



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Janou Komínkovou v právní věci **žalobce J.P.**, zastoupeného *JUDr. Vladimírem Doleželem, advokátem, se sídlem Rovensko pod Troskami, Matouškova 264*, proti **žalovanému Generálnímu ředitelství cel**, se sídlem Praha 4, Budějovická 1387/7, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 22. července 2014 č.j. 31404-2/2014-900000-304.6

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

Žalobce se žalobou domáhá zrušení výše označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Celního úřadu pro Plzeňský kraj, čj. 18904-8/2014-600000-12 ze dne 16.5.2014, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném ke dni 19.2.2014, za což byla žalobci uložena pokuta podle § 42a odst. 7 písm. a) téhož zákona ve výši 1.500,-Kč a náhrada nákladů řízení 1.000,-Kč.

Žalobce v **žalobě** tvrdil, že bylo spolehlivě prokázáno, že použil homologovaný dopravní prostředek splňující technické parametry a že řidič i provozovatel použili při své činnosti veškeré dostupné prostředky a jednání. Ze skutkových zjištění je podle žalobce zřejmé, že provedl všechny úkony, které provést měl, a odjížděl z nakládky v limitu váhy. Všechny skutečnosti byly zahrnuty do systému provozovatele a byl mu náklad včetně rozložení na nápravě odsouhlasen. Podle žalobce je s podivem, že žalovaný, který sám konstatuje chybné zadání parametrů při vážení, napравuje výpočtem, který je zcela mimo chápání pracovníka provádějícího přepravu materiálu. Podle žalobce nebyla splněna

podmínka, že by věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem tím, že žalobce věděl o tom, že v průběhu jízdy může dojít k posunu materiálu, a tedy i k překročení stanovených limitů zatížení na jednotlivé nápravy. Tato podmínka by byla podle žalobce naplněna pouze tehdy, pokud by žalobce odjížděl s vědomím, že u některé z náprav jím řízeného vozidla limity dodrženy nejsou. Tak tomu v dané věci nebylo. Proto podle žalobce zavinění ve formě vědomé nedbalosti nepřichází v úvahu. Žalobce poukázal na přepravovaný náklad, který není homogenní, a na to, že zřejmě došlo k jeho pohybu. Dále žalobce poukázal na přiložené stanovisko ministerstva vnitra a na znalecký posudek Ing. J.K. ze dne 2.5.2006 s tím, že při posuzování zavinění ve formě nedbalosti je nutné přihlídnout zejména k povaze přepravovaného materiálu a k jeho vlastnostem a právě na základě toho hodnotit podmínku nevědomé nedbalosti „ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl“. Žalobce shrnul, že jako řidič použil jízdní soupravu schválenou k provozu na pozemních komunikacích a že se přesvědčil, zda souprava je správně naložena a zda není přetížena. Podle svého tvrzení tedy vyvinul veškeré úsilí, které lze na něm spravedlivě požadovat, aby zadaný úkol splnil. Žalobce poukázal na to, že oba správní orgány samy přiznaly, že při vážení a při výpočtu došlo k chybnému zadání údajů do systému. Žalobce k žalobě přiložil stanovisko ministerstva dopravy, odboru pozemních komunikací ze dne 6.11.2006 reagující na znalecký posudek Ing. J.K. s tím, že se na základě posudku doporučuje, aby při kontrolním vážení vozidla přepravujícího 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. Podle znaleckého posudku Ing. J.K., soudního znalce z oboru doprava, č. 1/JK/SD/06 "sytké substráty se mohou při běžných provozních podmínkách (tzv. normálním fungujícím provozu) vlivem působení setrvačných sil a nízké konzistence přemisťovat a způsobovat změny v zatížení náprav vozidla. Množství přesunutého nákladu závisí na velikosti setrvačné a odstředivé síly vznikající při změně rychlosti nebo směru vozidla a dále na konzistenci nákladu.

Žalovaný ve **vyjádření k žalobě** navrhl zamítnutí žaloby s tím, že žalobce jako řidič předmětného nákladního vozidla byl plně odpovědný za dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, tedy i za dodržení všech hmotnostních limitů. K prokázání nevědomé nedbalosti měly oba správní orgány dostatek podkladů. Spisový materiál tvořilo oznámení přestupku, úřední záznam, doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení, vážní lístek a protokol ze dne 19.2.2014, potvrzení o ověření stanoveného měřidla, vážní a dodací list, fotodokumentace z místa vážení a specifikace kontrolního stanoviště. Dle žalovaného tak bylo nepochybně prokázáno, že žalobce se dopustil zmíněného přestupku. K námitce, že přepravovaný náklad nebyl homogenní a že zřejmě došlo k jeho pohybu, a k souvisejícímu poukazu žalobce na stanovisko ministerstva dopravy, žalovaný konstatoval, že stanovisko se týkalo pouze sytkých materiálů v něm uvedených a bylo pouze doporučujícím stanoviskem vydaným v roce 2006 a v současné době od ledna 2008 není v platnosti. Žalobce vzal kamenivo větší frakce a nejednalo se o sytký materiál ve smyslu tohoto stanoviska. Proto jsou jakékoliv úvahy stran sytké povahy žalobcem přepravovaného materiálu irelevantní. Žalovaný poukázal na § 5 odst. 1 písm. i) zákona o provozu na pozemních komunikacích a na § 52 odst. 2 téhož zákona, podle nichž je povinností řidiče vozidla zajistit bezpečnou přepravu nákladu, při níž nesmí být překročena maximální přípustná hmotnost vozidla a ani hmotnost na nápravu vozidla, přičemž náklad musí být na

vozidle umístěn a upevněn tak, aby byla zajištěna stabilita a ovladatelnost vozidla a aby náklad neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Tyto podmínky se vztahují na všechny druhy nákladu, tedy také na sypký materiál, přičemž na základě § 52 odst. 6 zákona o provozu na pozemních komunikacích je navíc povinností řidiče přepravujícího sypký materiál zajistit jej tak, aby nedocházelo k jeho samovolnému odlétávání. Konkretizace těchto povinností je v ustanovení § 15 vyhlášky, které vedle stanovení nejvyšších povolených hmotností vozidel a zatížení náprav ukládá řidiči vozidla v odstavci 11 náklad na vozidle rovnoměrně rozložit a řádně zajistit vhodným technickým zařízením proti pohybu. Žalobce se tak podle žalovaného nemůže ve snaze o exkulpaci z porušení jedné povinnosti, zde překročení nejvyššího povoleného zatížení vozidla, dovolávat skutečnosti spočívající v porušení jiné povinnosti, tedy případného nedostatečného zajištění nákladu proti posunu na nákladové ploše.

V **replíce** žalobce opakovaně sdělil, že řidič provedl veškeré úkony, které po něm požaduje zákon, provedl kontrolu vážení při přejímce nákladu, což prokazuje vážení na podkladě vyjádření žalobce ze dne 19.2.2014. Žalobce byl dle svého tvrzení řádně proškolen a kontrolu měření zaslal do informačního systému provozovatele, tedy provedl úkony, které zákon po něm požaduje. Žalobce odmítl námitku žalovaného, že nepoužil homologované vozidlo, které odpovídá technickému předpisu vyhlášce č. 56/2001 Sb., a že měl použít přepážky pro rozmístění nákladu rovnoměrně po ploše. Tomuto podle žalobce odporuje přiložené sdělení firmy Schwarz-Müller, které konstatuje, že umístění přepážek by vedlo až k převážení vozidla a k jeho převrácení. Podle žalobce je absurdní, aby řidič prováděl úpravy na homologovaném vozidle. Při dodržení tohoto postupu by mu v případě škody nebo nehody hrozila trestní odpovědnost a náhrada škody. Žalobce k pohybu materiálu uvedl, že k němu dochází nezávisle na jeho vůli, tudíž tato skutečnost nemůže být brána k tíži žalobce. Žalobce tvrdil, že případný pohyb nákladu je objektivní skutečnost. K tomu předložil technický list přepravované frakce. V přiloženém vyjádření firmy Schwarz-Müller ze dne 11.4.2014 se uvádí, že nikdy nevyráběli a nedodávali vozidla s doplňkovými příčnými přepážkami v nákladním prostoru zamezujícími podélný posun převáženého materiálu. Jimi dodávaná vozidla nejsou s podobným vybavením ani běžně homologována. Použití příčných přepážek je netypické. Existuje sice takové technické řešení, kdy je korba vozidla vybavena příčnými přepážkami vysokými asi 500mm a zavěšenými kyvně napříč korby cca 300mm pod jejím horním okrajem, použití takových přepážek však nedoporučují z důvodů zvýšené nestability vozidla při sklápění. Tehdy může zůstat materiál za přepážkou zablokován (např. z důvodu jeho zhutnění nebo vyšší přilnavosti vlivem vlhkosti), čímž vzniká nepřiměřeně vysoké riziko, že se vozidlo během sklápění může z důvodu zvýšené polohy jeho těžiště převrátit. Zvýšenou polohu těžiště způsobují již jen samotné přepážky.

Součástí **správního spisu** je oznámení přestupku ze dne 19.2.2014, podle něhož žalobce v tento dne v 10:37 hod. byl stavěn na silnici č. I/27 u obce Horní Bříza jako řidič jízdní soupravy složené z nákladního automobilu Volvo rz ... a návěsu Schwarz-Müller rz... hlídkou PČR. Při nízkorychlostním vážení bylo zjištěno přetížení trojnápravy návěsu (osy 4, 5, 6). Žalobce s přestupkem nesouhlasil a bloková pokuta mu nebyla uložena. Žalobce se do oznámení přestupku vyjádřil tak, že s vážením nesouhlasí, na nákladu provedl kontrolu nápravových vah. Po oznámení dispečinku dostal souhlas k odjezdu. Vážící místo dle žalobce vykazuje příčný podélný náklon a celková váha nebyla překročena. Stejně skutečnosti

vyplývají z úředního záznamu PČR ze dne 20.2.2014. Dále je součástí spisu doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení ze dne 19.2.2014 podle něhož byla kontrolním stanovištěm odstavná plocha u křižovatky II/1804 a I/27 u Horní Břízy. Z tohoto dokladu vyplývá, že nejvyšší povolené hmotnosti na jednotlivé nápravy jsou 10.000 kg, na nápravě č. 4 byla zjištěna okamžitá hmotnost 9.427 kg, na nápravě č. 5 9.408 kg, na nápravě č. 6 9.680 kg. Na skupinu náprav č. 4, 5, 6 byla okamžitá hmotnost 28.550 kg a počítáno bylo s nejvyšší povolenou hmotností 24.000 kg. Žalobce se do dokladu o nízkorychlostním vážení vyjádřil tak, že na nakládce nápravné zatížení kontroloval a zatížení bylo v pořádku. Po oznámení na dispečinku a odsouhlasení žalobce vyjel. Celková váha nebyla překročena. Vážící místo dle žalobce vykazuje podélný a příčný náklon, neboť po odbrzdění vozidla se toto dalo do pohybu a naklánělo se napravo. Naměřené hodnoty okamžité hmotnosti jsou dále uvedeny i na vážním lístku a na protokolu. Podle vážního a dodacího listu převáženým materiálem bylo kamenivo 0/4 mix. v celkové váze 31,72 tun. Dále byla pořízena fotodokumentace místa vážení a mapa tohoto místa spolu s popisem a výpočtem sklonu pro vážení. Dále je součástí spisu potvrzení o ověření měřidla ze dne 14.1.2014.

Příkazem správního orgánu prvního stupně ze dne 24.3.2014 byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, tedy za překročení nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu vozidla u trojnapravy přípojných vozidel při jejich dílčím rozboru jednotlivých náprav do 1,4 m. Žalobce proti příkazu podal odpor.

Při jednání dne 6.5.2014 žalobce namítal nesprávnost vážení s tím, že zadaná hmotnost přívěsu 24 tun je na nápravu chybná, když ve skutečnosti dle homologace návěsu je schváleno 27 tun (součet jednotlivých náprav 4, 5, 6). Žalobce poukázal na to, že rozbor náprav návěsu je 1310 + 1410 mm. K tomu žalobce připojil vyjádření Centra služeb pro silniční dopravu, státní příspěvkové organizace ze dne 30.10.2013, z něhož vyplývá, že omezení 24 tun se týká pouze trojnapravy při dílčím rozboru jednotlivých náprav max. do 1,4 m, avšak v případě žalobce je vzdálenost náprav v jednom případě 1,41 m. Na základě toho je možné posuzovat pouze součet nejbližších dvou dílčích rozvorů po 10.000 kg, tj. 18.000 kg. To vše na podkladě ustanovení § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách vozidel na pozemních komunikacích.

Dále žalobce při jednání namítal, že provedl maximum úkonů pro kontrolu správnosti užití vozidla a že dle vyjádření do protokolu a zadaných údajů do dispečerského systému si byl jistý správností užití vozidla. Řidič je dlouholetý profesionál bez vážnějších přestupků, prochází pravidelným profesním školením a pravidelným firemním školením, na kterém se školí i uložení nákladu a kontrola zatížení náprav, tudíž se dle žalobce nejedná o vědomou ani nevědomou nedbalost.

Správní orgán prvního stupně uznal žalobce vinným ze spáchání předmětného přestupku s tím, že dílčí rozbor mezi druhou a třetí nápravou návěsu činí 1,41 m, tedy více než 1,4 m, proto nelze součet zatížení tří náprav posuzovat jako u trojnapravy, ale jako u tzv. rozšířené trojnapravy, tedy jako dvě samostatné dvojnápravy (samostatně součet první a druhé nápravy a samostatně součet druhé a třetí nápravy návěsu). V důsledku toho nebylo zjištěno přetížení o 18,8 % uvedené v předchozím příkazu správního orgánu, nýbrž přetížení u

nápravy č. 4 a 5 o 4,64 %, tj. o 835 kg, a u nápravy č. 5 a 6 o 6,04 %, tj. o 1.088 kg. Na místo původní pokuty 4.000,-Kč byla nově vyměřena pokuta 1.500,-Kč. Správní orgán prvního stupně poukázal na § 15 odst. 1 písm. d) bod třetí vyhlášky č. 341/2002 Sb. s tím, že v daném případě byla limitní hodnota 18 tun pro součet zatížení první a druhé nápravy návěsu a 18 tun pro součet zatížení druhé a třetí nápravy návěsu. Vzhledem k tomu, že výsledky nízkorychlostního kontrolního zvážení vycházejí z hodnot naměřených pro jednotlivé nápravy, a tyto hodnoty nebyly nijak zpochybněny, nelze výsledek kontrolního vážení zpochybnit jako celek. Okamžitá hmotnost na skupiny náprav se zjišťuje pouhým součtem hodnot zjištěných u jednotlivých náprav. Tudíž první a druhá náprava návěsu vykazovala součet 18.835 kg a druhá a třetí náprava 19.088 kg. K námitce týkající se sklonu kontrolního stanoviště správní orgán prvního stupně uvedl, že kontrolní vážení proběhlo na schváleném stanovišti pro kontrolní vážení označené č. 802/1 – Horní Bříza a plně v souladu s metrologickým předpisem MP009-04, který zahrnuje metrologické a technické požadavky pro platnost měření. Deklarované sklony pro vážení byly 1 % podélně a 1,5 % příčně. K námitce žalobce, že nápravové zatížení zkontroloval, správní orgán uvedl, že zatížení jednotlivých náprav nebylo překročeno, nýbrž došlo k překročení nápravového zatížení až v součtu pro nápravy přípojného vozidla. Zákon o pozemních komunikacích nestanoví ohledně předmětného přestupku žádné zvláštní požadavky týkající se zavinění, tudíž je nutné aplikovat § 3 zákona o přestupcích, podle něhož postačí zavinění z nedbalosti. Podstata nedbalosti spočívá v tom, že pachatel přestupku nezachovává jistou míru opatrnosti, která se žádá od každého, kdo vykonává určitou činnost, a kterou je schopen vzhledem ke své osobnosti v daném případě vynaložit. Zavinění ve formě nedbalosti je definováno v § 4 odst. 1 písm. a) a b) zákona o přestupcích. Lze rozlišit vždy dva znaky, které musí být naplněny kumulativně. V případě nevědomé nedbalosti je prvním znakem, že pachatel přestupku nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, a druhým znakem je skutečnost, že pachatel o tomto vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Správní orgán vycházel z vyjádření žalobce, který nabyl domněnky, že když nepřekročil celkovou povolenou hmotnost jízdní soupravy při vážení po nakládku a když mu zjištěné hodnoty odsouhlasil dispečink provozovatele vozidla, je vše v pořádku. Žalobce tedy nevěděl, že překročil hmotnostní hodnoty dle vyhlášky č. 341/2002 Sb. Správní orgán se zabýval naplněním druhého znaku nevědomé nedbalosti, tedy zda žalobce mohl a měl vědět o tom, že došlo k překročení největší povolené hmotnosti na skupinu náprav. Žalobce se dopustil jednání majícího znaky přestupku jako řidič vozidla, pro které disponoval příslušným oprávněním. Z toho lze jednoznačně vyvodit, že mohl a měl znát všechny stanovené požadavky pro jízdu s nákladním vozidlem a pro přepravu nákladu, tedy i požadavky ohledně maximální přípustné hmotnosti. Žalobce se pouze spoléhal na to, že když nepřekročil celkovou hmotnost vozidla a zatížení jednotlivých náprav a jízdu měl odsouhlasenou dispečerem, nepřekročil ani nejvyšší povolené hmotnosti na skupinu náprav. Nicméně tím se odpovědnosti zbavit nemohl a nezbavil se jí. Pokud je totiž odpovědnost přesunuta na osobu řidiče, musí tento vynaložit veškeré úsilí na to, aby nedošlo ke spáchání protiprávního jednání. Správnímu orgánu je zřejmé, že je v praxi obtížné provést naprosto důkladnou kontrolu nakládaného materiálu a jeho hmotnosti, nicméně na tuto povinnost nemůže řidič rezignovat tím, že se spolehne na vyjádření dispečera, neboť to samo o sobě není důvodem k zbavení se odpovědnosti za protiprávní jednání. Při řízení motorových vozidel, zejména nákladních, je vždy třeba počínat si s jistou mírou obezřetnosti a opatrnosti, a to s ohledem na možné negativní následky. Také nelze přijmout námitku zpochybňující celé kontrolní vážení,

když byly nesprávně vyhodnoceny hodnoty pro skupiny náprav a tyto bylo možné nahradit základním matematickým výpočtem z naměřených a nezpochybňovaných hodnot. Žalobce tedy jako řidič nákladního vozidla podle správního orgánu vzhledem ke všem okolnostem daného případu měl a mohl vědět, že jím řízené vozidlo překračuje nejvyšší povolené hmotnosti silničních vozidel a jejich rozdělení na nápravy, a proto se z nevědomé nedbalosti přestupku dopustil.

Žalovaný v **žalobou napadeném rozhodnutí** vycházel z ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích, podle něhož řidič vozidla je povinen užít v provozu na pozemních komunikacích vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Žalobce jako řidič vozidla si měl a mohl být vědom, že je jeho povinností dodržet největší povolené hmotnosti vozidla. Na základě toho byla vyhodnocena subjektivní stránka přestupku při kumulativním naplnění všech jejích znaků jako nevědomá nedbalost, s čímž se žalovaný ztotožnil. Na podkladě § 4 odst. 1 písm. b) zákona o přestupcích lze podle žalovaného jednoznačně doložit spáchání přestupku z nevědomé nedbalosti. Jako adresát uvedené povinnosti, a tím jako speciální subjekt přestupku, je uveden řidič vozidla. Pouze řidič vozidla je odpovědný za to, že v provozu na pozemních komunikacích bude užito vozidlo splňující technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Řidič vozidla má možnost si vozidlo nechat převážet. Kdy tak má učinit, je již jeho věcí, neboť jeho stíhá povinnost dodržet přípustné rovnoměrné zatížení vozidla. Žalobce jako řidič měl vědět, že svým jednáním spočívajícím v užívání vozidla nesplňujícího zvláštním právním předpisem stanovené hmotnostní limity, porušuje zákonem chráněný zájem na bezpečném a šetrném užívání pozemních komunikací, neboť mu tuto povinnost ukládá zákon. Žalobce si měl před jízdou převážet jím řízené vozidlo, včetně nákladu. Žalovaný poukázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3.2.2012 čj. **8As 58/2011-66**, podle něhož v souvislosti se zjištěným překročením hmotnostních limitů při kontrolním vážení vozidla se řidič nemůže zbavit odpovědnosti za spáchání přestupku v případě prokazatelného naplnění znaků nevědomé nedbalosti. Žalobce se dopustil jednání majícího znaky přestupku jako řidič vozidla, pro což disponoval příslušným oprávněním. Z toho lze jednoznačně podle žalovaného dovodit, že mohl a měl znát všechny požadavky pro jízdu s nákladním vozidlem a přepravu nákladu, tedy i ohledně maximální přípustné hmotnosti. Žalobce se pouze spoléhal na to, že když nepřekročil celkovou hmotnost vozidla a zatížení jednotlivých náprav a jízdu mu odsouhlasil dispečer, nepřekročí ani nejvyšší povolenou hmotnost na skupinu náprav. Nicméně tím se odpovědnosti zbavit nemohl. Řidič musí vynaložit veškeré úsilí na to, aby nedošlo ke spáchání protiprávního jednání. V praxi bývá podle žalovaného obtížné provést naprosto důkladnou kontrolu nakládaného materiálu a jeho hmotnosti, nicméně na tuto povinnost nemůže řidič rezignovat jen tím, že se spolehne na vyjádření dispečera, neboť toto samo není důvodem pro zbavení se odpovědnosti za protiprávní jednání. Žalovaný poukázal i na ustanovení **§ 15 odst. 4 věty druhé vyhlášky č. 341/2002 Sb.**, podle něhož v případě znečištění (např. bláto, sníh, voda) se připouští překročení největší povolené hmotnosti vozidla (soupravy) max. o 3%. K námitce žalobce ohledně zadaných nesprávných údajů o tom, že největší povolená hmotnost na skupinu náprav návěsu byla zadána 24 tun, ale návěs je homologován na 27 tun (3x9 tun dle TP), žalovaný konstatoval, že údaj 24 tun byl nesprávný, ale nelze současně souhlasit s tím, že součet povolených hmotností nad nápravou 27 tun je největší povolenou hmotností na skupinu náprav. Největší povolené hmotnosti (limitní) silničních vozidel a jejich rozdělení na nápravy stanoví § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb.

Přestože je pro zatížení jednotlivé nápravy stanoveno maximální zatížení 10 %, nelze u skupiny náprav jen počítat zatížení jednotlivých náprav, ale je nutné přihlížet i k vyhlášce stanovující limity na skupiny náprav. V daném případě byla dle § 15 odst. 1 písm. d) bod třetí uvedené vyhlášky limitní hodnota 18 tun pro součet zatížení první a druhé nápravy návěsu a 18 tun pro součet zatížení druhé a třetí nápravy návěsu. Vzhledem k tomu, že výsledky nízkorychlostního kontrolního vážení vycházejí z hodnot naměřených na jednotlivých nápravách, a tyto naměřené hodnoty nebyly zpochybněny, nelze zpochybnit výsledek kontrolního vážení jako celek. Okamžitá hmotnost na skupinu náprav se zjišťuje pouhým součtem zjištěných hodnot u jednotlivých náprav.

O věci samé bylo rozhodnuto bez jednání podle § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb. soudní řád správní (dále jen s.ř.s.), neboť s tím žalobce i žalovaný souhlasili.

Žaloba není důvodná.

Žalobní námitky se shodují s odvolacími, proto se jimi zabýval již žalovaný v napadeném rozhodnutí. Z výše provedeného shrnutí vyplývá, že se žalovaný ve svém rozhodnutí vypořádal s námitkami žalobce dostatečně podrobně, logickým a přesvědčivým způsobem a soud se s tímto odůvodněním plně ztotožňuje.

Žalobce v žalobě především tvrdil, že za předmětný přestupek neodpovídá z důvodu absence zavinění alespoň ve formě nevědomé nedbalosti, protože provedl všechny úkony, které provést měl, a odjížděl z nakládky v limitu váhy. Žalobce sám uvedl, které konkrétní úkony před jízdou provedl, tj. že zejména zkontroloval zatížení jednotlivých náprav a poté dostal povolení k jízdě od dispečera. Podle názoru soudu však podmínky nevědomé nedbalosti splněny byly, neboť žalobce mohl a měl předvídat situaci, že se sypký náklad během jízdy může přesunout i že tím může dojít ke změně zatížení skupiny náprav. Jedná se o okolnost, kterou žalobce mohl a měl vědět vzhledem k tomu, že vlastní řídičské oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel, tedy je odborně způsobilou osobou oprávněnou k řízení motorových vozidel.

Soud neprováděl žalobcem navržený důkaz znaleckým posudkem Ing. J.K. vč. souvisejícího stanoviska ministerstva dopravy, ani vyjádřením firmy Schwarz-Müller ze dne 11.4.2014, neboť má za to, že v dané věci byl skutkový stav zjištěn dostatečným způsobem a bez důvodných pochybností. Správními orgány shromážděné podklady pro vydání rozhodnutí byly dle soudu dostatečné a na jejich základě bylo možné učinit zjištění ohledně skutkového stavu i zavinění přestupku. Soud má také za to, že žalobcem uvažovaná přepážka na vozidle bránící přesunu nákladu není jedinou možností, jak zabránit přetížení vozidla. Nepochybně je především na žalobci jako řidiči, aby s eventualitou posunu nákladu předem počítal a tomu přizpůsobil své jednání vč. např. převozu celkově menšího množství materiálu.

Soud považuje rovněž za správný odkaz žalovaného na rozsudek NSS ze dne 3.2.2012 čj. **8As 58/2011-66** (dostupný na www.nssoud.cz), podle kterého *"odpovědnosti řidiče za přestupek se nelze zprostit poukazem na ujištění ze strany jiných osob, že je vše v pořádku, nebo případně poukazem na okolnosti průběhu a způsobu naložení převáženého materiálu či na osobní nezkušenost."*

Pokud jde o žalobní tvrzení poukazující na změnu výpočtů provedenou v průběhu správního řízení, podle názoru soudu je změna srozumitelně a logicky vysvětlena ve výše shrnutém odůvodnění prvostupňového rozhodnutí. Původní závěry obsažené v příkazu správního orgánu vycházely z nesprávného údaje o rozvoru náprav. Vlastní hodnoty zatížení jednotlivých náprav změřené při nízkorychlostním vážení zpochybněny nijak nebyly, proto mohly být podkladem pro nový výpočet nejvyšších povolených hodnot zatížení skupiny náprav.

Na základě výše uvedeného soud neshledal žalobní námitky důvodnými, a žalobu proto zamítl podle § 78 odst. 7 s.ř.s.

O náhradě **nákladů řízení** bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s., podle kterého by měl nárok na jejich náhradu žalovaný, který měl ve věci plný úspěch. Žalovanému však žádné náklady řízení nevznikly, a proto jejich náhrada nebyla žádnému z účastníků přiznána

P o u č e n í : **Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost u Nejvyššího správního soudu. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud. (§ 12 odst. 1, § 102, § 106 odst. 2 a 4 s.ř.s.)**

V Plzni dne 30. září 2015

Mgr. Jana Komínková, v.r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení: Bc. Michaela Karásková