



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY**

Krajský soud v Ústí nad Labem, pobočka v Liberci, rozhodl samosoudkyní Mgr. Karolínou Tylovou, LL.M. v právní věci žalobce **J.CH.**, bytem ■■■, zastoupeného JUDr. Vladimírem Doleželem, advokátem se sídlem Matouškova 264, Rovensko pod Troskami, proti žalovanému **Generálnímu ředitelství cel**, se sídlem Budějovická 7, Praha 4, **v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 2. 1. 2014, č. j. 8656-15/2013-900000-304.8,**

t a k t o :

- I. Žaloba proti rozhodnutí Generálního ředitelství cel ze dne 2. 1. 2014, č. j. 8656-15/2013-900000-304.8 se zamítá.**
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

O d ů v o d n ě n í :

Žalobou podanou v zákonné lhůtě se žalobce domáhal přezkoumání shora uvedeného rozhodnutí, kterým žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Celního úřadu pro Liberecký kraj ze dne 30. 1. 2013, č. j. 1730-2/2013-560000-11. Tímto prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným z přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), když porušil ustanovení § 15 odst. 1 písm. d) bod 3 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 341/2002 Sb.“), tím že dne 9. 11. 2012 kolem 11:33 hod. řídil nákladní vozidlo včetně nákladního návěsu ■■■ a při nízkorychlostním kontrolním vážení kontrolované přípojně vozidlo překročilo největší

povolené hmotnosti u dvojnáprav 4,5 a 5,6, za což mu dle § 42a odst. 7 písm. a) zákona o pozemních komunikacích byla uložena pokuta ve výši 3 500 Kč, zároveň byla žalobci uložena povinnost nahradit náklady řízení o přestupcích ve výši 1 000 Kč.

Žalobce namítá, že žalovaný nerespektoval závazný právní názor soudu, napadené rozhodnutí považuje za nezákonné. Žalobce poukázal na to, že použil pro přepravu vozidlo, které splňovalo veškeré zákonné předpoklady, nevykazovalo žádné technické závady, což dle žalobce dokazovaly technické průkazy tahače a přívěsu, které byly přiloženy k doplnění odvolání. Z potvrzení Generálního dovozce nákladních automobilů ■■■ ze dne 24. 1. 2014 je dále zřejmé, že vozidlo bylo vybaveno systémem měření na jednotlivé nápravy. Žalobce je přesvědčen, že správní orgány neprokázaly v rámci dokazování jeho zavinění, dokazování bylo neúplné, neodpovídalo skutkovému stavu. Žalobce nesouhlasil s tím, že by věděl o tom, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. Naopak provedl všechny úkony, které provést měl, a z nakládky odjížděl v limitu váhy, kdy hmotnost nákladu nepřesahovala stanovený limit. Jako důkaz předkládal doplňující vyjádření jednatele firmy ■■■ s.r.o. ze dne 23. 1. 2014. Žalobce také tvrdil, že při nakládce zkontroloval zatížení jednotlivých náprav v místě nakládky na mostové váze. Skutečnost, že u některých náprav byly stanovené limity překročeny, byla zjištěna až při vážení, které provedl správní orgán. Do té doby tato skutečnost známa žalobci být nemohla. Podmínka, že žalobce věděl o tom, že v průběhu jízdy může dojít k posunu materiálu a tím překročení stanovených limitů zatížení na jednotlivé nápravy, mohla být naplněna pouze tehdy, pokud by odjížděl s vědomím, že u některé z náprav jím řízeného vozidla byly limity nedodrženy. Tak tomu ale nebylo, je zřejmé, že zavinění ve formě vědomé nedbalosti nepřichází v úvahu. Žalobce také poukázal na to, že přepravovaný náklad byl recyklát, který není homogenní, a zřejmě došlo k pohybu. V tomto směru poukázal na stanovisko Ministerstva dopravy ČR, které problematiku v různém období různě posuzovalo, a to na základě znaleckého posudku Ing. J.K. ze dne 2. 5. 2006. Při posuzování otázky zavinění ve formě nevědomé nedbalosti bylo třeba přihlídnout k povaze přepravovaného materiálu a k jeho vlastnostem. Právě na základě těchto faktů bylo třeba hodnotit podmínku nevědomé nedbalosti. Žalobce navrhoval důkaz stanoviskem Ministerstva dopravy a znaleckým posudkem Ing. K. Žalobce shrnul žalobní argumenty s tím, že jízdní souprava, kterou použil, byla řádně schválena k provozu na pozemních komunikacích, a on se přesvědčil, že je správně naložena a nebyla přetížena. Z uvedených důvodů žalobce navrhoval, aby soud napadené rozhodnutí žalovaného zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení. Požadoval náhradu nákladů řízení.

V písemném vyjádření k žalobě žalovaný setrval na závěrech uvedených v napadeném rozhodnutí, navrhoval žalobu zamítnout a žádnému z účastníků nepřiznat náhradu nákladů řízení. Zdůraznil, že žalobce v průběhu správního řízení neuváděl, že by provedl kontrolu nápravových tlaků v místě nakládky na mostové váze a tato skutečnost nevyplývá ani ze správního spisu. Jediným dokladem o hmotnosti kontrolovaného vozidla v den kontroly,

který žalobce v rámci správního řízení předložil, byl dodací list, který byl však podle údajů v něm uvedených vystaven dne 9. 11. 2012 v čase 12:29 hod. v areálu společnosti Liberecká obalovna, s.r.o., tedy až následně po provedení kontrolního vážení hlídkou celní správy.

V reakci na vyjádření žalovaného žalobce zopakoval, že kontroloval nápravové tlaky, jednak ze softwaru vozidla, jednak přjetím mostové váhy. Žalovaný dle žalobce neunesl důkazní břemeno, neboť nebylo prokázáno, že by řidič porušil svou právní povinnost.

Ze správního spisu předloženého žalovaným soud zjistil tyto rozhodné skutečnosti:

Dne 9. 11. 2012 kontrolovala hlídka Celního úřadu Liberec vozidlo ■■■ s nákladním návěsem, které řídil žalobce. Bylo zjištěno, že největší povolená hmotnost na dvou dvojnápravách byla překročena. O provedeném kontrolním vážení byl vyhotoven vážní lístek a protokol o provedeném kontrolním vážení. Zároveň byla z průběhu kontroly pořízena fotodokumentace.

Dne 13. 11. 2012 byl sepsán protokol o zjištěném důvodném podezření z porušení právních předpisů, který byl se spisovým materiálem postoupen příslušnému správnímu orgánu. Dne 17. 1. 2013 se ve věci konalo ústní jednání, kterého se žalobce účastnil, k věci se vyjádřil a byl seznámen s podklady pro rozhodnutí. Žalobce uváděl, že muselo pravděpodobně dojít k pohybu materiálu, kterého si však nebyl vědom a během jízdy ho nezaznamenal.

Prvostupňovým rozhodnutím ze dne 30. 1. 2013 byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, za což mu byla uložena pokuta ve výši 3 500 Kč a povinnost uhradit náklady přestupkového řízení ve výši 1 000 Kč. Celní úřad se zabýval otázkou možného posunu nákladu kontrolovaném přípojném vozidle a dospěl k závěru, že toto by bylo možné pouze v případě silné akcelerace kontrolovaného vozidla směrem dopředu, což s ohledem na okamžitou hmotnost jízdní soupravy a akcelerační schopnosti kontrolovaného vozidla bylo vysoce nepravděpodobné. Uvedl, že z pořízené fotodokumentace je navíc zřejmé, že celistvost nákladu byla v době nízkorychlostního kontrolního vážení neporušena. Dvojnápravy tak s největší pravděpodobností byly přetíženy již od samotné nakládky. Uzavřel, že žalobce se dopustil přestupku, přičemž zavinění bylo dáno ve formě nevědomé nedbalosti. Nejen tuto skutečnost, ale i osobu žalobce zohlednil celní úřad ve prospěch žalobce a pokutu stanovil při samé dolní hranici sankce.

Dne 12. 2. 2013 podal proti tomuto rozhodnutí žalobce odvolání u celního úřadu jako správního orgánu I. stupně. V odvolání se žalobce bránil tomu, že by byly naplněny znaky nevědomé nedbalosti žalobce jako řidiče, namítal neúplná skutková zjištění. Uváděl, že nápravové tlaky po naložení zkontroloval a byly v pořádku, pohybu nákladu za jízdy

si nebyl vědom, odkazoval na vážný lístek. Písemností ze dne 15. 2. 2013 žalobce své odvolání doplnil. Uvedl, že souprava měla dostatečnou rezervu na naložení volného materiálu. Žalobce v tomto směru odkazoval na vyjádření jednatele společnosti ■■■ s.r.o. Z.K., které k doplnění odvolání předložil, zároveň doložil technický průkaz tahače a sklápěcího návěsu. Jednatel společnosti ■■■ s.r.o. Z.K. se ve svém vyjádření odvolával na údaje v technickém průkaze vozidla, ze kterých podle něj plyne, že i při naložení soupravy na maximální celkovou hmotnost 48 000 kg je v součtu nápravových tlaků rezerva 2 300 kg. Zvolený tahač a návěs tak dle jeho názoru mají dostatečnou rezervu na naložení volného materiálu.

Rozhodnutím ze dne 20. 2. 2013, č. j. 8656-2/2013-900000-304.8 žalovaný odvolání žalobce zamítnul a prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Toto rozhodnutí žalovaného bylo pro vady řízení zrušeno rozsudkem zdejšího soudu ze dne 1. 11. 2013, č. j. 60 A 5/2013-92. Krajský soud žalovanému uložil vypořádat se s námitkami žalobce uvedenými v doplnění odvolání ze dne 15. 2. 2013 a listinnými důkazy k tomuto odvolání přípojenými.

Žalovaný o odvolání žalobce rozhodl znovu napadeným rozhodnutím. V odůvodnění svého rozhodnutí odkázal na závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 4 Af 7/2010-75, podle něhož je třeba, aby byly naplněny kumulativně dva znaky pro zavinění ve formě nevědomé nedbalosti. Podle žalovaného je z vážního lístku možné zjistit jen celkovou hmotnost před a po naložení, tedy celkovou hmotnost jízdní soupravy bez nákladu a s nákladem, nikoli však hmotnost kontrolovaného vozidla a kontrolovaného přípojného vozidla s rozdělením zatížení na jednotlivé nápravy, resp. dvojnápravy. To, že žalobce spoléhal jen na to, že celková hmotnost vozidla nepřesahuje povolenou maximální hmotnost, aniž by zkoumal zatížení jednotlivých dvojnáprav, znamená, že naplnil první znak zavinění z nevědomé nedbalosti, tedy že nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. Ovšem jako řidič vozidla a přípojného vozidla vzhledem ke všem okolnostem mohl a měl vědět, že kontrolované přípojně vozidlo překračuje největší povolené limitní hmotnosti rozdělení na nápravy ve smyslu § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb. a naplnil tak druhý znak nevědomé nedbalosti. Žalovaný zdůraznil, že žalobce je profesionální řidič, tudíž není možné poukazovat na jeho nezkušenost. S ohledem na to, že celková hmotnost soupravy kontrolovaného vozidla a kontrolovaného přípojného vozidla a nákladu byla oproti horní hranici povolené celkové hmotnosti pro jízdní soupravu dle vyhlášky č. 341/2002 Sb. nižší o pouhých 80 kg, o možném přetížení vědět měl a mohl, neboť mu mělo být jednoznačně zřejmé, že je potřeba věnovat mimořádnou pozornost vhodnému rozložení nákladu, což neudělal. Stejně jako celní úřad dospěl žalovaný k závěru, že je vysoce nepravděpodobné, aby k posunu nákladu došlo během přepravy. Odkázal na vyjádření samotného žalobce, který v rámci správního řízení opakovaně uváděl, že si žádných extrémních situací během jízdy není vědom. Tvrzení žalobce, že po nakládce zkontroloval stav zatížení náprav kontrolovaného přípojného vozidla, proto žalovaný posoudil jako účelové a ztotožnil se se závěrem celního úřadu, že dvojnápravy 4,5 a 5,6 kontrolovaného přípojného vozidla byly

přetíženy již při samotné nakládce. K vyjádření jednatele společnosti ■■■ s.r.o. Z.K., které je přílohou doplnění odvolání žalobce ze dne 18. 2. 2013 žalovaný uvedl, že je potřeba od sebe odlišit maximální přípustnost hmotnosti vozidla uvedenou v technickém průkaze vozidla a maximální povolenou hmotnost vozidla podle § 15 odst. 2 písm. e) vyhlášky č. 341/2002 Sb. Důvody, pro které jsou tyto hodnoty stanoveny, jsou zcela rozdílné a nelze je navzájem účelově zaměňovat. V případě maximálních technických přípustných hmotností vozidel uvedených v technickém průkaze se jedná o hmotnosti, za kterých je vozidlo schváleno pro bezpečný provoz na pozemních komunikacích. Účelem maximálních hmotností vozidel a maximálních hmotností na nápravu vozidel stanovených vyhláškou č. 341/2002 Sb. je primárně zabezpečení ochrany pozemních komunikací před jejich poškozením přetíženými vozidly. Tyto limity jsou nezávislé na údajích uvedených v technickém průkaze vozidla, přičemž nejvyšší povolená hmotnost jízdní soupravy podle vyhlášky č. 341/2002 Sb. nesmí překročit J.K. K. Ph.D. týkající se přepravy sypkých materiálů podle žalovaného na projednávaný případ nedopadá, neboť se týká materiálů ve stanovisku výslovně jmenovaných, mezi které asfaltový beton přepravovaný žalobcem nepatří. Stanovisko Ministerstva dopravy má navíc pouze doporučující charakter, nejedná se o právně závazný dokument a v roce 2008 byla platnost stanoviska zrušena.

Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí, jakož i řízení jeho vydání předcházející, v řízení dle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“), v rozsahu a z hlediska uplatněných žalobních bodů, vycházející přitom ze skutkového a právního stavu v době rozhodování správního orgánu v souladu s § 75 odst. 1, odst. 2 s. ř. s., a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Dle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, se řidič vozidla dopustí přestupku tím, že vozidlo překročí při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.

Nejvyšší povolená hmotnost u dvojnápravy přípojných vozidel činí podle § 15 odst. 1 písm. d) bodu 3 vyhlášky č. 341/2002 Sb. 18 000 kg.

Skutečnost, že vozidlo řízené žalobcem překročilo při provedeném nízkorychlostním vážení na dvojnápravě 4,5 a dvojnápravě 5,6 kontrolovaného přípojného vozidla limity stanovené vyhláškou č. 341/2002 Sb. žalobce v průběhu správního řízení, ani v žalobě nezpochybnil. Lze tak konstatovat, že naplnění objektivní stránky přestupku není mezi stranami sporné.

Pokud jde o vyhodnocení subjektivní stránky přestupku, tj. otázky zavinění, žalovaný správně na daný případ aplikoval závěry Nejvyššího správního soudu vyjádřené v rozsudku ze dne 29. 4. 2010, č. j. 4 As 7/2010-75 (dostupný na www.nssoud.cz). Jelikož zákon o pozemních komunikacích nestanoví ohledně přestupku dle § 42a odst. 4 písm. c) žádné

zvláštní požadavky týkající se zavinění, je nezbytné aplikovat § 3 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích (dále jen „zákon o přestupcích“), podle něhož postačí zavinění z nedbalosti (tedy i jen nevědomá nedbalost). Správní orgány uvedly, že stěžovatel jednal s nevědomou nedbalostí a zdejší soud se s tímto závěrem ztotožňuje. Tento druh zavinění je stanoven v § 4 odst. 1 písm. b) zákona o přestupcích. Lze v něm rozlišit dva znaky, které musí být naplněny kumulativně. Prvním znakem je, že pachatel přestupku nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem.

Soud souhlasí se správními orgány, že pokud žalobce spoléhal jen na to, že celková hmotnost vozidla nepřesahuje povolenou maximální hmotnost, aniž by využil elektronického systému nainstalovaného v kontrolovaném vozidle a zkontroloval skutečné zatížení náprav kontrolovaného přípojného vozidla, nebo toto zatížení zkontroloval chybně, naplnil první znak zavinění z nevědomé nedbalosti, tedy že nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. Správní orgány jasně vysvětlily, proč jsou přesvědčeny, že k posunu nákladu nedošlo během přepravy. Odkázaly na vyjádření samotného žalobce, který v rámci správního řízení opakovaně uváděl, že si žádných extrémních situací během jízdy není vědom, a pořízenou fotodokumentaci, ze které vyplývá, že celistvost nákladu byla v době nízkorychlostního kontrolního vážení neporušena. Druhým znakem je skutečnost, že pachatel o tomto vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Také naplněním tohoto znaku se správní orgány důkladně zabývaly. Hodnotily, zda žalobce mohl a měl vědět o tom, že kontrolované přípojně vozidlo zatížené nákladem překračuje nejvyšší povolené hmotnosti na dvojnápravy 4,5 a 5,6 ve smyslu § 15 vyhlášky 341/2002 Sb. Dospěly k závěru, že žalobce je profesionální řidič, který s ohledem na to, že celková hmotnost soupravy kontrolovaného vozidla a kontrolovaného přípojného vozidla a nákladu byla oproti horní hranici povolené celkové hmotnosti pro jízdní soupravu dle vyhlášky č. 341/2002 Sb. nižší o pouhých 80 kg, měl věnovat mimořádnou pozornost vhodnému rozložení nákladu na ložné ploše přípojného vozidla a o možném přetížení tak vědět měl a mohl. I tento závěr správních orgánů považuje zdejší soud za správný. Vyjádření jednatele společnosti ■■■ s.r.o. Z.K. připojené k doplnění odvolání na věci nic nemění. Jednatel poukazuje na celkové technicky přípustné zatížení náprav jízdní soupravy, které vychází z údajů uvedených v technickém průkaze vozidla, pro dodržení § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb. je však irelevantní. Dle názoru soudu se žalovaný v napadeném rozhodnutí námitkami žalobce uvedenými v doplnění odvolání ze dne 19. 2. 2013 řádně zabýval, a to včetně listin k tomuto doplnění přiložených. Soud neprováděl důkaz dalším vyjádřením jednatele společnosti ■■■ s.r.o. ze dne 23. 1. 2014 ani potvrzením Generálního dovozce nákladních automobilů Mercedes-Benz ze dne 24. 1. 2014, neboť je pro rozhodnutí ve věci považoval za nadbytečné. Jednatel společnosti ■■■ s.r.o. se v průběhu správního řízení k věci již vyjádřil a pokud jde o vozidlo, které žalobce použil pro přepravu nákladu, mezi stranami není sporu o tom, že toto vozidlo splňovalo veškeré zákonné předpoklady pro přepravu nákladu. Samotná skutečnost, že vozidlo splňuje zákonné předpoklady pro přepravu nákladu, ale nijak nezabavuje žalobce odpovědnosti za přestupek

podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, neboť samozřejmě nezajistí, že vozidlo bude splňovat i limity zatížení náprav dle vyhlášky š. 341/2002 Sb. Toto nezajistí ani systémem měření zatížení na jednotlivé nápravy vozidla, pokud ho řidič nepoužije nebo vychází z nesprávných hodnot. Tvrzení, že žalobce najel v místě expedice na mostovou váhu, se poprvé objevuje až v žalobě a soud ho proto považuje za účelové. Soud neprováděl důkaz ani stanoviskem ministerstva dopravy k přepravě sypkých materiálů ze dne 6. 11. 2006, ani posudkem Ing. J.K. PhD. K oběma listinám se žalovaný v napadeném rozhodnutí vyjádřil a soud s jeho závěry souhlasí. Stanovisko ministerstva dopravy vycházející ze znaleckého posudku Ing. J.K. PhD. není právně závazné a na projednávaný případ navíc nedopadá, neboť se týká materiálů ve stanovisku výslovně vyjmenovaných, mezi které asfaltový beton přepravovaný žalobcem nepatří. Jen pro úplnost soud dodává, že platnost tohoto stanoviska byla zrušena v roce 2008.

Lze tedy uzavřít, že na základě přezkoumání v rámci žalobních bodů nebylo shledáno napadené rozhodnutí nezákonné, netrpí ani vadami, pro které by je soud musel zrušit z úřední povinnosti, soud proto žalobu jako nedůvodnou dle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl. Ve věci soud rozhodoval, aniž nařídil ústní jednání, v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s., když žalobce i žalovaný vyslovili s takovým postupem souhlas.

O náhradě nákladů řízení soud rozhodoval podle § 60 odst. 1 s. ř. s. věta první, podle kterého 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. Ve věci byl úspěšný žalovaný správní orgán, ten však náhradu nákladů nepožadoval, soud proto vyslovil, že žádný z účastníků nemá na náhradu nákladů řízení právo.

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 (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

V Liberci dne 16. 2. 2015

Mgr. Karolína Tylová, LL.M.,
samosoudkyně