelze zcela přesně upevnit na vozidlech provádějících jeho přepravu, neboť to nedovoluje povaha cementu a tudíž nemožnost jeho uchycení. Dle fyzikálních vlastností jednotlivých materiálů se jinak při přepravě chová náklad pevný a jinak se chová náklad sypký, který současně nelze na vozidle, které jej přepravuje rozmístit tak, aby jednotlivé části vozidla byly zatíženy tak, aby vyhovovaly striktně tabulkám uvedeným v příslušných právních předpisech. Kontrolované vozidlo je cisterna, která je přímo výrobcem určena k tomu, aby se v ní vozil sypký materiál, a není ani technicky vybavena proti posunu naloženého sypkého materiálu.

Žalobce se odvolal na stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 6. 11. 2006, sp. zn. 14/2006-12-ORG/9 a stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 12. 11. 2013, sp. zn. 147/2013-120-ORG 2/2, podle nichž při přepravě prachových a sypkých substrátů dochází ke změně polohy nákladu a pokud dochází ke kontrolnímu vážení vozidla (soupravy) přepravujícího volně položené materiály, tak má být kontrolována pouze celková hmotnost vozidla (souprava), nikoliv hmotnost připadající na nápravu. S ohledem na citovaná stanoviska Ministerstva dopravy měl žalobce za to, že při přepravě cementu dne 16. 7. 2013 nebyla překročena maximální přípustná okamžitá hmotnost vozidla, pokud se vezme v úvahu povaha přepravovaného materiálu a celková naměřená hmotnost soupravy. Souprava tak měla mít celkovou povolenou hmotnost vozidla 48 tun a měřením byla zjištěna hmotnost nižší, a to 40,20 tun. Z toho tedy vyplývá, že k překročení nejvyšší povolené hmotnosti soupravy nedošlo.

Dále žalobce namítl, že nebyly naplněny veškeré znaky odpovědnosti za přestupek. Především nebyly provedeny žádné důkazy, které by svědčily o tom, že by byla naplněna subjektivní stránka odpovědnosti za přestupek, neexistují důkazy, které by prokazovaly zavinění a to ani zavinění z nedbalosti. Dle jeho názoru měl nechat správní orgán vypracovat

znalecký posudek, kterým by byla zodpovězena otázka, zdali provozovatel vozidla je schopen ovlivnit chování nákladu – cementu při jeho přepravě a je schopen jej zabezpečit tak, aby se tento nepohyboval a jednotlivé nápravy pak byly zatíženy maximálně nejvyšší přípustnou hmotností. Měl být rovněž vyslechnut i řidič vozidla R. M. Žalobce předložil posudek vypracovaný Ing. R. H. VUT Brno, Ústav soudního inženýrství, kterým je proveden rozbor změny polohy sypkého nákladu v ložném prostoru vozidla v průběhu jízdy a negativní vliv na vozidlo.

S ohledem na výše uvedené navrhl žalobce, aby rozhodnutí žalovaného bylo zrušeno a věc vrácena správnímu orgánu k dalšímu řízení.

Žalovaný v písemném vyjádření ze dne 5. 3. 2014 se vyjádřil k jednotlivým žalobním námitkám, rovněž se zabýval i právním rámcem kontrolního vážení. V této souvislosti poukázal na ust. § 2 odst. 1 ZoPK, ust. § 1 vyhlášky č. 341/2002 Sb., přílohu k zákonu č. 56/2001 Sb., v níž je uvedeno rozdělení vozidel do kategorií. V této souvislosti poukázal na kategorii N – motorová vozidla základní kategorie, která mají nejméně 4 kola a používají se pro dopravu nákladů, kategorii O – přípojná vozidla. Jelikož předmětem napadeného rozhodnutí je přeprava nákladu cementu, jednalo se tudíž o silniční motorové vozidlo v kategorii N a přípojně vozidlo kategorie O. Silniční motorové vozidlo uvedené v napadeném rozhodnutí patří do skupiny vozidel kategorie N3 (vozidlo jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 12.000 kg). Přípojná vozidla se člení na kategorie O1 až O4, což jsou přípojná vozidla podle nejvyšší přípustné hmotnosti. Předmětné přípojně vozidlo registrační značky s ohledem na nejvyšší přípustnou hmotnost patří do kategorie O4. Ust. § 14, § 15 a § 16 vyhlášky č. 341/2002 Sb. upravuje hmotnosti jak jednotlivě provozovaného silničního motorového vozidla, tak přípojně vozidla a tonáž těchto vozidel včetně zapojení těchto vozidel do jízdních souprav. Dále žalovaný poukázal na ust. § 38a ZoPK, dle kterého „nízkorychlostní kontrolní vážení zahrnuje kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav“.

Ke skutkovým okolnostem sdělil žalovaný, že dne 16. 7. 2013 v 11:06 hod. na silnici I/50 v katastrálním území Starý Hrozenkov, na 101,45 km při vstupu do ČR, provozoval žalobce při přepravě nákladu cementu jízdní soupravu složenou ze silničního motorového vozidla kategorie N3, tov. zn., RZ a přípojně vozidla RZ(společně dále jen „jízdní souprava“), u které silniční vozidlo kategorie N3 překročilo celkovou hmotnost o 0,57 t, tj. o 3,18 % (celková okamžitá hmotnost byla po odečtení 1 % relativní chyby vah ve výši 18,57 t) a tímto byla překročena limitní hodnota stanovená zákonem č. 56/2001 Sb., jejíž provádí vyhláška č. 341/2002 Sb., která v ust. § 15 odst. 2 písm. a) stanoví, že okamžitá hmotnost silničního vozidla smí být nejvýše 18 t.

Při provádění nízkorychlostního kontrolního vážení silničních vozidel platná právní úprava nerozlišuje různé druhy přepravovaného nákladu, a to ani sypkého. Žalovaný souhlasil s tvrzením žalobce, že při přepravě sypkého materiálu dochází k posunu, ale má za to, že v tomto konkrétním případě bylo přetíženo silniční vozidlo kategorie N3 a toto přetížení bylo způsobeno tím, že náklad cement byl přepravován v přípojně vozidle – cisterně, která je sice

přímo výrobcem určena k tomu, aby se v ní vozil sypký materiál, ale není technicky vybavena proti posunu naloženého sypkého materiálu. V této souvislosti však zároveň poukázal žalovaný na právní stanovisko Nejvyššího správního soudu vyplývající z rozsudku ze dne 16. 7. 2009, č. j. 9 As 92/2008-82, www.nssoud.cz, dle kterého „...je zcela na provozovateli vozidla, jakým způsobem zajistí splnění podmínek stanovených zvláštním právním předpisem. Není povinností správních orgánů mu vysvětlovat či doporučovat, jakým způsobem má porušení právních předpisů předejít...“.

K námitce týkající se odpovědnosti žalobce za přestupek uvedl žalovaný, že žalobcova odpovědnost je založena na objektivní odpovědnosti podnikající fyzické nebo právnické osoby [ust. § 42b odst. 1 písm. r) ZoPK]. Zavinění u správního deliktu se nezkoumá. Přestupek řidiče není předmětem daného správního řízení, neboť ten byl vyřešen buď na místě v řízení blokovém, nebo byl postoupen ke správnímu řízení celnímu úřadu.

K námitce, že žalobce má k dispozici stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 6. 11. 2006, sp. zn. 14/2006-12-ORG/9 a dále také nové stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 12. 11. 2013, sp. zn. 147/2013-120-ORG 2/2, podle kterých při přepravě prachových a sypkých substrátů dochází ke změně polohy, a proto pokud dochází ke kontrolnímu vážení vozidla (soupravy) přepravujícího volně loženého materiálu, tak má být kontrolována pouze celková hmotnost vozidla (soupravy), nikoliv hmotnosti připadající na nápravu, žalovaný uvedl, že tato stanoviska jsou mu známa, taktéž i stanovisko č. j. 7/2008-120-ORG/4, kterým se stanovisko sp. zn. 14/2006-12-ORG/9 zrušuje. Zároveň konstatoval, že stanoviska Ministerstva dopravy jsou pro správní orgány doporučující a nikoliv závazná a mimo to jsou tato stanoviska nejednotná. Jedná se o metodické pokyny, které by měly sjednocovat způsoby výkonu státní správy na svěřeném úseku a nikoliv nahrazovat činnost zákonodárce. Zákonná úprava obsažená v zákoně č. 56/2001 Sb. a k ní prováděcí vyhláška č. 341/2002 Sb., stanovuje maximálně přípustné hmotnosti pro jednotlivé nápravy či skupiny náprav, maximálně přípustné hmotnosti silničních vozidel a maximálně přípustné hmotnosti pro jednotlivé jízdní soupravy s tím, aby nebyl spáchán správní delikt překročením povolených hmotností, nepostačuje pouhé dodržení celkové hmotnosti jízdní soupravy, ale musí být dodržena každá z těchto zákonem upravených maximálních hmotností. Námitka žalobce, že žalovaný měl zohlednit pouze maximální hmotnost jízdní soupravy a neřešit překročení hmotnosti jednoho z vozidel této soupravy je proto nedůvodná.

K provedení znaleckého posudku, který by zodpověděl otázku, zda je provozovatel vozidla schopen ovlivnit chování nákladu cementu při jeho přepravě a zda je schopen jej zabezpečit tak, aby se tento nepohyboval a jednotlivé nápravy byly zatíženy maximálně nejvyšší přípustnou hmotností a výsledku řidiče vozidla, žalovaný uvedl, že s ohledem na shora uvedenou argumentaci, nepovažoval provedení navrženého důkazu za nutné.

Dále žalovaný uvedl, že při zjišťování skutkového stavu byl správní orgán vázán zásadou zakotvenou v ust. § 2 a 3 správního řádu. Na základě provedených důkazů pak doznal, že správní orgán I. stupně s ohledem na skutková zjištění dostatečným způsobem prokázal, že silniční motorové vozidlo kategorie N3 bylo provozováno žalobcem a při kontrolním vážení u něj bylo zjištěno překročení stanovených hodnot. Žalovaný proto navrhl, aby žaloba byla zamítnuta.

Ve správním spise se nachází oznámení věci vydané Krajským ředitelství policie Zlínského kraje, Územní odbor Uherské Hradiště, Dopravní inspektorát dne 26. 7. 2013, č. j. KRPZ-75197-6/PŘ-2013-151106 s tím, že dne 16. 7. 2011 v 11:06 hod. bylo na silnici č. I/50 v katastru obce provedeno organizací Tenzováhy, s.r.o. ve spolupráci s Dopravním inspektorátem PČR Uherské Hradiště nízkorychlostní kontrolní vážení motorového vozidla zn., RZ: s návěsem, RZ:, jehož řidič byl ztotožněn jako R. M., nar., bytem, Nízkorychlostním kontrolním vážením bylo zjištěno, že vozidlo je přetížené nejméně o 572 kg (3,18 %). Vzhledem k překročení povolené hodnoty byl provozovatel vozidla, tj. žalobce podezřelý ze správního deliktu dle ust. § 42b odst. 1 písm. r) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích tím, že porušil ust. § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Dále ve spise je založen doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení vozidla a vážní lístek č. 177466/2013 - rozbor zatížení vozidla – ze dne 16. 7. 2013 vystavený Tenzováhy, s.r.o. a potvrzující, že u předmětného vozidla došlo k překročení povolené hmotnosti nejméně o 0,57 tun, tj. 3,18 %. Ve spise je dále založen dodací list č. 437794, koncesní listina vydaná Městským úřadem ve Šlapanicích dne 5. 4. 2006, č. j. 1762/ŠL/04, evidenční číslo 370300-137823-02 potvrzující, že žalobce podniká, předmětem je silniční motorová doprava nákladní, druh nákladní vnitrostátní doprava, nákladní mezinárodní doprava. Správní spis dále obsahuje úřední záznam prap. M. H., vrchního asistenta ze dne 25. 8. 2013, č. j. KRPZ-75197-9/PŘ-2013-151106, příkaz vydaný správním orgánem I. stupně dne 12. 8. 2013, odpor podaný žalobcem dne 16. 8. 2013, vyjádření žalobce prostřednictvím právní zástupkyně k podkladům pro vydání rozhodnutí ze dne 2. 9. 2013, rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 13. 9. 2013, č. j. OSD/3415/8/13/Mik, dle kterého podnikající fyzická osoba V. L., tj. žalobce, se dopustila správního deliktu dle ust. § 42b odst. 1 písm. r) dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů tím, že dne 16. 7. 2013 v 11:06 hod. na silnici I/50 v katastrálním území jako provozovatel jízdní soupravy složené z vozidla tovární značky ..., RZ: a přípojného vozidla RZ: provozoval při přepravě nákladu cementu tuto jízdní soupravu, která při kontrolním vážení překročila limitní hodnoty stanovené zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů, jež provádí vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, když dle ust. § 15 odst. 2 písm. a) této vyhlášky byla překročena maximálně přípustná okamžitá hmotnost silničního vozidla RZ: nejméně o 0,57 t, tj. o 3,18 %, za což ji v souladu s ust. § 42b odst. 6 písm. a) ve spojení s ust. § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích byla uložena pokuta ve výši 7.000 Kč. Proti rozhodnutí bylo podáno dne 30. 9. 2013 odvolání, rozhodnutím žalovaného ze dne 2. 12. 2013, č. j. KUZL-76478/2013, sp. zn. KUSP 68625/2013/DOP bylo odvolání žalobce zamítnuto a rozhodnutí správního orgánu I. stupně bylo potvrzeno.

Soudní jednání ve věci proběhlo dne 17. 12. 2015. Z výpovědi žalobce a vyjádření jeho právní zástupkyně vyplynuly skutečnosti shodné s žalobními námitkami. Důraz byl kladen na povahu materiálu – sypký materiál mající odlišné fyzikální vlastnosti než materiál pevný. Žalovaný však nerespektoval obsah nákladu a jeho povahu i fyzikální vlastnosti, shledal

žalobce odpovědným za přestupek a uložil mu sankci, aniž by žalobce mohl jakýmkoli způsobem tyto skutečnosti předvídat.

Zástupce žalovaného připustil, že situace dopravců může být složitá, není však důvodu, aby se relativizovala jejich povinnost dodržovat hmotnosti stanovené zvláštním právním předpisem, a to jak hmotnosti na nápravu, tak i hmotnosti celkové. V návaznosti však na judikaturu NSS sice rozsudek ze dne 14.8.2015, č. j. 5 As 10/2015-29, konstatoval že „*ani sypké materiály ani jejich povaha skutečně nezbavují povinnosti provozovatele ani řidiče dodržovat maximální povolené hmotnostní limity.*“ Ve shodě s písemným vyjádřením se tak neztotožnil s argumentací žalobce, zdůraznil, že zájem společnosti na ochraně pozemních komunikací stojí výše než individuální zájem dopravce nebo individuální zájem provozovatele vozidla. K problematice závažnosti překročení povolené hmotnosti na nápravu z hlediska posuzování Ministerstvem dopravy uvedl, že metodika, na níž žalobce odkázal, byla několikrát tímto správním orgánem korigována (r. 2006, r. 2008). V metodickém pokynu ze dne 12. 11. 2013 zaujal stanovisko, že „*vzhledem k tomu, že docházelo ke zneužití doporučení řidiči přepravujícími jiné sypké materiály a na tlak sdělovacích prostředků bylo ministerstvem přehodnoceno původní doporučení a to tak, že u všech vozidel bez rozdílu přepravovaného nákladu bude prováděno kontrolní vážení v souladu s příslušnou právní normou.*“ Tento názor vyplývá i z metodické příručky Ministerstva dopravy z července r. 2015, kterou předložil jako důkaz, důkaz byl proveden. Navrhl proto zamítnutí žaloby.

Právní názor Krajského soudu v Brně

Žaloba byla podána včas (ust. § 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s.ř.s.“), osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s.ř.s.), jde o žalobu přípustnou (§ 65, § 68, § 70 s.ř.s.).

V souladu s ust. § 75 odst. 1, ust. § 2 s.ř.s. přezkoumal Krajský soud v Brně napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházející jeho vydání, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.

Žaloba není důvodná.

Dnem 1. 9. 2012 vstoupil v účinnost zákon č. 196/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony, kterým byl novelizován zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Tato novela mimo jiné přinesla významné změny v problematice tzv. kontrolního vážení vozidel na pozemních komunikacích. Hlavním cílem novelizace příslušných ustanovení zákona byla snaha o efektivní zavedení institutu vysokorychlostního vážení do praxe a úprava přerozdělení příjmů z pokut a náhrad nákladu kontrolního vážení uložených v rámci správního řízení. V daném případě kontrolované vozidlo převáželo cement. Jedná se svojí povahou o sypký materiál, neumožňující jej přesně upevnit na vozidlech provádějících jeho přepravu, neboť to nedovoluje povaha cementu, tudíž nemožnost jeho uchycení. Kontrolovaným vozidlem byla

cisterna, která přímo výrobcem je určena k tomu, aby se v ní vozil sypký materiál, a není ani technicky vybavena proti posunu naloženého sypkého materiálu. V daném případě žalobce opřel opodstatněnost jeho názoru o stanoviska Ministerstva dopravy ze dne 6. 11. 2006 sp. zn. 14/2006-12-ORG/9 a ze dne 12. 11. 2013, sp. zn. 147/2013-120-ORG 2/2, dle kterých při přepravě prachových a sypkých substrátů dochází ke změně polohy nákladu a pokud dochází ke kontrolnímu vážení vozidla (soupravy) přepravujícího volně ložené materiály, tak má být kontrolována pouze celková hmotnost vozidla (soupravy), nikoliv hmotnost připadající na nápravu. Soud však konstatuje, že se jedná o vyjádření právního stanoviska Ministerstva dopravy, odboru pozemních komunikací jako ústředního orgánu státní správy ve věcech pozemních komunikací. Ačkoliv se tento úřad přímo podílí na přípravě právních předpisů v oblasti práva pozemních komunikací, není orgánem, který je oprávněn podávat závazný výklad právních předpisů a to ani těch právních předpisů, na jejichž přípravě se podílel. Z těchto důvodů nelze přisoudit právní sílu ani jeho písemnému stanovisku ze dne 12. 11. 2013, č. j. 147/2013-120-ORG 2/2, jímž sdělil právní zástupkyni žalobce, že na základě odborného stanoviska zpracovaného Akreditovanou zkušební laboratoří č. 1187/EXCOLO s.r.o. vydalo doporučení určené pouze pro kontrolní orgány, aby při kontrolním vážení vozidla (soupravy) přepravujícího volně ložené materiály (cement, sádra, saze, kaolín, keramzit, umělé hnojivo, granule, polypropylen, sůl, zrní a kačírek) byla kontrolována pouze celková hmotnost vozidla (soupravy), nikoliv hmotnost připadající na nápravu.

V ust. § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích je stanoveno, že *„nízkorychlostní kontrolní vážení zahrnuje kontrolu největší povolené rychlosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla, s odkazem na zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a vyhlášku č. 341/2014 Sb. V ust. § 34 vyhlášky č. 341/2014 Sb. jsou stanoveny technické požadavky na spojitelnost vozidel do jízdních souprav a jejich provoz“*.

Účelem ust. § 34 vyhlášky č. 341/2014 Sb. není ochrana pozemní komunikace před poškozováním nad míru stanovenou právními předpisy, nýbrž ochrana bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Jízdní souprava, u které je připojné vozidlo nepřiměřeně těžké vůči tažnému vozidlu by mohlo ohrozit provoz na pozemní komunikaci z hlediska jeho bezpečnosti. Jsou-li ovšem dodrženy požadavky vyhlášky č. 341/2014 Sb. týkající se hmotností a rozměrů jízdní soupravy, jízdní souprava nepoškozuje pozemní komunikaci nad míru stanovenou právními předpisy (viz Metodická příručka Ministerstva dopravy z července 2015). Ministerstvo má však za to, že provozovatel a řidič vozidla, u něhož je porušeno pouze ustanovení týkající se spojitelnosti vozidla, nemají být sankcionováni podle ust. § 42a odst. 4 písm. c) a ust. § 42b odst. 1 písm. r) a s) zákona o pozemních komunikacích, ale podle příslušných ustanovení zákona o silničním provozu [přestupek řidiče ust. § 125c odst. 1 písm. k) a správní delikt provozovatele vozidla podle ust. § 125d odst. 1 písm. a)]. Je třeba opakovaně zdůraznit, že stanoviska Ministerstva dopravy jsou pro správní orgány pouze doporučující nikoliv závazná. Jedná se toliko o metodické pokyny, které by měly sjednocovat způsoby výkonu státní správy na svěřeném úseku a nikoliv nahrazovat činnost zákonodárce nebo snad dokonce vyjímát některé situace z působnosti obecně závazného právního předpisu. Zákonná úprava obsažená v zákoně č. 56/2001 a k ní prováděcí vyhlášce č. 341/2002 Sb. stanovuje maximálně přípustné hmotnosti pro **jednotlivé nápravy či skupiny náprav**,

maximálně přípustné hmotnosti silničních vozidel a maximálně přípustné hmotnosti pro jednotlivé jízdní soupravy s tím, aby nebyl spáchán správní delikt překročením povolených hmotností, nepostačuje pouhé dodržení celkové hmotnosti jízdní soupravy, ale musí být dodržena každá z těchto zákonem upravených maximálních hmotností. Námitka žalobce, že žalovaný měl zohlednit pouze maximální hmotnost jízdní soupravy a neřešit překročení hmotnosti jednoho z vozidel této soupravy, tak je neopodstatněná.

Podle ust. § 2 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, silniční vozidlo je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobeno za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.

V příloze k zákonu č. 56/2001 (ad A/) jsou vozidla diferencována do základní kategorie, a to kategorie L, M, N, O, T, S, R. Jelikož předmětem napadeného rozhodnutí je přeprava nákladu cementu, jednalo se tudíž o silniční motorové vozidlo kategorie N a přípojně vozidlo kategorie O. Podle citované přílohy (ad B/) – členění některých kategorií vozidel, kategorie vozidel N se člení na kategorie:

- a) N1 – vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3.500 kg,
- b) N2 – vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 3.500 kg, avšak nepřevyšuje 12.000 kg,
- c) N3 – vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 12.000 kg.

Posuzované vozidlo žalobce je zařazeno do skupiny vozidel kategorie N3.

Pokud se týká termínu přípojně vozidla, kategorie O v příloze (ad A/) zákona č. 56/2001 Sb. tvoří přípojně vozidla. V příloze (ad B/) citovaně zákona, konkrétně v odst. 7 je uvedeno členění kategorií přípojně vozidel O na O1 – O4, jedná se o přípojně vozidla podle nejvyšší přípustné hmotnosti. Posuzované přípojně vozidlo žalobce RZ: 6B8 1797 s ohledem na nejvyšší přípustnou hmotnost patří do kategorie O4. Hmotnost jak jednotlivě provozovaně silničního motorově vozidla, tak přípojně vozidla a tonáž těchto vozidel, včetně zapojení těchto vozidel do jízdně souprav, je upravena v ust. § 14, § 15 a § 16 vyhlášky č. 341/2002 Sb.

V daněm případě je jednoznačně prokázáno, že žalobce dne 16. 7. 2013 v 11:06 hod. na silnici I/50 v katastrálním území, na km při vstupu do ČR, provozoval při přepravě nákladu cementu jízdně soupravu složenou ze silničního motorově vozidla kategorie N3, tovární značky ..., RZ: (silniční vozidlo kategorie N3) a přípojně vozidla, RZ: (jízdně souprava), u které silniční vozidlo kategorie N3 překročil celkovou hmotnost o 0,57 t, tj. o 3,18 % a tímto překročil limitní hodnoty stanovené zákonem č. 56/2001 Sb., jež provádí vyhláška č. 341/2002 Sb., neboť v citované vyhlášce je normováno

v ust. § 15 odst. 2 písm. a), že největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit 18 t.

Na základě shora nastoleného právního režimu lze uzavřít, že platná a účinná právní úprava, včetně správního trestání, nerozlišuje při provádění nízkorychlostního kontrolního vážení silničních vozidel různé druhy přepravovaného nákladu, a to ani sypkého. Nelze proto posuzovat splnění zákonných ustanovení podle druhu nákladu.

Optikou výše uvedeného názoru lze uzavřít, že se žalobce dopustil správního deliktu dle ust. § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, neboť ze skutkového děje ze dne 16. 7. 2013 v 11:06 hod. na silnici I/50 v katastrálním území Starý Hrozenkov předmětné silniční vozidlo kategorie N3 překročilo celkovou hmotnost o 0,57 t, tj. o 3,18 % a tímto překročilo limitní hodnoty stanovené zákonem č. 56/2001 Sb., jež provádí vyhláška č. 341/2002 Sb., neboť dle ust. § 15 odst. 2 písm. a) této vyhlášky smí být okamžitá hmotnost silničního vozidla nejvýše 18 t.

Pokud se týká žalobcovy námitky, že nebyly naplněny veškeré znaky odpovědnosti za přestupek, soud tento názor nesdílí, neboť zavinění u správního deliktu se nezkoumá.

Dle ust. § 42b odst. 1 písm. r) zákona č. 13/1997 Sb., v platném znění, právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, které překročí při nízkorychlostním anebo vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem. Odpovědnost podnikajících fyzických a právnických osob je založena na objektivní odpovědnosti, nikoliv odpovědnosti řidiče za spáchaný přestupek. Toliko svojí aktivitou může tato osoba prokázat liberační důvody, které ji odpovědnosti za protiprávní jednání mohou zprostit ve smyslu ust. § 43 odst. 1 citovaného zákona, kdy právnická nebo podnikající fyzická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila.

Stran návrhu na vypracování znaleckého posudku, kterým by bylo odpovězeno na otázku, zdali provozovatel vozidla je schopen ovlivnit chování nákladu – cementu při jeho přepravě, soud ve shodě s žalovaným pokládal tento důkaz za nadbytečný, neboť právě provozovatel vozidla má povinnost zajistit, aby takový posun nezpůsobil překročení mezních hodnot stanovených právními předpisy. Ze stejného důvodu nebylo připuštěno i provedení důkazu odborným vyjádřením Ing. R. H. týkající se změny polohy sypkého nákladu v ložném prostoru vozidla v průběhu jízdy a jejich negativní vliv na vozidlo. Navíc uvedená listina vykazovala i deficit autentičnosti, neboť neměla požadované náležitosti (podpis autora, datum vyhotovení, ověřovací razítko).

Žalovaný podrobně popsal, z jakých důvodů ochrany veřejného zájmu stanovil zákonodárce hmotnostní limity provozovaných vozidel. Na tomto místě soud podotýká, že z hlediska deliktní odpovědnosti žalobce je irrelevantní, zda je přikládána větší důležitost překročení hmotnostních limitů na nápravě nebo celkové hmotnosti vozidla. Je na žalobci, který na rozdíl od soudu zná situaci na trhu dopravních služeb ve stavebnictví, aby zákonné požadavky splnil a dodržení hmotnostních limitů zajistil. Dle stanoviska NSS ze dne

14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015, www.nssoud.cz „...není povinností správních orgánů mu vysvětlovat či doporučovat jakým způsobem má porušení právních předpisů předejít, správní orgány nejsou v tomto řízení oprávněny určovat způsoby dodržování právních předpisů. Stanovením hmotnostních limitů je chráněn veřejný zájem a je zcela na provozovateli, jak zajistí, že hmotnostní maxima nepřekročí.“

Na základě shora uvedeného dospěl Krajský soud v Brně k závěru, že napadené rozhodnutí nevykazuje zásadní deficit po stránce právní ani skutkové, proto předmětnou žalobu dle ust. § 78 odst. 7 s.ř.s. jako nedůvodnou zamítl.

O nákladech řízení bylo rozhodnuto ve smyslu ust. § 60 odst. 1 s.ř.s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly. Náhrada nákladů řízení spojených s účastí pracovníků správního orgánu u jednání správního soudu soud dle ust. § 60 odst. 7 s.ř.s. procesně úspěšnému správnímu orgánu zásadně nepřizná (srov. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 31. 3. 2015, č. j. 7 Afs 11/2014-47, www.nssoud.cz).

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 vyhotoveních 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 17. prosince 2015

JUDr. Eva Lukotková, v. r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení:
Barbora Zachovalová