ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Alexandra Krysla a soudců Mgr. Ing. Veroniky Baroňové a Mgr. Jaroslava Škopka v právní věci žalobce: **M.C.**, zastoupeného JUDr. Robertem Lososem, advokátem se sídlem nám. Republiky 3, Plzeň, proti žalovanému: **Krajský úřad Plzeňského kraje,** se sídlem Škroupova 18, Plzeň, v řízení o žalobách proti **rozhodnutím žalovaného ze dne 19. 3. 2013, č. j. DSH/1562/13, č. j. DSH/1565/13 a č. j. DSH/1569/13,**

t a k t o:

I. Žaloby s e z a m í t a j í.

II. Žádný z účastníků n e m á p r á v o na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Žalobce se včas podanými žalobami, spojenými zdejším soudem ke společnému projednání a rozhodnutí, domáhal zrušení v záhlaví označených rozhodnutí žalovaného, kterými byla zamítnuta odvolání žalobce a potvrzena rozhodnutí Městského úřadu Klatovy, odboru dopravy – dopravního úřadu (dále též „správní orgán prvního stupně“), ze dne 31. 12. 2012, č. j. OD/12491/12/Ba, č. j. OD/12503/12/Ba a č. j. OD/12507/12/Ba. Těmito rozhodnutími byl žalobce shledán vinným ze spáchání správních deliktů dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. r) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném pro projednávanou věc (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“).

I. Obsah žalob

Žalobce v podaných žalobách namítal, že se žalovaný především nevypořádal s jeho stěžejní námitkou uplatněnou v podaných odvoláních, že ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je liberačním ustanovením, které je společné vůči všem skutkovým podstatám v zákoně taxativně popsaných správních deliktů. Žalobce byl přesvědčen, že pokud by byla úvaha správního orgánu prvního stupně o vyloučení liberačního ustanovení ve vztahu ke skutkové podstatě správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích správná, jednalo by se o porušení zásady rovnosti účastníka a jeho práv a povinností před zákonem. Ustanovení § 43 zákona o pozemních komunikacích přitom jasně hovoří o tom, že toto liberační ustanovení je společné ke všem ustanovením § 42a a § 42b zákona. Žalovaný však k námitce žalobce pouze konstatoval, že se žalobce v konkrétním případě z odpovědnosti nevyvinil. Liberační úsilí přitom žalovaný odmítl s tím, že důvodem vyvinění nemůže být toliko předložení listinného důkazu v podobě fotokopií jednoho listu „třídní knihy – školení řidičů“ za roky 2010, 2011 a 2012 s poukazem na proškolení mj. ve vztahu k ustanovení § 38 zákona o pozemních komunikacích, kde žalovaný tvrdil, že nenašel souvislost s provedením kontrolního vážení.

Dle názoru žalobce však žalovaný při studiu spisového materiálu nepostřehl, že časově relevantní školení řidičů bylo dle ručně psané poznámky školitele zaměřeno na dodržování povinností dle vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 341/2002 Sb.“), a to s důrazem na rozložení a zabezpečení nákladů, které dle žalobce jednoznačně mělo souvislost s provedeným kontrolním vážením. Nadto skutečnost, že účastníkem školení byli právě řidiči, kteří v konkrétních případech řídili vozidlo žalobce, byla patrná z druhé strany třídní knihy o školení řidičů, obsahující seznam všech zaměstnanců žalobce, kteří se školení účastnili.

Žalobce dále poukazoval na skutečnost, že pravidelné školení řidičů nebylo jediným liberačním důvodem, který žalobce v řízení uplatňoval, jak mylně dovozoval žalovaný. Žalobce připomněl, že již při ústním jednání před prvostupňovým správním orgánem dne 18. 12. 2012 uváděl následující skutečnosti. Při přepravě sypkého materiálu (stejně jako v posuzovaných případech) se jeho rozložení na korbě návěsu mění podle pohybu vozidla při přepravě. Z dokladů o vážení přitom dle názoru žalobce nebylo možno přezkoumatelně zjistit u vážení ze dne 9. 10. 2012, která z náprav na trojnápravě byla přetížena; přičemž řidič, a pochopitelně tedy ani provozovatel, nemohli při přepravě takového materiálu zabránit jeho posunu během jízdy. Navíc již v protokolu o ústním jednání žalobce upozorňoval, že na místě nakládky lze s ohledem na funkci mostních vah v lomech kontrolovat toliko celkovou naloženou hmotnost jízdní soupravy. Žalobce připomněl závěry žalovaného, dle kterých by žalobce jako podnikatel v rámci výkonu své podnikatelské činnosti měl postupovat s určitou odbornou péčí a měl by přizpůsobovat množství nakládky na vozidle tak, aby nedošlo k přetížení. Žalobce však k podaným žalobám přiložil kopie velkých technických průkazů jak tahačů, tak návěsů, z nichž při porovnání s vážními lístky bylo možno ověřit, že řidiči vedeni právě náležitou opatrností při nakládce přizpůsobili její množství tak, aby nebyla nejen překročena, ale zdaleka ani naplněna největší technicky povolená hmotnost jízdní soupravy.

Žalobce připomněl, že s ohledem na skutečnost, že mostní váhy v místě nakládky neměří zatížení jednotlivých náprav jízdní soupravy, nemá řidič a ani provozovatel vozidla jinou možnost jak zabránit překročení hodnot stanovených zvláštním předpisem, než právě přizpůsobit množství nakládky pod celkovou hmotnost soupravy, což bylo v daných případech učiněno. Žalobce proto nesouhlasil se závěry žalovaného, že by žalobce nepředložil jediný argument, na základě kterého by bylo možno dospět k závěru, že žalobce vynaložil veškeré úsilí, které na něm bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránil.

Žalobce odmítl také poukaz žalovaného na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 4. 2010 ve věci sp. zn. 4 As 7/2010, který dle názoru žalobce na jeho případ nedopadá, neboť řešil otázku zavinění řidiče u spáchaného přestupku, nikoli odpovědnost provozovatele za správní delikt a otázku vyvinění dle liberačního ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Závěrem žalobce upozornil, že k nepřezkoumatelnosti vydaných správních rozhodnutí, která je pojmově spjata s možností jejich věcného soudního přezkumu, je soud povinen přihlížet z úřední povinnosti *(ex offo)*.

Ze všech výše uvedených důvodů proto žalobce navrhl, aby krajský soud žalobami napadená rozhodnutí, jakož i jim předcházející prvostupňová správní rozhodnutí, zrušil a žalovanému uložil povinnost nahradit žalobci náklady řízení.

II. Vyjádření žalovaného k žalobám

Žalovaný se ve svém vyjádření k podaným žalobám neztotožnil s žádnou z uplatněných žalobních námitek. Uvedl, že není možno dovodit, že by správní orgán prvního stupně výslovně nepřipustil možnost liberace ve vztahu k ustanovení § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích. Žalobce přitom důvody, na jejichž podkladě neměl za správní delikty odpovídat, správnímu orgánu prvního stupně předestřel. Správní orgány však dospěly k závěru, že žalobcem předložené liberační důvody nebylo možno pokládat za vynaložení veškerého úsilí, které by bylo možno požadovat, aby žalobce zabránil porušení právní povinnosti. Školení řidičů, na které žalobce poukazoval, je zákonnou povinností řidičů z povolání v rámci zdokonalování jejich odborné způsobilosti. Absolvování pravidelného školení řidičů tak nebylo možno za vynaložení veškerého úsilí ze strany jejich zaměstnavatele (žalobce) považovat. Na uvedeném závěru pak nemohla nic změnit ani skutečnost, že řidiči měli v rámci uvedeného školení absolvovat i školení v oblasti vážení vozidel, rozložení a zabezpečení nákladů, jak bylo ručně poznamenáno v třídních knihách o školení. V této souvislosti žalovaný upozornil také na nesprávné označení vyhlášky v třídních knihách školení (č. 341/01 Sb.).

Pokud žalobce v žalobách poukazoval na změny rozložení sypkého nákladu na korbě návěsu, měnící se podle pohybu vozidla při přepravě, žalovaný odkázal na ustanovení § 15 odst. 11 vyhlášky č. 341/2002 Sb. a rovněž na § 52 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „silniční zákon“). Žalobce se tak dle názoru žalovaného nemohl vyvinit ani argumentací, že při přepravě sypkého materiálu se jeho rozložení mění podle pohybu vozidla při přepravě. Dle uvedeného ustanovení vyhlášky naopak bylo nutné náklad zajistit vhodným

technickým zařízením proti pohybu. Žalovaný uvedl, že žalobce nic takového neučinil, a tedy ani z tohoto důvodu nebylo možno uvažovat o tom, že by vynaložil veškeré úsilí, aby zabránil porušení právní povinnosti. Dle názoru žalovaného taktéž bylo nutno vzít v potaz, že žalobce je držitelem koncese opravňující jej k provozování silniční motorové nákladní dopravy, tedy jde o podnikající osobu, která musí být odborně způsobilá, a lze u ní předpokládat provozování podnikatelské činnosti s náležitou odbornou péčí.

Žalovaný proto navrhl žaloby jako nedůvodné zamítnout a v případě úspěchu nežádal náhradu nákladů řízení.

III. Vyjádření účastníků řízení při ústním jednání

V úvodu jednání před soudem žalobce uvedl, že při přípravě na ústní jednání soudu zjistil, že ač vlastníkem jízdních souprav je žalobce (tj. fyzická osoba M.C.), již v době provádění kontrolního vážení byla jejich provozovatelem obchodní společnost Cafourek - dopravní služby s.r.o. Stejně tak řidiči, kteří předmětné jízdní soupravy řídili, byli zaměstnanci této obchodní společnosti. Pokud tedy skutková podstata správního deliktu hovoří o „provozování“, žalobce nemohl být za spáchané správní delikty odpovědný, neboť vozidla neprovozoval.

Žalobce poté odkázal na písemná vyhotovení žalob a dále v souvislosti s žalobní námitkou, že z vážních lístků nebylo zřejmé, u které konkrétní nápravy došlo k přetížení, doplnil následující skutečnosti. Žalobce namítal, že vážení na nápravách návěsů bylo prováděno chybně, neboť ač jsou ve velkých technických průkazech u návěsů jednotlivé nápravy (a jejich maximální hmotnosti) uvedeny samostatně, při kontrolním vážení obsluha vah chybně tyto samostatné tři nápravy sečetla do trojnápravy, což však (jak bylo uvedeno) neodpovídá údajům v technických průkazech návěsů, kde jsou nápravy uvedeny jako samostatné. Správní orgány se však s touto skutečností vůbec nevypořádaly.

Žalobce dále připomněl, že u celkových hmotností nejenže nebylo překročeno, ale s rezervou několika tun nebylo dosaženo ani maximální celkové hmotnosti. To právě z toho důvodu, že na základě pokynů žalobce jako jednatele obchodní společnosti řidiči ponechávali při nakládkách rezervu téměř až 10 % pod povolenou nejvyšší hmotnost.

Pokud žalovaný argumentoval, že žalobce nevyvinul veškeré úsilí s poukazem na ustanovení § 15 odst. 11 vyhlášky č. 341/2002 Sb., žalobce upozornil, že toto ustanovení vyhlášky hovoří pouze o poutací a upínací soupravě, což se týká toliko přepravy nákladů, které je možno upoutat či upnout, nikoli tedy nákladů sypkých. Při přepravě sypkých materiálů, což byl i případ všech tří projednávaných věcí, však dle žalobce žádné takové technické zařízení neexistuje. Dle jeho názoru proto předmětné ustanovení vyhlášky na daný případ vůbec nedopadalo. Žalobce zopakoval, že jediná možnost provozovatele (pokud není osobně přítomen nakládce, což je v praxi možné pouze v těch případech, kdy je provozovatel totožný s osobou řidiče) spočívá v tom, nenakládat do plné celkové hmotnosti, neboť ve všech místech nakládky jsou přítomny pouze váhy měřící celkovou užitnou hmotnost jízdní soupravy, a nikoli váhy, které by byly schopné převážit hmotnost jednotlivých náprav.

V praxi tak neexistuje možnost kontrolního převážení náprav, a jedinou možností je nevyužívat plnou povolenou hmotnost, což v daných případech také provozovatel činil, neboť při nakládce ponechával rezervy.

Žalovaný při ústním jednání v plném rozsahu odkázal na své písemné vyjádření k žalobám a dále upozornil, že žalobce při ústním jednání předložil nové skutečnosti, které netvrdil ani v průběhu správního řízení, ani v podaných žalobách. Dle názoru žalovaného by proto všechny tyto nově tvrzené skutečnosti, případně k nim navrhované důkazy, měly být soudem odmítnuty.

IV. Skutkový základ projednávané věci

Z obsahu předloženého správního spisu, jakož i z jednotlivých listin provedených k důkazu při ústním jednání, krajský soud zjistil následující rozhodné skutečnosti:

Rozhodnutím Městského úřadu Klatovy, odboru dopravy - dopravního úřadu, ze dne 31. 12. 2012, č. j. OD/12491/12/Ba, byla žalobci uložena pokuta ve výši 28 000 Kč za spáchání správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, ve spojení s § 38b odst. 5 téhož zákona, kterého se měl dopustit dne 25. 5. 2012 v 8:18 h na silnici II. č. 185 mezi obcemi Klatovy a Svrčovec tím, že jako provozovatel vozidla provozoval vozidlo (návěsovou soupravu) v sestavě tahač tovární značky DAF, RZ … a návěs tovární značky BSS Metaco RZ … s nákladem (štěrk), které při kontrolním vážení překročilo u přípojného vozidla největší povolenou hmotnost trojnápravy, kdy tato činila 27 954 kg a došlo k přetížení o 3 954 kg, a tedy překročilo limitní hodnoty stanovené v § 15 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 341/2002 Sb., protože u trojnápravy přípojných vozidel součet zatížení tří náprav trojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru jednotlivých náprav nad 1,3 m do 1,4 m včetně 24 tun.

Rozhodnutím Městského úřadu Klatovy, odboru dopravy - dopravního úřadu, ze dne 31. 12. 2012, č. j. OD/12503/12/Ba, byla žalobci uložena pokuta ve výši 14 000 Kč za spáchání správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, ve spojení s § 38b odst. 5 téhož zákona, kterého se měl dopustit dne 3. 7. 2012 v 8:40 h na silnici II. třídy č. 185 mezi obcemi Klatovy a Svrčovec tím, že jako provozovatel vozidla provozoval vozidlo (návěsovou soupravu) v sestavě tahač tovární značky MAN, RZ … a návěs tovární značky BSS Metaco RZ … s nákladem (štěrk), které při kontrolním vážení překročilo u přípojného vozidla největší povolenou hmotnost trojnápravy, kdy tato činila 25 839 kg a došlo k přetížení o 1 839 kg, a tedy překročilo limitní hodnoty stanovené v § 15 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 341/2002 Sb., protože u trojnápravy přípojných vozidel součet zatížení tří náprav trojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru jednotlivých náprav nad 1,3 m do 1,4 m včetně 24 tun.

Rozhodnutím Městského úřadu Klatovy, odboru dopravy - dopravního úřadu, ze dne 31. 12. 2012, č. j. OD/12507/12/Ba, byla žalobci uložena pokuta ve výši 7 000 Kč za spáchání správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, ve spojení s § 38b odst. 5 téhož zákona, kterého se měl dopustit dne 9. 10. 2012 v 9:13 h na silnici II.

třídy č. 185 mezi obcemi Klatovy a Svrčovec tím, že jako provozovatel vozidla provozoval vozidlo (návěsovou soupravu) v sestavě tahač tovární značky MAN, RZ … a návěs tovární značky CARNEHL RZ … s nákladem (kamenivo), které při kontrolním vážení překročilo u přípojného vozidla největší povolenou hmotnost trojnápravy, kdy tato činila 24 481 kg a došlo k přetížení o 481 kg, a tedy překročilo limitní hodnoty stanovené v § 15 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 341/2002 Sb., protože u trojnápravy přípojných vozidel součet zatížení tří náprav trojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru jednotlivých náprav nad 1,3 m do 1,4 m včetně 24 tun.

V odůvodnění shora uvedených prvostupňových správních rozhodnutí správní orgán shrnul dosavadní průběh správního řízení, včetně předchozího příkazního řízení, popsal skutkové okolnosti daných případů a dále uvedl, že argumenty předložené žalobcem v rámci podaných odporů a ústního jednání jej nezbavily odpovědnosti za naplnění skutkové podstaty správního deliktu dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích. Prvostupňový správní orgán upozornil, že nová právní úprava s účinností od 1. 1. 2010 začlenila soubor ustanovení týkajících se vážení motorových vozidel, tj. § 38a až § 38g (Kontrolní vážení vozidel), v rámci ochrany pozemních komunikací. Kontrolní vážení přitom zahrnuje nejenom kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, ale i kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla a také další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav, a to bez výjimek vztahujících se k druhu nákladu. Prvostupňový správní orgán ocitoval znění liberačního § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a uvedl, že v případě správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. r) téhož zákona se jedná o objektivní odpovědnost, z níž se žalobce nemůže vyvinit, neboť prokazatelně „provozoval“ vozidlo. Dále poukázal na skutečnost, že žalobce navíc veškeré své úsilí doložil pouze fotokopií třídní knihy o školení řidičů za rok 2010, 2011 a 2012, kde je v případě roku 2011 rukou dopsáno školení ohledně vyhlášky č. 341/2002 Sb. a v roce 2012 školení ohledně § 38 zákona č. 13/1997 Sb. Prvostupňový správní orgán tak uzavřel, že se žalobce dopustil správních deliktů, neboť provozoval vozidla, která překročila při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem, jímž je vyhláška č. 341/2002 Sb.

Žalobce se proti výše uvedeným rozhodnutím bránil odvoláními, v nichž namítal, že ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je liberačním ustanovením zákona, které je společné všem správním deliktům uvedeným v § 42a a § 42b zákona o pozemních komunikacích. Pokud tedy prvostupňový správní orgán v odůvodnění rozhodnutí uvedl, že vyvinění připadá v úvahu pouze v případě správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona, pak s tímto právním hodnocením žalobce zásadně nesouhlasil. Žalobce namítal, že přijetí uvedeného závěru by představovalo porušení rovnosti účastníků a jejich práv a povinností před zákonem a navíc by tento výklad odporoval samotnému znění § 43 zákona o pozemních komunikacích, které uvádí, že je ustanovením společným ke všem ustanovením § 42a a § 42b zákona. Žalobce poukázal na skutečnost, že pokud doložil kopii třídní knihy o školení řidičů (a to včetně tří řidičů, kteří předmětné jízdní soupravy řídili), z nichž jasně vyplynulo, že řidiči byli proškoleni také ohledně povinností dle § 38 zákona o pozemních komunikacích, není zřejmé, jaké další úsilí po něm bylo možno spravedlivě požadovat, aby případnému porušení právní povinnosti zabránil.

Uvedl-li prvostupňový správní orgán, že v případě skutkové podstaty dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích se jedná o objektivní odpovědnost, že které se nemůže vyvinit nikdo, kdo provozoval vozidlo, pak se žalobce domníval, že se jednalo o nepřípustný princip presumpce viny a odpovědnosti za výsledek, který odporuje základním zásadám právního státu. Žalobce, který splnil veškeré své povinnosti, kdy vyjma zajištění školení pro řidiče, tyto pravidelně poučuje a namátkově kontroluje, proto nemohl nést automatickou odpovědnost bez možnosti vyvinění. Právě z tohoto důvodu je v zákoně obsaženo obecné liberační ustanovení, zásadně společné všem skutkovým podstatám zde popsaných správních deliktů.

Žalovaný rozhodnutími ze dne 19. 3. 2013, č. j. DSH/1562/13, č. j. DSH/1565/13 a č. j. DSH/1569/13, odvolání žalobce jako nedůvodná zamítl. V odůvodnění rozhodnutí se ztotožnil s názorem prvostupňového správního orgánu, že pokud se týká otázky odpovědnosti za správní delikt dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, jedná se o odpovědnost objektivní, z níž se žalobce v daném případě nevyvinil, neboť prokazatelně provozoval vozidla, která překročila největší povolenou (limitní) hmotnost na skupinu náprav stanovenou v § 15 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 341/2002 Sb. Dále žalovaný uvedl, že žalobce se nemohl ze svého protiprávního jednání vyvinit důvody, které uvedl v odvolání, kdy za vynaložení veškerého úsilí pokládal předložení „třídní knihy – školení řidičů“ za rok 2010, 2011 a 2012 s tím, že řidiči byli mj. proškoleni ohledně ustanovení § 38 zákona o pozemních komunikacích. Žalovaný připomněl, že pravidelné školení řidičů je jejich zákonnou povinností, a tedy pouhým odkazem na absolvování pravidelného školení se žalobce nemohl z daného protiprávního jednání ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích zprostit, neboť toto nelze pokládat za vynaložení veškerého úsilí, které na žalobci bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránil. Žalobce jako podnikatel byl povinen zajistit, aby jím provozovaná vozidla nepřekročila právními předpisy stanovené hmotnostní limity, přičemž žalobce měl postupovat s odbornou péčí tak, aby přetížení vozidla zabránil (např. přizpůsobit množství nakládky apod.). Žalobce však dle názoru žalovaného nepředložil žádné relevantní argumenty, na jejichž základě by bylo možno dospět k závěru, že by veškeré úsilí vynaložil tak, aby porušení právní povinnosti zabránil. Žalovaný uzavřel, že k témuž závěru se kloní i judikatura Nejvyššího správního soudu, např. rozsudek ze dne 29. 4. 2010, č. j. 4 As 7/2010 - 75, dostupný na www.nssoud.cz.

V. Posouzení věci krajským soudem

Dle § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. vycházel soud při přezkoumání žalobou napadených rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu. Krajský soud přezkoumal napadená rozhodnutí žalovaného v mezích uplatněných žalobních bodů, přičemž o věci rozhodl po provedeném jednání, neboť žalobce vyslovil s rozhodnutím věci bez nařízení jednání svůj nesouhlas. Dospěl přitom k závěru, že žaloby nejsou důvodné.

Krajský soud se nejprve zabýval žalobní námitkou, kterou žalobce vznesl v úvodu ústního jednání konaného u krajského soudu, kdy uvedl, že při přípravě na ústní jednání zjistil, že ač vlastníkem jízdních souprav je žalobce (tj. fyzická osoba M.C.), již v době

provádění kontrolního vážení byla provozovatelem jízdních souprav obchodní společnost C… - dopravní služby s.r.o. Dále žalobce v této souvislosti upozornil, že stejně tak řidiči, kteří předmětné jízdní soupravy řídili, byli zaměstnanci této obchodní společnosti. Pokud tedy skutková podstata správního deliktu hovoří o „provozování“ vozidla, žalobce nemohl být za spáchané správní delikty odpovědný, neboť přetížená vozidla neprovozoval.

Krajský soud dospěl k závěru, že takto vznesený žalobní bod je nutno pokládat za žalobní bod opožděný, neboť byl žalobcem nově uplatněn až při ústním jednání soudu. Krajský soud v této souvislosti uvádí, že žaloba ve správním soudnictví představuje procesní úkon, jímž se žalobce obrací na soud a žádá jej, aby jeho veřejným subjektivním právům, která byla porušena či ohrožena, poskytl spravedlivou ochranu. Soudní řád správní přitom požaduje, aby žaloba splňovala určité náležitosti tak, aby mohla být podkladem pro přezkum zákonnosti vydaného správního rozhodnutí, které je žalobou napadeno a proti němuž tato žaloba směřuje. Vedle obecných obsahových náležitostí podání, jak je upravuje § 37 odst. 3 s. ř. s., musí žaloba splňovat také další náležitosti vyplývající ze zvláštních ustanovení o řízení podle části třetí, hlavy druhé s. ř. s. V řízení o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu k těmto náležitostem patří dle § 71 odst. 1 s. ř. s. mj. *žalobní body, z nichž musí být patrno, z jakých skutkových a právních důvodů považuje žalobce napadené výroky rozhodnutí za nezákonné nebo nicotné* [srovnej § 71 odst. 1 písm. d) s. ř. s.].

Žalobní řízení ve správním soudnictví je založeno na zásadách koncentrace a dispozitivnosti. To především znamená, že soud přezkoumává napadené výroky rozhodnutí v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s. ř. s.), z nichž, jak bylo uvedeno výše, musí být patrno, z jakých skutkových a právních důvodů žalobce považuje napadené výroky rozhodnutí za nezákonné nebo nicotné. Podle § 71 odst. 2, věty druhé a třetí, s. ř. s. žalobce může v žalobě formulované žalobní body kdykoli za řízení omezit, tzn. určitý žalobní bod vypustit nebo zúžit námitky v něm uvedené; *rozšířit žalobu na dosud nenapadené výroky rozhodnutí nebo ji rozšířit o další žalobní body však může jen ve lhůtě pro podání žaloby.* Podstata citovaných zásad přitom spočívá nejenom v zájmu na rychlosti a hospodárnosti řízení, ale také v ochraně ostatních účastníků řízení ve smyslu nastolení určité právní jistoty ohledně vymezení předmětu soudního řízení, kdy po uplynutí zákonem stanovené lhůty je definitivně a najisto určeno, co bude předmětem soudního přezkumu.

Pokud tedy žalobce shora specifikovanou žalobní námitku neučinil součástí podaných žalob, ale nově ji uplatnil až při ústním jednání soudu, je nutno konstatovat, že žalobce tuto námitku vznesl až po uplynutí zákonem stanovené lhůty, tj. v době, kdy již nebylo možné žalobu o nové žalobní body rozšířit. Z tohoto důvodu se proto krajský soud nemohl uvedenou žalobní námitkou zabývat a z tohoto pohledu přezkoumávat zákonnost žalobou napadených rozhodnutí. Proto ani nepřistoupil k provádění důkazů při jednání žalobcem navrženými listinami (výpisem z obchodního rejstříku ze dne 24. 11. 2014, výpisem z živnostenského rejstříku ze dne 4. 3. 2014, smlouvou o nájmu dopravních prostředků uzavřenou mezi žalobcem a obchodní společností C… - dopravní služby s.r.o. a třemi dodatky k pracovním smlouvám ze dne 1. 2. 2013, ze dne 1. 5. 2009 a ze dne 1. 5. 2009).

Nad rámec výše uvedeného pak krajský soud podotýká, že součástí předložených správních spisů není žádná listina, která by provozování vozidel žalobcem jakkoli

relativizovala. Již v protokolech o kontrole (vážních lístcích) je jako dopravce uvedena osoba žalobce, identifikovaná IČ podnikající fyzické osoby, tj. IČ: 405 55 330, kdy přílohami těchto protokolů byla koncesní listina č. j. ZU/0/96/0703/3/Ve, vydaná žalobci jakožto podnikající fyzické osobě, opět IČ: 405 55 330, na předmět podnikání: silniční motorová doprava nákladní. V případě kontrolního vážení ze dne 9. 10. 2012 je pak přílohou protokolu o kontrolním vážení mj. také fotokopie „malého technického průkazu“ – osvědčení o technickém průkazu, a to jak tahače MAN RZ … (č. …), tak návěsu CARNEHL RZ … (č. …), na nichž je v obou případech uvedeno „Autoslužby – C. M., IČ: 40555330. Žalobce se nadto při ústním jednání konaném dne 18. 12. 2012 u prvostupňového správního orgánu výslovně přihlásil k tomu, že byl provozovatelem předmětných vozidel, kdy na svou obranu uváděl, že vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti řidičů zabránil. Dále v rámci svého vyjádření uvedl, že *„ve všech případech nemohl zabránit přetížení jím provozovaných vozidel řízených zaměstnanci“* (viz str. 3 protokolu ze dne 18. 12. 2012, č. j. OD/11989/12/Ba, OD/11989-1/12/Ba, OD/11989-2/12/Ba).

Je tedy zřejmé, že žalobce mohl již po seznámení s obsahem spisového materiálu uplatnit námitku, že není provozovatelem vozidel, v průběhu správního řízení (resp. již v podaných odporech proti vydaným příkazům), a rovněž mu nic nebránilo v tom, aby uvedenou námitku včas uplatnil také v podaných žalobách. Žalobce tak ovšem neučinil a učinil tak až při ústním jednání soudu, tj. opožděně po uplynutí zákonem stanovené lhůty.

Krajský soud poté přistoupil k věcnému přezkumu zákonnosti žalobami napadených rozhodnutí, kterými byly žalobci uloženy pokuty za naplnění skutkové podstaty správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích. Tohoto správního deliktu se měl žalobce dopustit tím, že jako provozovatel vozidla při přepravě sypkého materiálu (štěrku a kameniva) provozoval vozidla (jízdní soupravy), které u přípojného vozidla překročily při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem, kterým je vyhláška č. 341/2002 Sb., a to největší povolenou hmotnost trojnápravy.

Největší povolené hmotnosti (limitní) silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy určuje § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb. Podle jeho odstavce 1 platí, že největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla nesmí překročit pro předmětnou jízdní soupravu následující největší povolené hmotnosti:

a) u jednotlivé nápravy 10,00 t,

b) u jednotlivé hnací nápravy 11,50 t,

c) u dvojnápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru

1. do 1,0 m 11,50 t,
2. od 1,0 m a méně než 1,3 m 16,00 t,
3. od 1,3 m a méně než 1,8 m 18,00 t,
4. od 1,3 m a méně než 1,8 m, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné nebo pokud je každá hnací náprava opatřena dvojitou montáží pneumatik a maximální zatížení na nápravu nepřekročí 9,50 t 19,00 t,

d) u dvojnápravy přípojných vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejím dílčím rozvoru

1. do 1,0 m	11,00 t,
2. od 1,0 m a méně než 1,3 m	16,00 t,
3. od 1,3 m a méně než 1,8 m	18,00 t,

*e) **u trojnápravy přípojných vozidel** součet zatížení tří náprav trojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru jednotlivých náprav*

1. do 1,3 m včetně	*21,00 t,*
2. nad 1,3 m do 1,4 m včetně	*24,00 t.*

*Dvojnápravou se rozumí dvě za sebou umístěné nápravy, jejichž středy jsou při přípustné hmotnosti od sebe vzdáleny (dílčí rozvor) nejvýše 1,8 m. **Trojnápravou se rozumí** tři za sebou umístěné nápravy, jejichž součet dílčích rozvorů činí nejvýše 2,8 m. Hmotnost připadající na jednu nápravu dvojnápravy a trojnápravy přípojných vozidel nesmí překročit 10 t.*

Podle odstavce 2 písm. i) tohoto ustanovení vyhlášky pak platí, že největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit u jízdních souprav hmotnost 48,00 t.

Žalobce v této souvislosti v podané žalobě namítal, že z jednotlivých dokladů o vážení (vážních lístků) nebylo možno přezkoumatelně zjistit, která z náprav na trojnápravě byla přetížena. V této souvislosti pak při ústním jednání dále doplnil, že vážení na nápravách návěsů bylo prováděno chybně, neboť ač jsou ve velkých technických průkazech u jednotlivých návěsů uvedeny nápravy (a jejich maximální hmotnosti) samostatně, při kontrolním vážení obsluha vah chybně tyto samostatné tři nápravy sečetla do trojnápravy. To však dle žalobce neodpovídalo údajům v technických průkazech návěsů, kde jsou jednotlivé nápravy a jejich maximální povolené zatížení uvedeny jako samostatné.

Takto uplatněným námitkám však krajský soud nepřisvědčil. V souladu s § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích zahrnuje nízkorychlostní vážení nejen kontrolu nejvyšší povolené hmotnosti silničního vozidla, ale také *kontrolu nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla,* další hmotnostní poměry vozidla, a kontrolu nejvyšších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav. Pokud tedy v průběhu přepravy dojde k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení, je předmětem této kontroly vedle nejvyšší povolené hmotnosti vozidla také kontrola nejvyšší povolené hmotnosti na jednotlivé nápravy a skupiny náprav, jakož i kontrola dalších stanovených veličin. Váha jízdní soupravy, vozidla jako takového a zatížení jednotlivých náprav jsou tak samostatnými veličinami, kterými je nutno se zabývat.

Pokud žalobce namítal, že z jednotlivých protokolů o kontrole (vážních lístků) nebylo možno přezkoumatelně zjistit, u které z náprav na trojnápravě došlo k přetížení, je s ohledem na znění výše citovaného ustanovení § 15 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 341/2002 Sb. nutno konstatovat, že skutečnost, jaká konkrétní náprava z těch tří u přípojného vozidla byla a v jaké míře přetížena, nebyla v daném případě skutečností rozhodnou z hlediska deliktní odpovědnosti žalobce, neboť žalobci bylo kladeno za vinu, že došlo k přetížení jízdních souprav a k překročení hmotnostního limitu právě u trojnáprav přípojných zařízení (návěsů). Rozhodným byl tedy součet hmotností na všech třech nápravách (3+4+5), jak výslovně stanoví § 15 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 341/2002 Sb. Pojem *trojnáprava* je pojmem legislativním, kdy vyhláška v citovaném ustanovení přesně definuje, co se trojnápravou

rozumí, tj. že se jedná o *tři za sebou umístěné nápravy, jejichž součet dílčích rozvorů činí nejvýše 2,8 m.*

Z obsahu spisového materiálu, konkrétně z protokolů o kontrole (vážních lístků) ze dne 25. 5. 2012, ze dne 3. 7. 2012 a ze dne 9. 10. 2012, přitom vyplynulo, že součty zatížení tří náprav 3+4+5 (tj. trojnáprav) přípojných vozidel ve všech třech případech překračovaly stanovené maximum 24 tun. V případě kontrolního vážení ze dne 25. 5. 2012 došlo k přetížení o 3 953 kg [hmotnost na trojnápravě 27 953 kg; osa 3 (8 438 kg), osa 4 (9 524 kg) a osa 5 (9 991 kg)], v případě vážení ze dne 3. 7. 2012 o 1 839 kg [hmotnost na trojnápravě 25 839 kg; osa 3 (9 136 kg), osa 4 (7 876 kg) a osa 5 (8 827 kg)] a dne 9. 10. 2012 došlo k překročení o 481 kg (hmotnost na skupinu náprav 24 481 kg). Je tedy zřejmé, že z protokolů o kontrole (vážních lístků) bylo možno, až na výjimku týkající se protokolu ze dne 9. 10. 2012, který obsahoval celkové součty, zjistit také naměřené hmotnosti u jednotlivých náprav, jak požadoval žalobce. Jak již ale bylo uvedeno výše, v daném případě se nejednalo o skutečnosti rozhodné z hlediska deliktní odpovědnosti žalobce, naopak bylo rozhodné, že z uvedených protokolů jednoznačně vyplynulo, že ve všech třech případech došlo k překročení maximálních hmotností na skupině náprav 3+4+5, kterou stanoví vyhláška tak, jak bylo uvedeno výše.

Žalobce dále v podaných žalobách namítal, že v projednávaných případech byly naplněny liberační důvody ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, které jej odpovědnosti za spáchané správní delikty zprostily.

Podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích platí, že právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. Podle odst. 5 tohoto ustanovení dále platí, že na odpovědnost za jednání, k němuž došlo při podnikání fyzické osoby nebo v přímé souvislosti s ním, se vztahují ustanovení zákona o odpovědnosti a postihu právnické osoby.

Žalobce nejprve v podaných žalobách namítal, že prvostupňový správní orgán nepřipustil možnost liberace ve vztahu ke skutkové podstatě správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, přestože je ustanovení § 43 odst. 1 téhož zákona liberačním ustanovením společným všem skutkovým podstatám v § 42a a § 42b zákona o pozemních komunikacích. Tuto žalobní námitku však krajský soud neshledal důvodnou.

Krajský soud uvádí, že je možno připustit, že prvostupňový správní orgán v odůvodnění vydaných prvostupňových rozhodnutí pochybil, pokud možnost liberace spojoval toliko s ustanovením § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, a v případě § 42b odst. 1 písm. r) téhož zákona dovozoval, že se jedná o objektivní odpovědnost, z níž se žalobce nemohl „vyvinit“, neboť jednání dle předmětné skutkové podstaty spočívá v samotném provozování vozidel. S prvostupňovým správním orgánem je možnou souhlasit potud, že odpovědnost žalobce jakožto fyzické osoby podnikající je odpovědností objektivní, tj. odpovědností bez ohledu na to, zda k porušení právní povinnosti došlo v důsledku úmyslného jednání pachatele nebo z nedbalosti. To však neznamená, že by se této odpovědnosti nebylo možno zprostit odkazem na naplnění podmínek dle ustanovení

§ 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Ostatně, ze samotného znění tohoto ustanovení vyplývá, že je ustanovením společným všem skutkovým podstatám obsaženým v § 42a a § 42b zákona o pozemních komunikacích, jak poukazoval žalobce. Uvedené pochybení však dle krajského soudu nemělo vliv na zákonnost vydaných rozhodnutí, neboť prvostupňový správní orgán se vzápětí zabýval věcným posouzením toho, zda se žalobce v daném případě odpovědnosti zprostil či nikoli. Uvedl přitom, že žalobce veškeré své úsilí doložil pouze fotokopií třídní knihy o školení řidičů za rok 2010, 2011 a 2012, což prvostupňový správní orgán nepokládal za dostatečné důvody k tomu, aby se žalobce odpovědnosti za spáchané správní delikty zprostil. Stejně tak žalovaný jako odvolací orgán se v odůvodnění napadených rozhodnutí zabýval tím, zda se žalobci s odkazem na ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích podařilo odpovědnosti zprostit. I žalovaný tedy ve své rozhodovací činnosti naplnění podmínek pro aplikaci liberačního ustanovení věcně hodnotil a posuzoval. V této souvislosti pak v odůvodnění napadených rozhodnutí ve shodě s prvostupňovým správním orgánem poukázal na skutečnost, že pouhým odkazem na absolvování pravidelného školení řidičů se žalobce odpovědnosti za spáchané správní delikty zprostit nemohl, neboť pravidelné školení řidičů je jejich zákonnou povinností.

Pokud pak žalobce v podaných žalobách poukazoval na skutečnost, že veškeré své úsilí ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích vynaložil již tím, že řádně a pravidelně školí své zaměstnance (řidiče), a to včetně proškolování ohledně dodržování povinností dle vyhlášky č. 341/2002 Sb., krajský soud se ztotožňuje s posouzením správních orgánů obou stupňů, že se v tomto ohledu nejednalo o vynaložení veškerého úsilí, které by na žalobci bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránil. Pokud žalobce svým zaměstnancům (řidičům) poskytuje pravidelná školení ze znalosti příslušných právních předpisů, případně v této souvislosti provádí namátkové kontroly, je nutno tuto skutečnost hodnotit spíše jako samozřejmou povinnost žalobce, k níž ho právní předpisy zavazují. 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.

Nová právní úprava s účinností od 1. 1. 2010 začlenila soubor ustanovení týkajících se vážení motorových vozidel (§ 38a až § 38d zákona) v rámci ochrany pozemních komunikací, Je přitom zřejmé a odůvodnitelné, proč zákonodárce trvá na tom, aby jízdní soupravy pozemní komunikace nepřetěžovaly. Dochází-li k překračování hmotnostních limitů provozovaných vozidel, mohou být v důsledku toho způsobeny závažné následky v podobě dopravních nehod či poškození konkrétních pozemních komunikací apod. Ustanovení § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích, ve spojení s § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb., tedy představují legislativní rámec, který ukládá, že provozovatel vozidla má nejen povinnost dodržovat hmotnostní limity celkové hmotnosti jízdní soupravy a vozidla, ale také hmotnostní limity na nápravu a skupinu náprav. Provozovatel vozidla (jízdní soupravy) přitom je povinen jednat a postupovat s náležitou a odbornou péčí, a tedy činit vše, aby dodržení stanovených hmotnostních limitů zajistil, a zabránil tak jejich překročení. V této souvislosti je nutno poukázat také na znění § 38c odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, které stanoví, že zjistí-li se při nízkorychlostním kontrolním vážení, že nápravový tlak překračuje míru stanovenou zvláštním právním předpisem, nesmí řidič pokračovat v další jízdě. Je tedy zřejmé, že zákonodárce přikládá překročení povolených nápravových tlaků větší důležitost

než překročení celkové hmotnosti vozidla, kdy řidič může na základě povolení ke zvláštnímu užívání komunikace v jízdě pokračovat. Pokud by tedy vynaložené úsilí žalobce mělo být hodnoceno jako veškeré úsilí, které na něm bylo možno požadovat, pak by se žalobce musel pokusit zajistit každou jednotlivou podmínku výše citovaných zákonných ustanovení. V opačném případě by předmětná právní úprava byla zbavena svého smyslu, čímž by došlo k výraznému oslabení ochrany zájmu na bezpečnosti silničního provozu, tak i na šetrném využívání pozemních komunikací.

Je přitom na žalobci, jaké prostředky k zajištění výše uvedených povinností zvolí. Pokud žalobce namítal, že již nyní uděluje svým řidičům pokyny, aby při nakládkách ponechávali rezervu téměř až 10 % pod povolenou celkovou nejvyšší hmotnost, kterou jedině je možné v místech nakládky zvážit, je možno argumentovat, že jízdní soupravy je samozřejmě možno nakládat i v menším množství než 10 % pod povolenou celkovou hmotnost a množství nakládky přizpůsobit tak, aby došlo k zamezení porušení právní povinnosti. Další z možností je např. vybavení vozidla příslušným technických zařízením, které zajistí náklad proti pohybu (např. vybavení nákladového prostoru přepážkami či jiným vhodným zařízením), dále vlastnictví přenosných nápravových vah, nebo případná instalace kontrolních vah přímo do vozidla tak, aby řidič mohl být přesně informován o jeho celkovém zatížení, jakož i o zatížení jednotlivých náprav a skupiny náprav a tím také o dodržení příslušných právních předpisů. V důsledku toho by pak byl i schopen lépe reagovat na situace, kdy v průběhu přepravy dojde k posunům u převáženého sypkého materiálu.

Pokud žalobce v této souvislosti zpochybňoval argumentaci žalovaného ohledně aplikace ustanovení § 15 odst. 11 vyhlášky č. 341/2002 Sb., ani s touto námitkou se krajský soud neztotožnil. Žalobce v této souvislosti upozorňoval, že předmětné ustanovení vyhlášky hovoří pouze o poutací a upínací soupravě, což se týká toliko přepravy nákladů, které je možno upoutat či upnout, nikoli tedy nákladů sypkých. Při přepravě sypkých materiálů, což byl i případ všech tří projednávaných věcí, však dle žalobce žádné takové technické zařízení neexistuje.

Podle ustanovení § 15 odst. 11 vyhlášky č. 341/2002 Sb. platí, že *náklad na vozidle (i v soupravě) musí být rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn vhodným technickým zařízením proti pohybu. Pokud je k připevnění nákladu použita poutací a upínací souprava*, musí být v řádném technickém stavu a odpovídat ČSN EN 12195-2, ČSN EN 12195-3 a ČSN EN 12195-4. […]

Jak je patrné z výše citovaného ustanovení, hovoří se v jeho první větě o rovnoměrném rozložení nákladu a jeho řádném zajištění na vozidle vhodným technickým zařízením. Věta druhá předmětného ustanovení pak stanoví požadavky pro případ, kdy je k připevnění nákladu použita poutací a upínací souprava. Není tedy pravdou tvrzení žalobce, že předmětné ustanovení hovoří toliko o poutací a upínací soupravě, kterou nelze použít k přepravě sypkých materiálů, a tedy na daný případ vůbec nedopadalo. Naopak je patrné, že poutací a upínací souprava tvoří podmnožinu vhodných technických zařízení, jimiž je možno náklad při přepravě zajistit. Stejně tak nelze ani souhlasit se závěry žalobce, že u sypkých materiálů žádné takové zařízení neexistuje, neboť jím mohou být právě např. již výše zmiňované přepážky apod.

Další z možností vyvíjení úsilí ze strany provozovatelů jízdních souprav pak může být např. vyvíjení úsilí ve vztahu k dodavatelům materiálu, aby místa nakládky vybavili vahami schopnými vážit nejen celkovou hmotnost jízdní soupravy, ale také hmotnost na jednotlivé nápravy a skupiny náprav. S ohledem na zákonodárcem deklarovaný cíl v podobě ochrany technického stavu vozovek, na který je z hlediska jejich současné míry zátěže jistě kladen vyšší důraz než v minulosti, a dále s ohledem na zařazení právní úpravy kontrolního vážení do zákona o pozemních komunikacích s účinností od 1. 1. 2010, s čímž je spojena deliktní odpovědnost provozovatelů přetížených jízdních souprav, zejména pak co do překračování limitní hmotnosti skupiny náprav u návěsů, je možno vytvářet tlak provozovatelů na dodavatele také prostřednictvím možné smluvní úpravy refundace takto ukládaných pokut a jejich vymáhání na dodavatelích materiálu, pokud tito nedisponují vahami schopnými zvážit hmotnost také jednotlivých náprav, jak právní úprava vyžaduje.

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, a tedy se nemůže dovolávat vynaložení veškerého svého úsilí, které by jej ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích odpovědnosti zprostilo. Ani tyto žalobní námitky proto nebyly shledány důvodnými.

K namítanému poukazu žalovaného na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 4. 2010, č. j. 4 As 7/2010 - 75, dostupný na www.nssoud.cz, je nutno žalobci přisvědčit, že se v tomto případě Nejvyšší správní soud zabýval přestupkem řidiče spočívajícím v překročení nejvyšší povolené hmotnosti na dvojnápravu kontrolovaného nákladního vozidla. Jednalo se tedy skutečně o posuzování deliktní odpovědnosti řidiče vozidla za přestupek, která je koncipována jako odpovědnost subjektivní (za zavinění), nikoli o odpovědnost právnické či fyzické osoby podnikající, tj. o odpovědnost objektivní (bez ohledu na zavinění). Přesto při odhlédnutí od skutečnosti, že v namítaném judikátu Nejvyšší správní soud hodnotil otázku naplnění subjektivní stránky skutkové podstaty přestupku, tj. zkoumání existence zavinění řidiče, je možno v předmětném rozhodnutí nalézt zobecňující závěry vztahující se k otázkám řešeným i v nyní projednávaných případech, a to otázkám rozložení nákladu, zabránění jeho posunům a vynakládání náležitého úsilí vedoucího k vyloučení porušení právní povinnosti, včetně smyslu a cílů předmětné právní úpravy.

Krajský soud pak v daném případě neshledal ani žalobcem namítanou nepřezkoumatelnost žalobami napadených správních rozhodnutí. Rozhodnutí žalovaného nejsou nesrozumitelná a je v nich také přezkoumatelným způsobem vyloženo, o jaká zákonná ustanovení správní orgány opřely závěry svých rozhodnutí, a jsou z nich patrná také skutková zjištění, na podkladě kterých správní orgány zákonná ustanovení aplikovaly. Žalobce ostatně s učiněnými právními závěry v podaných žalobách polemizoval, což by nebylo možné, pokud by se žalovaný v napadených rozhodnutích s podstatnými otázkami vůbec nevypořádal, a jeho rozhodnutí by tak byla vadou nepřezkoumatelnosti zatížena.

VI. Závěr a náklady řízení

Krajský soud tak na základě všech výše uvedených skutečností neshledal žaloby důvodnými, a proto je podle ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s., podle kterého žalobce, který neměl ve věci úspěch, nemá vůči žalovanému právo na náhradu nákladů řízení před soudem a žalovanému žádné náklady řízení nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly. Žalovaný nadto ve svém vyjádření k žalobě i při ústním jednání soudu uvedl, že v případě úspěchu ve věci nebude náhradu nákladů řízení požadovat. Krajský soud proto rozhodl tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

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 právních předpisů vyžadováno pro výkon advokacie.

V Plzni dne 25. listopadu 2014

Mgr. Alexandr Krysl,v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení: Lenka Kovandová